



COMPTE RENDU DE RÉUNION

<u>LIEU DE LA RÉUNION</u> Aéroport Nice Côte d'Azur	<u>DATE</u> 12 octobre 2021	<u>RÉDACTION</u> Secrétariat de la commission
--	--------------------------------	--

Objet : Commission consultative de l'environnement de l'aéroport Nice côte d'azur

Présidence : M. Philippe LOOS, secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes

Participants : cf. liste ci-jointe

L'ordre du jour a été adressé avec les convocations, les documents présentés en séance ont été adressés aux membres de la Commission par mail.

Après relevé de la feuille de présence (cf PJ), le quorum étant atteint, la séance est ouverte à 14h30 sous la présidence de M. LOOS, secrétaire général de la Préfecture.

I. Modification des trajectoires de départ : pour avis (cf présentation en PJ)

M. DE OLIVEIRA, Chef Adjoint Service Exploitation SNA/SE rappelle le contexte, et présente ensuite le projet soumis à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport Nice côte d'azur (CCE) pour avis.

Lors de la CCE du 9 décembre 2020 le SNA Sud-Est avait soumis à l'avis de la CCE un projet de modification des procédures de départ en pistes 04 et 22.

Le point portant sur les départs nord en 04 ayant fait l'objet de remarques de la part de l'ACNUSA, d'élus et de riverains, il avait été décidé de reporter l'avis de la CCE et d'organiser un groupe de travail portant sur ce sujet.

Un projet modifié en tenant compte de ces remarques a été présenté à l'ACNUSA le 4 janvier 2021.

Le groupe de travail s'est réuni à 2 reprises les 23 juin et 24 août 2021 pour présenter ce projet modifié et apporter des précisions et réponses aux demandes des participants du groupe.

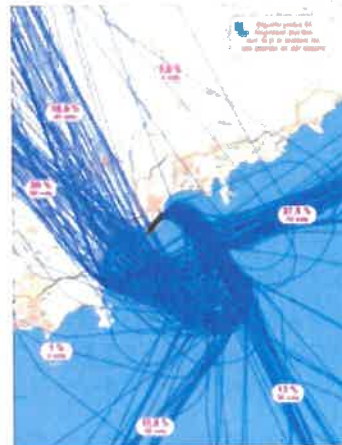
Le SNA soumet à nouveau ce projet amendé lors des réunions du groupe de travail, à la CCE pour avis.

Pour les Départs en 04



Départs 04

Situation actuelle :
répartition des départs en 04



SN A 3C Service Exploitation



Départs 04

Modification de la partie initiale

L'équipe projet s'est efforcée de maintenir les trajectoires au plus près de ce qui existe actuellement afin de ne pas modifier l'impact sonore sur la ville de Nice :
A 400 ft, virage à droite vers un point en mer qui est au milieu du flux actuel

Procédé actuel

A 400 ft, virage à droite à la route magnétique 133°



Procédé actuel tourné vers



Procédé futur

A 400 ft, virage à droite vers un point en mer au milieu du flux actuel



SN A 3C Service Exploitation



Départs 04

Impact terrestre de la modification de la partie initiale → pas d'impact



Enveloppe des survols sous 6500 ft inchangée



Enveloppe à 65 dB inchangée

SN A 3C Service Exploitation

Départs 04 : Flux nord

Projet présenté en CCE de décembre 2020 :
 7,9% jusqu'à MN064 (cause ATC) puis 6000 ft mini à la côte.

Projet présenté en CCE d'octobre 2021:
 7,9% jusqu'à la côte et donc 7000 ft mini à la côte

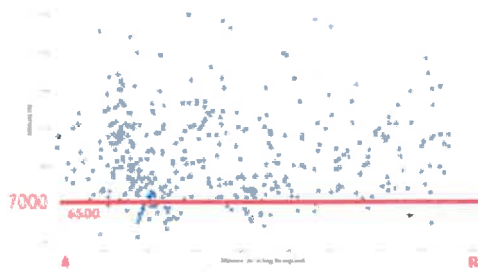
 Proposition faite lors du GT bruit d'augmenter le seuil de détection à 6000 ft contre 5000 ft actuellement pour les dossiers de manquement pouvant donner lieu à des sanctions par l'ACNUSA



Départs 04 flux nord

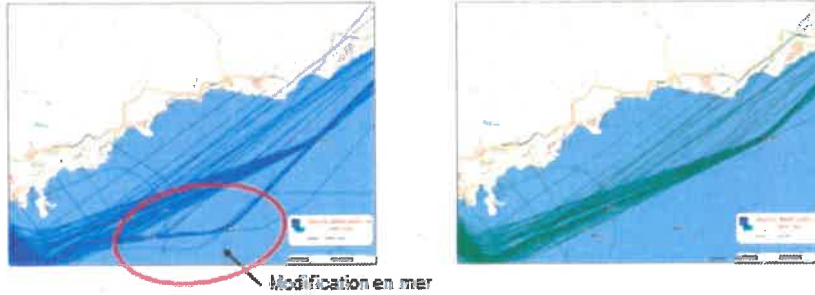
Altitude de passage au niveau de la côte, sur Antibes
 (supérieure à 6500ft dans 95% des cas, 9580 ft en moyenne)

Repartitions spatiales des altitudes cotées de MN067



L'impact du rehaussement de l'altitude de passage à la côte est sur toute la côte d'Antibes à l'aéroport, car le rehaussement concerne tous les départs Nord.
 Le gain de bruit est estimé à -1.34 dB (formule d'atténuation appliquée à une source placée à 6000 ou 7000 ft de distance).
 Les survols sous les 7000 ft représentent 9.25 % du trafic, soit 104 vols/mois (chiffres de Juin/Juillet 2019), l'objectif étant aucun vol sous les 7000 ft.

