



PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES  
SOUS-PREFETE DE GRASSE

Commission Consultative de l'Environnement  
de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

*La Présidente*

le 20 janvier 2022

**COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
de l'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU  
du mercredi 8 décembre 2021 à 14 h 30**

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Madame Anne FRACKOWIAK-JACOBS, sous-préfète de Grasse, le mercredi 8 décembre 2021 à 14h30 sur l'aéroport Nice Côte d'Azur et en visioconférence.

Les Membres de la Commission Consultative de l'Environnement participant à cette réunion sont les suivants :

**1. Au titre des professions aéronautiques**

« Représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome »

**LES CONTROLEURS de la CIRCULATION AERIENNE**

M. Patrick JOURDAN (Titulaire)

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

**ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES**

M. Alexis GIORDANA (Titulaire)

**AUCAP « Association des Usagers de l'Aéroport Cannes Mandelieu »**

M. Nicolas EYNAUD DE FAY (Titulaire)

M. Éric LEGROS (Suppléant)

**AVIATION d'AFFAIRES**

M. Mathieu di COSTANZO (Titulaire)

EBAA France « European Business Aviation Association-France »

M. Charles AGUETTANT (Suppléant)

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

M. Franck GOLDNADEL (Titulaire)

M. Thierry POLLET (Suppléant)

**2. Au titre des représentants des collectivités locales**

« Représentants du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur »

M. Richard GALY (Titulaire)

M. Georges BOTELLA (suppléant)

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Mme Michèle PAGANIN (suppléante)

« Représentants de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) »

Mme Françoise BRUNETEAUX (Titulaire)

Mme Muriel BERGUA (Suppléante)

« Représentants de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse »

M. Jérôme VIAUD (Titulaire)

M. Christian ORTEGA (Titulaire)

Mme Simon FLORENCE (Suppléante)

**3. Au titre des associations**

« Représentant des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire »

ASSOCIATION de DEFENSE CONTRE les NUISANCES AERIENNES (ADNA)

M. Raymond GRINNEISER (Titulaire)

M. Albert DAUPHIN (Suppléant)

SYNDICAT d'INITIATIVE et de DEFENSE de CANNES LA BOCCA (SID)

M. Philippe ACHARD (Titulaire)

M. Jacques POU CET (Suppléant)

CENTRE PERMANENT D'INITIATIVES pour l'ENVIRONNEMENT ILES de LERINS et PAYS D'AZUR (CPIE)

M. Frédéric POYDENOT (Suppléant)

GROUPEMENT des ASSOCIATIONS de DEFENSE des SITES et de L'ENVIRONNEMENT de la COTE D'AZUR (GADSECA)

Mme Michelle ELLIS (Titulaire)  
M. Éric FABRE (Suppléant)

ASSOCIATION de DEFENSE de L'ENVIRONNEMENT et du CADRE de VIE (ADEC)

M. Roland LYSEE (Titulaire)

ASSOCIATION DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT DE PEYMEINADE, DU TIGNET et DES ENVIRONS

M. Pierre VALET (Titulaire)

Représentant les Administrations

Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS sous-préfète de Grasse et Présidente de la CCE  
Mme Amandine PERA-LADET sous-préfecture de Grasse  
M. Yves TATIBOUET, DGAC/DSAC SE  
M. Cédric TEDESCO, DGAC/DSAC SE  
M. Nicolas BOULAY, DGAC/SNA SE  
M. Florian ROULLIER, DGAC/SNA SE  
M. Gaël BETTINELI, DDTM

Participaient également à la réunion

M. Didier CARRETERO, commune du Cannet  
M. Philippe SAINTE-ROSE FRANCHINE, commune de Peymeinade  
Mme Laurence BLASCO, commune de Mandelieu la Napoule  
Mme Mathilde BERNARD, commune de Cannes  
M. Philippe CARASSOU-MAILLAN, CACPL  
Mme Magalie DUPETIT, CACPL  
M. Jeremy CAPELLERO, CAPG  
M. Philippe GIMENEZ, DGAC/DSAC SE  
M. Philippe LAVIEILLE, DGAC/DSAC SE  
M. Alain SARRAN, Aéroclub d'Antibes  
Mme Florence PERON, AtmoSud  
Mme Maïthé ROSIER, AtmoSud  
Mme Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM  
Mme Claire ROUSSEAU, ACA/ACM

En raison de la pandémie de la COVID19, cette CCE s'est déroulée en visioconférence.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS, sous-préfète de Grasse, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport Cannes-Mandelieu et rappelle que les présentations ont été envoyées en amont à l'ensemble des membres titulaires de la CCE.**

Elle procède à l'appel des membres de la CCE afin de s'assurer de la présence de chacun et rappelle les règles de bon fonctionnement d'une visioconférence.

**M. Raymond GRINNEISER, membre titulaire de la CCE, président de l'ADNA, affirme ne pas avoir reçu toutes les présentations, notamment celle sur les indicateurs. Le lien envoyé n'a pas fonctionné. Il demande à ce qu'elles soient de nouveau envoyées.**

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** souhaite la bienvenue aux nouveaux membres de la CCE : M. VIAUD et son suppléant pour représenter la CAPG ainsi que les deux nouvelles associations qui sont Adepte Nature et l'AUCAP. Elle précise qu'à l'issue de cette CCE un vote sera réalisé pour la mise à jour de l'arrêté ministériel sur les restrictions tours de piste et que seuls les membres officiels de la CCE pourront voter.

Elle demande à Monsieur VIAUD si Mme TABAROT sera présente à cette Commission.

**M. Jérôme VIAUD, membre titulaire de la CCE, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et Maire de la commune de Grasse** explique que Mme TABAROT est à l'assemblée nationale. Elle a chargé M. VIAUD de la représenter et d'adresser un certain nombre de messages.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** rappelle que suite à son engagement pris lors de la CCE du 7 juin 2019, sept groupes de travail se sont tenus en sous-préfecture avec les associations de riverains, ainsi que 2 réunions avec les élus de la commission. Elle a également reçu récemment, avec les services compétents de la DGAC et de l'aéroport, l'ensemble des parties prenantes de la CCE lors de 3 réunions distinctes pour leur présenter en amont les éléments de cette commission que sont l'étude d'impact de la RNP AR et les nouvelles restrictions pour les tours de piste.

Pour rappel, l'étude d'impact avait été demandée par les élus de cette commission et répond à un cahier des charges défini en commun.

Elle conclut cette introduction en demandant l'approbation aux membres du procès-verbal de la dernière CCE datant du 25 novembre 2020.

Aucun avis défavorable n'est formulé ; le PV de la CCE du 25 novembre 2020 est donc adopté.

La parole est donnée à **Mme ROUSSEAU, chargée d'études environnement et relations riverains de l'aéroport Cannes Mandelieu**, qui présente les indicateurs sur la période de janvier à octobre 2021.

#### **POINT N°1 : INDICATEURS ACM 2021 (ACA)**

Les indicateurs 2021 seront comparés à ceux de l'année 2019 qui représente une année normale en trafic contrairement à 2020 en raison de la crise covid.

Mme ROUSSEAU commence par présenter les indicateurs d'activité avec :

#### **1/ La répartition du nombre de mouvements en fonction des différentes catégories de trafic.**

Une diminution générale de -4.3% est enregistrée sur les 10 premiers mois de l'année par rapport à 2019.

On note cependant une augmentation de :

⇒ +4.3% pour l'aviation d'affaires

⇒ +101% pour l'aviation d'Etat, qui reste à un niveau très faible de trafic (191 mouvements sur 10 mois)

L'aviation légère reste stable par rapport à 2019.

On note une diminution de :

⇒ -20.5% pour le trafic hélicoptères

## **2/ Les indicateurs de trafic**

La répartition du nombre de mouvements IFR terre/mer en 2021 reste stable par rapport à 2019. 41% des mouvements IFR (atterrissages et décollages) se font au-dessus de la terre contre 59% au-dessus de la mer.

## **3/ Le nombre d'arrivées « trombone » (VPT17-MVL) par tranche horaires**

Cette année encore, le constat est que 80% des vols en IFR par le trombone s'effectuent entre 10h et 18H. Pour rappel, il n'y a pas de trafic après 20h en hiver et jusqu'à 8h du matin sur toute l'année.

