



CAPSSA

**A bruit mini...
c'est l'harmonie**

Comité d'Action Pour la Suppression des Survolés Abusifs

ANTIBES, COMME ON L'AIME... CIEL CLAIR ET... DÉGAGÉ... UN VRAI TEMPS "RIVIERA" !!

B.P. 532 - 06631 Antibes Cedex

Tél/Fax : 04 93 74 36 17

JUIN 2013

SOMMAIRE

Le mot du président.....	1
Le mot du vice-président.....	2
Introduction à l'assemblée générale	4
Rapport d'activité 2012	5
Rapport financier	6
Rapport technique	7
Rapport moral	10
Interventions.....	12-20
Questions diverses	17
Le point au 30 avril 2013	22
Information importante	23

Conseil d'Administration 2013-2014

Président :	Alain Biche
1 ^{er} Vice-président :	Michel Courtois
2 ^{ème} Vice-président :	Jean-Pierre Treille
Secrétaire :	Annie Lépicier
Trésorier :	Jean-Louis de Raspide
Administrateurs :	Gertraude Collot Jean Dupré Jean-Louis Lépicier Pierre Morichau Jean-René Suzeau
Présidents d'honneur :	Cléa Pugnaire Robert Chaussonnery

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers Capssalistes,

C'est avec le plus grand plaisir que je vous présente ce bulletin de juin 2013 de notre association, bulletin qui, comme chaque année maintenant, reprend le compte-rendu des différentes présentations faites lors de notre Assemblée générale de février 2013 (... à ce sujet, je tiens à vous informer, dès maintenant, de la date de notre prochaine Assemblée : **LE SAMEDI 1^{er} MARS 2014**... réservez-nous votre après-midi !!).

Notre ami, Jean-Pierre Treille, a fait en exergue du rapport d'activité, une présentation que je souhaite vous faire partager ci-après, sous le titre du « mot du Vice-président en charge de la Communication ».

Vous souhaitant bonne lecture de ce bulletin,

Je vous renouvelle mes remerciements pour votre appui.

ALAIN BICHE

LE MOT DU VICE-PRESIDENT

Par Jean-Pierre TREILLE, En charge de la communication

Le Président m'a demandé de vous présenter le rapport d'activité mais je ne voudrais pas me limiter à énumérer les réunions que nous avons eues avec les autorités aéroportuaires parce que ce n'est que la partie immergée de l'activité du CAPSSA. Je voudrais faire ressortir tout ce que fait le CAPSSA.

Le CAPSSA, vient de vous le dire Alain Biche, c'est à peu près 650 adhérents. Il est géré par un petit groupe de bénévoles qui s'investissent beaucoup : notre secrétariat qui fait un gros travail, ensuite Michel Courtois qui travaille au quotidien, toujours à l'écoute, qui regarde les trajectoires, qui surveille et, tous les 15 jours, est présent avec Pierre Morichau sur le domaine public pour assurer les permanences et renseigner nos concitoyens. Et puis, notre nouveau trésorier qui a accepté de reprendre cette lourde tâche. Enfin, notre président qui est l'homme orchestre du CAPSSA, qui s'est beaucoup investi, il y a deux ans on a frôlé la catastrophe mais on le retrouve jeune homme maintenant ! C'est toute une équipe qui travaille pour le CAPSSA, sans apparaître en permanence.

Je suis un peu déçu du manque d'adhérents. Quand les choses vont mieux, les gens s'investissent moins. Cependant, plus nous serons nombreux, plus nous aurons un certain poids vis-à-vis de l'aéroport, notamment des services compétents que l'on fréquente et plus notre président aura de poids dans ses discussions. Le but principal de l'aéroport sur Antibes, c'était le survol des avions ; cela va beaucoup mieux mais imaginez si le CAPSSA n'avait pas existé, imaginez la ville d'Antibes à l'heure actuelle, ce serait infernal, notre Maire se ferait des cheveux blancs car c'est lui qui serait en permanence visé.

C'est donc un travail énorme effectué par le CAPSSA, notamment pour obtenir la fameuse tra-

jectoire Riviera. Il a aussi obtenu la vérification du passage des avions au-dessus de la côte parce qu'avant on ne le savait pas. On s'était aperçu, il y a une dizaine d'années, à l'arrivée des compagnies low cost, qu'elles ne respectaient pas forcément les trajectoires et s'éparpillaient un peu. Donc on a maintenant tous les mois le résultat des passages des avions au-dessus de la côte au décollage, c'est-à-dire au-dessus de 6000 pieds. Le CAPSSA a également obtenu la réduction des vols de nuit, pas l'interdiction totale, mais au moins que les avions les plus bruyants ne puissent plus atterrir ou décoller.

Il ne faut pas oublier non plus que le CAPSSA représente, sur le plan géographique, toute une bande du littoral de Cannes à l'ouest de l'aéroport, c'est-à-dire couvrant les villes d'Antibes-Juan les Pins, Cannes, Villeneuve Loubet, Cagnes et Saint Laurent du Var. Cela représente un gros potentiel de personnes intéressées par l'aéroport.

Donc, vous voyez le rôle important du CAPSSA. Et je ne vous parle que des points les plus importants.

Je voudrais aussi vous parler un peu de l'aéroport. On ne peut pas s'en passer, c'est un des points économiques de la région. Il a été officiellement reconnu par le Ministère des transports en 1929 et Air France est arrivée en 1945. Quand on voit son développement aujourd'hui, c'est extraordinaire. Si les avions continuaient à passer au-dessus d'Antibes, combien cela ferait de survols, la ville d'Antibes n'aurait plus la réputation qu'elle a à l'heure actuelle.

C'est important d'avoir des associations comme le CAPSSA qui est, de toutes les associations de riverains, la plus importante et la mieux structurée. L'aéroport représente un potentiel énorme, donc on doit travailler conjointement et ne pas s'opposer systématiquement aux décisions. C'est pour cela

que je tiens à rendre hommage à Isabelle Vandrot qui est vraiment à l'écoute de tout, qui ne se fâche jamais même lorsqu'on dit des choses pas très sympathiques. Il en est de même pour la DGAC à notre écoute en permanence. L'Espace Riverains a été créé pour l'ensemble des riverains et, comme le disait Alain Biche, on espère que Dominique Thillaud ira dans la continuité de ce qui se fait à l'heure actuelle.

Donc l'aéroport est important du point de vue économique. Il ne faut pas oublier qu'il génère en gros 7 milliards de chiffre d'affaire sur le département et a créé presque 70000 emplois.

Le gros problème est que Nice est un des plus petits aéroports de France, je parle en superficie, et c'est le 2ème aéroport en volume après Paris. Si bien que des prouesses y sont réalisées parce que chaque centimètre carré est examiné à la loupe pour utiliser le terrain.

L'autre problème c'est que 2012 a battu des records en tant que nombre de passagers. Je crois que l'on dépasse les 11 millions. C'est une augmentation d'à peu près 7 % du nombre de passagers. Vous allez me dire si le nombre de passagers augmente, il y a plus d'avions. Eh bien non, il n'y a pas plus d'avions, 3 % peut-être, grâce aux compagnies qui se sont adaptées en mettant des porteurs un peu plus gros, et qui arrivent à un taux de remplissage nettement supérieur à ce qu'il était avant, certaines atteignent même 90 %.

Ce que je voulais dire aussi c'est que l'aéroport va se développer. Il va y avoir une progression importante d'ici 2020 – 2030. A l'heure actuelle, il y a vraiment un bouleversement dans le transport aérien : jusqu'à présent c'était des compagnies majeures qui géraient l'ensemble or, maintenant, 40 % du transport, sur le moyen et court courrier, sont représentés par les compagnies low cost et on va passer rapidement à 50 %. Il faut s'adapter à cette situation. Un aéroport c'est un document, c'est le plan stratégique sur 2012 – 2016, il faut prévoir que la superficie n'augmentera pas, il faut

prévoir l'accueil des passagers, des avions et même, quand on lit le document en détail, on s'aperçoit que vous travaillez de 2018 à 2030.

Nos rapports avec l'aéroport sont importants. Sur l'ensemble de l'année, vous allez nous dire : ils sont souvent en réunion, ils se font un peu muser auprès des autorités, non ce n'est pas cela. Nous avons tous un certain âge et notre carrière est derrière nous. On ne cherche pas à avoir une certaine notoriété. On essaie de travailler pour vous, pour défendre l'environnement, pour nos enfants et petits-enfants, c'est ce qui est important. Et c'est là que je reconnais qu'on a une écoute importante de la part des personnes qui nous accueillent à l'aéroport. Pour nos rencontres de travail, Isabelle Vandrot a constitué différents groupes : travail Bruit – travail Communication – travail Air. On collabore à tous les groupes ainsi qu'à la Commission Consultative de l'Environnement à laquelle participent toutes les autorités locales : Préfecture, Mairies etc...

Je voulais vous parler aussi d'un document de sondage auprès des riverains qui a lieu tous les deux ans. 1000 personnes sont interrogées sur l'ensemble de la Côte. On peut noter certains points importants : l'aéroport a une bonne image à 97 % et, quand on pose la question de son avenir, 98 % c'est le développement du tourisme, 97 % c'est le développement économique et 97 % c'est l'emploi. On s'aperçoit ainsi du poids important de l'aéroport au milieu de la ville de Nice.

Son utilisation sur le plan passagers, c'est 77 % à titre privé et 23 % à titre professionnel. Lorsqu'on interroge les riverains sur la Charte et comment elle est ressentie, 23 % seulement la connaissent.

Il faut donc que le CAPSSA continue à exister, que le nombre d'adhérents augmente, même si moins d'avions survolent la ville tout n'est pas gagné, c'est tout l'ensemble de l'environnement qui se joue actuellement.

INTRODUCTION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Par Alain Biche

Chers amis,

Nous allons procéder à l'ouverture formelle de cette Assemblée générale et je vous remercie d'avoir choisi le CAPSSA malgré les nombreuses manifestations organisées ce même jour.

