

COMPTE RENDU DE RÉUNION

<u>LIEU DE LA RÉUNION</u> Aéroport Nice Côte d'Azur	<u>DATE</u> 22 septembre 2022	<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 et les documents relatifs aux points pour avis présentés en séance aux membres de la Commission par mail le 5 septembre 2022.

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.

En préambule M. LOOS remercie le Président du Directoire des Aéroports de la Côte d'Azur pour la mise à disposition de la salle, l'ensemble des membres pour leur présence, ainsi que l'ACNUSA représentée par Mme DUENAS, M. GUIVARC'H et son Président M. LEBLANC qui participent en qualité d'observateurs, et qui présenteront le bilan annuel de l'ACNUSA en fin de réunion.

I - Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (en particulier, présentation du retour d'expérience de la modification des trajectoires de décollage)

M. FIORIO – DSAC Sud-Est - présente un point d'avancement du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui vient d'être approuvé par arrêté préfectoral signé le 31 août 2022. Il rappelle que ce nouveau PPBE comporte une quinzaine d'actions qui couvrent l'ensemble des thèmes de l'approche équilibrée (gestion du bruit à la source, mesures opérationnelles, mesures de restriction, mesures de communication...) et trace les actions à mener pour les années à venir.

PPBE 2020 – 2024 aéroport de Nice – rappel des dates clés

- **12/10/2021** : Avis favorable de la CCE
- **22/11/2021 au 22/01/2022** : Déroulement consultation publique après avis publié dans la presse le 5/11/2021
47 contributions reçues et analysées (à noter 17 doublons → 30 contributions effectives.
Commentaires disponibles sur le site du Ministère : <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>
- **Juillet 2022** : Publication de la synthèse de la consultation + signature du PPBE par les entités impliquées : SNA/SE, ACA, DSAC/SE
- **31/08/2022** : Signature par arrêté préfectoral AP 2022-729

Rappel : PPBE 2020-2024, synthèse de la consultation publique et cartes stratégiques de bruit disponibles sur le site de la préfecture des Alpes Maritimes : <https://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Aerodrome-Nice-Cote-d-Azur>

M. JAUFFRET regrette que le PPBE ne tienne pas compte des recommandations de l'OMS qui préconise dans son rapport du 12 octobre 2018, que les riverains ne soient pas exposés à des bruits supérieurs à 45dB pendant la journée, et 40dB la nuit. Il souhaite savoir si ces recommandations seront intégrées dans l'évolution du PPBE dans le futur ?

M. FIORIO indique que cela reste des recommandations de l'OMS, rien n'impose d'un point de vue réglementaire leur mise en œuvre en l'état et l'application avec ces niveaux dans le cadre d'un PPBE. Il rappelle que le PPBE tend à toujours mieux maîtriser et diminuer le bruit autour des aéroports, et que le PPBE qui vient d'être approuvé répond aux obligations réglementaires du moment ; cependant, les niveaux de bruit indiqués (<45dB et <40dB) sont très faibles.

M. JANIN précise que les objectifs de bruit ont été pris en compte dans les cartes stratégiques de bruit.

M. CRISTINI – Métropole Nice Côte d'Azur – confirme que la santé est prise en compte dans les cartes stratégiques de bruit puisqu'on se base sur un indice européen Lden qui pondère l'intensité du bruit en fonction du jour et de la nuit. Il précise également que la valeur seuil du LDEN pour l'aéroport est de 55dB contre 68dB pour le seul transport routier.

M. FIORIO souligne que l'aéroport de Nice a toujours eu une démarche volontaire afin de mieux maîtriser et diminuer le bruit autour de l'aéroport en mettant en place des mesures de restriction avant même qu'elles soient opposables d'un point de vue réglementaire ; à titre d'illustration aussi le PPBE signé le 31/08/2022 a déjà été appliqué et des actions mises en œuvre.

Au sujet des modifications de trajectoires, Mme ELLIS indique qu'elle a signalé il y a deux ans que les trajectoires passent maintenant près du trait de côte, ce qui crée de nombreuses nuisances pour les populations entre Antibes, Fort Carré, Saint-Laurent du Var.

M. FIORIO répond que le point sur les procédures au décollage va être abordé un peu plus tard au cours de la réunion.

M. FIORIO et M. JANIN présentent le suivi des actions du PPBE S1 – S2 – S3 – P1 et P2, ci-après, qui ne font pas l'objet de remarques particulières.

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
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 avions		Action continue au niveau international

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
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 > 80%) - Nombre de mouvements nocturnes avec avions les moins performants (cible < 50/an)	

Réforme de la classification des groupes acoustiques des avions :

- discriminer davantage selon les niveaux de performance acoustique des avions ;
- inciter ainsi les compagnies aériennes au renouvellement de leur flotte pour des avions moins bruyants.

La classification des aéronefs en groupes acoustiques permet :

- de calculer la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) et la redevance d'atterrissage ;
- une différenciation fondée sur la performance acoustique des aéronefs (taxation plus lourde des aéronefs bruyants).