Mme ROUSSEAU conclut cette partie en expliquant que sur les 11 700 mouvements d'aviation d'affaires enregistrés sur les 10 premiers mois de 2021, il y a eu 5 350 arrivées par la terre. Sur ces 5 350 arrivées par la terre, il y a eu 4 989 arrivées par le trombone (VPT17 et MVL). Cela représente 76% des arrivées IFR (terre-mer) et 93% des arrivées IFR par la terre. Il y a donc 7% des arrivées terre qui viennent directement du nord ou de l'ouest. Cette tendance reste la même d'année en année.

La présentation se poursuit par les indicateurs de trajectoires.

## **4/ Le nombre d'incursions VFR dans les ronds bleus**

Pour rappel, les ronds bleus sont des zones de survol à éviter pour les vols en VFR. Il n'y a aucune interdiction de survol de ces zones.

Une diminution générale de -14% du nombre d'incursions VFR dans les ronds bleus est enregistrée :

- ⇒ - 18% pour le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne
  - ⇒ - 31% pour le rond bleu de Mougins
  - ⇒ + 3% pour le rond bleu de Mouans-Sartoux
  - ⇒ - 57% pour le rond bleu de Mougins avec altitude de survol inférieure à 1500ft
  - ⇒ - 39% pour le rond bleu de Mouans-Sartoux avec altitude de survol inférieure à 1500ft
- Les incursions VFR dans le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne représentent 4.4% du trafic VFR passant sur la terre.
  - Les incursions VFR dans le rond bleu de Mougins représentent 1.8% du trafic VFR passant par la terre.
  - Les incursions VFR dans le rond bleu de Mouans-Sartoux représentent 7.9% du trafic VFR passant par la terre.

## **5/ Le nombre de survols IFR du centre de la Roquette-sur-Siagne**

Pour rappel, il n'existe pas de zone de survol à éviter pour les IFR. La zone de comptage correspond au rond bleu VFR de la Roquette-sur-Siagne d'où émane historiquement le plus grand nombre de plaintes.

Cette zone comptabilise les avions qui ont tendance à couper le dernier virage et qui survolent le centre de la Roquette-sur-Siagne situé sur un relief élevé.

Une diminution de -11% est enregistrée par rapport à 2019.

## **Les actions ACM pour les IFR :**

En 2021 :

- ⇒ **301** mails de sensibilisation et de rappel des consignes environnementales ont été envoyés aux compagnies suite à un écart environnemental
- ⇒ **151** réponses avec explications et/ou remerciements ont été enregistrés
- ⇒ **18** trajectoires avec écart environnemental ont été remises en main propre à l'arrivée du pilote
- ⇒ **23** trajectoires ont été remises sur demande des pilotes

La présentation se poursuit pas les indicateurs bruit :

#### **6/ Le Laeq aérien et non aérien**

Une diminution du Laeq aérien est enregistrée sur les stations de mesures de bruit de Cannes Myrthes, du jardin Camille et des pépinières Rubino à Mandelieu-la Napoule.

Une augmentation du Laeq aérien est enregistrée pour les stations du port la Napoule et de la Roquette-sur-Siagne.

Pour la station de la Roquette-sur- Siagne, même si le bruit aérien augmente, l'émergence n'augmente pas.

#### **7/ Le Lden par station**

Malgré une augmentation enregistrée sur la majorité des stations de mesure, le Lden mesuré sur les différentes stations est conforme au Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** passe la parole à **M. Franck GOLDNADEL**, pour la présentation de l'étude d'impact socio-économique des aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu.

### **POINT N°2 : ETUDE D'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DES AEROPORTS NICE COTE D'AZUR ET CANNES MANDELIEU**

**M. Franck GOLDNADEL**, membre titulaire de la CCE et Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur explique que cette étude a été réalisée sur les données de 2019 et est basée sur une méthodologie européenne standardisée. Cette étude évalue l'impact socio-économique des aéroports sur leur Territoire, généré par le fonctionnement de la plateforme (exploitant et entreprises sur site) et par les flux de passagers. Cette présentation sera envoyée après la commission car reçue très tardivement.

Il précise que cette étude ne tient pas compte de l'impact économique sur les entreprises présentes sur le Territoire et qui, par l'intermédiaire de l'aéroport, peuvent exporter un certain nombre de produits ou qui peuvent faire travailler des collaborateurs localement, grâce à la connexion des aéroports.

Elle tient compte de l'activité générée par les entreprises et leurs personnels qui sont présents sur l'aéroport ou par les passagers qui arrivent et partent de l'aéroport et qu'ils soient ou non étrangers au Territoire.

Dans le cadre de cette étude, il y a trois types d'acteurs :

- L'exploitant Aéroports de la Côte d'Azur,
- Les entreprises sur site dont les salariés assurent leur activité au sein des aéroports,
- Les passagers qui génèrent une activité sur le territoire.

Le périmètre géographique de l'étude permet d'avoir une vision allant au-delà du département des Alpes Maritimes (impact du fonctionnement des aéroports sur le département du Var, impact des flux touristiques à Monaco et dans la province d'Imperia).

L'étude mesure l'impact de l'activité économique de ces 3 acteurs sur le reste des régions de France. A titre d'exemple, les produits vendus aux salariés et passagers sur les plateformes n'ont pas forcément été fabriqués sur le territoire.

De plus, les personnes utilisant les deux plateformes peuvent également séjourner en dehors du département.

Il présente les différents impacts générés par l'activité aéroportuaire :

- **Les impacts directs** = les salariés et la valeur ajoutée des Aéroports de Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu ainsi que des entreprises sur site dont l'activité est directement liée à l'aéroport.
- **Les impacts indirects** = les investissements et les dépenses en France réalisés par l'exploitant et les entreprises sur site qui génèrent de l'activité économique dans la chaîne des fournisseurs.
- **Les impacts induits** = les rémunérations et la fiscalité de l'exploitant, celles des entreprises sur site et de leurs chaînes de fournisseurs respectives qui soutiennent la consommation des ménages et les dépenses des administrations publiques.
- **Les impacts catalytiques** = les dépenses des touristes qui arrivent grâce à la présence de l'aéroport et qui génèrent des retombées socio-économiques (directes, indirectes, induites).

Ci-après la synthèse des flux injectés dans l'économie locale par les 3 acteurs pris en compte :

### 3 SYNTHÈSE DES FLUX INJECTÉS DANS LE MODÈLE LOCAL FOOTPRINT®

	L'EXPLOITANT AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR dont les salariés travaillent au fonctionnement des Aéroports de Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu		Les ENTREPRISES SUR SITE dont les salariés permettent le commerce, le transport, le nettoyage, la sécurité, etc. au sein des aéroports		Les TOURISTES qui apportent des nouvelles devises aux territoires et aux entreprises sur les territoires		Nice		Cannes	
	Nice Côte d'Azur	Cannes Mandelieu	Nice Côte d'Azur	Cannes Mandelieu	Nice Côte d'Azur	Cannes Mandelieu	Nice	Cannes	Nice	Cannes
<b>Salaires (ETP)</b>	536	33	4 383	289	-	-	4 919	322		
<b>Achats*</b>	134 M€	11 M€	352 M€	16 M€	3 001 M€	156 M€	3 487 M€	183 M€		
<b>Fluxes Induits</b>	39 M€	2 M€	168 M€	9 M€	-	-	207 M€	11 M€		
<b>Fluxes catalytiques</b>	32 M€	3 M€	25 M€	1 M€	-	-	57 M€	4 M€		
<b>Flux injectés</b>	<b>205 M€</b>	<b>16 M€</b>	<b>545 M€</b>	<b>26 M€</b>	<b>3 001 M€</b>	<b>156 M€</b>	<b>3 751 M€</b>	<b>198 M€</b>		

\*Les dépenses de l'exploitant et des entreprises sur site (et reportées indirectement par les achats de l'aéroport auprès des entreprises sur site et les achats des entreprises sur site auprès de l'aéroport). Ces flux sont considérés comme et hors périmètre ainsi que tout achat à l'étranger.