Je vais accueillir nos invités :

Tout d'abord M. Jean Leonetti, notre Maire ... qui n'est pas là puisqu'il participe à la conférence « éthique et argent » à Nice mais il est dignement représenté par Cléa Pugnaire que vous connaissez tous puisque c'était notre présidente préférée il y a quelques années ; merci d'être avec nous et je vous expliquerai pourquoi je lui dis doublement merci.

Et puisque je suis dans les anciens présidents, je vois M. Chaussonnery : les anciens du CAPSSA se souviennent du Président Chaussonnery qui a fait de cette association ce qu'elle est aujourd'hui. Parmi nos autorités politiques, je voudrais saluer M. Georges Roux qui est un fidèle de nos assemblées et qui aujourd'hui aussi a choisi de nous aider.

Ensuite, j'ai reçu quelques désistements des autorités niçoises, M. Ciotti est à Nice.

M. Victor Haïm, le nouveau Président de l'AC-NUSA, m'a envoyé une gentille lettre s'excusant de ne pouvoir venir de Paris à cette occasion.

Nos amis de l'Aéroport, c'est à dire DGAC et SACA sont présents :

J'accueille tout d'abord avec grand plaisir M. Dominique Thillaud, remplaçant de M. Hervé de Place qui a pris sa retraite depuis septembre. M. Thillaud a donc repris les choses en main depuis cette date, raison de plus pour le remercier d'être parmi nous, je sais que lorsqu'on reprend une entreprise de cette taille, on a autre chose à faire que de s'occuper de petites assemblées générales comme la nôtre. Un grand merci d'être

parmi nous, cela nous fait plaisir de voir que nous allons continuer, je l'espère, à travailler ensemble sérieusement sur nos relations riverains/aéroport. M. Michel Sivry représentant la DGAC est présent. Il nous fera, comme toutes les années, une présentation, je vous en reparlerai.

Je salue aussi M. Jacques Hérisson, Isabelle Vandrot et Catherine Marchand représentant la société SACA.

Nous sommes donc bien entourés.

Je vous propose de commencer officiellement l'Assemblée générale 2013, si je ne me trompe pas c'est la 26ème. Nous sommes à peu près 60-65 personnes dans la salle et nous avons 154 pouvoirs représentant 590 adhérents, donc nous pouvons commencer.

Nous allons donc vous présenter le rapport d'activité, puis je vous exposerai moi-même le rapport financier au nom de Jean-Louis de Raspide qui, malheureusement, est absent, en voyage à l'étranger pour des raisons familiales mais, bien sûr, il nous a laissé tous les éléments nécessaires à cette présentation. Il y aura ensuite le renouvellement des membres de notre Conseil d'Administration. Michel Courtois, conseiller technique et Vice-président vous parlera du rapport technique et vous fera quelques commentaires techniques sur les évolutions à ce jour. Et je terminerai moi-même par ce que l'on appelle le rapport moral avant de laisser la parole à Isabelle Vandrot et Michel Sivry. Nous espérons ensuite vos questions nombreuses et variées.

RAPPEL

Prochaine AG :
samedi 1^{er} mars 2014

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2012

- 12.01 Pilotage, par A. Biche, du Groupe de travail «Bruit» : finalisation de la nouvelle Charte
- 18.02 Assemblée générale ordinaire du CAPSSA
- 21.02 Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport : avis formel sur la procédure GNSS et avis formel sur le programme d'actions de la 3ème Charte de l'Aéroport. Information du plan Stratégique 2012/2016
- 14.03 ENAC Toulouse : Master de management aéroportuaire. Intervention du CAPSSA (Alain Biche) : «Environnement : relations riverains/aéroport, les conditions du succès»
- 18.04 Session de formation par A. Biche et M. Courtois à Nice, destinée aux jeunes contrôleurs : exigences liées à l'environnement
- 26.06 Charte pour l'Environnement et le Développement Durable de la CASA : J.P. Treille représentait le CAPSSA à ce 2ème Comité de suivi
- 10.07 Commission Consultation de l'Environnement de l'aéroport : essais d'approche en procédure GNSS. Point sur l'avancement des projets du parking kilo
- 09.10 Session de formation par A. Biche et M. Courtois à Nice, destinée aux jeunes contrôleurs : exigences liées à l'environnement
- 22.10 Groupe de travail «Bruit». J.P. Treille représentait le CAPSSA. Parking kilo et mise en place des procédures GNSS
- 07.12 l'ACNUSA à Nice : rencontre annuelle avec les membres de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport : vols de nuit - parking kilo - point sur le trafic des avions et bilan des plaintes riverains et qualité de l'air.

Puis : nos réunions internes : **BUREAU : 6 - CONSEIL D'ADMINISTRATION : 3**

Nos PERMANENCES en centre ville : une vingtaine, un samedi sur deux

N'oublions pas non plus **nos bulletins semestriels pour vous tenir informés.**

Avant de vous demander si vous approuvez ce rapport d'activité, nous voudrions vous rappeler notre site Internet : **capssa.free.fr (sans www)**
notre adresse Internet : **capssa.antibes@orange.fr**

Passons maintenant au vote : **Le rapport d'activité est adopté à l'unanimité**

RAPPORT FINANCIER

établi par Jean-Louis de Raspide, Trésorier

Exercice	2012	2012	2013
	Budget	Réel	Budget
DÉPENSES			
Fonctionnement	2 300	1 531	2 000
Communication	4 000	2 839	3 000
TOTAL	6 300	4 369	5 000
RECETTES			
Cotisations	5 900	5 119	5 100
Dons & Subventions	150	150	150
Intérêts	270	415	250
TOTAL	6 320	5 684	5 500
RÉSULTAT ANNUEL	20	1 315	500

Nous avons, en 2012, réalisé des économies ... mais un seul bulletin a été édité.

En 2013, sauf en cas d'événement majeur, nous ne produirons aussi un bulletin papier qu'en juin.

Par contre, en novembre, vous trouverez sur notre site les résultats des survols du 1er semestre.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité

OÙ EN SUIS-JE DE MA COTISATION ?

À la fin mai, seulement moins de 60% de nos adhérents ont réglé leur cotisation.

Qu'ils soient remerciés ici de leur fidèle soutien !

Que les autres profitent de ce petit rappel, pour rattraper leur retard.

Nous avons besoin du soutien de tous !

RAPPORT TECHNIQUE 2012

Par Michel Courtois, vice-président et conseiller technique du CAPSSA

L'AÉROPORT DE NICE

L'aéroport de Nice comprend 2 pistes parallèles dénommées en fonction de leur sens d'utilisation par le pilote: 04 gauche - 04 droite ou 22 gauche – 22 droite.

Quel que soit leur sens d'utilisation, la piste sud, la plus longue, est utilisée préférentiellement pour les décollages et la piste nord pour les atterrissages.

Depuis 2004, les avions qui atterrissent en piste 22 quittent le littoral au sud-ouest de Cannes et les Antibois en ignorent même l'existence



LES PROCÉDURES D'APPROCHE

- La procédure ILS est la plus gênante pour les antibois puisque c'est celle qui survole le centre ville à basse altitude. Elle est pratiquée par mauvaise météo (pour la Côte d'Azur). Elle a été rebaptisée ILS ou LOC ou Sans Glide
- La procédure Riviera est celle qui permet aux avions de se poser à Nice en contournant le Cap d'Antibes. Elle est pratiquée par bonnes conditions météo. Elle a été rebaptisée VOR A pour alpha, et GNA en Rnav GNSS
- La procédure Saleya est celle qui est pratiquée lorsqu'il y a du vent de sud-ouest. Elle consiste à atterrir sur la piste 22 en passant par le Cap Ferrat et le Cap de Nice. Elle a été rebaptisée VOR B pour bravo, et GNB en Rnav GNSS

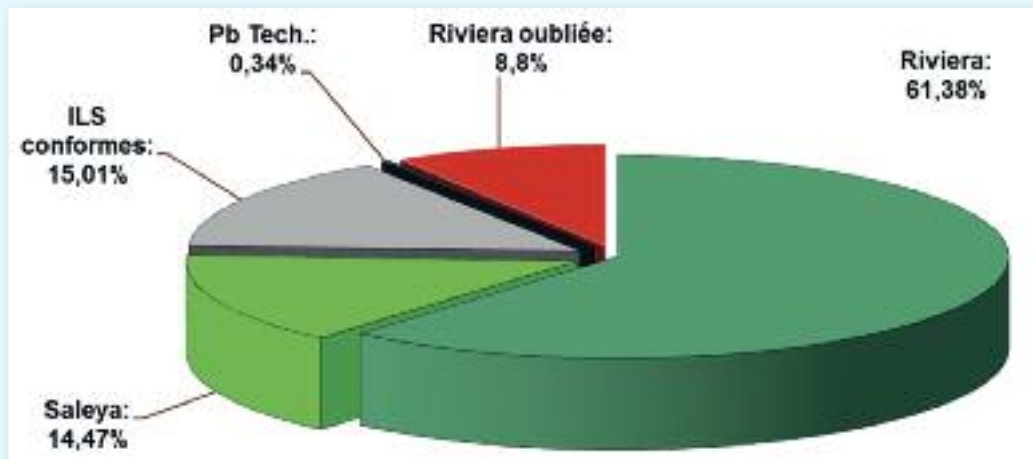
Il faut remarquer que toutes ces approches s'effectuent aux instruments selon les règles du vol IFR (Instruments Flight Regulations). Elles peuvent être pratiquées automatiquement ou manuellement. Pour les procédures Riviera et Saleya, seul le dernier virage pour l'alignement en finale est obligatoirement réalisé en manuel et à vue d'où les conditions météo.