La taxe est également modulée en fonction de l'heure du décollage : 6h-18h / 18h-22h / 22h-6h

Avant : classification des appareils regroupés en six groupes acoustiques : du groupe 1 le plus bruyant au groupe 5a le moins bruyant, le groupe 5b correspondant aux plus petits appareils (petits avions à hélices et hélicoptères) qui font l'objet d'un traitement spécifique.

Depuis 2004, la classification avait perdu peu à peu sa pertinence: ainsi en 2019, 86% des mouvements étaient classés dans le groupe acoustique 5A, le groupe le plus performant

La réforme de cette classification permet :

- de la rendre plus pertinente et plus incitative,
- de prendre en compte la réalité des flottes en activité et les efforts des compagnies pour renouveler leurs flottes.

Après : les aéronefs classés comme les plus performants ne représenteront plus que 27 % des mouvements

Tableau des groupes acoustiques

		Classification actuelle					
Groupe		1	2	3	4	5a	5b
Chapitre OAD	Tous les autres cas	2 E	2 S	2 A, S, B	2, 4, 5, 24	2, 4, 5, 24	4, 8, 10, 11
Créneaux acoustiques - MC + marge acoustique cumulée		MC < 5	5 ≤ MC < 8	8 ≤ MC < 13	MC ≥ 15		

Par exemple sur Nice, une compagnie avait 100% de ses vols dans le groupe 5a. Avec la nouvelle classification, elle n'a plus que 23% de ces vols dans le groupe 5.

		Nouvelle classification au 1 ^{er} avril 2022					
Groupe		1	2	3	4	5	6
Chapitre OAD	Tous les autres cas			2, 4, 5, 24			6, 8, 10, 11
Créneaux acoustiques - MC + marge acoustique cumulée		10 ≤ MC < 13	13 ≤ MC < 17	17 ≤ MC < 20		MC ≥ 20	

Tableau des coefficients de réduction

Situation actuelle (jusqu'au 31 mars 2022)				Situation après la réforme (à partir du 1 ^{er} avril 2022)			
Groupe Acoustique	For	For	Mult	Groupe Acoustique	For	For	Mult
G1	12	36	107	G1	6	18	60
G2	12	24	107	G2	3	9	30
G3	6	18	107	G3	1.5	4.5	13.5
G4	0	8	107	G4	0.3	0.9	8
G5a	1	3	11	G5	0.25	0.75	2.5
G5b	0.5	1.5	5	G6	0.1	0.3	1.5

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE
S3	Poursuite 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	septembre 2022

Plan de déploiement du 50Hz sur les postes éloignés entre 2022 et 2026

Durée résiduelle d'utilisation des APU sur l'aire de mise en route Kilo (temps moyen observé):

- APU départ : 11 min
- 400 Hz : 32 min



Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

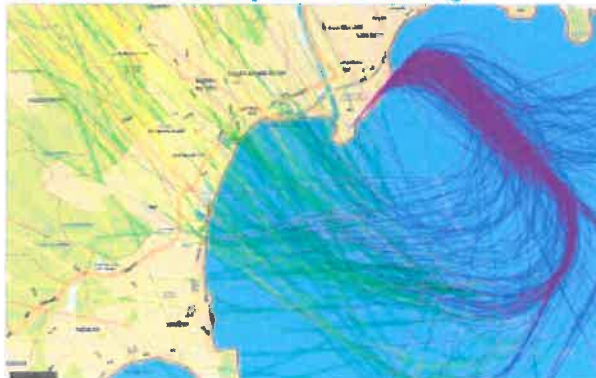
Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE
P1	Etude d'opportunité de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS)	DSAC/SE	2023	Favoriser l'accès à la rive à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien.	Nombre de logements supplémentaires à insonoriser	à lancer en 2023 avec estimation trafic 2024
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 long terme	à lancer en 2023 avec estimation trafic 2040



M. DE OLIVEIRA – SNA Sud- Est - présente le retour d'expérience sur les modifications des trajectoires de décollage mises en place depuis le mois de mars.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE
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	septembre 2022

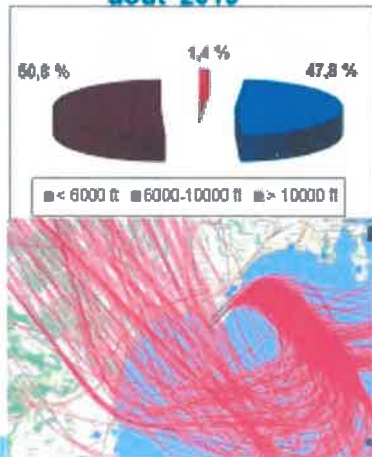
REX modification des trajectoires de décollage



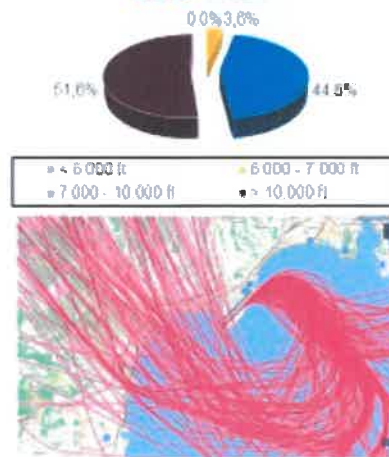
>= min (ft)	<= MAX (ft)	Couleur
0	6999	Pourpre
7000	9999	Vert
10000	14999	Jaune
18000	50000	Rouge

