

Réunion de travail Associations Riverains /DGAC SNA SE /SA ACA

2 Février 2009

Objet

Dans le cadre des rencontres pour l'élaboration de la charte du développement durable de l'Aéroport Cannes-Mandelieu nous avons organisé une réunion d'échange dont l'ordre du jour est le suivant :

- Bilan de l'activité aéronautique 2008 et perspectives 2009
- Campagne de mesure de bruit été 2008
- Informations sur la 2^{ième} charte et calendrier des réunions 2009

Présents:

ADNA: M.J.P Guinvarch, Mr J.C Boschel, P.Gaillard

ADEC: M. R Principiano , M.R Lysee

CEBAC: M.P Guyomarch , M.J Biolay ,

CPIE : M.F Poydenot

DGAC DSAC/SE et SNA/SE : M.C Sabonadiere, M Sivry , M.P Sommessous

GADSECA : Mme P Valliccioni

Cabinet Fontanez : M .F Fontanez

SA ACA : M O Dufour, M T Pollet

1- Bilan de l'activité aéronautique 2008 et perspectives 2009

Mr Dufour présente les résultats de trafic de l'année 2008 pour les différents segments de trafic :

Nombre de mouvement	2008	Var	Part de Trafic
Aviation d'Affaires	12 409	-7%	15%
Aviation Légère	51 347	2%	64%
Aviation d'État (Avions et Hélicoptères)	2 658	0%	3%
Hélicoptères Civils	13 675	-9%	17%
Total	80 089	-1%	100%

	Nice	Cannes	Effet
Juin	3%	1%	Coordination
Juillet	7%	-17 %	Coordination
Aout	6%	-8%	Coordination
Septembre	-7%	-15%	Coordination
Octobre	-7%	-13%	Crise
Novembre	-19%	-22%	Crise
Décembre	-29%	-4%	Crise

Tous les tableaux de trafic sont joints au PV, les principaux points évoqués par les participants sont les suivants :

Aviation affaires

- Maintien de l'activité d'aviation légère qui représente 64% des mouvements de l'aéroport.
- Répartition de trafic Aviation affaires Nice : 72% Cannes 28%
- Baisse de 7% du trafic Aviation Affaires pour les raisons suivantes : effet coordination des vols et crise économique
- Il est fort possible que la clientèle de l'Europe de l'Est ne vienne pas en 2009
- Les survols (arrivée départ) par la mer représente environ 60% des mouvements

Aviation légère et de tourisme

- L'aviation légère de tourisme basée représente environ 40 000 mouvements réalisés par environ 150 appareils.

Hélicoptère

- Baisse des mouvements d'hélicoptères du en partie à l'activité de l'hélistation du Quai Laubeuf (port de Cannes).
- Baisse de l'activité Formation travail aérien (5726 mvt – 32%)
- Forte augmentation du trafic des hélicoptères privés (3972 mvt +113%)

En ce qui concerne la perception globale du trafic de l'aéroport les points à retenir de l'avis des participants sont les suivants :

ADEC

- il faut agir sur l'ensemble des courants de trafic pour réduire les nuisances sonores
- Il faut travailler sur les altitudes des avions ce qui a une incidence sur le bruit pour les riverains

- il est demandé de faire un point précis sur les droits de l'école d'hélicoptère
- il est souligné la gêne des vols stationnaires des hélicoptères
- il est demandé de mettre en application le décret L571-7 sur le survol des écoles hélicoptères

- il est demandé d'organiser un cadencement du trafic avec écrêtement au maximum des pointes de trafic et la prise en compte des plages horaires e avant 8h00 du matin et après 20h00 ou les nuisances sonores sont plus pénalisantes pour les riverains

- Le rôle de desserte aérienne pour les événements (type congrès) de la région est accepté par les riverains qui en comprennent l'intérêt économique.
- Pas d'opposition à la plate-forme mais nécessité de trouver des moyens concrets de réduction des nuisances sonores pour mieux intégrer l'aéroport à son bassin de vie