En ce qui concerne la procédure RIVIERA on rappelle quelles sont les conditions requises en supplément de la direction et de la force du vent :

- Visibilité horizontale au moins égale à 10km
- Plafond = altitude des nuages couvrant au moins 50% du ciel, égal à 900m (3 000ft)
- Pas de nuages au-dessous de 600m (2 000ft)

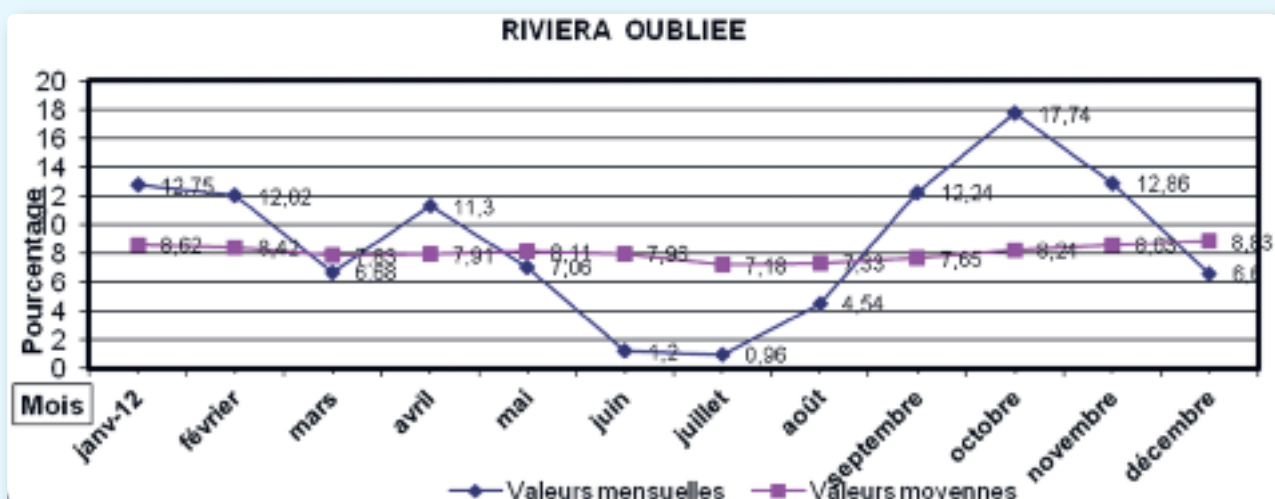
On peut remarquer que les mois novembre et décembre ont été particulièrement mauvais en termes de météo et donc ont engendré un taux de survols important en fin d'année. Par contre l'été a été très favorable et nous avons battu le record absolu d'évitement de la ville en juillet où ce taux a été de 93 % et le taux de Riviera oubliée de 1 %.

RÉCAPITULATIF DE L'ANNÉE 2012



Ce graphique indique un pourcentage de Riviera oublié inférieur à 9% malgré la mauvaise météo du début de l'année.

"RIVIERA GLISSANTE" DE L'ANNÉE 2012



Ce graphique met en relief l'évolution moyenne du taux de Riviera « oubliée » sur une année et montre que la valeur de ce paramètre diminue lentement au fur et à mesure que cette procédure Riviera est pratiquée.

Les procédures d'approche sur Nice sont maintenant stabilisées. A court terme il n'y a pas de gains significatifs à attendre. Par ailleurs, le graphique montre de façon claire la relation directe entre les conditions météo et les « Riviera oubliées »

La trajectoire qui longe le Cap d'Antibes devrait pouvoir être écartée vers l'est depuis la mise en service opérationnel d'EGNOS en octobre 2009. Le principe de cette amélioration a été accepté par nos partenaires et elle figure dans le texte de la nouvelle Charte pour l'Environnement. Mais sans doute faudra-t-il attendre la mise en service des procédures SESAR.

Quant à la réduction de la visibilité requise en Riviera pour la ramener des 10km actuels aux 5km adoptés à New York dans la procédure « Canarsie », elle suscite toujours quelques réticences dans l'état actuel des choses.

CHIFFRES ESSENTIELS

On voit que les chiffres sont sensiblement les mêmes que ceux de l'année dernière. Nous avons un résultat que l'on peut qualifier de « normal » compte tenu des conditions de pratique de Riviera actuelles et de la technologie basée sur les outils à rayonnement électromagnétique. On peut convenir que cette procédure est bien entrée dans les habitudes des équipages et des

PARAMÈTRE	2008	2009	2010	2011	2012
RAPPORT RIVIERA EFFECTIF / RIVIERA POSSIBLE	84,4%	88,3%	84,2%	88,14%	87,46 %
APPROCHES ILS « ABUSIVES »	10,3%	8,1%	9,76%	8,87%	8,8%
CONTOURNEMENT EFFECTIF D'ANTIBES	67,8%	73,8%	68,44%	75,26%	75,85%

contrôleurs. La mise en œuvre des approches GNSS ouvre la voie à des améliorations, en particulier nous attendons une diminution des conditions de couverture nuageuse pour la pratique de Riviera.

Des améliorations substantielles ne pourront être obtenues qu'avec des « outils » en cours d'expérimentation. Les avions sont d'ores et déjà « capables » de ces procédures, à quelques adaptations mineures près. Le pilotage automatique du dernier virage avant la courte finale, est techniquement maîtrisé mais pas encore disponible sur les avions civils : cela devrait encore augmenter le pourcentage d'évitements.

ACTUALITÉ SESAR

(Single European Sky ATM Research) - ATM = Air Traffic Management.

Le programme SESAR se déroule conformément au planning établi mais on lui a ajouté deux phases qui se termineront en 2025. Ceci ne remet pas en cause la mise en service des procédures par mauvaise visibilité en 2014/2015.

ACTUALITÉ GALILEO

Les deux premiers satellites ont été mis sur orbite en octobre 2011. Le lancement de deux satellites suivants prévu pendant l'été 2012 a été effectué le 12 octobre 2012.

Les 18 premiers satellites correspondant à la première configuration opérationnelle (FOC) seront lancés avant la fin de 2014.

Le complément de financement du programme Galileo a été réduit de 1,9 Mds€ à 1,5 Mds€ et ne semble pas poser de problème. Comme tout programme européen (pour les personnes qui pratiquent cet intéressant exercice) les délais n'engagent que ceux qui les lisent, et Galiléo ne déroge pas.

Donc, on commence à nous annoncer que 2014 ne serait pas 2014 mais 2015. Le reste des lancements et de mises en service pourrait être effectif en 2019/2020.

RAPPORT MORAL

Par Alain Biche, Président du CAPSSA

Pour terminer le côté formel de notre assemblée générale et avant de passer la parole à nos invités et d'écouter vos questions, je vais maintenant vous présenter le rapport moral qui va m'amener à reprendre plusieurs points déjà mentionnés précédemment par Michel Courtois et Jean-Pierre Treille mais que je considère d'importance dans le déroulement de cette année 2012.

- Tout d'abord, dans le cadre des réunions de concertation, nous avons procédé à la finalisation de la charte de l'Environnement 2012-2016, ratifiée par la CCE fin février, c'est-à-dire juste après notre AG de 2012, ce qui avait empêché Isabelle Vandrot de vous donner tous les détails sur cette charte...avant son approbation. Nous avons la chance qu'elle soit ici aujourd'hui et elle va donc entrer plus dans les détails en fin de ce rapport.

Cette charte est pour nous de première importance, car c'est la base du travail de concertation qui sera réalisé dans les 5 prochaines années pour la protection de l'environnement ...et des riverains.

- Ensuite, Michel Courtois vient de vous en parler, nous pouvons être satisfaits des contournements d'Antibes cette année, dans le cadre de la réglementation actuelle, puisqu'ils ont atteint 76% sur l'année avec en plus deux points à souligner :

1. un record d'utilisation de la procédure Riviera a été battu en juillet 2012, avec 93% de contournement et 1% seulement de « Riviera oubliée » ; avec un temps ensoleillé, n'étant pas marseillais je ne dirais pas 24H/24, mais seulement 7j/7, cela est plus facile...mais cela confirme bien le respect par tous de cette procédure Riviera.

2. tel que vous l'a montré Michel Courtois, la courbe glissante annuelle des « Riviera oubliées », qui tournait ces deux dernières

années autour de 10% en moyenne, se trouve en 2012 autour des 8%...confirmation aussi de ce que je viens de dire précédemment.

Encore une année pleine d'événements plus importants qu'il ne pourrait paraître à un simple béotien en la matière :

- 1 Nous vous avons présenté en détail l'an passé et dans notre bulletin de juin 2012, la nouvelle procédure RNAV/GNSS de Riviera. Cette procédure a été, comme prévu, mise en application à partir de décembre 2012. Il est trop tôt évidemment pour tirer des conclusions fiables, mais nous en attendons, au fur et à mesure de la généralisation d'approches GNSS, des améliorations sur l'utilisation de la procédure Riviera, et en particulier (très vite, nous l'espérons), une optimisation des conditions d'application de Riviera avant, en dernier ressort, le guidage jusqu'à la piste même.

- 2 En ce qui concerne les vols de nuit, dont nous avons largement parlé l'an passé, la DGAC a mis en application dès novembre 2011 la restriction de bruit pour autorisation des vols de nuit sur et de Nice (chapitre3 -13 epndB) ; Rappelons que de 23H15 à 6H pour le décollage et de 23H30 à 6H15 pour les atterrissages, seuls les avions les moins bruyants sont autorisés. La DGAC, et M.Sivry nous l'a présenté en Groupe de Travail Bruit en janvier, a établi un contrôle sur 2011-2012 qui apporte des résultats satisfaisants dont je vous donne les conclusions :

- les avions en infraction (c'est à dire avec une marge de bruit inférieure à 13 epndB) passent de 17% en 2011 à 2% en 2012 ;

- on note une augmentation sensible des appareils du chapitre 4 (les plus modernes et les moins bruyants) qui passent de 24% en 2011 à 37% en 2012 ;

- l'effet se fait aussi sentir dans le créneau 22H-

6H avec une nette réduction des turboréacteurs bruyants (marge inférieure à 13 epndB) : ainsi en juillet ils passent de 144 vols en 2011 à 28 vols en 2012.

Vous me direz, cela est bien, mais ce n'est pas parfait, et mieux aurait valu interdire les vols privés entre 23H et 6H (et ce sont eux le problème encore avec près de 50% des manquements) ; j'en suis d'accord, même si le progrès pour nous antibois est très sensible.