Les dépenses des touristes incluent par contre tout achat effectué à Monaco et dans la Principauté de Monaco d'Impéria.

UTOPIES<sup>4</sup>

17

Concernant les emplois générés par l'activité aéroportuaire, sont comptabilisés :

- 600 Emplois Temps Plein (ETP) pour les salariés d'Aéroports de la Côte d'Azur.
- Près de 4 700 ETP pour les entreprises présentes sur les aéroports

Les flux injectés par les passagers imports en 2019 représentent :

- 3 milliards d'euros pour les passagers de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Soit une dépense de 410 euros par passager.
- 156 millions d'euros pour les passagers de l'Aéroport Cannes Mandelieu. Soit une dépense moyenne de 12 000 euros par passager avec un séjour moyen de 8 à 9 jours.

En synthèse, sur la partie zone d'influence, il faut retenir :

- Plus de 20 500 emplois générés par les aéroports et de l'ordre d'1.4 milliard d'euros de PIB généré par an dont une partie par les emplois directs et indirects créés par les aéroports
- Plus de 82 000 emplois soutenus par les flux touristiques et l'évènementiel présent sur la Côte d'Azur générant un PIB de l'ordre de 4.4 milliards d'euros.

Au total sont comptabilisés 103 000 emplois et 5.8 milliards d'euros de PIB générés.

**M. Richard GALY, membre titulaire de la CCE, représentant du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur et Maire de la commune de Mougins** trouve incongru et désobligeant que soient présentés dans cette CCE l'activité et les résultats économiques des aéroports de la Côte-d'Azur qui émanent, selon lui, à 97% de l'aéroport de Nice. Cette présentation n'était pas à l'ordre du jour et n'avait pas sa place dans cette commission.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** répond qu'il n'y a rien de désobligeant à présenter ces éléments aux membres de la CCE, cette présentation ayant été faite au même titre que les autres indicateurs.

**M. Pierre VALET, membre titulaire de la CCE et président de l'association Adept Nature**, remet en cause le fait que l'étude prenne en compte le chiffre d'affaires des hôtels et restaurants et que les études menées par ces derniers prennent également en compte le chiffre d'affaires généré par l'aéroport. Ces chiffres d'affaires seraient donc cumulés et surestimés. Il demande si c'est bien le cas ?

**M. Franck GOLDNADEL** explique que M. VALET a raison sur le fait que la même méthodologie de calcul est appliquée pour ce type d'étude donc les mêmes chiffres sont présentés côté hôtels, restauration et différents organismes de tourisme organisant des manifestations. Cependant, les chiffres ne sont pas sommés. Il ne s'agit pas du chiffre d'affaires de l'aéroport mais d'une génération de valeurs ajoutées et de production pour le Territoire. Les retombées économiques du Territoire, mais aussi de l'aéroport, sont générées par les passagers qui entrent sur le Territoire.

**M. Alexis GIORDANA, membre titulaire de la CCE représentant les usagers de l'aérodrome**, précise avoir identifié avec l'Aviation Civile que l'Aviation Générale en France représentait 25 000 emplois directs, ce qui correspond à quelques centaines de milliards de chiffres d'affaires et encore quelques dizaines de milliers d'emplois indirects.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** passe la parole à **Mme Florence PERON Ingénieur Etudes à AtmoSud** pour présenter les résultats de la campagne qualité de l'air du mois de juillet 2021.

### **POINT N°3 : EVALUATION DES PARTICULES A L'AEROPORT CANNES MANDELIEU**

**Mme Florence PERON**, rappelle que de nombreuses sources de pollution coexistent sur les plateformes aéroportuaires et que l'environnement dégagé du fait des pistes est favorable à la dispersion des polluants.

Elle rappelle que la première étude qui a été menée date de 2018, avec une première évaluation du dioxyde d'azote et du benzène (des BTEX en général). Les résultats sont présentés dans la présentation en pièce jointe.

L'étude des particules menée cette année a été réalisée du 29 juin au 03 août 2021 sur deux sites de mesure : le terminal de l'aéroport et les Pépinières Rubino.

L'évolution journalière des PM10, 2.5 et 1 sur les deux sites et le site référence Cannes Broussailles est présentée dans la présentation en pièce jointe. Il est à noter qu'il n'y a pas de lien direct de l'activité aéroportuaire dans les pics enregistrés.



Il n'y a pas de corrélation apparente entre le nombre de mouvements d'avions et la concentration en particules.

En conclusion, ces premières mesures montrent un respect de la réglementation européenne pour les PM10 et PM2.5. Il y a un dépassement probable pour les recommandations OMS en PM2.5.

**Il n'y a pas de corrélation directe entre les pics observés et le nombre de mouvements d'avions → Absence de lien avec l'activité de l'aéroport.**

**M. Raymond GRINNEISER** aurait préféré avoir cette présentation en groupe de travail car ce n'est pas l'objet de cette CCE. Cette étude est intéressante mais elle tient compte uniquement de la qualité de l'air ambiant et non des retombées au sol. Il évoque un grand nombre de plaintes de personnes habitant sous les trajectoires concernant des retombées au sol et dans leurs piscines. Il demande si d'autres études auront lieu pour les particules ultrafines ?

**Mme Florence PERON** répond par l'affirmatif. AtmoSud va effectivement lancer ce type d'études mais en priorité pour les plateformes plus importantes comme Nice ou Marseille. L'aéroport Cannes Mandelieu viendra dans un second temps.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** précise que cette présentation est justement l'objet de la CCE et passe la parole à **M. Cédric TEDESCO** pour la présentation sur les manquements.

#### **POINT N°4 : BILAN DES MANQUEMENTS ENVIRONNEMENTAUX**

**M. Cédric TEDESCO, Délégué Côte d'Azur de la DSAC-SE**, rappelle qu'il y a en France seulement 16 aéroports qui font l'objet d'un arrêté de restrictions dont les manquements sont soumis à des amendes prononcées par l'ACNUSA, incluant notamment les aéroports parisiens et les principaux aéroports de province (Nice, Nantes, Bordeaux, Lyon, Lille, Marseille...). Il n'y a que deux aéroports en France de la taille de l'Aéroport Cannes Mandelieu soumis à un arrêté restrictif. Le deuxième est Toussus-le-Noble.

Les manquements relevés sur l'aéroport Cannes Mandelieu ont concerné :

##### 1/ Les restrictions sur le bruit liées aux certificats acoustiques des jets

Cette restriction en termes de bruit est la plus importante de France car valable sur toute la plage horaire d'ouverture de la plateforme.

En 2018, 124 000 euros d'amendes ont été prononcées soit plus de 10 000 euros par manquement.

En 2021, jusqu'au 31 mai, il n'y a pas eu de manquement relevé.

##### 2/ Les altitudes en vent arrière de la VPT17.

8 manquements ont été relevés depuis la mise en place de cette restriction dans l'arrêté d'août 2019, dont 3 en 2021 (trajectoires analysées jusqu'au 31 août 2021).

Ces 3 manquements sont le résultat de 40 analyses.

Des contrôles ont également été effectués par la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) sur les tours de piste. En 2021, 13 contrôles GTA ont été menés et aucun manquement n'a été relevé concernant les tours de piste

**M. Raymond GRINNEISER** demande comment vont être traitées les infractions aux tours de piste identifiées par l'ADNA et qui ont fait l'objet d'un mail envoyé récemment à la DSAC.

**M. Cédric TEDESCO** confirme avoir bien reçu le mail de l'ADNA présentant les tours de pistes incriminés. Il explique avoir reçu la veille de cette commission l'analyse faite par le gestionnaire et le retour de l'aéroclub sur la question. Une étude sera menée en interne DGAC et la question se posera sur les suites à donner si les cas anormaux sont avérés.

**M. Philippe ACHARD, membre titulaire de la CCE et représentant du SID** demande quelle est la nature des manquements relevés pour les tours de piste ? S'agit-il uniquement du nombre de tours de piste consécutifs ? Les écarts d'altitude et de trajectoires sont-ils également pris en compte ?