Trajectoires plus courtes mais altitude minimale de passage à la côte plus élevée (de 6000 à 7000 ft)

Altitude de passage à la côte août 2019



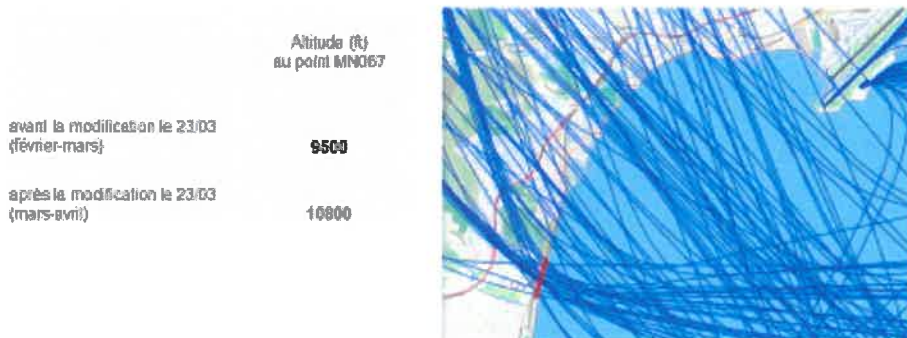
août 2022



Sur le comparatif de l'altitude de passage à la côte août 2022 vs août 2019, on peut voir que seule une très faible part de vols se situe entre 6000 et 7000 ft, et qu'il n'y a plus aucun vol en dessous de 6000 ft, en 2022.

Sur les chevelus d'une journée type août 2022 vs août 2019, on remarque toujours la même dispersion entre Antibes et l'aéroport, seule l'altitude a été augmentée.

Modification des trajectoires de départ



Modification des trajectoires de départ



M. OCCELLI – adjoint à l’Environnement-Mairie du Cannet – souhaite savoir si l’on parle de modification de trajectoire en hauteur ou de décalage sur la côte ? Car sur la commune du Cannet on constate des survols de gros porteurs qui n’avaient pas lieu auparavant et engendrent des nuisances, et la mairie n’a pas été informée de ces modifications.

M. JANIN indique que Le Cannet n’est pas concerné par cette modification des trajectoires au décollage, les survols du Cannet sont liés à la direction du vent (vent d’ouest) qui impose le sens de décollage.

Mme ELLIS indique qu’une étude sur l’environnement a été réalisée par la Mairie de Villeneuve-Loubet, avec une recommandation de passage des avions à 7000 ft minimum au trait de côte.

M. JOVER – représentant de CASA – confirme que dans le document en question qui a été approuvé par la Préfecture on parle bien de 7000 ft minimum, et que dans les études faites à cette altitude on doit constater une amélioration des nuisances. Il indique que sur Villeneuve-Loubet plusieurs associations font état de plus de nuisances depuis le mois de Mars suite aux survols de certains quartiers de la commune ; ce qu’il est important de savoir c’est le nombre de vols qui sont en dessous de 7000 ft, car c’est eux qui font du bruit, notamment le matin avant 7 heures. Il propose de réaliser des mesures de bruit.

M. JANIN indique que les 3.6 % de vols entre 6000-7000ft au passage de la côte en août 2022, correspondent à 112 vols pour la totalité du mois (= entre 3 et 4 par jour entre Vaugrenier et l’aéroport).

M. JAUFFRET fait état du rapport de l’ACNUSA de décembre 2020 qui préconisait la mise en place d’un outil de visualisation des trajectoires des aéronefs destiné aux riverains ; il souhaite connaître la date à laquelle cet outil sera disponible sur Nice ?

M. JANIN répond que la mise en service est prévue fin 2022 – début 2023, le protocole est en cours de rédaction avec la DGAC.

M. JAUFFRET regrette que l’on ait pris la décision de faire passer les avions au-dessus de Vaugrenier qui est un parc naturel protégé.

M. GOLDNADEL précise qu’il n’y a pas de polémique sur la hauteur et les trajectoires des survols, si un avion est en dessous de 7000 ft on peut répondre actuellement aux questions des riverains via l’Espace Riverains ; le retard dans la mise en place du logiciel à destination des riverains est lié à la gestion et l’utilisation des données afin d’être en conformité avec la Loi sur l’échange des données avec la DGAC. Le protocole est en cours de rédaction et de finalisation.

D’autre part, la modification de la procédure de départ avait comme objectif de remonter de 1000 ft la trajectoire et on constate après mise en œuvre un véritable effet, les chiffres montrent que le nombre d’avions entre 6000 et 7000 ft est devenu très faible, et plus encore on remarque que plus de la moitié des avions sont désormais au-dessus de 10 000 ft. Dernier point, sur les chevelus on ne voit pas de changements manifestes de trajectoires entre l’ancienne et la nouvelle procédure.