Nos amis Niçois, et en particulier les riverains directs de l'aéroport, apprécient moins cette « amélioration », en particulier à cause du maintien des avions au décollage entre minuit et six heures, car, là, tout avion est bruyant face au silence relatif de la nuit.

Comme vous le voyez, le sujet n'est pas clos et nous en reparlerons dans les prochains Groupes de Travail Bruit. Le CAPSSA restera solidaire de ses amis niçois et les appuiera dans cette concertation.

3 Enfin, et sans insister longuement, je tiens à revenir sur l'intérêt dans nos relations avec l'aéroport (au sens le plus large du terme) que représentent les formations que nous apportons aux jeunes contrôleurs aériens à Nice (Michel Courtois et Alain Biche) et aux futurs managers d'aéroports (Alain Biche) à l'ENAC à Toulouse.

4 Un dernier point : nous avons demandé à

M. Sivry de vous présenter le point que la DGAC a réalisé sur les relevés de manquements pendant la période 2009-2012, en particulier pour que nous soyons bien conscients que nul ne fait ce qu'il veut en navigation aérienne. Il a bien sûr accepté et nous l'écouterons tout à l'heure.

EN CONCLUSION : je tiens à le répéter, chaque année nous progressons...et préparons ainsi pour nos enfants un environnement beaucoup plus responsable.

Quelques petits problèmes internes :

- Michel Courtois recherche un technicien de l'aéronautique volontaire pour l'épauler et Jean-Louis de Raspide aimerait bien avoir un trésorier adjoint.
- Enfin, il ne faudrait pas oublier que votre président va atteindre 10 ans dans ses fonctions. Il pourrait bien être tenté ou obligé de quitter cette présidence dans un délai qui reste à définir. Il faut y penser.

Donc, à trois niveaux : direction, trésorerie, technique, on peut avoir des problèmes.

Voilà la totalité de mon rapport moral. Il ne me reste plus qu'à vous demander de voter.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité

RAPPEL

Prochaine AG :
samedi 1^{er} mars 2014

NOS PERMANENCES

Nous rappelons que nos permanences ont lieu sur la place des Martyrs de la Résistance, près de la Poste principale d'Antibes, les 1^{er} et 3^{ème} samedis de chaque mois, de 9h à 12h.

CAPSSA : Tél. 04 93 74 36 17

Site : capssa.free.fr

E-mail : capssa.antibes@orange.fr

Mais n'oubliez pas, si n'ayant pas de contact direct vous laissez un message sur le répondeur, d'indiquer votre propre numéro de téléphone ou e-mail afin que nous puissions vous répondre

INTERVENTIONS DE NOS INVITÉS

Intervention de M. Michel Sivry

Chargé de Mission Environnement à la DGAC, Aéroport de Nice

Votre Président m'a demandé de faire le point sur les relevés de manquements.

Les manquements, c'est le terme un peu juridique de ce qu'on appelle les infractions. Nous l'avons présenté il y a 15 jours au groupe de travail Bruit sur la période 2005-2012 :

On va faire un rappel des dispositions de l'arrêté, pourquoi un relevé de manquement, une information sur la procédure et puis un bilan et quelques exemples

On ne peut relever un manquement qu'à partir d'un texte réglementaire. Le texte réglementaire en service actuellement à Nice c'est l'arrêté du 02.03.2010 mis en vigueur le 31.10.2010. Il a remplacé celui de 2004. Un arrêté est un texte assez indigeste.

Les principales dispositions portent sur la restriction des vols de nuit, des avions les plus bruyants de nuit, les restrictions d'utilisation du parking kilo, l'usage des APU, petits moteurs qui tournent sur les avions pour faire de l'électricité, les restrictions sur les essais moteurs et puis les obligations du respect des procédures de circulation aérienne publiées dans la documentation aéronautique, notamment, pour ce qui vous concerne, on demande aux pilotes de ne pas survoler le Cap d'Antibes et la ville d'Antibes. Toutes ces restrictions sont reprises dans la documentation aéronautique des pilotes (AIP) dans les pages « environnement ».

La restriction principale c'est la restriction pour des vols les plus bruyants la nuit. On se réfère souvent au chapitre 3 qui concerne les avions dont le certificat de navigabilité est accepté depuis le 06.10.1977 et avant le 01.01.2006. Dans ce document, pour les jets, avant 2007 c'était le chapitre 2 qui s'appliquait. Depuis, c'est le chapitre 4, grosso modo c'est le chapitre 3 avec une marge de 10 dB. Pour les avions à hélices, c'est

beaucoup plus compliqué, cela dépend de la masse et des dates. Le chapitre 8 traite des hélicoptères, le 12 des supersoniques

En ce qui concerne ces restrictions pour les vols de nuit, tous les avions du chapitre 2 sont interdits la nuit telle qu'elle a été définie à Nice en concertation avec les riverains pendant les CCE : pour le décollage, la nuit commence à 23 h 15 et se termine à 6 h, pour les atterrissages c'est entre 23 h 30 à 6 h 15. En gros : 23 h 30 à 6 heures. Au décollage, c'est le moment où l'avion quitte l'aire de stationnement et à l'atterrissage le moment où l'avion arrive sur l'aire de stationnement, ce n'est pas l'heure de l'atterrissage ou du décollage, c'est l'heure de stationnement.

Depuis le 2 mars 2010, les avions du chapitre 3 sont interdits la nuit, ceux qui ont une marge acoustique de 10 dB depuis le 31.10.2010 et de 13 dB depuis le 30.10.2011. Avant cela le précédent arrêté posait une marge de 5 dB. On est passé d'un seul coup de 5 à 10 dB, puis à 13. On est les premiers en France mais d'autres aéroports veulent nous copier.

Qu'est-ce que la marge acoustique ?

Un avion certifié doit mentionner dans son certificat de navigabilité, 3 limites acoustiques : limite du bruit latéral en pleine puissance, limite du bruit à l'approche, limite du bruit au survol et cela fait l'objet d'un certificat acoustique.

Dans les formules appliquées, on retrouve les 3 limites de bruit : latéral, approche et survol, lesquelles sont elles-même déclinées en 3 lignes en fonction du nombre de moteurs et dans l'autre sens en fonction de la masse en tonnes qui est sur la première ligne. La limite à respecter est de 94 dB quand l'avion fait moins de 35 tonnes et de 103 dB quand il fait plus de 400 tonnes. Entre les deux, une magnifique formule avec un logarithme décimal de la masse en tonnes, c'est à peu près

linéaire.

Dans la pratique, qu'est ce que cela veut dire ?

Prenons l'exemple d'un avion qui vient de temps en temps à Nice, à peu près une fois par mois pour chercher des satellites de chez Alcatel et les emporter à Kourou, il est gros, a 4 moteurs et a encore plus de trains d'atterrissage. Cet avion a un certificat acoustique en russe et en anglais avec : le type de l'avion, son immatriculation, son numéro de série, sa date de fabrication, sa catégorie de transport, les types de moteurs, il respecte le chapitre 3, les marges de bruit latéral, en approche et en survol. Donc on a les décibels certifiés, c'est fait avec des mesures en vol.

On rentre dans les formules en fonction de la masse de l'avion. La formule donne un nombre de dB, on compare avec celui qui est sur le certificat et on voit la différence en plus ou en moins. Donc la marge acoustique, c'est la somme algébrique de ces 3 différences. Elle doit être maintenant au moins de - 13 dB. Dans l'exemple, l'avion (un Antonov) est particulièrement bruyant puisque la somme fait + 4 dB, donc il ne vient pas la nuit ou alors si, il peut venir la nuit mais il aura sûrement une infraction.

Voilà le principe de la marge acoustique.

Les restrictions, c'est aussi le parking kilo, restrictions qui concernent plutôt les amis niçois.

A l'arrivée pas de moteurs sur le parking ni d'APU donc de moteurs auxiliaires et, au départ, les avions sont remorqués vers les postes de mise en route.

Sur l'usage des APU ailleurs que sur le parking kilo, la limitation de la durée de l'utilisation est de 30 minutes après l'arrivée et de 30 minutes avant le départ du parking.

Il y a d'autres restrictions qui sont les essais moteurs, interdits entre 21 h et 6 h locales, avec éventuellement des dérogations possibles en début et en fin de période, accordées par le Préfet. On a très rarement des essais moteurs à Nice.

La dernière restriction est donc l'obligation, pour les pilotes, de respecter les règles de vol aux instruments élaborées en vue de limiter les

nuisances et, en particulier, les consignes environnementales qui sont portées à leur connaissance par la voie de l'information aéronautique. Particulièrement pour les restrictions environnementales de la procédure Riviera, il est bien indiqué que, afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes, éviter les écarts à l'ouest du radial 175, donc le radial d'arrivée sur le VOR de Cagnes. C'est inscrit aussi dans la phase finale, c'est inscrit aussi dans la partie « environnement » de la documentation aéronautique.

Et puis, si un ILS est fait alors que la procédure Riviera était en service, on se réserve le droit d'examiner pourquoi et, en fonction de l'analyse, un relevé de manquement pourrait être produit. Il existe la même chose pour les procédures VOR Bravo, les approches à vue et les procédures de départ.

Dans tout arrêté de réglementation, il y a toujours des exceptions : pour les vols sanitaires et humanitaires, les vols en situation d'urgence, les vols militaires et les vols de l'Etat.

Et puis, le pilote a toute latitude pour déroger à ces dispositions pour des raisons de sécurité ; mais après il doit s'en expliquer. Le ministère chargé de l'aviation civile peut parfois autoriser un avion pour des raisons x ou y ou des raisons d'Etat ou humanitaires à déroger.

Comment marche la procédure de relevé de manquement ?