**M. Cédric TEDESCO** rappelle avoir déjà donné toutes les explications sur les procédures en vigueur et les écarts environnementaux constatés remontés à l'ACNUSA lors des groupes de travail. Il précise qu'à ce jour il n'y a pas eu de manquement relevé lors des contrôles GTA sur les restrictions qui sont listées dans l'arrêté 2019 pour les tours de piste. En cas de trajectoire ou altitude dite « anormale » d'un point de vue sécurité et/ou environnemental il y a les procédures internes DGAC qui permettent d'établir un manquement.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** donne la parole au SNA pour la présentation de l'étude d'impact de la trajectoire alternative par le nord-ouest qui a été préalablement présentée et envoyée à l'ensemble des parties prenantes. Elle rappelle que cette étude d'impact a été demandée lors de la précédente CCE par l'ensemble des élus et associations. Le cahier des charges avait été communiqué aux membres de la CCE et plus largement à l'ensemble des élus concernés. Les modifications de ce cahier des charges, demandées par les élus, ont été prises en compte pour cette étude.

#### **POINT N°5 : ETUDE D'IMPACT RNP AR 17**

**M. Florian ROULLIER, Chef du service Exploitation du SNA/SE**, rappelle que cette étude de trajectoire alternative à la VPT17 est issue de la CCE de 2015 sous la présidence du Sous-Préfet M. CASTANET. Il rappelle également que cette étude n'est pas à l'initiative de la DGAC et de l'aéroport.

Plusieurs trajectoires ont été étudiées et la RNP AR présentée est la seule trajectoire alternative par l'ouest possible qui respecte la réglementation.

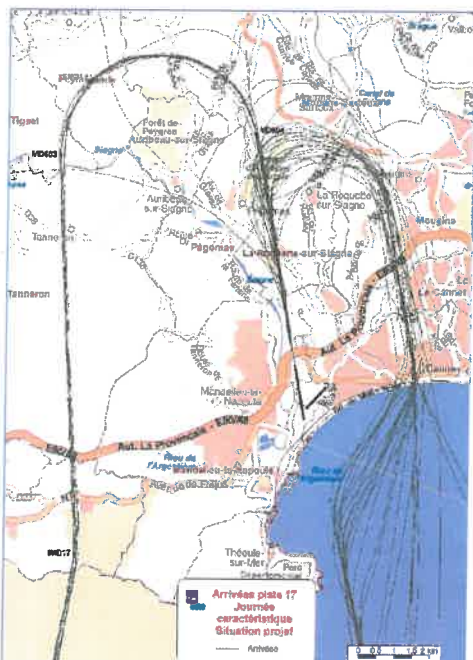
La phase de conception de la procédure est finalisée car concrétisée par des vols de test réalisés en octobre 2020.

Suite à la phase de conception il y a eu l'étude d'impact qui a été effectuée conformément à une méthodologie nationale validée par l'ACNUSA. Cette étude a ensuite été complétée avec les éléments demandés par les élus lors de la réunion du 14 avril 2021. Le cahier des charges a donc été amendé en ajoutant un certain nombre d'indicateurs pour répondre aux demandes.

Il rappelle que cette trajectoire RNP AR ne concernerait que les vols d'arrivées aux instruments approuvés RNP AR soit, à l'heure actuelle, environ 600 vols par an sur les 70 000 mouvements d'aviation générale.

Les résultats qui sont présentés dans cette étude d'impact sont issus d'une modélisation mathématique et n'incluent pas de jugement de valeur sur des seuils qui seraient acceptables ou non acceptables.

Ci-dessous un exemple de chevelus des deux trajectoires, VPT17 et RNP AR où l'on constate une dispersion moins importante pour la RNP AR car il s'agit d'une approche de précision.



Les indicateurs qui sont présentés sont les suivants :

1. Calcul de l'impact d'une seule arrivée aux seuils 65 dB et 62 dB (**L<sub>Amax</sub> 65** et **L<sub>Amax</sub> 62**), soit en VPT 17 soit en RNP AR 17 ;
2. Calcul de l'impact du trafic d'une journée de 37 arrivées (10 en RNP AR 17 et 27 en VPT 17) aux seuils de 65 dB et 62 dB avec les déclinaisons à 10, 15, 20 et 25 occurrences par jour (**NA65** et **NA62**) ;
3. Calcul des hauteurs de survol des communes survolées par la trajectoire RNP AR 17,

Voir les résultats dans la présentation en annexe de ce compte-rendu.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** rappelle qu'il n'y a pas de vote demandé sur la mise en place de cette trajectoire. Elle précise qu'il s'agit juste de la présentation de l'étude d'impact. Les débats qui auront lieu en séance seront remontés au Ministre des Transports pour qu'à terme une décision soit prise sur le sujet.

**Monsieur Richard GALY** remercie les services de la DGAC pour cette étude. Depuis plusieurs années, ce sont les communes de Cannes, le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux et de la Roquette-sur-Siagne qui sont impactées très fortement. Sur la base des chiffres présentés et si l'on considère le seuil de gêne à partir de 65 dB, il y a environ 7 500 personnes de moins impactées avec la nouvelle trajectoire et environ 12 000 avec le seuil de gêne à partir de 62 dB. Il y a donc un intérêt général en termes de populations impactées qui s'avère très intéressant avec la mise en place de cette nouvelle approche nord-ouest. De plus, il constate que le chevelu de la VPT actuelle est beaucoup plus large que celui de la RNP AR proposée et souligne donc une maîtrise beaucoup plus intéressante de cette trajectoire.

**Monsieur Jérôme VIAUD** remercie Mme la Sous-préfète pour l'organisation de cette CCE et la prise de connaissance en amont des différents documents. Il rappelle l'opposition unanime des 23 communes de la communauté d'agglomérations du pays de Grasse concernant le projet de la trajectoire nord-ouest. Il fait part de ses inquiétudes sur l'objectivité et les critères techniques de cette étude d'impact notamment concernant le seuil de 65 dB, le calcul des hauteurs de survol, le choix du nombre de références de survol. Par exemple la commune de Peymeinade qui est survolée mais non comptabilisée dans les communes impactées selon ces critères. Cette étude ne peut donc pas être considérée comme une réelle étude

d'impact tant les critères de celle-ci sont restreints à l'étude seule du risque de nuisance liée au bruit.

Pour toutes ces raisons, il a interpellé, avec Madame le Député Michèle TABAROT, le Ministre des transports M. Djebbari pour faire part du désarroi des habitants de l'ouest du département des Alpes Maritimes face aux nuisances aériennes subies quotidiennement et liées à l'activité de l'aéroport Cannes-Mandelieu. Ils s'opposent à voir se déporter ces nuisances sur un territoire à l'heure actuelle épargné, avec la mise en place de cette trajectoire nord-ouest. Il a pris également le soin de contacter la quasi-totalité des élus de l'Est Var. Cette trajectoire ne permettra pas de réduire le nombre de personnes impactées, au contraire, elle ne fera qu'augmenter la problématique liée aux nuisances aériennes. L'objectif étant d'unir les bassins de Cannes et de Grasse sur ce sujet, il a, avec Madame TABAROT, plaidé auprès du Directeur de Cabinet de Monsieur le Ministre, Stéphane DAGUIN, pour que de véritables solutions soient étudiées en vue de réduire les nuisances aériennes.

Par cette CCE, il souhaite officialiser les demandes formulées :

- 1/ Baisser le nombre de rotations et le tonnage des avions.
- 2/ Contrôler les mouvements et particulièrement l'aviation d'affaires.
- 3/ Etudier les atterrissages par la mer lorsque cela est possible.
- 4/ Aménager des plages de tranquillité selon les périodes de vacances et les week-ends.
- 5/ Systématiser les sanctions des pilotes qui ne respectent pas les consignes de l'arrêté du 5 août 2019 et accélérer les procédures disciplinaires.