En réponse à M. JAUFFRET qui affirme que cette procédure a été mise en place uniquement pour des raisons économiques pour réduire la consommation de kérosène, sans prendre en compte la santé des riverains. M. GOLDNADEL indique que la raison de cette modification était avant tout une volonté de réduire les émissions de CO2.

Mme ELLIS indique que le bruit et la pollution sont en augmentation car les avions se sont rapprochés de la côte.

En réponse à M. HUET qui indique que dans le quartier Sainte-Marguerite à Nice, on constate également plus de bruit qu'auparavant notamment lorsque les avions sont en montée, M. JANIN précise qu'il y a bien des avions qui coupent la côte vers le Nord, mais l'impact sur Nice Ouest n'est pas lié à la modification de trajectoire.

M. GOLDNADEL répète que la modification de trajectoire visait avant tout à diminuer les émissions de CO2 ; d'autre part il souligne qu'entre les deux années présentées à trafic comparable - août 2019 et août 2022, il s'est écoulé deux années (2020 et 2021) avec un trafic très diminué, cela peut peut-être expliquer une partie du ressenti au niveau du bruit.

Suite à la demande de M. JOVER, M. GOLDNADEL confirme que des mesures de bruit seront organisées avec un suivi des cas précis de vols.

Pour répondre à M. JAUFFRET, M. DE OLIVEIRA indique qu'il n'y a pas eu de changement de trajectoires départs en 22.

Concernant la procédure à moindre bruit à 3000 ft, elle sera mise en place en décembre 2022.

Procédures moindre bruit au décollage

Publications actuelles à l'AIP Nice :

Jusqu'à 2000 ft, adopter une procédure permettant de réduire le bruit dans les zones sensibles qui se trouvent à proximité immédiate de l'extrémité de piste. Pour cela, le DOC DACI 8168 volume 1 partie I section 7 chapitre 3 donne des indications pour l'élaboration et/ou l'application de procédures de montée au départ à moindre bruit

Publications à venir à l'AIP Nice :

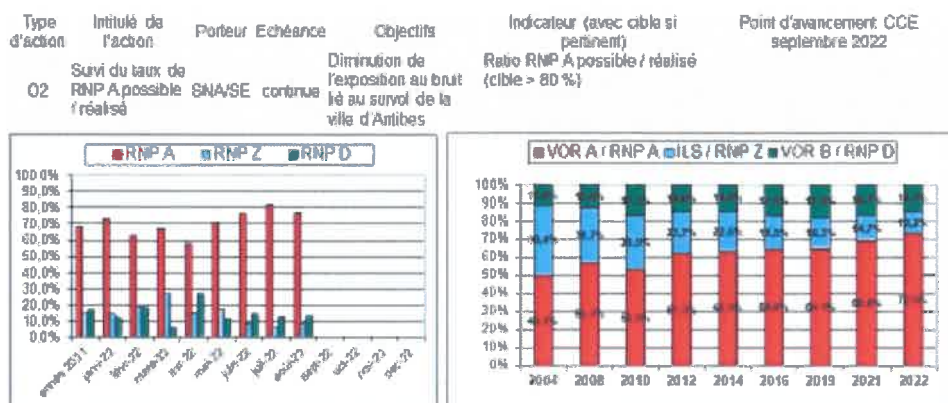
Jusqu'à 3000 ft, adopter une procédure NADP 1 permettant de réduire le bruit dans les zones sensibles qui se trouvent à proximité immédiate de l'extrémité de piste.

En réponse à M. OCCELLI, M. DE OLIVEIRA confirme qu'il n'y a eu de modifications de trajectoires dans les années précédentes qui ont rapproché les avions du Cannet.

Mme ELLIS n'est pas d'accord, elle constate un changement et attend des explications.

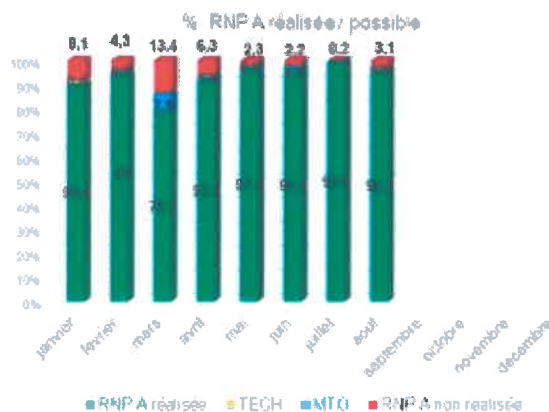
M. JANIN présente les statistiques d'utilisation des procédures : très bon taux d'évitement d'Antibes (seulement 13% d'utilisation de la procédure RNP Z qui survole Antibes depuis le début de l'année, moins de 10 % sur les mois d'été).

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement



Le taux d'utilisation de RNP A réalisée / possible est très bon pour l'année 2022, ce qui est une très bonne chose pour Antibes : dès que c'est possible, la procédure d'évitement d'Antibes est mise en service (>95% sur les mois d'été).