ADNA

- il faut agir sur l'ensemble des courants de trafic pour réduire les nuisances sonores
- il est souligné l'importance de conserver la coordination des horaires
- il est souligné que le trafic aviation légère est devenu très important (51 000 mvt) et que les petits avions sont aussi générateur de nuisances sonores (Aéroclub, école de formation) et que les ronds bleus ne sont pas assez respectés
- il est demandé d'étudier les trajectoires des jets et notamment la MVI pour une amélioration du suivi des trajectoires (création de points supplémentaires dans la MVI) en tenant compte des avancées technologiques.
- il est demandé d'augmenter les arrivées directes par la mer en fonction des conditions météo

- il est demandé de faire un point précis sur les droits de l'école d'hélicoptère
- il est demandé de mettre en application le décret L571-7 sur le survol des écoles hélicoptères

- il est demandé le classement de l'aéroport en catégorie B

Un certain nombre de ces questions ont déjà été évoquées lors des dernières CCE et groupes de travail, il est demandé que ces points figurent dans la nouvelle charte du développement durable.

DGAC SNA/SE

Le SNASE participera en fonction de ses disponibilités aux différents groupes de travail mis en place par la charte concernant les trajectoires. Concernant la MVI, elle est considérée comme respectée par la plupart des pilotes sur le plan des règles de la circulation aérienne.

Par ailleurs, le SNASE est d'accord pour réfléchir aux conditions d'utilisation du QFU 35 en vue de favoriser les atterrissages par la mer tout en préservant le niveau de sécurité de la plate-forme.

Mr Sabonadiere apporte un certain nombre de réponse sur les différents sujets :

- en ce qui concerne le décret L 571-7 une des difficultés de mise en œuvre est de pouvoir publier les zones fortement urbanisées. il est proposé d'inscrire dans la charte la demande d'application de ce décret.

- en ce qui concerne le respect des trajectoires par les pilotes Mr Sabonadiere souligne que l'aire de protection des aéronefs est large et que les avions sont très souvent dans l'enveloppe acceptable d'évolution. A ce titre un avion qui se trouve en dehors du trait n'est pas sanctionné .sanctionné.

Cependant la sensibilisation des pilotes doit être maintenue et renforcée pour améliorer encore le respect des trajectoires

SA ACA

De son côté la SA ACA précise que sa politique du développement durable prévoit des dispositions qui répondent aux attentes environnementales notamment :

- Maitriser l'ensemble des courants de trafic
- Mettre en place d'un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires
- Classer l'aéroport en catégorie B (ce qui n'a rien à voir avec l'environnement)
- Favoriser les approches par la mer
- Trouver des sites d'entraînement pour les écoles de pilotage
- Faire intervenir l'ACNUSA dans la rédaction de la charte et comme audit des résultats de la charte.
- Mettre en œuvre le décret hélicoptère

2- Campagne de mesure de bruit

Mr Dufour présente les différents résultats de la campagne de mesure de bruit de cet été.

Les points importants à retenir sont les suivants :

- Ces campagnes de mesures de bruit réalisées l'été existent depuis plus de 7 ans, elles ont permis de faire un état des lieux et de comparer les années entre elle. Les résultats de la campagne 2008 sont proches de celle de 2007

Il est proposé de passer à une autre étape qui est de mettre en place progressivement un système permanent de mesures de bruit au cours de l'année 2009/2010.

En résumé, la campagne de mesurage acoustique relative aux bruits des aéronefs utilisant la plate-forme aéroportuaire de Cannes-Mandelieu met en évidence des situations sonores présentant des similitudes pour les niveaux équivalents continus (LAeqt).

La catégorisation des types d'aéronefs permet une analyse détaillée présentée dans les corps du rapport.

Les sites présentent des conditions d'observations et de captations dans de bonnes conditions mais aussi variables selon la topographie et le bruit résiduel (sans les avions et les hélicoptères). Le seuil de prise en compte demeure fixé à un niveau de 50 dB(A).

Pour les sept jours de présence permanente sur un site, les calculs établissent des valeurs statistiques ainsi qu'un niveau global LAeq semaine (sorte de somme des énergies acoustiques relatives à des expositions aux bruits de la motorisation des aéronefs dépassant le seuillage de 50 dB(A) ou une valeur émergente captable dans le bruit ambiant.