C'est la DGAC qui relève le PV de manquement, puis le transmet à la compagnie aérienne et à l'ACNUSA. La compagnie a un délai pour émettre ses observations, ensuite l'ACNUSA prépare une séance plénière au cours de laquelle le dossier sera examiné. Elle saisit ensuite la DGAC pour faire un rapport sur instruction en fonction de ce qui a été constaté dans le PV et en fonction des observations de la compagnie. Ce rapport est ensuite retourné à l'ACNUSA qui convoque la compagnie en séance plénière en lui transmettant le rapport. Il y a audition du rapporteur et de la compagnie. L'ACNUSA délibère, décide d'une amende, la notifie ensuite à la compagnie et

envoie un titre de perception à la Trésorerie générale du Trésor Public. La compagnie en principe paie à la trésorerie, l'argent va là où on paie nos infractions au code de la route, ça ne va pas dans notre poche, c'est dommage.

Les aéroports concernés par cette procédure sont tous les principaux aéroports français : il y a Bâle/Mulhouse – Beauvais – Bordeaux – Lyon – Marseille – Nantes – Nice, les 3 parisiens et Toulouse .

Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, l'ACNUSA comprend 9 membres mais s'est adjoint 7 membres associés qui sont des représentants des professions aéronautiques, des associations de riverains ou des associations de protection de l'environnement et il y a un représentant du Ministre chargé de l'aviation civile. Ils participent à la séance mais n'ont pas de voix délibérative comme les 9 membres de l'ACNUSA qui délibèrent.

Les manquements sont constatés par des agents et fonctionnaires habilités, assermentés.

Quel est le montant de l'amende ?

Pour une personne physique, c'est 1500 euros maximum, pour une personne morale (la plupart des cas) c'est 20.000 euros maximum.

L'ACNUSA a demandé à augmenter ce plafond qui devrait passer prochainement à 40.000 euros. Tous les relevés de manquement et les résultats des commissions plénières de l'ACNUSA sont consultables sur son site acnusa.fr par terrains avec les noms des compagnies et les montants des amendes.

De 2009 à 2011 on a détaillé le nombre de déviations pour lesquelles des infractions ont été relevées. Toutes les déviations ne font pas l'objet d'infraction, on fait beaucoup de retour d'expérience, la politique à la DGAC tout du moins à Nice, c'est de ne pas faire du radar automatique, de la répression systématique, on préfère faire de la pédagogie. C'est vraiment en dernier ressort que l'on relève une infraction.

On relève à peu près une cinquantaine de déviations par an mais on a relevé 16 infractions en 2009, 19 en 2010, 29 en 2011 et seulement 11

en 2012.

Ce qui est intéressant ce sont les chapitres 3 bruyants de nuit : en 2009 on avait zéro infraction, c'était à l'époque une marge uniquement de 5 dB. Fin 2010 la marge est passée à 10 dB à partir du 31 octobre et là tout de suite, pour novembre et décembre, on a relevé 9 infractions. Fin 2011 la marge est passée à 13 en octobre et on a eu 58 infractions sur l'année. En 2012, tous les dossiers ne sont pas traités.

Pour les dossiers de manquement de déviation au-dessus du Cap d'Antibes, l'amende peut être de 9.000 euros.

Quand un avion veut faire un ILS alors que la procédure VOR alpha est en service, les procédures sont conflictuelles, on ne peut pas guider un avion en même temps sur les deux. Le contrôleur a engagé son travail avec une séquence d'arrivée sur la VOR alpha, donc quand il y a un avion qui veut faire autre chose, il va le « mettre au chaud » pendant quelques instants avant de l'envoyer. En général, les pilotes ne recommencent pas parce que non seulement ils ont une amende de 9.000 euros mais en plus ils ont consommé du pétrole.

Ne cherchons pas de logique entre l'infraction et le montant des amendes : c'est l'ACNUSA qui décide. C'est une décision de justice qui ne se discute pas. En plus, la présidence de l'ACNUSA a changé récemment pour disons une philosophie différente. Par exemple, sous l'ancienne présidence, on n'a jamais eu d'infraction à 20.000 euros, par contre sous la nouvelle présidence il y en a eu.

Manquement de déviation dans les approches à vue : le pilote est libre de sa trajectoire, il n'est pas obligé de suivre le trait de sa carte mais cela ne veut pas dire non plus qu'il peut faire n'importe quoi. Dans la documentation aéronautique, il est bien précisé qu'en approche à vue, il ne faut pas survoler les terres en-dessous de 5000 pieds.

Intervention d'Isabelle Vandrot

Chef du Service Relations Riverains et Environnement au sein de la Société des Aéroports

Je vais vous présenter quelque chose qui n'est plus très frais puisque cela date de l'année dernière. Alain Biche et Jean-Pierre Treille vous ont parlé de la Charte, je vais donc faire court.

La Charte c'est un document, un vrai plan d'actions en soi, mais l'important c'est ce que cela représente, tout le travail qui a été fait derrière. Si vous voulez la consulter dans le détail, je vous invite à aller sur le site de l'aéroport puisqu'on n'a pratiquement pas fait de tirages papier pour diverses raisons.

C'est un document qui va vivre. Une Charte c'est un plan d'actions à 5 ans, on sait à peu près ce que l'on va faire dans les deux premières années, on n'a pas une très grosse visibilité au-delà puisqu'on fait des études, on instruit des documents. C'est donc un document qui va vivre avec des clauses - le terme n'est pas très beau - de « revoyure ». Par exemple à la fin de l'année 2013-2014, il y a pas mal de groupes qui vont devoir se revoir et puis se dire : maintenant on prend des décisions et quel est le plan d'actions pour les deux dernières années ?

Globalement, ce sont 4 axes forts, 4 engagements :

- Un axe de communication, correspondant à ce que l'on fait depuis des années sur la forme, sur les moyens mis en œuvre qui sont d'écouter, d'entendre ce que vous nous avez dit, on vous a écouté. On essaie de faire parler, on essaie de se faire entendre avec les vraies données et puis d'expliquer et de le faire savoir. C'est la pédagogie faite par M. Sivry, c'est le travail fait par M. Courtois puisqu'on est dans un domaine un petit peu particulier et que, souvent, les incompréhensions mènent à des énervements qu'il faut essayer d'abolir au maximum.
- Ensuite, on a, bien entendu, un axe fort dans cette Charte qui est la lutte contre les nuisances, les nuisances au sens large. Pour nous, elles sont sonores parce que le bruit reste la principale problématique mais il y a aussi une émergence

des émissions atmosphériques.

- Un autre axe : en tant qu'entreprise qui se doit aussi de s'occuper de l'environnement, donc de contribuer à diminuer l'empreinte écologique de notre aéroport. Alors c'est peut-être un peu un barbarisme mais, en tout cas, cela veut dire qu'on axe fort sur toute la réduction économie d'énergie, la gestion, la valorisation de nos déchets, la limitation de nos consommations en eau, en tout cas veiller à ce que nos rejets soient les plus propres.
- Un axe de biodiversité, même si sur un aéroport on nous entend plutôt parler des désagréments dus à la présence d'oiseaux. Mais c'est un lieu où il y a du vivant, donc on fait ce que l'on peut pour maintenir cette biodiversité et aussi, car on parle beaucoup du côté négatif des aéroports et de l'aviation en général, diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, le fameux CO2 qui est nécessaire à la vie mais pas en trop grosse quantité.

Tout cela s'accompagne aussi d'une évolution de culture, on a aussi des mentalités à faire changer en interne, en externe parce que ce n'est pas que de la technique, c'est aussi du comportement, des éco-gestes.

Voilà les 4 axes majeurs de cette Charte pour ces 5 prochaines années.

Ces axes se déclinent en 14 objectifs et 37 actions. Je ne vous les cite pas mais je reviens juste sur la première parce que c'était une manière un peu déguisée de graver dans le marbre comme on dit, de maintenir ce que l'on a déjà réussi à mettre en œuvre et qui fait qu'on continue à travailler ensemble : ce sont des réunions de concertation, des tables rondes, des éléments constitutifs de notre dialogue.

Et puis après, plus concrètement pour vous, on va continuer à faire en sorte de communiquer et dialoguer. Pour cette information-là, en particulier cette année, notre Espace Riverains va migrer, va

devenir plus beau, plus neuf. On continue à faire évoluer cet Espace pour donner le maximum d'informations à vous riverains mais aussi aux personnes qui travaillent à l'aéroport, qui sont quelque part des usagers et des riverains, pour que vous puissiez obtenir les bonnes informations, les bonnes données, la réalité. Cela fait partie de notre dialogue.

Notre objectif durant ces 5 années, on espère même avant, c'est de réduire les nuisances sonores à un niveau « accepté », je le tourne comme cela, on sait qu'on ne sera jamais à zéro bruit, zéro dB, ce n'est pas possible, on ne sait pas faire, donc c'est vraiment cette notion d'acceptation.

C'est déjà 10 années de Charte auparavant puisque c'est la 3ème, donc 15 années, donc on estime que maintenant on a atteint un niveau de dialogue qui nous permet de se dire là on pourra s'engager et dire maintenant c'est ça. Pour nous, cela revient à quoi : résoudre la problématique Kilo qui ne concerne pas les antibois mais c'est un gros travail que l'on fait vis-à-vis de nos voisins niçois, et améliorer les trajectoires grâce aux nouveaux outils (si les trajectoires peuvent évoluer, beaucoup de nuisances seront supprimées). Et puis, pour nous aussi, essayer d'obtenir ce consensus sur les vols de nuit : on a apporté une amélioration, c'est vrai qu'à un moment donné on peut toujours plus, il faudra juste voir ce qu'on peut faire maintenant en l'état technique, juridique etc... C'est ce avec quoi on doit vivre, ce n'est pas bouclé, c'est l'objectif de cette Charte.

Après, on a aussi un gros domaine (de temps en temps ça revient) : ce sont les émissions atmosphériques. On dit souvent l'aéroport c'est un gros polluant. Oui, il y a des avions qui polluent, il y a aussi des voitures. Mais on a tout un axe, dans cette Charte, de travail sur l'amélioration de nos flottes, des équipements donc tout ce qui travaille. Et puis est prévu aussi de mettre l'alimentation électrique pour tous les avions qui sont en passerelle, ça veut dire que tous les avions concernés à Nice n'auront plus besoin d'utiliser les moteurs auxiliaires ; à la fin de l'année normalement, toutes les passerelles seront équipées.