Suivi du taux de RNP A réalisée / possible (%)



M. TREILLE remercie la DGAC pour la mise en place des nouvelles procédures, et notamment le guidage satellitaire, le CAPSSA est satisfait par les 90% d'évitement de survol d'Antibes.

M. FIORIO présente les actions du PPBE O3–O4–O5– O6, ci-après, qui seront traitées lors d'une prochaine CCE et ne font pas l'objet de remarques particulières.

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
O3	Publication de procédures RNP SNA/SE 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	Présentation projet RNP AR 22 pour avis CCE début 2023
O4	Publication de procédures « RNAV Visual »	SNA/SE	2024	Optimiser le suivi des procédures d'approches à vue	Publication de procédures « RNAV Visual »	À suivre dans le prolongement de l'action O3
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)	Point d'information prévue en CCE début 2023 pour une phase d'expérimentation
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	Résultats de l'indicateur présenté en CCE de début 2023 pour avoir une année complète 2022 à comparer avec année 2018

Concernant le bilan des manquements environnementaux, on constate globalement un bon respect des normes en vigueur sur Nice en particulier pour le respect des trajectoires, la tendance 2022 ne semble toutefois pas très bonne pour les manquements acoustiques. M. FIORIO souligne des améliorations dans le processus de traitement des dossiers de manquements et remercie en particulier l'ACNUSA.

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
R1	Continuer la surveillance de la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ	OSAC/SE, SACA	continue	Limiter les déviations de trajectoires sur les parties terrestres	- Bilan annuel du nombre de déviations sur les manquements 'déviation' - Indicateur de suivi des habitudes de passage à la côte	

Manquements Environnementaux

Année du manquement	2018	2019	2020	2021
Nombre de dossiers chapitre	14	35	7	6
Nombre de dossiers déviation	29	8	3	14
Total manquements relevés	43	43	10	20
Nombre de dossiers examinés par ACNUSA	43	43	10	13
Montant total amendes prononcées	237 000	579 000	133 000	52 000

Détails 2021 :

- 6 manquements chapitre : 6 classés sans suite (actualisation données de classification acoustique)
- 14 manquements déviations : 4 décollages O4 / 6 arrivées approche à vue O4 / 4 RNP A

Tendance 2022 :

- stabilité manquements déviation de trajectoire
- augmentation du nombre de manquements chapitre

Concernant les actions du PPBE R2–C1–C2, ci-après :

- le point R2 APU est le point suivant à l'ordre du jour,
- la plaquette de sensibilisation des professionnels objet du point C1 est en cours de mise à jour.

Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement						
Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéances	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022 et projet soumis pour avis à l'ordre du jour de la CCE
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	
C1	Sensibiliser les professionnels aux problématiques environnementales	SACA, SMA/SE	continue	Rappel des règles à respecter pour limiter les nuisances aériennes	Maintien des actions de sensibilisation	En collaboration ACNUSA plaquette mise à jour en octobre 2021 et à actualiser pour intégrer les 8000 ft à la côte et le moindre bruit jusqu'à 3000 ft Sensibilisation contrôleurs intégrée en maintien de compétence et à l'occasion de briefings
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	

Concernant le point C2, M. JANIN fait un rappel des indicateurs actuellement publiés dans le magazine « Passerelle » à destination des riverains de l'aéroport ; il rappelle que d'autres indicateurs ou statistiques peuvent être fournis aux riverains et/ou associations, sur demande.

Informers sur les niveaux de bruit

 Nouvelle stratégie de communication :

- 1ère édition de « Passerelle » en 2022 : à la place du bulletin mensuel et de la lettre aux riverains
- Statistiques, données à la demande
- Déport de notre système de monitoring bruit et trajectoires (internet grand public)



Communication environnementale

Indicateurs « Passerelle » :

LES INDICATEURS

NICE CÔTE D'AZUR

PROCÉDURES & BRUIT MOYEN DU 01/01 AU 30/04



64,4 C'est le pourcentage des appareils qui utilisent la procédure RNP A pour arriver à Nice sans le survol d'Andros. Cette procédure est fortement majoritaire.

RNP A : altitude sur mer d'at. à la verticale est supérieure à 10 km et le palier final supérieur à 2500 pieds.

RNP C : altitude sur mer d'at. qui est au moins égale de RNP A jusqu'à 031000ft.

RNP D : altitude sur mer d'at.



Communication environnementale

Indicateurs « Passerelle » : **VOLS DE NUIT DU 01/01 AU 30/04**

	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	169	66
- dont programmée	91	0
- dont régulier	48	56
Aviation générale	102	59
Charters	13	10
Total	275	125
Nombre par nuit	2,3	1,0

3,3 C'est en moyenne le nombre de mouvements par nuit. Il est également à noter que la tranche horaire 23h30-00h est la plus concentrée par ces vols de nuit, il y a peu de vols entre 00h et 06h. Il s'agit essentiellement d'atterrissage (par la mer).