Dans le nouveau dispositif, le flux passant par MN054 (27 vols pour la journée caractéristique) est reporté sur l'axe MN149/USANO.
 Les autres trajectoires directes vers USANO ou vers l'est devraient être inchangées voire plus faibles en nombre.
 Les changements de trajectoires vers l'est ayant lieu sur la mer et à une distance significative de la côte (la nouvelle procédure visant MN149 est située en lateral à 4,5 km de Saint-Jean-Cap-Ferrat), les évolutions d'impact pour Saint-Jean-Cap-Ferrat devraient être insignifiantes.



SNA SE Service Exploitation

11

Départs 04 : impact consommation de carburant et émissions de CO₂

Impact Flux Nord :

- Réduction moyenne des distances parcourues de **2,95 Nm**.
- Réduction annuelle de la consommation de carburant pour ces flux de **120,8 tonnes**, soit une réduction des émissions **CO₂ de 381 tonnes**.

Impact Flux Est :

- Réduction moyenne des distances parcourues de **1,11 Nm**.
- Réduction annuelle de la consommation de carburant pour ces flux de **13 tonnes**, soit une réduction des émissions **CO₂ de 41 tonnes**.

Bilan nouveaux départs 04 :

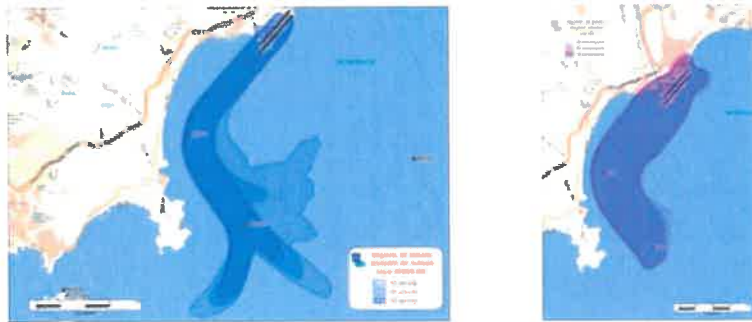
- Réduction annuelle de consommation de carburant est de **133,8 tonnes**
- Réduction des émissions annuelles de **CO₂ est de 422 tonnes, (soit 46,5 trajets Nice-Paris en A320)**

Pour les Départs en 22



Départs 22

Départ initial inchangé → pas de modification de l'impact environnemental



SN A SE Service Exploitation

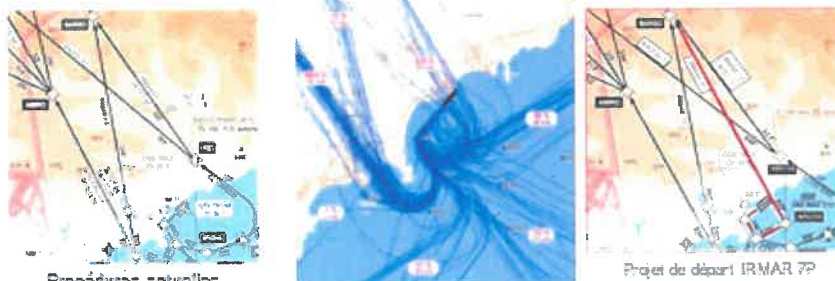
13



Départs 22

Départ 22 : IRMAR 7P

Ce SID a été créé comme alternative au « S » engendré par le contournement du cap d'Antibes pour les aéronefs « très haute performance ». Actuellement 8,5% des départs sont guidés sur une trajectoire main gauche. Cette procédure est dédiée aux avions performants, capables d'atteindre le point MN250 à une altitude minimale de 7000ft et donc la côte niçoise à une altitude supérieure.



SN A SE Service Exploitation

14



Départs 22

Départ 22 : IRMAR 7P – Altitude de survol à la côte

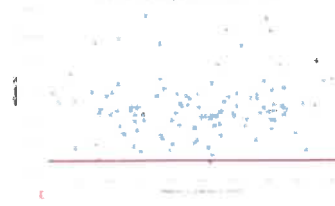
L'altitude de passage au-dessus de Nîce a été évaluée en considérant un barreau, tracé le long de la côte niçoise, entre les points C et D.

L'analyse de 10 journées de trafic de départ indique une répartition en altitude à travers le barreau CD. Seuls les avions les plus performants pourront suivre la procédure IRMAR 7P en respectant les points de passage MN222, MN223 et MN250. Les altitudes de survol le long de la côte niçoise seront similaires (voire plus élevées) aux observations actuelles, à savoir une altitude moyenne de 10850ft sachant que 99% des vols ont une altitude supérieure à 7000ft.

L'évolution des impacts visuel et sonore devrait donc être faible.



Répartition actuelle des altitudes
Départs 22 main gauche vers le nord-ouest



SN A SE Service Exploitation

15

Départs 22 : impact consommation de carburant et émissions de CO₂

En configuration piste 22, l'impact de consommation de carburant et des émissions CO₂ est calculé pour les seuls départs Nord main gauche qui sont actuellement réalisés par guidage radar. Ils suivront, dans le projet, la nouvelle procédure RNAV IRMAR 7P, ce qui limitera à terme l'utilisation du SID IRMAR 7X, en S autour du Cap d'Antibes (beaucoup plus long). Les autres flux seront inchangés.

Il en ressort une augmentation moyenne des distances parcourues de 2,64 NM. Soit une augmentation annuelle de la consommation de carburant pour ces flux de 8,9 tonnes correspondant à une augmentation des émissions CO₂ de 28,1 tonnes. Soit les émissions produites par un trafic de 3 vols aller d'un A320 entre Nice et Paris Charles-de-Gaulle.