Ce sont des axes forts qui ne se voient pas forcément pour vous mais cela vous montre que, derrière, on fait aussi des choses.

Je reprends notre axe de biodiversité : la biodiversité c'est soit ce que l'on peut faire en interne, soit on travaille avec des partenaires extérieurs qui, eux, ont la puissance pour pouvoir développer cela.

On a un axe fort aussi dans le cas de la diminution de l'empreinte écologique, c'est d'arriver, à l'échéance de cette Charte, en tout cas dans les années qui viennent, à rendre l'aéroport carbone neutre. Cela ne veut pas dire que nous n'émettrons plus de gaz à effet de serre (on ne saura pas faire) mais, en tout cas, on les aura réduits au niveau de ce que la technologie et nos finances nous permettront de faire, et le reste sera compensé. Le but ce n'est pas la compensation, c'est d'avoir montré qu'on a vraiment réduit. C'est un axe fort pour toutes les personnes qui travaillent sur l'aéroport.

Et ensuite, le renforcement de l'ancrage territorial de l'aéroport de Nice ; on vit sur le territoire, on vit avec des gens qui ne sont pas forcément des usagers de l'aéroport, des salariés de l'aéroport. Donc on a tout un axe à développer. Notre Fondation de l'Aéroport arrive à échéance de ses 5 années. On doit la renouveler et on va renouveler un peu les critères pour tenter de l'adapter encore plus à cette problématique d'ancrage territorial.

Et puis, vous l'avez vu et revu. Cette année, je dirais que le taux de survol est très bas pour vous heureusement, que même si le trafic a augmenté le survol au-dessus d'Antibes ne l'a pas été. On peut dire que la météo a été à la fois bonne pour nous et pas très bonne pour nous parce que le survol est quand même très lié aux conditions météorologiques ... mais à part vaincre les oracles ! En tout cas, on a un beau pays, on est tous là pour pouvoir faire en sorte d'y vivre le mieux possible.

Notre porte est ouverte au niveau de l'Espace Riverains pour vous accueillir individuellement ou via le CAPSSA, comme vous le voulez.

Questions diverses

Question :

J'ai bien noté qu'il y a beaucoup de bonne volonté de tous les côtés mais, ce qui me gêne dans votre rapport technique, c'est que vous parlez toujours en pourcentage, autour de 9% on va dire, mais 9% il y a 10 ans et 9% en 2020 par exemple au niveau du nombre d'avions à combien cela va correspondre ?

Alain Biche : là je peux vous répondre tout de suite. On n'a pas pu augmenter la capacité de l'aéroport de Nice au point de vue du nombre de pistes et un avion s'y pose toutes les 2 minutes. A un moment, on avait lancé comme plaisanterie la 3ème piste, piste perpendiculaire. Les niçois se sont fâchés parce qu'elle arrivait en plein sur l'avenue Jean Médecin !

On arrive maintenant à 11 millions de passagers. Pourquoi ? Parce que les avions sont plus gros et sont plus remplis. Nous avons repris le tracé sur les 10 dernières années du nombre d'avions, il va en diminuant et sur la fin il est très faible, c'est en train de se stabiliser, il n'y a pas augmentation du nombre de vols. Quand j'ai repris le CAPSSA, nous faisons le relevé de Riviera oubliée : on contrôle l'application de Riviera de telle heure à telle heure, de période à période, on écoute les consignes de l'aéroport. On sait donc quand l'approche est Riviera et si les consignes sont respectées. Si l'avion doit être en Riviera et qu'il ne la fait pas, c'est une Riviera oubliée pour nous. Il n'y a pas de problème de ce côté là. Le nombre de passagers augmente et le nombre d'avions diminue.

Michel Courtois : le nombre de mouvements n'a pas augmenté, il a même diminué du fait de la crise. Le nombre d'arrivées je crois est de 65000 par an, cela fait 130 à 135.000 tout mouvements confondus sur l'année.

Les statistiques que l'on fait partent, en heure locale, de 7 h 30 et vont jusqu'à 23 h 30. Pendant ce laps de temps, le nombre de mouvements moyen se situe entre 185 et 220 arrivées par jour quand on est à 8 % en moyenne cela représente 10 à 12 survols. On a quand même eu cette année des journées complètes, en particulier au mois d'octobre, en ILS parce que le temps était bouché.

Je vais compléter avec l'A 380 : il y aura beaucoup plus de passagers et beaucoup moins d'avions.

Alain Biche : c'est le plus silencieux de tous, on l'a testé nous-mêmes.

...

Question :

Au sujet de Météo France : avez-vous des moyens de contrôle ? Parce que c'est bien beau de dire telle nébulosité ...

Alain Biche : on a quand même un avantage nous antibois.

J'habite de ce côté-ci du Cap d'Antibes et j'ai vue sur Cannes, les Iles de Lérins et je vois jusqu'aux sommets de l'Estérel. Michel Courtois, qui habite de l'autre côté, voit tout jusqu'à la frontière italienne. Autrement dit, quand j'entends la météo annoncer visibilité à 6 km, je regarde, je sais que l'Estérel est à 9 km donc tant que je le vois ce n'est pas vrai ... mais c'est peut-être vrai de l'autre côté. Alors on vérifie.

C'est quand même un peu plus complexe que ce que vous dites, car une visibilité en hauteur et une visibilité au sol c'est le jour et la nuit

Michel Courtois : en visibilité horizontale, on peut avoir des repaires.

Par contre, à l'œil, si vous voulez évaluer l'altitude des nuages on ne sait pas faire. Normalement, les nuages sont repérés au radar.

La discussion que l'on a souvent c'est l'été. Il fait beau et, le matin, les avions passent en ILS. Il se trouve que, dans la Baie des Anges, il y a du brouillard le matin, les pilotes, quand ils se posent, ont le soleil de face alors que nous, de l'autre côté du Cap d'Antibes, on est en plein soleil. Il faut attendre 10 h – 10 h 30 pour que le ciel se dégage et on voit alors les avions repasser en Riviera. Et cela nous est bien donné par la météo mais je comprends très bien que quelqu'un qui regarde comme vous le disiez, en l'air, à la verticale, c'est clair. Mais si on regarde vers l'aéroport, on ne le voit pas à cause de la brume. Ce phénomène dure 2 ou 3 heures le matin.

...

Question :

D'abord un point de détail : l'évocation du GNSS. J'ai mis longtemps à comprendre de quoi il s'agissait mais, maintenant, j'ai compris !

Alain Biche : c'est parce qu'on en a parlé longuement l'année dernière. En fait, c'est un guidage GPS et un guidage par satellite.

Michel Courtois : sur notre site Internet, vous avez tous les détails. On a écrit un certain nombre d'articles résumant ce que c'est que la navigation en utilisant les systèmes de navigation de guidage par satellites.

2ème point plus important : je crois avoir compris qu'on plafonne à peu près à 75 % d'évitement d'Antibes. J'avais cru comprendre qu'avec la mise en place d'à peu près la moitié des satellites prévus, on devrait quand même je pense obtenir des résultats pour arriver aux 90 %. Alors que là j'entends 2016 – 2018

Michel Courtois : aujourd'hui, ce qui se passe sur Nice c'est une expérimentation. Le guidage académique des trajectoires utilisant les satellites en approche sur l'aéroport se fait en utilisant la longitude et la latitude de chaque point de la trajectoire et en y ajoutant ce que l'on appelle le guidage en altitude puisqu'il faut gérer une descente. Donc, à chaque point, il faut ajouter une altitude. Aujourd'hui, l'altitude n'est pas gérée d'après ce que j'ai entendu de la DGAC. Aujourd'hui, on ne guide qu'en longitude et en altitude. L'expérimentation en cours n'est pas complète, elle sera complétée ultérieurement.

La collection de satellites nécessaires pour faire de la navigation à partir de Galiléo sera disponible à partir de 2015 avec les 18 premiers satellites. Ce n'est qu'à partir de ce moment-là qu'on pourra officialiser l'utilisation des systèmes de guidage par satellite pour guider les avions en approche. C'est à partir de là aussi qu'on pourra revenir sur les conditions météorologiques pour la mise en service de Riviera, en diminuant les altitudes des nuages, par exemple de 2000 pieds à 1500 pieds, et la visibilité horizontale de 10000 mètres à 5000 mètres, etc... Cette question sera débattue au niveau de la DGAC et du contrôle européen. Pratiquement tous les avions sont équipés du GPS américain compatible de Galiléo et d'Egnos qui seront les systèmes utilisés par la suite.

Aujourd'hui, le seul point qui nous intéresse dans la trajectoire Riviera, mais aussi en Saleya, ce sont les derniers virages en manuel. Aujourd'hui, même en utilisant le GNSS, le GPS pour simplifier, le dernier virage est manuel, il ne peut pas être fait en pilotage automatique. Le dernier virage avant la finale en automatique est possible, on sait faire, mais, dans l'aviation civile, ce n'est pas encore pratiqué mais techniquement on est capable de le faire. Là où on aura vraiment une tranquillité vis à vis des syndicats de pilotes etc... c'est le jour où l'on aura non seulement le guidage satellite mais aussi le pilotage automatique du dernier virage.

...

Question :

Je suis étonnée de votre taux de satisfaction pour les mois de juillet et août parce que j'habite aux « Balcons du Port » et j'ai trouvé que cette période avait été infernale.

Alain Biche : je peux vous assurer de l'exactitude des mesures qui sont faites.

Au mois de juillet, vous n'avez eu des avions que peut-être 3 jours au maximum parce que 93 % des avions sont passés au large du Fort Carré. Je suis doublement surpris car, normalement, cette zone n'est pas très dérangée, même en simple ILS. Nous avons remarqué qu'il n'y avait pas eu d'avions en ILS au mois de juillet et les résultats l'ont confirmé. Je ne peux pas vous répondre, tout le monde est d'accord pour dire qu'il n'y a pratiquement pas eu de survol durant les mois de juillet et août.

...