DÉCOLLAGE NORD ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE DU 01/01 AU 30/04

Site pilote : M. LOOS & Associés

> 10000 pieds

7500-10000 pieds

4000-7500 pieds

< 4000 pieds

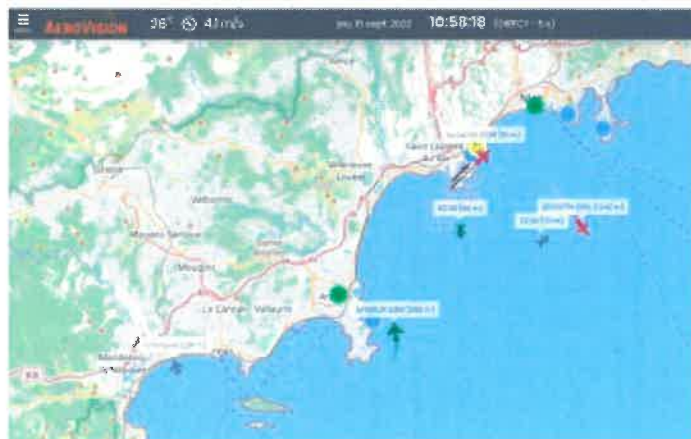


97 C'est le pourcentage d'avions qui, durant les quatre premiers mois de l'année, ont franchi la côte à sept mille pieds, altitude de passage officielle depuis le 31 mars (lire p 15).



Visuel du système de monitoring bruit et trajectoires qui sera mis à disposition prochainement.

Communication environnementale



M. LOOS conclut ce point en actant la mise en place de mesures de bruit, suite à l'intervention de M. JOVER.

II - Présentation des adaptations liées au retrait de la balise de Cagnes-Sur-Mer : pour avis

M. DE OLIVEIRA – SNA - fait un rappel des étapes de concertation pour le retrait de la balise de Cagnes- sur-Mer prévu en décembre 2022, présenté ce jour pour avis de la Commission Consultative Environnement.

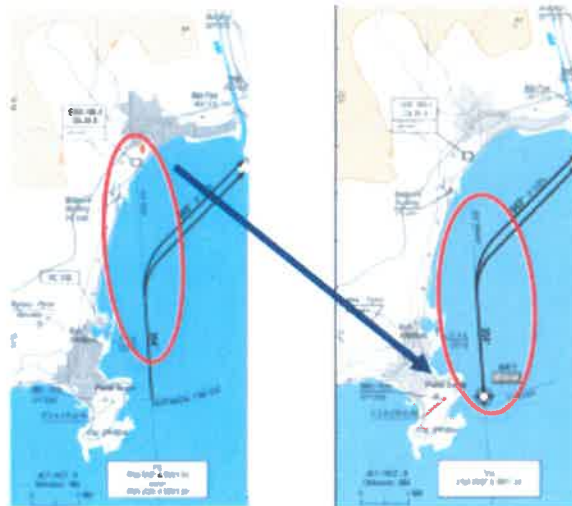
- Projet présenté en CCE du 12/10/21 ;
- 1 GT spécifique le 26/01/22 ;
- 1 présentation à la commission environnement des élus de la CASA le 02/03/22
- Expérimentation avec publication SUP AIP (16-23/06/22) ;
- 1 GT le 28/06/22 : présentation des résultats de l'expérimentation → pas de changement ;
- CCE le 22/09/22 pour avis.

Communication après l'été (médias, publications aéroport : passerelle)

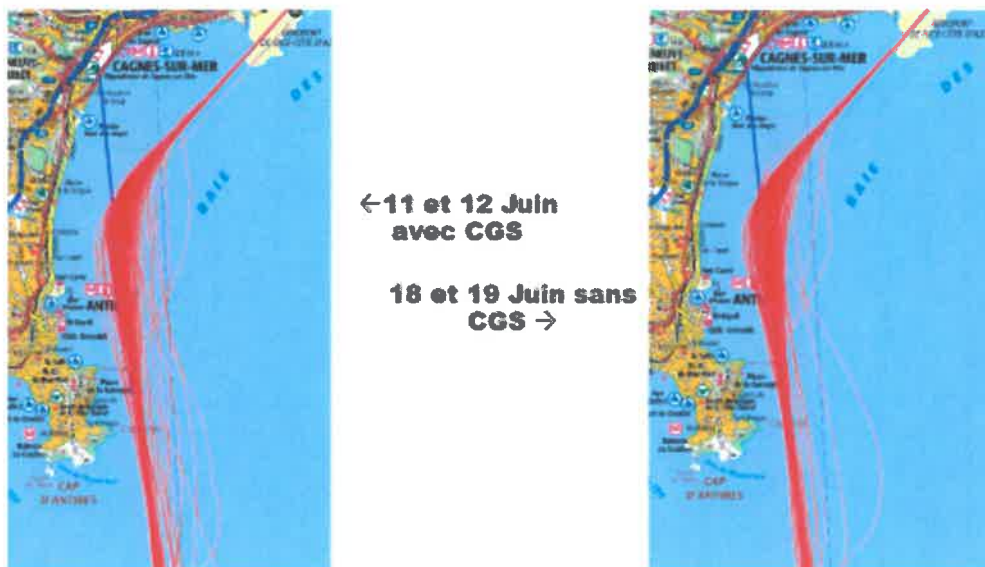
Il est rappelé que le retrait de la balise n'aura pas d'impact environnemental : pas de changement sur le taux d'évitement d'Antibes et sur la distance à la côte de la partie finale (le radial de la balise CGS sera remplacé par un point GPS)