Il réaffirme avec force sa position qui est contre la mise en place de cette trajectoire RNP AR et espère qu'elle sera avortée aujourd'hui. Il préconise de financer, avec l'aide de tous les maires du pays de Grasse et des maires du pays de Lérins qui le souhaitent, une étude extérieure pour objectiver tous ces sujets. Cela permettra de choisir un consultant qui va les accompagner pour dégager un certain nombre de pistes supplémentaires et étudier des points qui ont peut-être été écartés et qui peuvent être des solutions à court, moyen et long termes.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, confirme que les demandes formulées seront transmises avec le compte-rendu de cette CCE à Monsieur le Ministre des Transports. Concernant l'étude extérieure financée par les mairies, elle demande, comme cela a été fait pour les communes avec l'étude RNP AR, que les services de l'Etat et l'aéroport soient informés et associés au cahier des charges afin de partager les mêmes objectifs.

**M. Pierre VALET**, regrette qu'une part de la modélisation de l'étude ne prenne pas en compte les valeurs subjectives car les nuisances sonores sont avant tout une considération subjective. Il faudrait étudier l'écart entre le bruit ambiant et le bruit avec passage d'un avion afin de le comparer au seuil de nuisance défini par l'OMS et recommandé par l'ACNUSA.

Cette recommandation est que l'émergence ne devrait pas être au-dessus de 10dB du bruit ambiant. Or l'étude montre que cet écart pourrait être de 20dB.

De plus, il n'est pas d'accord avec les propos de M. GALY sur le fait qu'il y aurait moins de population impactée avec cette trajectoire RNP AR car il faut continuer à prendre en compte les populations déjà impactées par la trajectoire actuelle et qui le resteront avec la mise en place de la RNP AR. C'est donc une addition de populations impactées et non une soustraction qu'il faut annoncer. Il estime aussi que l'ouverture de cette nouvelle trajectoire est une porte ouverte au développement de l'activité de la plateforme avec la possibilité de mise en place d'un nouvel arrêté ministériel dans 10 ans qui permettra l'ouverture des vols de nuit et des vols commerciaux. Il demande d'intégrer la prévision de l'augmentation du trafic et de la population dans les 5 -10 ans à venir afin de prendre en compte le réel impact à venir avec cette trajectoire.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS** répond sur ce dernier point, que l'extension de la population est encadrée par le SCOT et les PLUs. Elle souligne par ailleurs la courageuse volonté des élus de la CPAG et CACPL de limiter l'augmentation de la population dans ces territoires. Il y a donc un certain nombre de procédures d'urbanisme qui vont à contre sens de cette indication qui est subjective.

**M. Florian ROULLIER** rappelle que cette étude est réalisée avec des données objectives. Il est effectivement très difficile de calculer une émergence par rapport à un bruit ambiant à un instant T d'autant plus qu'il n'existe pas de modèle de bruit ambiant car il y a de grandes différences ne serait-ce d'un quartier à l'autre. La réponse sur ce point avait déjà été donnée.

**M. Franck GOLDNADEL** rappelle ce qui a toujours été précisé dans les groupes de travail et les réunions de présentation de cette étude d'impact :

- Il s'agit d'une trajectoire alternative. Les deux trajectoires VPT 17 et RNP AR ne pourront pas être utilisées en même temps car elles se rejoignent en finale. Il est donc impossible techniquement et règlementairement de les utiliser en simultanée.
- Cette nouvelle trajectoire strictement alternative n'augmentera donc pas la capacité des pistes de l'aéroport, il faut à nouveau être très clair sur ce point.
- Cette trajectoire n'a également aucune vocation ni d'influence sur le fait d'allonger la plage horaire d'ouverture de plateforme et d'accueillir de l'aviation commerciale, activité qui est depuis toujours interdite sur l'aéroport Cannes Mandelieu.

Il n'est pas non plus question, ici, de changer la nature du trafic accueilli sur l'aéroport dont la vocation est bien de n'accueillir que de l'aviation générale dans les limites fixées par l'arrêté d'exploitation existant.

**M. Mathieu di COSTANZO**, membre titulaire de la CCE, représentant des usagers de l'aérodrome « Aviation d'affaires », Directeur de la société Cannes Aviation, remercie le travail fourni par la DGAC pour cette étude très précise et très fournie. Il est important de travailler pour l'intérêt général des populations qui habitent autour de l'aéroport. L'intérêt ici est la diversification des trajectoires avec une proportion de 10% des arrivées qui passeraient par l'ouest. On parle d'environ 600 arrivées par an soit 1.7 vol par jour.

1.7 vol en moyenne par jour, en termes de nuisance sur ces nouveaux territoires peut être considéré comme peu impactant.

Autre point important à souligner, cette trajectoire permet une réduction estimée de 12.5 tonnes de carburant consommé du fait de raccourcir la durée du vol. Il y a donc parallèlement une réduction de pollution atmosphérique avec la mise en place de cette trajectoire.

**Mme Florence SIMON**, membre suppléante de la CCE, représentant la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, Maire de Pégomas, remercie le travail effectué dans le cadre de cette étude qui a été demandée par l'ensemble des élus.

Elle précise que la demande initiale de nouvelle trajectoire devait permettre de définir une zone de survol qui n'impactait plus aucune population et qu'elle devait remplacer l'actuelle. Cette trajectoire avait été proposée par l'ADNA à l'époque de Monsieur POUPLLOT, ancien maire de la Roquette sur Siagne. Cette trajectoire passait par le collinaire et ne survolait pas les zones habitées. Au fur et à mesure des études réalisées par la DGAC cette trajectoire a été décalée au-dessus des zones habitées qui étaient initialement préservées. Les populations survolées par la VPT17 vont donc toujours être impactées, même si soulagées d'1,7 vol par jour qui sera décalé à l'ouest. Cette trajectoire ne répond donc plus à la demande initiale des élus et ne satisfait plus personne. De plus, elle précise que, logiquement, plus de populations seront impactées avec ces deux trajectoires, même si

utilisées alternativement. Elle demande que les résultats de l'étude soient donc présentés d'une manière différente :

- Le statu quo impacte X personnes
- Le projet impacte X+Y personnes et non pas seulement Y personnes

**M. Florian ROULLIER** confirme que même si les deux trajectoires ne seront pas utilisées simultanément, la population impactée sera plus importante. Par contre, elle sera impactée moins souvent. C'est l'objectif de l'indicateur Na 65 et 62 dB qui prend en compte un nombre d'impacts dans la journée par rapport à un ensemble de vols.

Le calcul présenté dans la colonne « Projet » pour les indicateurs Na 65 et 62 dB avec un seuil de 25 et 10 évènements par jour prend bien en compte l'ensemble de la population survolée par les deux trajectoires. La somme des deux trajectoires se trouve dans cette colonne.

Ce calcul identifie le nombre de personnes impactées par 25 et 10 évènements par jour à partir de 62 et 65 décibels.

Effectivement le nombre de populations impactées serait plus important si l'on suivait par exemple, le calcul Na 65 pour 1 mouvement. On identifierait alors la population impactée par un seul survol par jour à partir de 65 dB.

**M. Éric FABRE, membre suppléant de la CCE, représentant le Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte D'Azur (GADSECA)** estime qu'il manque dans cette étude une présentation de l'impact environnemental de cette nouvelle trajectoire. Pour prendre une décision sur ce projet, il faut présenter plus de renseignements. D'autant plus que les aéroports seront, dans les 5 à 10 prochaines années, soumis à des contraintes bien supérieures à ce qu'ils ont aujourd'hui. Il faudrait que cette étude présente une projection de l'avenir. Il demande une précision sur la population impactée dans 10 ans. La population du littoral ne va pas déménager compte-tenu de la densification qui existe déjà aujourd'hui. En revanche, il n'accepte pas d'entendre que la population du moyen pays ne va pas énormément augmenter d'ici les 10 prochaines années. Le calcul de la différence de populations impactées avec ce projet et présenté dans cette étude qui est une photographie d'aujourd'hui, n'est pas représentatif de l'avenir.

Il reste persuadé qu'avec cette nouvelle trajectoire la capacité d'accueil de l'aéroport, qui est de 6 arrivées par heure, augmentera. Pour prendre une décision, il faudrait donc une étude plus approfondie sur la population et un engagement sur ce qui sera possible d'accueillir comme trafic sur l'aéroport.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, persiste sur l'engagement fort pris par les maires de limiter l'évolution de la population dans le moyen pays.