Question :

Je suis nouveau membre. L'année dernière, en fin d'année, il y a eu des travaux sur une piste ; j'ai été informé par le journal.

Il y a eu une phase expérimentale d'approche GPS justement en novembre. Qu'ont donné ces essais ?

Michel Courtois : Cette phase a été décalée, elle a commencé au mois de décembre 2012. Il faut attendre un certain nombre de mois pour avoir les premiers résultats.

C'est assez compliqué car il faut que, quand l'équipage prend contact avec la tour de contrôle, il dise s'il pratique l'approche GNSS ou Riviera. Les deux trajectoires sont strictement

superposables. On ne sait pas dire sans cette précision s'il utilise le guidage satellite ou s'il utilise le guidage de la balise VOR de l'hippodrome. Il n'y a que dans le dialogue avec la tour que le pilote peut dire au contrôleur qui le prend en charge : je suis en GNSS ou je suis en VOR DME. A condition que nous aussi on le sache et que ce soit reporté sur les données que l'on nous envoie. Tous les mois, je relève les Atis de la tour de contrôle et c'est à partir de là que je fais mes calculs. Mais si je n'ai pas le renseignement, il est impossible de savoir si le pilote fait VOR ou s'il fait GNSS. Soit le contrôle fait sa propre statistique, soit on nous donne l'indication.

Cette question est très prématurée mais dans les prochaines réunions du groupe de travail Bruit, dans 6 à 8 mois, on posera la question et on aura sans doute la réponse.

...

Question :

Sur les approches ILS, il y a une descente et une sortie du train d'atterrissage.

Michel Courtois : la descente et la sortie des volets et du train n'ont rien à voir, ce n'est pas concomitant. Le faisceau ILS donne un axe de descente calé entre 2 et 3° en général pour aboutir sur une trace qui est la phase d'impact à l'entrée de piste, mais ça c'est uniquement une pente.

En ce qui concerne la sortie du train, des volets, des becs ... il y a des domaines de vitesse dans lesquels on est autorisé à sortir le train ou à avoir le train sorti pour un tas de raisons. Les braquages de volets, les sorties des becs et les sorties de train sont liés à des vitesses de l'avion, vitesse par rapport à l'air et non par rapport au sol. En aéronautique, la vitesse importante est la vitesse de l'avion par rapport à l'air et non pas par rapport au sol. C'est par rapport à la vitesse air que l'on a l'autorisation de sortir ou rentrer le train

Justement, il me semble que la sortie du train amène le pilote à descendre sous certaines limites ?

Michel Courtois : Non, tous les avions, à l'heure actuelle, sont des avions à commande de volets électrique et la sortie du train augmente la traînée mais ne déstabilise pas le pilotage de l'avion.

Dans le bruit des avions, il y a deux bruits principaux : le bruit des moteurs qui est à peu près

constant et ce qu'on appelle le bruit aérodynamique. Il dépend fondamentalement de la configuration de l'appareil. C'est le frottement de l'air. Ce bruit est augmenté par la sortie des becs et des volets. Si vous rajoutez à cela le train, c'est encore pire puisque les trappes et les trappettes, ce qui permet au train de sortir du logement, de rouler, sont deux sortes de bruits et plus vous sortez de mécanique, plus vous avez de bruit aérodynamique et de bruit basse fréquence, celui qui va le plus loin.

Il n'y a pas de préconisation de sortie de train à tel ou tel endroit ?

Géographiquement non, c'est toujours par rapport à l'air.

...

Question :

Quel est le pourcentage de jets privés qui arrivent à Nice ? Ne peut-on pas les motiver pour aller à Cannes ?

Alain Biche : on ne peut pas puisque Cannes est fermé la nuit et le jour l'aéroport est saturé.

Une amende de 5000 euros pour un jet privé ce n'est peut-être pas beaucoup. Est-ce que, en cas de récidive, on tape plus fort ?

Je vais vous faire embaucher par le Président de l'ACNUSA qui veut augmenter les pénalités ! Il n'y a pas de limite même si on met l'amende à 30000 euros.

Comment font les jets privés qui atterrissent à Nice la nuit ?

L'aéroport n'est pas totalement fermé, il est obligé de rester ouvert puisque c'est un aéroport de dégagement pour Marseille, Rome, pour l'Italie, c'est un aéroport militaire. Par contre, il y a un personnel minimum la nuit. Légalement ils en ont le droit, c'est cela notre problème.

I. Vandrot l'a dit tout à l'heure : c'est à la fois un problème technique et un problème légal compliqué.

Intervention de M. Dominique Thillaud

Président du Directoire de la Société des Aéroports de la Côte d'Azur

Rapidement pour permettre la conclusion de Mme le Maire.

Je voulais vous dire, par rapport aux questions un peu induites qui ont été données dans la présentation, évidemment on va poursuivre le travail colossal qui a été accompli grâce aussi à la mobilisation de la DGAC dans toutes ses composantes. Les derniers hectomètres sont toujours un peu plus durs que les premiers mais la tendance est bonne ainsi que l'évolution technologique.

J'ai été assez frappé, il y a trois semaines, l'A 380 partant de Toulouse a fait un test de s'insérer dans le trafic. Il a fait deux boucles, est passé à ras du terrain à Nice et, à la hauteur de mon bureau je ne l'ai même pas entendu arriver.

L'évolution technologique des moteurs fait que les avions seront de moins en moins bruyants mais tout cela prend toujours un peu plus de temps. On sera là pour accompagner tout ceci. Les mesures extrêmes dans un sens ou dans l'autre sont extrêmes, donc vous me permettrez d'invalider tout ce qui est extrême et d'évacuer tout ce qui est extrême. Je pense qu'il y a de l'espace pour un dialogue, on l'a vu. Je pense que l'année 2013 sera une année de grandes décisions pour gérer certains des problèmes qui ont été évoqués aujourd'hui. Nous y travaillerons avec acharnement comme toujours.

Dernier petit point qui a été indiqué par Isabelle Vandrot : on vient de valider notre nouveau plan stratégique dont l'objectif est d'être carbone neutre avec une norme européenne. Il y a 13 aéroports qui sont carbone neutre et donc l'objectif d'Isabelle Vandrot est de nous amener sur ce che-

min-là pour l'être rapidement, au plus tard en 2018, de préférence demain matin ! C'est une démarche importante parce qu'on ne peut pas continuer à se développer en niant son environnement d'une manière générale, le territoire d'une manière générale, et on est obligé d'en tenir compte, c'est une obligation mais c'est aussi l'intérêt bien compris de tous.

J'entendais que l'on voulait faire payer plus : c'est vrai que le flash sur un radar d'autoroute on pourrait tripler le prix. Est-ce qu'il y aurait finalement l'amende ? Avec une voiture privée, est-ce qu'il y aurait moins d'excès de vitesse ? Sans doute que oui. C'est cette logique là qui prévaut. Je ne cherche pas à stigmatiser les uns et les autres, ce qu'il faut c'est qu'on avance, qu'on dialogue et qu'on prenne des décisions concrètes et l'année 2013 sera l'occasion d'en prendre.

Merci M. Thillaud.

Moi j'ai remarqué un point dans ce qu'a dit M. Thillaud : nous aussi on dit toujours on avance, cela progresse. Pour le carbone zéro, il a dit «il nous faut progresser vite». J'ai vu la tête d'Isabelle Vandrot et puis il a ajouté 2018 au plus tard. Et oui, quand on veut aller vite, avec tout ce qui reste à faire, cela prend du temps, c'est tout un programme, toute une stratégie à mettre en place. De toute façon, on vous accompagne aussi là-dessus en évitant le conflit qui fait perdre du temps et qui ne sert à rien.

Donc, continuons la concertation avec vos équipes et on avancera sûrement j'en suis persuadé.

Allocution de Mme Cléa Pugnaire

Adjointe, représentant M. Jean Leonetti, Maire d'Antibes

Je suis heureuse de voir qu'il y a encore une assemblée fidèle qui vient à nos réunions, ce qui permet aussi d'accueillir de nouveaux membres qui s'informent, posent des questions. Parce que le rôle essentiel du CAPSSA c'était quand même que des riverains se prennent en main, expliquent à d'autres riverains et informent. Vous voyez cette masse de travail toute l'année avec des personnes qui se sont engagées avec conviction parce qu'elles avaient des connaissances techniques comme Michel Courtois, comme Robert Chaussonery au départ qui travaillait dans l'aéronautique et Yves Tixier. Moi, je n'aurais rien pu faire sans Yves Tixier, il m'a épaulée pendant des années avec ses connaissances en aéronautique, c'est très important quand on s'occupe d'un sujet tel que celui-là de ne pas dire n'importe quoi, s'informer parce qu'on prend la responsabilité d'informer nos concitoyens sur un sujet important qui est leur cadre de vie, donc de les rassurer. Cela montre aussi qu'au bout d'une bonne vingtaine d'années, beaucoup de choses ont été accomplies mais qu'il en reste encore à faire. L'important, comme le président vous le disait au début de cette assemblée, c'est de motiver. Des subventions, c'est bien mais ce n'est pas cela qui fait avancer, c'est la motivation, c'est l'engagement. Donc il faut beaucoup d'adhérents parce qu'il faudra prendre la relève ; On a été plusieurs présidents à se passer le témoin, le jour où on s'engage on s'aperçoit vite que c'est lourd mais le plus lourd c'est de trouver un successeur, cela n'est pas facile. Moi j'ai eu de la chance. Merci à tous.