M. LOOS invite les membres de la commission à exprimer leurs questions ou demandes de précisions suite à cette présentation.

M. JOVER, représentant de M. LUCAS Maire de Villeneuve-Loubet et Vice-Président de la CASA, indique que la mairie de Villeneuve-Loubet a envoyé un courrier à M. le Préfet le 2 avril dernier, donnant un avis favorable à ces modifications à la condition que le passage au trait de côte soit au-dessus de 7000ft. Il demande une réponse de la Préfecture à ce courrier afin de pouvoir faire une validation en conseil municipal. M. LOOS lui indique qu'une réponse sera adressée à la mairie de Villeneuve-Loubet.

D'autre part, M. JOVER rappelle que lors de la dernière réunion du groupe de travail il a été demandé de relever le seuil de sanction à 6000ft au lieu de 5000ft actuellement ce qui est apparemment envisageable. M. DE OLIVEIRA confirme ce point.

Enfin, il souhaite savoir si ces modifications auront des conséquences sur la pollution aux particules fines. M. JANIN indique qu'un point sur l'analyse des particules fines est prévu à l'ordre du jour de la réunion, et sera fait par ATMO SUD.

M. LOOS soumet au vote la modification des trajectoires de départ, avec avis favorable.

Pas d'avis défavorables, pas d'absentions, la modification des trajectoires départ est adoptée à l'unanimité.

M. DE OLIVEIRA se félicite des réunions du groupe de travail qui ont permis d'échanger sur ce sujet.

M. JOVER souligne également la qualité des échanges très constructifs.

II. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement : pour avis (cf présentation en PJ)

M. FIORIO, chef division Aéroport et Développement Durable à la Délégation Côte d'Azur (DSAC/SE), présente la démarche engagée visant à la mise à jour des documents relatifs à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit un cadre commun et harmonisé pour suivre l'évolution du bruit autour des aéroports.

L'objectif principal de cette directive est double :

- réaliser un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit grâce aux Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)
- identifier les mesures à prendre dans le cadre d'un plan d'action, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Calendrier fixé par la Commission Européenne

L'obligation de révision tous les 5 ans s'inscrit dans un calendrier fixé par la Commission européenne depuis la première échéance initiée en 2005

	Lancement de l'échéance	CSB	PPBE
1 ^{ère} échéance	2005	2007	2008
2 ^{ème} échéance	2010	2012	2013
3 ^{ème} échéance	2015	2017	2018
4 ^{ème} échéance	2020	2022	2024

Pour l'aéroport de Nice, il s'agit désormais de clore la 3^{ème} échéance avant d'amorcer la 4^{ème} échéance.

Cartographie du bruit – CSB révisées en 2020

- Les CSB se déclinent en 4 cartes réglementaires:
 - 2 pour la situation de référence (trafic de l'année n-1 de la révision en journée et de nuit)
 - 2 pour le long terme (prévisions de trafics à 15 / 20 ans en journée et de nuit)
- Les CSB présentent un état des lieux du bruit et sont annexées à l'arrêté d'approbation du PEB en vigueur
- Les CSB ne sont pas des documents imposant des contraintes

Les CSB actuellement en vigueur à Nice Côte d'Azur ont été approuvées par arrêté préfectoral du 24 décembre 2020, suite à l'avis favorable de la CCE du 9 décembre 2020.

Échéances prises en compte SR / LT

La situation de référence (SR), correspond à l'année 2019, basée sur le dispositif complet de procédures de circulation aérienne en vigueur.

Pour le long terme (LT), du fait de l'impossibilité d'évaluer l'impact de la crise sanitaire et économique actuelle sur le transport aérien :

→ choix de reconduire les CSB de 2007 avec actualisation des données de comptage (seront revues à l'échéance suivante) ;

→ cf cartes publiées sur le site de la préfecture des Alpes Maritimes : <https://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Aerodrome-de-Nice-Cote-d-Azur/Cartographie>

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - PPBE

- Le PPBE vise à :

- prévenir et gérer les effets du bruit
- réduire si possible les niveaux de bruit généré

- Le PPBE est élaboré en se fondant sur les CSB en vigueur ;

- Le PPBE est annexé à l'arrêté d'approbation du PEB en vigueur.

Le PPBE actuellement en vigueur à Nice Côte d'Azur a été approuvé par arrêté préfectoral du **10 mai 2011**.

Bilan du PPBE 2011

Le PPBE contient une liste d'actions définies avec les acteurs concernés et réparties par type selon notamment les piliers de l'approche équilibrée :

S : mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) ;

P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;

O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;

R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;

C : communication / formation / information / études

Type d'action	Intitulé de l'action	Acteurs	Réalisation	Commentaires
P	Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome	Préfecture		Application PEB
P	Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aérodrome	Préfecture		Pas d'accroissement de logements constaté dans les zones de bruit
O	Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit	DGAC		Application du code de bonne conduite et des consignes environnementales publiées dans la documentation aéronautique.
O	Appliquer la procédure RIVIERA (renommée RNP-A) pour les atterrissages face au Nord-Est	DGAC		L'indicateur ratio RNP A possible /réalisée est suivi mensuellement avec des résultats satisfaisants et l'indicateur a été mis à jour avec les nouvelles conditions de mise en service. En effet depuis novembre 2019 une modification des conditions de mise en œuvre de la RNP-A est appliquée (2500 ft de plafond contre 3000 ft précédemment) visant à la réduction de l'utilisation de procédure d'approche dans l'axe.
C	Surveiller la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ	DGAC, SACA		Suivi mensuel dans le bulletin d'information des riverains. En cas de manquements constatés des procès verbaux sont relevés et transmis à l'ACNUSA. L'indicateur de suivi du survol des terres après le décollage montre que les altitudes de passage à la côte sont bien respectées avec une majorité de vol passant la côte au dessus du FL100 (3000 m)
O	Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée Compagnies	DGAC, SACA		Disposition insérée dans le code de bonne conduite et inséré dans la charte de bonne conduite signée en octobre 2016, rappelée dans l'AIP. Pas de plaintes récentes. Cette limitation semble respecter mais difficile à mesurer quantitativement.