**Mme Françoise BRUNETEAUX, membre titulaire de la CCE, représentant la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL), adjointe au maire de Cannes**, remercie l'ensemble des services de l'Etat pour les éléments transmis. Elle trouve intéressante l'étude socio-économique et estime important de présenter ces éléments.

Elle rejoint M. GALY sur le fait que l'étude d'impact de la trajectoire par l'ouest démontre clairement qu'il y a une diminution des impacts environnementaux sur un Territoire déjà extrêmement impacté. Au global le volume de personnes impactées est moindre avec la nouvelle trajectoire. Elle trouve l'étude suffisamment approfondie, fournie et précise. Cela n'exclut pas le fait d'aller plus loin. Elle soutient également le fait d'associer les services de l'Etat à l'Etude qui sera commanditée par les élus et qui complétera celle-ci. Elle ne croit pas à l'évolution importante du nombre de mouvements ni à celle de l'explosion de population mais croit en l'évolution des technologies et des équipements qui permettront de réduire considérablement les nuisances et l'impact environnemental de cette activité. Elle demande donc d'intégrer dans cette nouvelle étude la partie prospective technologique de l'aviation de demain.

Elle souhaiterait avoir de la part de l'ensemble des usagers aéroportuaire une visibilité sur le plan d'investissement prévisionnel en faveur des mesures environnementales.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, rappelle que dans cette démarche environnementale prévisionnelle l'aéroport Cannes Mandelieu organise le lendemain une présentation d'un avion électrique qui est en test pour une semaine sur la plateforme et à disposition de toutes les écoles et aéroclubs basés.

**M. Yves TATIBOUET, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est**, rappelle les éléments préliminaires faits par M. ROULLIER sur l'étude d'impact et qui n'ont pas tous été retenus, à savoir :

- L'étude d'impact a été demandée par les élus
- L'ouverture de cette nouvelle trajectoire n'induit pas une augmentation de capacité, ce n'est la volonté de l'Etat ni celle de l'exploitant.
- L'étude d'impact a montré qu'il y avait un gain en termes d'intérêt général. Les populations du bassin cannois seront moins fortement impactées.

Il rappelle également que la trajectoire RNP AR a été rendue possible grâce aux évolutions technologiques. En 2015, le SNA avait déjà mené et présenté en CCE beaucoup d'études de trajectoires alternatives à la demande des élus. A l'époque, ces trajectoires n'avaient pas pu aboutir d'un point de vue technique et réglementaire. Il précise que les services du SNA sont surveillés par les services de la DSAC. Les bureaux d'études de la mission environnementale et de l'élaboration des trajectoires vont d'ailleurs très prochainement être certifiés par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). Il souligne donc le large champ de compétences et de savoirs faire de ces services ainsi que la reconnaissance et la confiance qui leurs sont apportées. Il n'est donc pas possible de co-construire avec une étude parallèle quelque chose de différent que ce qui a été établi par ces services et qui ont strictement respecté les normes réglementaires. Il faudra donc être très vigilant sur le choix du bureau d'études.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, donne la parole à M. TEDESCO pour la présentation des nouvelles mesures pour les tours de piste à intégrer dans l'arrêté ministériel. Elle rappelle que ce point est soumis au vote.

#### **POINT N°6 : ARRETE DE RESTRICTIONS : PROJET DE NOUVELLES MESURES POUR LES TOURS DE PISTES (TDP)**

**M. Cédric TEDESCO** rappelle le contexte et l'origine des travaux qui sont présentés.

L'aéroport de Cannes Mandelieu fait l'objet, depuis 1995, d'un arrêté de restrictions qui est parmi les plus stricts de France.

Cet arrêté a de nouveau été renforcé par un nouvel arrêté du 5 août 2019 (entré en vigueur le 15 août 2019). Ce dernier a permis de:

- ✓ mettre en place des sanctions pour les pilotes ne respectant pas les altitudes en vent arrière de la trajectoire « VPT 17 » (concerne les vols aux instruments et donc notamment les avions d'affaires) ;
- ✓ renforcer les contraintes sur les tours de piste.

Malgré tous les éléments concrets et factuels qui ont pu être apportés démontrant que la situation ne s'est pas dégradée depuis l'été 2019, voire s'est améliorée, les nouvelles restrictions sur les TDP n'ont pas été comprises et ont cristallisé de nouveaux mécontentements chez certains riverains.

- Décision CCE du 25/11/2020 : lancement d'une nouvelle concertation dédiée à la question des tours de piste pour aboutir à de nouvelles règles et restrictions lisibles,

répondant davantage à l'équilibre attendu entre les usagers de l'aéroport et les riverains



Un important travail de concertation a été mené par la DGAC. Ce travail s'est découpé en trois séquences.

- **1<sup>ère</sup> séquence:** recueil des demandes/besoins. Le constat a été que les positions affichées étaient diamétralement opposées entre les riverains et les usagers. La DGAC a donc recherché un équilibre.
- **2<sup>ème</sup> séquence :** arbitrages sur la base des éléments récoltés, définition de plusieurs propositions de règles et restrictions en tours de piste (TDP) puis arbitrages en interne DGAC.
- **3<sup>ème</sup> séquence :** présentation de ces arbitrages en réunion avec les usagers puis les associations de riverains puis lors des réunions préparatoires organisées en novembre en sous-préfecture.









Les nouvelles restrictions proposées et les messages principaux sont les suivants :

- ✓ Renforcement important des contraintes pour les non basés (qui représentent entre 10 et 15% du trafic).
- ✓ Classification CALIPSO (classification acoustique pour les avions légers) pour les avions basés: 2<sup>ème</sup> terrain en France avec Toussus à entrer dans cette démarche.
- **Objectif visé: restreindre les TDP effectués pour de la formation aux seuls aéronefs basés et bien classés.**
- ✓ Restrictions fortes sur les tours de piste « basse altitude ».
- ✓ Mise en place d'une plage 12H-15H sans tour de piste les dimanches et jours fériés pendant la période estivale.
- **Objectif global : restrictions renforcées, plus lisibles et plus faciles à contrôler.**

Les 2 tableaux ci-dessous sont ensuite présentés pour expliquer en détail les restrictions qui seront intégrées dans le nouvel arrêté, dont certaines applicables dès la sortie de l'arrêté et d'autres, associées à Calipso, applicables à compter du 15 juin 2023 :















## Restrictions applicables dès la sortie de l'arrêté

	16 septembre-14 juin		15 juin-15 septembre					
			Lundi au samedi		Dimanches et jours fériés		Dimanches et jours fériés créneau 12H/15H	
	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA
<b>Basés</b>	5 max	3 max	5 max	3 max	5 max	3 max		
<b>Non basés</b>	2 max		2 max					

### Règles générales également applicables (sauf raison de sécurité) :

- TDP autorisés seulement entre 08H00 et 20H00
- TDP interdits pour les non basés non munis de silencieux
- TDP BA réservés à la formation et à l'entraînement avec instructeur à bord.
- TDP BA interdits pour la 04/22
- Les restrictions définies les dimanches et jours fériés ne sont pas applicables aux aéronefs à propulsion électrique

## Restrictions qui s'ajouteront à compter du 15 juin 2023 :

	16 septembre-14 juin		15 juin-15 septembre					
			Lundi au samedi		Dimanches et jours fériés		Dimanches et jours fériés créneau 12H/15H	
	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA
<b>Basés Classés A, B CALIPSO</b>	5 max	3 max	5 max	3 max	5 max	3 max		
<b>Basés Classés C CALIPSO</b>	5 max	3 max	5 max	3 max				
<b>Non Basés et Basés classés D CALIPSO ou non classés</b>	2 max		2 max					

### Règles générales également applicables (sauf raison de sécurité) :

- TDP autorisés seulement entre 08H00 et 20H00
- TDP interdits pour les non basés non munis de silencieux
- TDP BA réservés à la formation et à l'entraînement avec instructeur à bord.
- TDP BA interdits pour la 04/22
- Les restrictions définies les dimanches et jours fériés ne sont pas applicables aux aéronefs à propulsion électrique

La date de mise en application pour la classification CALIPSO n'a pas été définie au hasard.