Retrait du VOR CGS

- Radial du VOR devient radial d'un point GPS
- Expérimentation sur 7 jours du 16 au 23 juin 2022



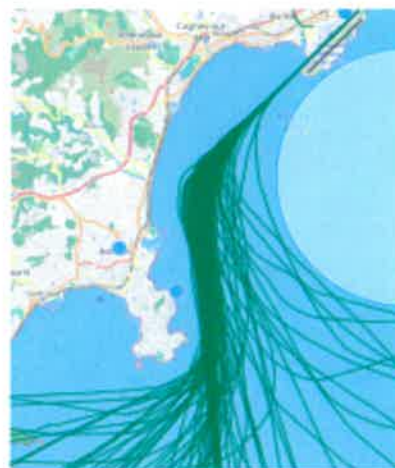
L'expérimentation montre que les trajectoires avec ou sans la balise CGS sont sensiblement les mêmes, avec même un peu moins de dispersion sans la balise. Il ne devrait donc pas y avoir d'impact supplémentaire pour les riverains d'Antibes, et au contraire les survols qui avaient lieu lors des opérations de maintenance de la balise VOR seront supprimés.



Les mesures de bruit montrent également qu'il n'y a pas de changement, on reste à 61dB avec ou sans la balise.

Mesure de bruit – capteur Cap d'Antibes

Avec CGS : 61,5 dB en 2021
 : 61,0 dB en 2022
 Sans CGS : 61,0 dB du 16 au 23/06



M. TREILLE remarque qu'il était question de remplacer la balise par deux points GPS ; d'autre part il demande si tous les avions sont équipés pour utiliser cette nouvelle procédure ? M. DE OLIVEIRA répond que l'expérimentation a montré qu'un seul point GPS suffit, et que tous les aéronefs sont équipés à quelques exceptions (Antonov, vols d'État...).

En réponse à M. JOVER qui s'interroge sur la procédure d'atterrissage en cas de problème satellite, M. DE OLIVEIRA indique que ce sera une approche à vue ou bien ILS, en fonction des conditions météorologiques. Sur ce point, M. TREILLE indique que suite aux travaux de la balise début septembre, les antibois sont inquiets car le communiqué de Nice-Matin n'était pas clair. Il faut prévoir un communiqué expliquant que l'arrêt de la balise ne va pas entraîner de survols systématiques en ILS. M. JANIN indique qu'une réunion va être organisée avec le CAPSSA et le SNA pour préparer le communiqué de presse.

De même, M. JOVER souhaiterait qu'une nouvelle présentation sur ce point soit faite en Commission Environnement de la CASA.

Pour conclure M. DE OLIVEIRA précise que l'ACNUSA a émis un avis favorable sur ce projet.

M. LOOS termine les échanges en insistant sur l'importance de la communication à mettre en œuvre sur ce sujet ; il soumet ensuite au vote le retrait de la balise de Cagnes-sur-Mer, avec avis favorable.

Pas d'avis défavorable, pas d'abstention, le retrait de la balise de Cagnes-sur-Mer est adopté à l'unanimité.

III - Présentation du projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs : pour avis

M. FIORIO présente ce point qui est soumis pour avis de la Commission Consultative Environnement. Pour rappel, les APU sont les moteurs situés à l'arrière des avions qui permettent de fournir l'énergie nécessaire pour les opérations d'escale.

Contexte :

- La limitation des APU a un fort impact environnemental (bruit, pollution, CO₂).
- Au niveau national seuls les aéroports parisiens, Nantes et Nice disposent actuellement de restrictions.
- Nice restrictions actuellement applicables avec l'arrêté du 2 mars 2010 :
 - APU limitée à 30' à l'arrivée et 30' au départ sur tous les postes (hors Kilo) ;
 - pour Kilo APU interdit à l'arrivée et pour le départ tractage aux postes 1 avec APU limitée à 30'.
- GT national courant 2021 et arbitrage DTA en 2022 pour renforcement des restrictions suivant un cadre harmonisé au niveau national.
- Des temps proposés tiennent compte de l'équipement du poste en moyens de substitution (assurant courant électrique et climatisation / chauffage) et de la masse de l'avion (Masse maximale au décollage + ou - 140 t).

Poste	Actuel Nice		Proposition DTA		Projet arrêté APU Nice	
	Arrivée - MTOW > 140t	Départ	Arrivée - MTOW > 140t	Départ*	Arrivée - MTOW > 140t	Départ*
avec moyens de substitution	30'	30'	10'	10'	5'	10'
sans moyen de substitution	30'	30'	20' - 30'	30'	15' - 30'	30'
Kilo	0	30'	NC	NC	0	10'

* Référence horaire utilisée au départ = heure programmée de départ du poste de stationnement

A ce jour à l'aéroport de Nice, seul le parking Kilo dispose de postes avec moyens de substitution qui sont utilisés uniquement au départ (à l'arrivée usage APU totalement interdit).