Type d'action	Intitulé de l'action	Acteurs	Réalisation	Commentaires
R	Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance	SACA et assistants		100% des passerelles équipées Campagnes de suivi de l'utilisation du 400Hz et durée résiduelle de l'APU
R	Veiller à la limitation des essais moteurs	DGAC		Interdit de nuit. Pas de demande de dérogation enregistrée
R	Limiter les nuisances liées à l'utilisation du parking KILO au nord de l'aéroport	DGAC, SACA		Parking rendu « silencieux » par la création d'aires de mise en route équipées de 400Hz et de climatisation
R	Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne	DGAC, SACA		Application arrêté restriction d'exploitation du 2 mars 2010 et information en CCE des manquements relevés. Pour sensibiliser les équipages et éviter des manquements, une plaquette "briefing environnemental" a été réalisée.
O	Introduire de nouvelles technologies favorisant une réduction du bruit	DGAC		Publication des procédures satellitaires (RNAV GNSS) en 2012 et obligation d'emport RNP-APCH en 2019 permettant moins de dispersion et moins de déviations notamment en approches pistes 22.
C	Informez sur le niveau du bruit	SACA		Statistiques et informations régulières dans le bulletin mensuel, la lettre aux riverains et en commissions / groupes de travail
C	Informez sur l'activité aéroportuaire	SACA		
C	Sensibiliser et former les personnels	DGAC		Une sensibilisation environnementale est suivie par les contrôleurs lors de l'acquisition et lors du maintien de leur licence de contrôle.
A	Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements	SACA		Le PGS a été élargi en 2011 et 2700 logements ont été insonorisés en bénéficiant du dispositif d'aide à l'insonorisation.

Concernant le bilan des actions et celle relative au ratio RNP A possible / réalisée, M. COURTOIS indique que « sur une année on est à moyenne à 82 % d'évitement d'Antibes, mais la mise en place de la RNP-A à 2500ft n'a pas eu d'impact significatif ». M. DE OLIVEIRA répond qu'il est difficile de faire un bilan sur cette mise en service, puisqu'en période COVID le trafic a été très faible.

Autres actions dans les 10 dernières années :

- Renforcement des normes acoustiques des avions
- Modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée
- Mesure incitative au renouvellement des flottes : la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)
- Information concernant les nouveaux arrivants dans les PEB

Présentation des actions du PPBE 2020-2024

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Impact estimé
S1	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale	DGAC	continue	Renforcer les normes acoustiques des moteurs des aéronefs		Meilleure performance acoustique des nouveaux aéronefs
S2	Modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée	DGAC / SACA	continue	Renouvellement des flottes des compagnies aériennes avec des avions plus performants du point de vue acoustique	- Part des mouvements nocturnes (22h - 06h) effectué par les avions les plus performants (cible >98%) - Nombre de mouvements nocturnes avec avions les moins performants (cible < 50/an)	Diminution du bruit des aéronefs en particulier en période nocturne (22h - 6h)
S3	Poursuivre la limitation d'utilisation des APU	SACA	continue	Diminuer l'utilisation de l'APU	- nombre de postes équipés en 400Hz/50Hz - durée résiduelle d'utilisation de l'APU	Diminution du bruit au sol pour les populations les plus proches de l'aéroport
P1	Etude d'opportunité de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS)	DSAC/SE	2023	Favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien	Nombre de logements supplémentaires à insonoriser	Augmentation du nombre de logements à insonoriser
P2	Etude d'opportunité de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	DSAC/SE	2023	Maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport	Réalisation d'une carte stratégique de bruit à long terme	Adaptation des contraintes d'urbanismes