A ce jour moins de 20% des avions sur Cannes sont classés CALIPSO. Il reste donc un travail important à mener pour que les opérateurs aient le temps de se classer CALIPSO.

Environ 70% des avions peuvent se classer par équivalence. Cependant les avions qui ont une configuration particulière comme un système de silencieux ou autre, demandent de faire des essais en vol spécifiques pour obtenir la classification. Or les sites de mesure sont assez rares en France et il n'en n'existe pas dans le sud-est. A l'heure actuelle pour les avions basés à Cannes la seule possibilité pour se faire classer est d'aller faire des mesures sur un site éloigné ce qui a pour conséquence une longue immobilisation de l'appareil et des coûts assez élevés.

Cette problématique a été remontée au niveau national et, après une recherche de sites effectuée dans le sud-est en 2021, il vient d'y avoir confirmation que le terrain d'Aubenas pourra être utilisé à partir de 2022 pour réaliser ces vols de mesure. Ce qui laissera entre 1 et 3 créneaux d'ici juin 2023.

A ce jour au niveau national, 40% des avions classés CALIPSO sont C ou D. Ce projet d'arrêté portera donc des restrictions très fortes pour de nombreux appareils basés.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, précise que ce projet d'arrêté est le plus restrictif de France avec celui de Toussus-le-Noble. Elle fait part de la volonté de l'Etat de s'engager sur une pérennité de cet arrêté. D'abord, car il prévoit une étape en 2023 et qu'il faut également laisser le temps à l'ensemble des usagers de l'aéroport de s'approprier cette réglementation qui est très stricte. En votant pour cet arrêté il faut tenir compte qu'il ne changera pas à court terme comme cela a été le cas pour le précédent et qu'il est nécessaire d'avoir une stabilité sur plusieurs années de la réglementation pour assurer une meilleure visibilité pour les opérateurs.

**Mme Françoise BRUNETEAUX**, vote favorablement au titre de la CACPL sur ce projet d'arrêté qui présente des améliorations notables pour les riverains. Même si cela ne règle pas tous les problèmes, il faut reconnaître les efforts faits et que les mesures soient équilibrées pour tous. Elle espère que l'utilisation de la 04/22 sera limitée à des strictes conditions de sécurité et non pour des raisons de vents comme c'est déjà le cas. Elle rappelle qu'un arrêté est un nombre minimal de restrictions et que cela n'interdit pas le fait d'être encore plus exemplaire s'il y a encore des améliorations à apporter. Elle se dit confiante du dialogue qui pourra se poursuivre avec l'exploitant, les usagers et les compagnies. Pour toute amélioration visant à limiter les nuisances environnementales, elle est, en tant qu'élue régionale, à l'écoute des usagers et de l'exploitant pour les accompagner et présenter des dossiers de subvention qui s'intégreront dans un projet qui a été monté et qui s'appelle une « COP d'avance ».

Elle souscrit à la mise en œuvre de sanctions pour les contrevenants qui ne respectent pas les règles sur les tours de piste. Elle annonce que la CACPL va se doter de stations de mesures de bruit fixes qui permettront d'identifier, de qualifier la gêne sonore. Cela permettra à la CACPL de continuer le dialogue avec l'aéroport pour améliorer la qualité de vie des riverains, tout en permettant aux compagnies de se développer et de pouvoir faire leur métier, car il s'agit d'un secteur économique important.

**M. Nicolas Eynaud de FAY**, membre titulaire de la CCE, Président de l'AUCAP « Association des Usagers de l'Aéroport Cannes Mandelieu », rappelle que l'AUCAP, qui regroupe la totalité des usagers basés de l'aviation légère, est motivée et engagée dans une discussion rationnelle et constructive pour l'intégration de leurs activités dans l'environnement. De nombreuses actions ont été entreprises ces dernières années pour améliorer la situation. La quasi-totalité de la flotte est équipée de silencieux. Il remercie l'aéroport Cannes Mandelieu pour son soutien dans cette démarche. La formation des pilotes basés a, elle aussi, été grandement améliorée sur le respect des trajectoires et des consignes. Il y a d'ailleurs un dialogue permanent engagé avec l'aéroport si certains pilotes ne respectent pas les consignes de navigation autour de la plateforme. Il évoque les chiffres sur le respect des trajectoires que présente l'aéroport depuis de nombreuses années et qui démontrent un très bon respect de celles-ci ainsi qu'une amélioration constante. N'oublions

pas non plus que l'erreur est humaine et qu'à 150-200 km/h en vol à vue, une décision en quelques secondes peut décaler une trajectoire de plusieurs centaines de mètres. Ces décisions ne sont jamais intentionnelles. Il rappelle également que l'activité aviation légère baisse régulièrement au fil du temps que ce soit à Cannes ou au niveau national. Cela est dû à l'érosion et au vieillissement de la population des pilotes. A Cannes, entre 2010 et 2020, l'activité aviation légère a diminué de 17%. Cette baisse non négligeable mérite d'être mentionnée. Il note, en regardant les indicateurs présentés par l'aéroport, que le bruit de l'aviation légère est quasiment absorbé par le bruit ambiant avec des émergences qui sont inférieures à 5 dB.

Il est totalement en accord avec les dires de Madame BRUNETEAUX et est complètement aligné avec les propositions faites. En ce moment des tests d'opérabilité sont menés sur la plateforme avec un avion électrique afin de voir comment intégrer cet appareil dans leur activité. Les usagers sont totalement partie prenante de cette technologie et ils remercient l'aéroport qui a permis d'effectuer cette semaine de tests.

Il remercie le travail de la DGAC pour le projet d'arrêté sur les tours de piste. La simplification du texte existant est atteinte. Il précise cependant, étant donné les éléments qu'il a précédemment mentionnés, être en désaccord avec l'introduction d'une plage temporelle de limite d'activité le dimanche. Les tours de piste sont essentiellement réalisés dans le cadre de la formation, il s'agit de la colonne vertébrale de leur activité. Si ces tours de piste ne peuvent pas être réalisés dans les plages horaires mentionnées, ils seront reportés dans d'autres plages horaires. Il se dit persuadé que cette proposition ne résoudra en rien la gêne ressentie par les riverains, ni ne les aidera à améliorer leur intégration dans l'environnement.

Ils sont partie prenante de l'utilisation de CALIPSO dans l'avenir. Il ne faut seulement pas minimiser les problématiques d'implémentation de CALIPSO évoquées par M. TEDESCO. Il y a encore énormément de travail avant de pouvoir classer les avions, notamment ceux qui ne peuvent pas être faits par équivalence. Il remercie l'aviation civile de ses propositions de simplifier cette démarche mais elles restent quand même très coûteuses, à la fois financièrement et en temps, pour un gain qu'il estime marginal en termes d'impact.

**M. Patrick JOURDAN, membre titulaire de la CCE, représentant les contrôleurs de la circulation aérienne** explique que les contrôleurs sont souvent déjà amenés à refuser des tours de piste le samedi et le dimanche en été, en raison du trafic sur cette période.

Concernant la classification CALIPSO, il ne sait pas comment les contrôleurs vont pouvoir s'assurer de la classification de l'avion quand le pilote demandera de réaliser des tours de piste.

Il confirme les dires de M. EYNAUD de FAY sur le fait que la réalisation de tours de piste est la base pour devenir pilote et qu'ils sont indispensables à la formation.

**M. Cédric TEDESCO** souhaite rassurer les contrôleurs aériens sur la manière de surveiller la bonne application de la classification CALIPSO. Un travail sera mené entre la DSAC et l'exploitant dès la mise en application de l'arrêté pour définir un système de surveillance et voir comment lister les appareils basés et intégrer les avions extérieurs.

**M. Yves TATIBOUET** insiste sur le fait qu'il y a eu beaucoup d'échanges entre les élus du bassin cannois et le ministre des transports et que le projet d'évolution de l'arrêté présenté répond vraiment à ce à quoi le ministre s'est engagé. Il est plus lisible et plus restrictif.

Il rappelle que les sanctions sur les tours de piste sont des sanctions ACNUSA, ce qui est exceptionnel pour l'aviation légère.