→ **Principaux impacts :**

- à l'arrivée sur tous les postes (hors parking Kilo) pour les vols MMD < 140t : passage de 30' à 15' autorisées
- au départ depuis Kilo : passage de 30' à 10' autorisées avant l'heure programmée de départ du poste de stationnement

À noter, que des ajustements ont été faits par rapport au document qui a été envoyé avec les convocations, suite aux échanges entre la DTA et l'exploitant, à savoir : (le projet d'arrêté est joint au compte-rendu) :

- article 2 : la référence horaire utilisée au départ est bien l'heure programmée de départ du poste de stationnement,
- article 3 : le pilote peut communiquer à la GTA les raisons pour lesquelles il ne respecte pas l'horaire prévu,
- article 5 : reformulation par rapport au bilan sur les temps d'utilisation des APU.

M. TREILLE demande le pourcentage d'utilisation des moyens de substitution sur le parking Kilo ?

M. FIORIO répond que tous les appareils sur le parking Kilo doivent utiliser les moyens de substitution.

M. GOLDNADEL confirme d'une part que l'utilisation des moyens de substitution est une obligation, ensuite il souligne que l'aéroport de Nice est en avance sur de nombreux aéroports sur l'utilisation des APU, notamment pour l'aviation d'affaires. La volonté du gestionnaire est de ne pas revenir en arrière sur des dispositions qui sont déjà en vigueur à Nice. Ce qui est proposé aujourd'hui au vote est un arrêté exigeant pour les opérateurs de l'aéroport qui va dans la droite ligne à la fois de la politique environnementale de l'aéroport, elle-même intégrée dans la politique environnementale de son territoire et en particulier de la Métropole Nice Côte d'Azur qui a demandé que tout soit fait pour continuer de réduire les émissions de CO2 dans la Métropole. L'arrêté qui est présenté aujourd'hui est l'un des plus exigeants de France, et l'un des premiers à être voté.

M. LOOS propose de soumettre au vote cette nouvelle réglementation, avec avis favorable.

Pas d'avis défavorable, pas d'abstention, ce point est adopté à l'unanimité.

IV - Présentation par l'ACNUSA de son rapport annuel : (cf présentation en pj)

Le rapport complet est disponible sur le site de l'ACNUSA <https://www.acnusa.fr>

M. LEBLANC, Président, présente une synthèse du rapport annuel 2022 de l'ACNUSA, qui reprend les points suivants :

- Le contexte dans lequel le rapport a été rédigé ;
- La prévention des manquements ;
- Stimuler la performance environnementale des sociétés aéroportuaires ;
- Traiter la qualité de l'air et le bruit avec la même attention ;
- Focus : nuisances des hélicoptères ;
- Focus : aviation d'affaires ;
- Focus : nuisances sonores de l'aviation légère ;
- Les juridictions administratives confortent l'action de l'ACNUSA ;
- Les données clés de la gestion ;
- Les 23 recommandations en vigueur.

M. LOOS demande s'il y a des questions sur le rapport de l'ACNUSA ?

M. JAUFFRET fait référence à une décision prise par le Conseil d'État en avril 2022 enjoignant l'État de désigner une autorité compétente indépendante pour prendre en charge la gestion du bruit autour des grands aéroports, il souhaiterait savoir si le sujet a abouti ?

M. LEBLANC confirme que la Première Ministre doit désigner une entité indépendante, et que l'ACNUSA a fait savoir qu'elle est disponible pour assurer ce rôle de garant.

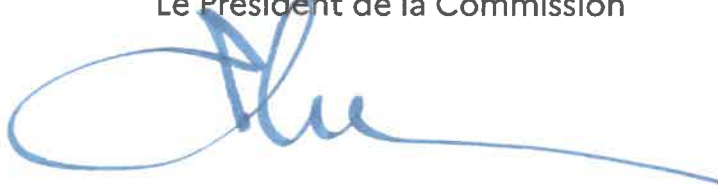
M. JOVER indique que sur le sujet du dérèglement climatique, les compagnies aériennes sont montrées du doigt et qu'il faut donc agir. Il fait état du projet « Air France Act » d'Air France, qui a pour objectif zéro émission CO2 à horizon 2050, en passant par une réduction de 30 % des émissions passager/kilomètre en 2030. Il demande si l'on sait si d'autres compagnies ont fait de même, et si l'on peut les obliger à engager ce type de démarche ?

M. LEBLANC rappelle la position donnée par le législateur à l'ACNUSA, à savoir veiller au respect des engagements pris. Air France a présenté ses engagements à l'ACNUSA qui va suivre ce dossier, et a donné des conseils pour décliner cette stratégie par pays et par agglomération.

D'autres compagnies ont également des plans stratégiques que l'ACNUSA va suivre, mais l'Autorité de Contrôle n'a pas la capacité d'imposer, elle émet des recommandations et joue un rôle d'accompagnement.

Pour clôturer la réunion, M. LOOS remercie l'ensemble des membres pour leur participation.

Le Président de la Commission



Philippe LOOS