O1	Optimisation des procédures de départ (SID)	SNA/SE	2021	Limiter le bruit des avions au départ pour les populations riveraines	Surveillance de l'altitude de passage à la côte	Diminution de l'exposition au bruit lié au survol de la côte par les avions au départ vers le Nord
O2	Suivi du taux de RNP A possible / réalisé	SNA/SE	continue	Diminution de l'exposition au bruit lié au survol de la ville d'Antibes	Ratio RNP A possible / réalisé (cible > 80 %)	Exposition au bruit liée au trafic à l'arrivée réduite autant que possible pour les habitants des zones d'Antibes, Vallauris et de l'Est de Cannes
O3	Publication de procédures RNP AR	SNA/SE	2023	- Arrivées en piste 04 : réduire le taux de survols d'Antibes - Arrivées en piste 22 : diminuer la dispersion à proximité de la ville de Nice	Publication des procédures	Sur le long terme devrait permettre une réduction de l'utilisation des approches dans l'axe et du survol d'Antibes
O4	Publication de procédures « RNAV Visual »	SNA/SE	2024	Optimiser le suivi des procédures d'approches à vue	Publication de procédures « RNAV Visual »	Sur le long terme meilleure maîtrise des approches à vue avec réduction de la consommation de carburant et des débordements sur les terres
O5	Modification de la procédure CDO	SNA/SE	2023	Optimiser la procédure de descente continue et augmenter son utilisation	- Publication de la nouvelle procédure - Suivi du taux d'utilisation (toutes CDO confondues)	Réduction de l'impact sonore et de la pollution atmosphérique
O6	Mise en place du CDM	SACA	2022	Mieux gérer les départs avions pour réduire le bruit au sol	Suivi du temps de roulage au départ	Réduction de l'impact sonore en particulier pour les roulages vers les pistes 22 et lors des attentes aux points d'arrêt avant pistes permettant aussi une diminution de la pollution atmosphérique liée à la diminution de la consommation de carburant
R1	Continuer la surveillance de la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ	DSAC/SE, SACA	continue	Limiter les déviations de trajectoires sur les parties terrestres	- Bilan annuel du nombre de manquements "déviations" - Indicateur de suivi des altitudes de passage à la côte	Garantie du respect des règles environnementales
R2	Renforcer la réglementation relative à l'utilisation des APU	DSAC/SE, SACA	2022	Réduire le temps d'utilisation des APU	Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire	Diminution du bruit des avions au sol pour les populations les plus proches de l'aéroport
C1	Sensibiliser les professionnels aux problématiques environnementales	SACA, SNA/SE	continue	Rappel des règles à respecter pour limiter les nuisances aériennes	Maintien des actions de sensibilisation	Viser une bonne application des règles environnementales par des actions pédagogiques
C2	Informers sur le niveau de bruit	SACA	continue	Communication objective et transparente sur les niveaux de bruit enregistrés	- Mise en œuvre accès grand public via Internet - Diffusion des lettres aux riverains (publication trimestrielle) et des bulletins d'information mensuels	Mieux réactivité dans la diffusion de l'information vers les riverains

En résumé :

- 15 nouvelles actions ;
- Poursuite d'une démarche dynamique pour permettre de maîtriser les effets du bruit aérien autour de l'aéroport de Nice
- Des perspectives prometteuses au travers :
 - la modernisation des flottes et la diminution des avions les plus bruyants ;
 - l'optimisation des trajectoires grâce aux procédures satellitaires.

M. TREILLE souhaite savoir quel est le pourcentage d'utilisation des pop-up ? M. FIORIO et M. JANIN indiquent que le taux d'utilisation est très bon tant sur le parking Kilo (seuls postes équipés en pop-up et pouvant servir à la climatisation) qu'en passerelles avec les branchements électriques permettant de diminuer l'usage des APU (mais ne permettant pas d'assurer la climatisation).

M. TATIBOUET remercie les personnes impliquées dans le travail d'élaboration de ce nouveau PPBE et précise que ce dossier a aussi fait l'objet d'une étroite coordination avec la Direction du Transport Aérien qui a un rôle de pilotage national et de validation sur les orientations retenues.

M. LOOS soumet au vote le Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement, avec avis favorable.

Pas d'avis défavorables, pas d'absentions, le projet de PPBE recueille un avis favorable à l'unanimité.

M. FIORIO précise les prochaines étapes :

- consultation en ligne du public pendant 2 mois, information préalable par voie de presse 15 jours avant le lancement de la consultation (avis dans 2 journaux à diffusion locale) ;
- réalisation d'une synthèse de la consultation ;
- approbation du PPBE, éventuellement adapté pour tenir compte de la consultation, par arrêté préfectoral en début d'année 2022.

III. Présentation des relevés de manquements et dérogations « vols de nuit » : pour information

M. FIORIO présente un tableau récapitulatif des manquements environnementaux pour les années 2018 – 2019 - 2020 et 2021 :



BILAN MANQUEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

Année du manquement	2018	2019	2020	2021
Nombre de dossiers chapitre	34	35	7	0
Nombre de dossiers déviation	29	8	3	7
Total manquements relevés	43	43	10	7
Nombre de dossiers examinés par ACNUSA	42	38	1	0
Montant total amendes prononcées	228.000	506.000	0	0

- Données mises à jour au 05/10/2021
- Pour 2021 :
 - déviations de trajectoires analysées jusqu'au 31/08
 - mouvements nocturnes vérifiés jusqu'au 31/07
- Surveillance utilisation APU renforcée au niveau GTA

Et un récapitulatif des dérogations « vols de nuit » :

- 30/10/2020 : décollage à 02h18 loc B737/800 marge 12,6 EPNdB

Transport équipe football + délégation pour match coupe d'Europe
demande exceptionnelle pour des raisons d'ordre public

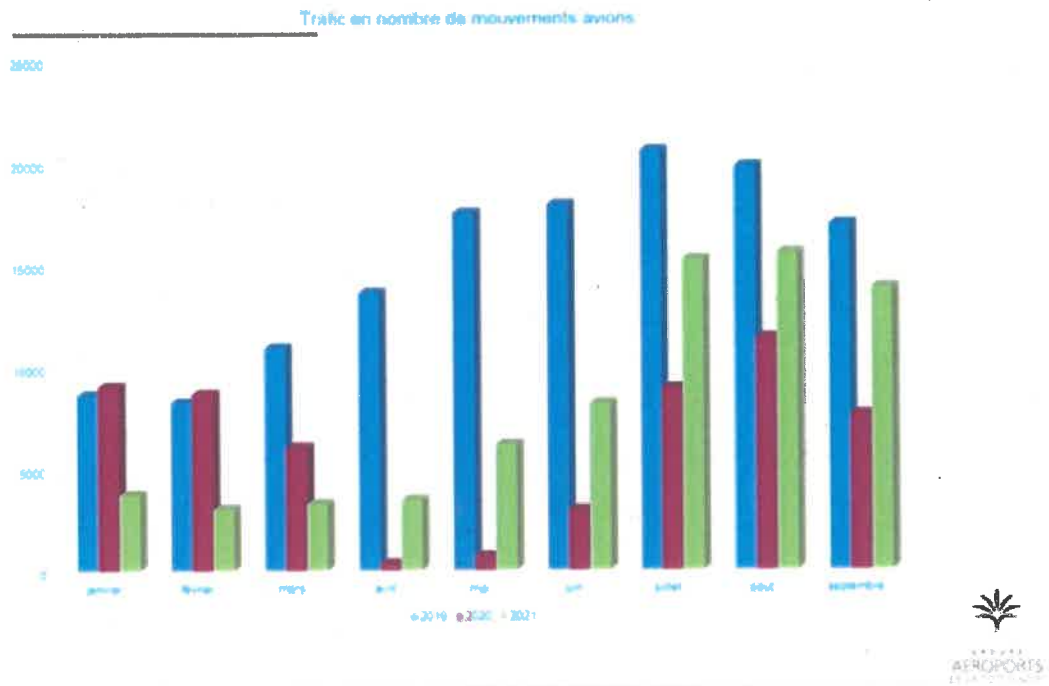
- 02/09/2021 : décollage à 00h01 loc AN124 marge 0,6 EPNdB