**M. Philippe ACHARD** confirme son désaccord total avec les dires de M. TEDESCO sur le fait que l'arrêté 2019 a amélioré les choses. Etant sous les trajectoires il voit ce qui se passe et réaffirme que l'arrêté de 2019 est à l'origine de fortes détériorations environnementales.

Ce nouvel arrêté corrige deux points car il permet l'interdiction de tours de piste basse hauteur sur la piste 04/22 et l'interdiction des tours de piste basse hauteur pour les non basés. Cependant, il réaffirme que ces deux points avaient été induits par l'arrêté de 2019 et que les statistiques apportées par l'aéroport disant le contraire ne sont pas représentatives de ce qui se passe.

Le SID voit donc dans ce futur d'arrêté de nouvelles régressions environnementales. En effet, jusqu'au 15 juin 2023 les restrictions actuellement en place concernant CALIPSO sur les appareils basés référencés A et B sont supprimées. Donc tout sera permis jusqu'à cette date avec des intensités sonores qui seront bien au-delà de 65 dB et qui peuvent aller jusqu'à 80 dB. Cet arrêté permettra donc continuer le survol des habitations avec ces niveaux d'intensité.

Après juin 2023, les avions classés C pourront faire des tours de piste à basse hauteur (500ft). Le niveau de bruit de ces appareils à cette altitude est plus élevé de 3 à 6 dB. Les mesures CALIPSO se faisant à 800ft. En autorisant les tours de piste standards pour les avions classés D cela signifie que la DSAC autorise les survols avec des niveaux de bruit de 70-75 dB.

De plus, autoriser les survols basse-hauteur au-dessus de la zone commerciale des Tourrades, notamment le samedi va à l'encontre de la sécurité.

C'est pour toutes ces raisons que le SID est contre la mise en place de cet arrêté.

**M. Cédric TEDESCO** explique une nouvelle fois que pour l'arrêté 2019, les services de la DSAC avec l'exploitant ont apporté tous les éléments factuels et objectifs sur la non dégradation depuis 2019. Tous les comptes-rendus des groupes de travail techniques qui présentent toutes les données et statistiques sur le sujet peuvent être mis à disposition de qui le demande. Par ailleurs, la classification CALIPSO avait été intégrée dans l'arrêté 2019 uniquement pour donner des privilèges à ceux qui sont classés A et B. Donc en enlevant la classification CALIPSO jusqu'à juin 2023 on ajoute des restrictions car on enlève ces privilèges. Il n'y a donc pas de régression par rapport à l'arrêté de 2019.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, tient à rappeler que si cet arrêté n'est pas adopté c'est l'arrêté 2019 qui s'appliquera.

**M. Raymond GRINNEISER**, précise que pour l'ADNA cet arrêté présente une avancée intéressante et l'approuve donc.

Contrairement à ce qu'a dit l'AUCAP lors de cette séance, le bruit aéronautique n'est, en général, pas du tout intégré au bruit de fond. Des émergences de plus de 20 dB sont parfois mesurées.

En ce qui concerne les restrictions immédiates, il demande :

- d'étendre la période estivale du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre. Il précise qu'à Toussus-le-Noble cette période de restrictions s'applique du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> octobre.
- d'étendre les plages sans les tours de piste aux samedis de la période estivale.

Pour les restrictions liées à la classification CALIPSO il demande :

- que les restrictions définies pour les classes A et B soient restreintes aux classes A uniquement,
- que les restrictions définies pour les classes C soient appliquées aux classes B,
- et que les restrictions pour les classes D intègrent aussi les avions classés C.

**M. Cédric TEDESCO** répond que normalement les classes A ne font l'objet que de privilèges supplémentaires. Les classes B, eux, n'ont ni contraintes ni prérogatives supplémentaires. Donc, ce que l'ADNA propose pour restreindre les classes B n'est pas dans la logique globale de ce qui est porté au niveau national. C'est pour cela que le projet regroupe les classes A et B.

**M. Franck GOLDNADEL** précise avoir été de suite d'accord avec la proposition de revoir l'arrêté car il estimait nécessaire de retravailler avec l'ensemble des parties prenantes : élus, associations de riverains et partenaires de l'aéroport, pour trouver des mesures qui permettent de répondre aux attentes des uns et des autres. Il souligne le travail remarquable mené par la DGAC pendant ces derniers mois avec l'ensemble des acteurs. Pour autant, il estime que l'arrêté qui est proposé aujourd'hui est très restrictif. Il fera de l'aéroport Cannes Mandelieu celui qui sera le plus restreint et pendant un long moment en comparaison à ce qui peut se passer sur d'autres aéroports et ce, alors que les acteurs de l'aéroport et l'aéroport lui-même ont fait de très nombreux efforts. Depuis de nombreuses années un travail collaboratif avec toutes les parties prenantes est mené pour essayer de répondre aux attentes.

L'aéroport sera à nouveau au côté des usagers pour les aider dans cette transition qui est souhaitée. Il rappelle l'accueil d'un avion électrique pour une semaine d'essais et confirme sa volonté d'aider les usagers en investissant à leur côté pour l'équipement de nouvelles technologies qui répondent au besoin de réduire l'impact environnemental de l'activité.

Il finit en précisant que l'ACA ne conçoit ce nouvel arrêté que s'il s'inscrit dans une stabilité pluriannuelle des mesures pour que l'on donne le temps aux acteurs pour s'adapter aux nouvelles consignes et que nous soyons en mesure, collectivement, de tirer les conclusions de l'impact de ces restrictions sur notre environnement. Il souligne donc l'exposé introductif des services de l'Etat qui ont indiqué vouloir inscrire ce nouvel arrêté avec une stabilité sur plusieurs années et demande que cette stabilité dans le temps soit clairement rappelée afin d'en mesurer les réels impacts et à la fin en tirer des conclusions. Compte tenu de tous ces éléments ACA ne s'opposera pas à ce nouvel arrêté.

**Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS**, procède au vote.

Ci-dessous le tableau récapitulatif des votes :

ARRETE DE RESTRICTIONS: NOUVELLES MESURES TOURS DE PISTES					
1. Professions aéronautiques			VOTE		
Représentant	Nom	Membre CCE	Pour	Contre	Abstention
Contrôleurs aériens	Patrick JOURDAN	T			X
AACMP	Alexis GIORDANA	T	X		
AUCAP	Nicolas EYNAUD DE FAY	T		X	
EBAA France	Charles AGUETTANT	S			X
Aviation d'affaires	Mathieu Di COSTANZO	T		X	
Exploitant Aérodrome	Franck GOLDNADEL	T			X
2. Collectivités locales					
CR PACA	Georges BOTELLA	S	X		
CG	Michèle PAGANIN	S	X		
CACPL	Françoise BRUNETEAUX	T	X		
	Muriel BERGUA	S	X		
CAPG	Christian ORTEGA	T	X		
	Jérôme VIAUD	T	X		
3. Associations					
ADNA	Raymond GRINNEISER	T	X		
SID	Philippe ACHARD	T		X	
CPIE	Frédéric POYDENOT	T	X		

GADSECA	Michelle ELLIS	T	X		
ADEC	Roland LYSEE	T	X		
ADEPTE Nature	Pierre VALET	T			X
<b>RESULTATS DES VOTES</b>			<b>11</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

Mme la sous-préfète remercie les participants et lève la séance.

La séance est levée à 17h30.

La sous-préfète de Grasse

Anne FRACKOWIAK-JACOBS

*Secrétariat de la Commission Consultative de l'Environnement  
Aéroport Cannes-Mandelieu  
06150 CANNES LA BOCCA  
☎ 04 93 90 40 14 - 📠 04 93 90 40 15*

**Annexes :**

- 1/ Présentation indicateurs ACM 2021
- 2/ Présentation étude d'impact socio-économique des aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu
- 3/ Présentation AtmoSud sur évaluation des particules à l'aéroport Cannes Mandelieu
- 4/ Présentation DSAC-SE sur le bilan des manquements environnementaux
- 5/ Présentation SNA sur l'étude d'impact RNP AR 17
- 6/ Présentation DSAC-SE Arrêté de restrictions : Projet de nouvelles mesures pour les tours de pistes