- 59 à 61 dB(A) : Le Cannet, Pégomas, Mougins, Mandelieu port La Roquette
- 55 à 58 dB(A) : Cannes ,Mouans Sartoux , Mandelieu Capitou

Le taux moyen de perception apporte un autre indicateur de la situation acoustique. Fondé sur le nombre d'aéronefs perçus rapporté sur leur nombre total, les sites ayant le taux le plus élevé seront le port de la Mandelieu- La Napoule, Pégomas et le site TDF.

La comparaison des résultats obtenus pour les années 2007 et 2008 démontre une stabilité générale avec une légère augmentation des indicateurs pour quelques sites.

- Mr Fontanez en tant qu'expert acoustique et prestataire de la campagne de mesure fait les recommandations suivantes :
 - le choix des sites de mesures doit être fait en fonction du bruit de fond, notamment quand le capteur est placé à une altitude trop élevée on capte tous les bruits, ce qui est le cas au point du Capitou
 - En ce qui concerne Cannes la Bocca , une analyse doit être faite par quartier en fonction des trajectoires des avions .
 - Les incertitudes sur les mesures proviennent du capteur lui-même (1db) et des conditions climatiques pression atmosphérique et vent (1db)

ADNA

- il est demandé de rajouter dans les chiffres les valeurs leq max
- il est demandé de faire le point sur les avions équipés de silencieux sur la plate-forme.
- il est demandé d'envisager une limitation des tours de piste (décision par arrêté ministériel)

ADEC

- Cannes Marina est un des quartiers qui enregistre le plus d'adhérent à l'ADEC
- l'avion Piaggio Aveni représente à lui seul une gêne sonore considérable et bien identifié par les riverains
- la phase de décollage des jets est certes d'un temps court mais d'un niveau sonore élevé .La gêne provient aussi par exemple de 3 décollages successifs vers les 7h45 (horaire de calme)

CEBAC

Mr Guyomarch fait état des 2 points suivants :

1. L'Axe 2 de l'étude intitulée « intégration de l'aéroport de Cannes-Mandelieu dans son bassin de vie » engage à assurer la cohérence voire la convergence de la charte avec les démarches d'aménagement du territoire et les politiques locales engagées par les élus cannois. Ce sera le cas avec le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial » actuellement engagé sur l'Ouest du département qui aura à respecter dans ses choix et orientations les grands axes de la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes) qui précise dans un de ses articles de « conforter le rôle et la place des aéroports ».

2. le CEBAC confirme son appui à la proposition du CPIE concernant la participation éventuelle d'un médiateur extérieur susceptible d'aider à la rédaction de la charte.

3- Etat d'avancement de la Charte du Développement Durable de l'Aéroport Cannes-Mandelieu (CDD)

Elaboration d'un document de synthèse regroupant les contributions reçues, les recommandations formulées lors du bilan de la première Charte (décembre 2007) et la nouvelle politique environnementale de L'ACM.

Première réunion exploratoire avec les collègues associations et professionnels aéronautiques en présence du cabinet Mensia Conseil (27/11/2008).

Réunions de travail et de concertation entre la DGAC et la SA ACA sur les questions aéronautiques (intervention possible de l'ACNUSA, classement de l'aéroport en catégorie B, groupes de travail Trajectoires, COHOR) et réunions avec compagnies basées (avion et hélicoptère)

4-Prochaines étapes et calendrier pour la Charte du Développement Durable de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Réunion du collège des collectivités locales pour émettre des propositions servant à l'élaboration de la charte en présence du cabinet Mensia.
(Début Mars)

Envoi de la version provisoire de la charte à l'ensemble des collèges (professionnels, associations, collectivités locales) pour étude et remarques. (Mars)

Réunion groupée des 3 collèges (professionnels, associations, collectivités locales) pour présenter l'état d'avancement du projet de charte et acter les points de convergence ou de divergence. (Début avril)

Présentation au comité permanent de l'Etat d'avancement des travaux
(Avril)

Finalisation de la Charte, validation Préfecture DGAC / SA ACA, puis présentation en Commission Consultative de l'Environnement (MAI)