Transport satellite pour Kourou départ initial programmé à 21h locales le 01/09/2021
demande exceptionnelle cause météo au niveau de l'escale technique et planning de rotation très contraint

- 14/09/2021 : roulage au moteur sur parking Kilo vol électrique Pipistrel FHGAA pour boucle Nice / Monaco

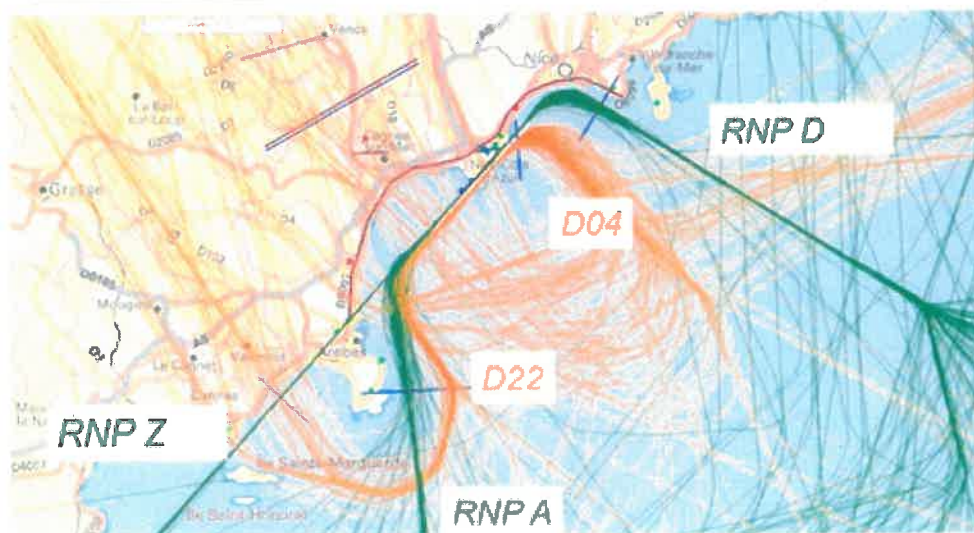
IV. Présentation des statistiques trafic, plaintes, procédures et informations travaux :
pour information

M. JANIN présente les statistiques de l'année 2021.

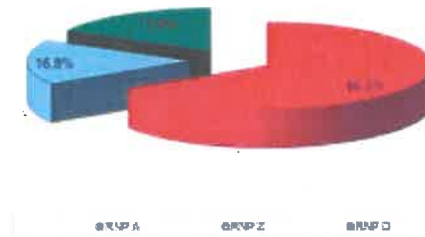
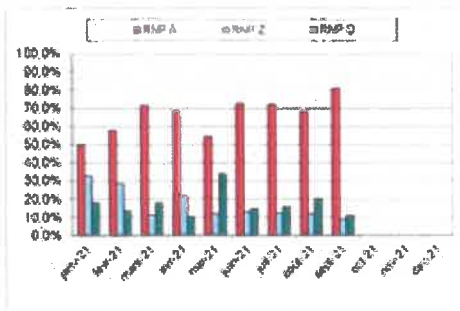


L'année 2021 a été marquée par une très forte baisse du trafic.

Procédures trajectoires Atterrissages / Décollages



Procédures Atterrissage 2021



- RNP Z (survol Antibes) : 12. % en mai-juin-juillet-aout et 9% en septembre

Moyenne annuelle basse : 17%

Malgré quelques journées particulières :

- 22-23/08 : brume / nuages bas en mer

- 06/09 : cumulo-nimbus dans le quart Sud-Ouest

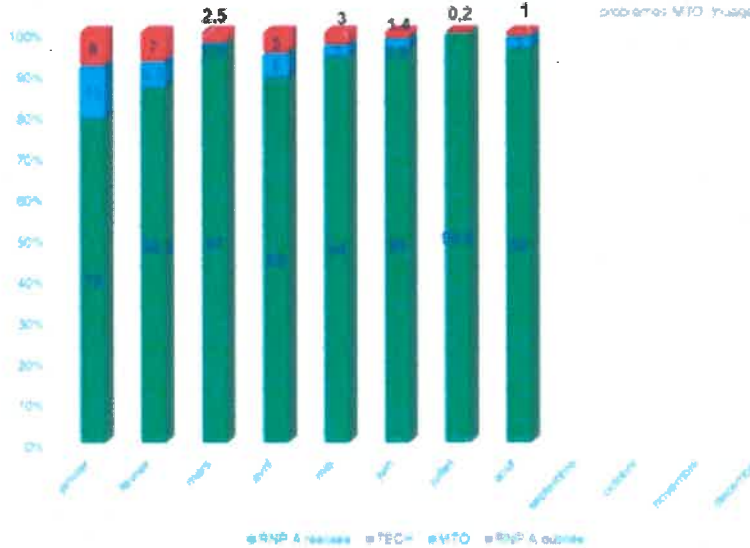
- RNP D (vent d'ouest) : 20% en aout

Moyenne annuelle assez importante : 17%



Procédures Atterrissage 2021

% RNP A réalisée / possible



TECH = panne / maintenance CGS ou catégorisation ILS

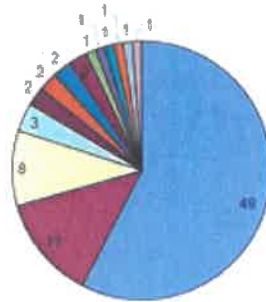
MTO = vent adverse > 15 kts ou salement vent

RNP A « oubliée » = fort vent lors de la station ou autres problèmes MTO (judges 10/50 / remarques pilotés)



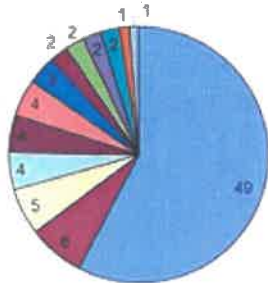
Plaintes 2021 : 85

Nombre de plaintes par localisation en 2021



- Antibes
- Cher Oud
- Cher Centre
- Croix St Raphael/Alpes Apr
- Capris sur Mer
- Laurent de la
- Lez
- Grasse
- Cote Juan/Valera
- St Jean
- Ver
- Provence
- Nouvel Cal Var
- Tricastin

Nombre de plaintes par causes en 2021

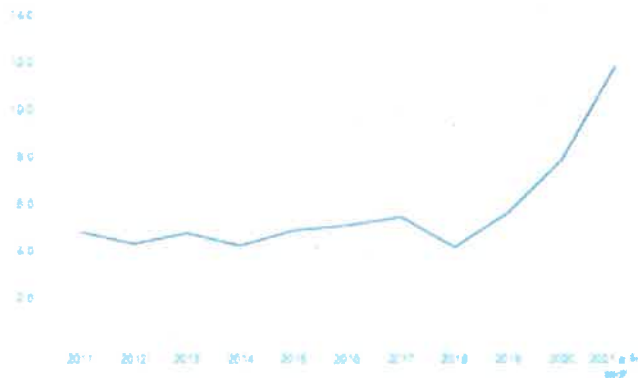


- Cher pratique (M) / RNF 4
- Cher Centre
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher
- Cher



Plaintes 2021 : 85

ratio nbre de plaintes pour 10 000 mvts



Malgré un trafic et un taux de survol d'Antibes plus faibles : même nombre de plaintes en 2021 qu'en 2019. Le ratio nombre de plaintes pour 10 000 mouvements a doublé en 2021



Travaux / pistes – 2021/2022

**Piste Nord fermée = mono-piste Sud
du 2 au 19 novembre 2021
Antibes : RNP Z - 04 DROITE**

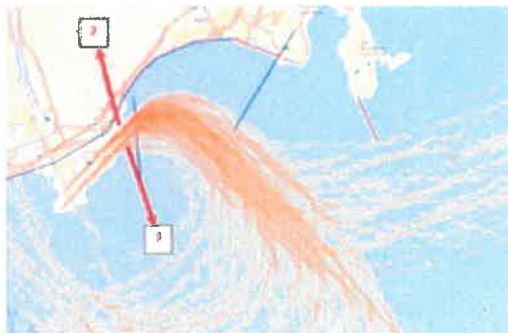


- en piste Nord (1 - situation habituelle en RNP Z) et
- en piste Sud (2 - configuration « piste Nord fermée » quand la procédure RNP Z est mise en service)



Travaux / pistes – 2021/2022

**Piste Sud fermée = mono-piste Nord
du 22 novembre au 17 décembre puis
du 3 janvier au 26 mars (sauf du 14 au 20 mars)
Décollages piste NORD :
plus proches des habitations sur Nice Ouest en 04
et sur St Laurent – Cagnes/mer sur mer en 22**



Exemple : Zone gérée de trafic avec les décollages. La couleur orange est une trajectoire qui aboutit au décollage en configuration 04 - vers l'Est.

- en piste Sud (1 - situation habituelle) et
- en piste Nord (2 - configuration « piste Sud fermée »)



M. COURTOIS indique qu'il est très important de bien communiquer concernant les travaux qui impactent l'utilisation des pistes.

M. OCCELLI, Adjoint à l'Environnement –Mairie du Cannet-Rocheville, demande s'il est possible de lui transmettre les chiffres de l'évolution du trafic aviation d'affaires sur Nice sur les trois dernières années. M. GOLDNADEL lui indique que ce sera fait.

V. Information sur le décommissionnement du VOR CGS : pour information (cf présentation en pj)

M. DE OLIVEIRA rappelle que le VOR CGS a été mis en service en 1993. La fin de procédures de vol basées sur des balises est prévue en 2030, et le VOR CGS ne faisant pas partie du réseau minimum de VOR maintenus en France, l'arrêt de cette balise est prévu fin 2022.

Afin de préparer au mieux ce retrait, avec l'objectif d'un impact environnemental nul, il est prévu de travailler en concertation en organisant un groupe de travail. Afin de rassurer le CAPSSA, il est précisé qu'il n'y aura pas de dégradation au niveau d'Antibes par rapport à la situation actuelle.

Une présentation est faite des adaptations envisagées sur les cartes des procédures RNP A et d'approches à vue en ajoutant notamment de nouveaux points GPS en remplacement du radial 174.

M. COURTOIS demande pourquoi le DME est conservé ? Et si en cas de panne du DME il est prévu de repasser en ILS ? Mme BONNEVAL indique que le DME est maintenu en particulier car il sert pour les procédures d'approches interrompues en piste 04 mais son indisponibilité n'entraîne pas un passage automatique en ILS.

D'autre part, M. COURTOIS rappelle que tous les avions peuvent utiliser le GPS, donc il ne faut pas que les procédures soient en retard sur ce sujet.

M. DE OLIVEIRA répond que Nice est déjà relativement en avance sur l'utilisation des procédures GNSS et l'obligation d'emport et, pour l'avenir, des nouvelles procédures encore plus performantes sont prévues comme indiqué dans le PPBE mais elles nécessitent des avancées réglementaires, des équipements ainsi qu'une certification des compagnies aérienne et des équipages. On constate que lorsque les procédures sont mises en place, les compagnies s'équipent progressivement pour les voler mais les principaux bénéfices ne se feront sentir que lorsqu'une majorité de compagnies seront effectivement capables de les suivre

M. JOVER rappelle que cette balise a été installée pour éviter le survol d'Antibes, et demande si l'on peut garantir qu'il n'y aura pas plus de survols d'Antibes avec sa suppression ? Mme BONNEVAL répond qu'il n'y aura pas plus de survols.

Les adaptations liées au retrait de CGS seront donc travaillées en groupe de travail puis présentées lors d'une prochaine CCE.

VI. Présentation du rapport sur la campagne d'analyse des particules ultrafines : pour information (cf présentation en pj)

Mme PERON, Ingénieur d'Études, présente les résultats de l'étude « Évaluation des particules ultra-fines à l'Aéroport de Nice » menée par ATMO SUD sur l'année 2020. Le document complet est joint au compte-rendu.

Conclusions de l'étude :

- Influence visible de l'activité aéroportuaire sur le nombre de particules ultra-fines. Un nombre de particules plus élevé par vent d'Est (origine aéroportuaire) qui diminue pendant le confinement et la période de transition et remonte avec la reprise du trafic aérien ;

- Pas de relation linéaire et systématique clairement établie avec le nombre de mouvements d'avions.

Des évolutions journalières similaires mais pas de corrélation horaire.

Pas de corrélation selon d'autres critères (terminal, sens).

- Activité décollage/atterrissage pas suffisante pour être à l'origine de ces évolutions du nombre de particules → autres paramètres en cause (motorisation, autres activités, ...).

- Réelle différence entre nombre de particules et concentration en masse des particules PM10 ou PM2,5. Pas de lien entre activité aéroport et les concentrations en particules.

Enseignements de l'étude :

- Pas d'identification précise d'un traceur de l'activité aéroportuaire.

- Confirmation de l'intérêt de cette mesure en nombre et non en masse (ex : autres études sur les PUF aéroports (LA-2014)).

- Possibilité de poursuivre les investigations vers une gamme plus fine (<100 nm pour les PUF) ou vers une granulométrie avec coupure par taille de particules.

M. JOVER remercie ATMO SUD pour cette présentation très intéressante, mais il pense qu'il faudrait affiner les données décollage / atterrissage en fonction du type d'avions plus ou moins polluants.

M. GONELLA pense qu'il faudrait étudier toutes les particules fines autour de l'aéroport, car les véhicules - mêmes électriques - émettent des particules fines.

Mme VANDROT précise qu'on essaie de chercher les traceurs nécessaires à une étude réaliste, la présentation de ce jour est le résultat d'une première étude qui est livrée en toute transparence.

VII. Présentation par l'ACNUSA de son rapport annuel : pour information (cf présentation en pj)

M. LEBLANC, Président, présente le rapport annuel 2021 de l'ACNUSA, qui reprend les points suivants (le document complet est joint au compte-rendu) :

- l'action de l'Autorité ;

- la prévention des manquements ;

- la protection de la nuit ;

- l'optimisation et le respect des procédures opérationnelles ;

- les émissions des opérations au sol ;

- la prise en compte de la santé et de l'environnement par la modernisation du cadre juridique des nuisances sonores aéroportuaires ;

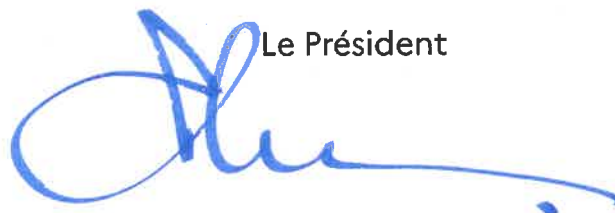
- l'indépendance et l'impartialité de l'Autorité auprès des acteurs engagés pour la santé,

- l'environnement et le climat.

À l'issue de la présentation, M. LOOS demande quels points d'attention pourraient être portés à l'attention de cette commission consultative de l'environnement pour Nice ?

M. LEBLANC indique que globalement la situation sur Nice est bonne, mais des pistes de progrès sont possibles sur la question des redevances par type d'avion et la possibilité de restrictions à envisager plutôt orientées sur la certification acoustique et non sur la marge comme aujourd'hui. D'autre part, il préconise que les différents PPBE locaux (aérien, routier, agglomération, etc) et le PPA soient élaborés en même temps pour avoir une cohérence et une coordination des actions pour la santé des citoyens.

Pour clôturer la réunion, M. LOOS remercie l'ensemble des participants, et M. TATIBOUET se réjouit de la qualité des relations au sein de cette Commission Consultative Environnement, avec des débats apaisés.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'P' followed by a cursive 'L' and 'OOS', ending in a long horizontal stroke.

Le Président

Philippe LOOS