Je voulais aussi souligner que la Municipalité d'Antibes a toujours soutenu le CAPSSA, lui a fait confiance. Quand on a appelé au secours Jean Leonetti car il y avait des blocages, il a toujours été là mais avec discrétion parce qu'il tenait beau-

coup à l'autonomie de l'association. Je crois que c'est important pour une telle association de pouvoir dire ce qu'elle pense, et d'avoir une grande liberté d'action. Et puis le local mis à disposition, cela constitue une subvention, ne l'oubliez pas. Vous connaissez le prix des locaux et beaucoup d'associations rêvent d'avoir un local ce qui permet de se réunir aussi souvent qu'on le souhaite. Jean Leonetti est pratiquement là à chaque assemblée générale ; il a bien regretté de ne pas être présent mais il fait confiance au CAPSSA. Je remercie tous ceux qui continuent à œuvrer, je suis toujours émue quand je reviens ici parce que c'est un beau parcours que j'ai fait avec vous. On est en plein dans le sujet, dans le développement durable comme les autorités aéroportuaires l'ont souligné. On est en plein dans le développement durable avec ce problème de survol des avions. Un aéroport important, une économie qui apporte beaucoup, on peut parfois se plaindre mais croyez-moi, avoir un aéroport disponible à peu de distance, est une valeur ajoutée à notre territoire. C'est une question d'équilibre, tout le monde cherche à le trouver. On peut remercier les autorités d'être toujours présentes, d'être disponibles, de répondre à nos questions.

Mais surtout, n'hésitez pas à appeler le Service Riverains parce que vous y trouverez une écoute faite pour vous, servez-vous en, je vous le conseille fortement.

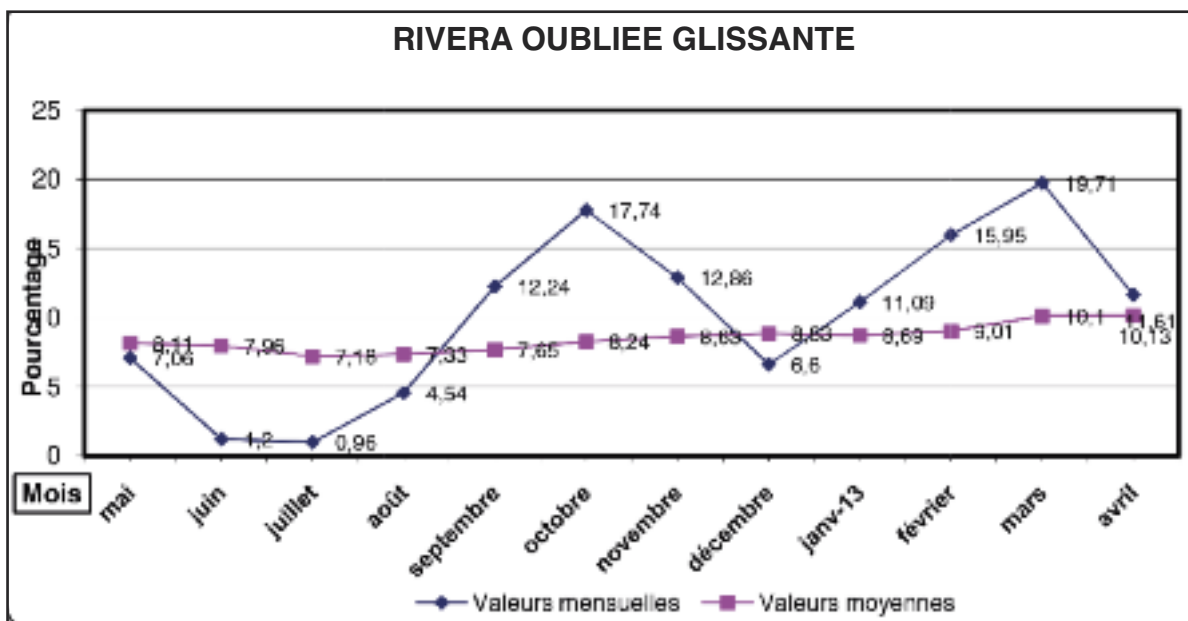
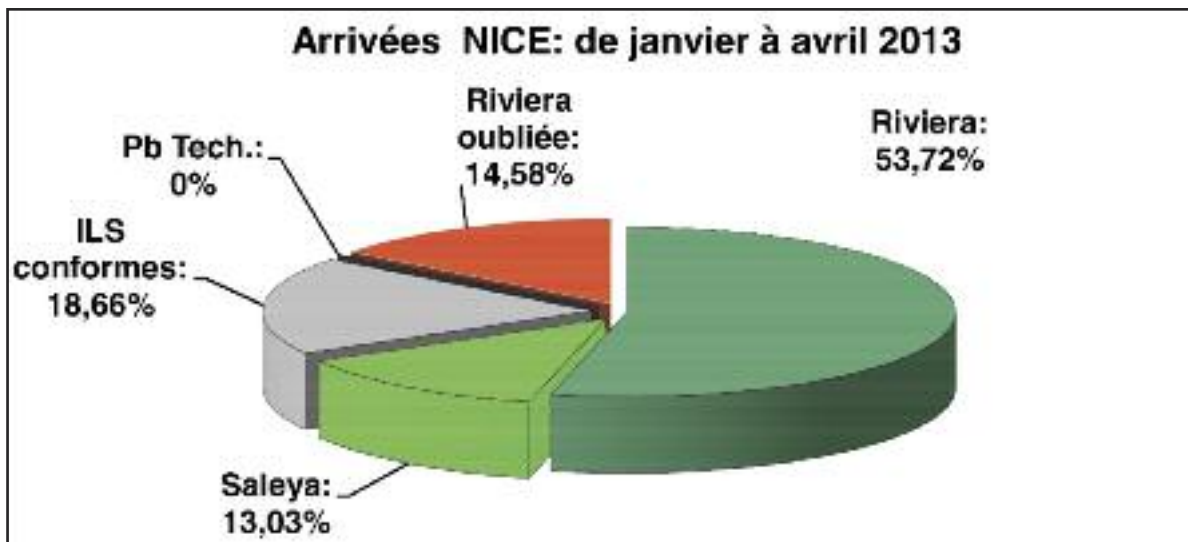
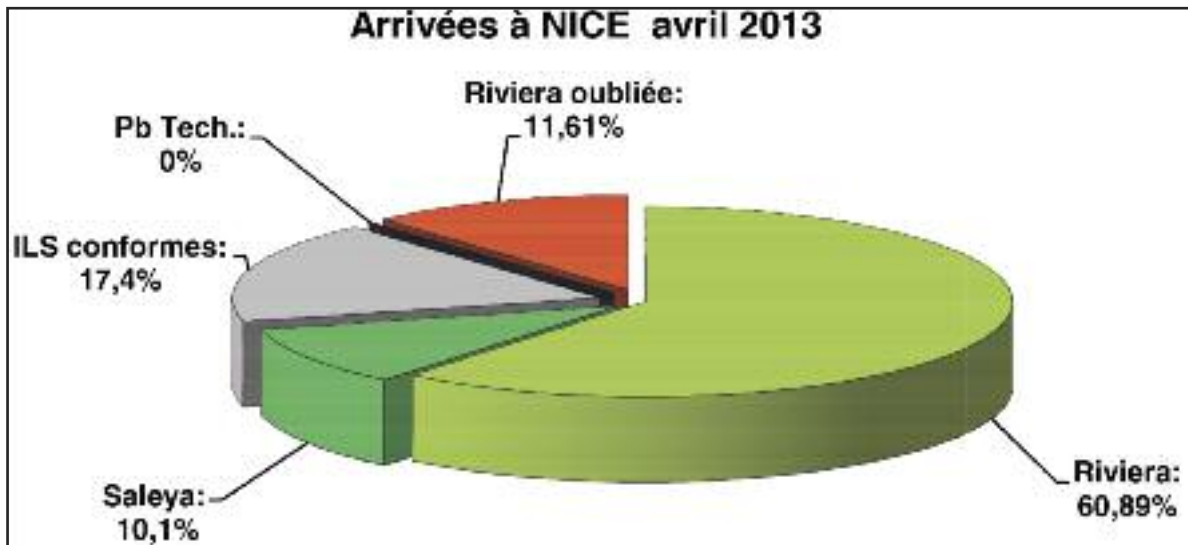
Merci encore à tous.

Je voudrais pour terminer demander à Cléa Pugnaire de remercier Jean Leonetti de tout l'appui qu'il nous accorde et, en particulier, de vous avoir demandé cette année de le représenter ; il ne pouvait pas trouver meilleure représentante. Merci.



OÙ EN SOMMES-NOUS À FIN AVRIL 2013

(En espérant une amélioration de la météo dans les mois à venir !!)



INFO IMPORTANTE

Après de nombreuses réunions, les associations de riverains et notamment le CAPSSA, ont obtenu de la part de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, la mise en place d'un système unique en EUROPE, afin de réduire les nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air, concernant les avions d'affaires (de plus en plus nombreux), qui stationnent sur l'aire Kilo (juste en face du Parc Phénix).

A la fin des travaux (Mai 2014), l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors de la mise en route sera interdite et compensée par un système d'alimentation autonome en climatisation et en électricité sur les postes de démarrage des avions.

La mise en place de ce système, d'une grande importance pour les habitants proches de l'aéroport, s'inscrit dans notre démarche de défense des riverains qui, avec le temps, permet d'obtenir des résultats grâce à une concertation permanente avec les responsables de l'aéroport, en tenant compte des impératifs de ce dernier et de la qualité de vie des dits riverains.

Mai 2013.

OÙ EN SUIS-JE DE MA COTISATION ?

À la fin mai, seulement moins de 60% de nos adhérents ont réglé leur cotisation.

Qu'ils soient remerciés ici de leur fidèle soutien !

Que les autres profitent de ce petit rappel, pour rattraper leur retard.

Nous avons besoin du soutien de tous !

NOS PERMANENCES

Nous rappelons que nos permanences ont lieu sur la place des Martyrs de la Résistance, près de la Poste principale d'Antibes, les 1^{er} et 3^{ème} samedis de chaque mois, de 9h à 12h.

CAPSSA : Tél. 04 93 74 36 17

Site : capssa.free.fr

E-mail : capssa.antibes@orange.fr

Mais n'oubliez pas, si n'ayant pas de contact direct vous laissez un message sur le répondeur, d'indiquer votre propre numéro de téléphone ou e-mail afin que nous puissions vous répondre

RECHERCHE D'APPUI TECHNIQUE

Pour renforcer son équipe actuelle le CAPSSA recherche un ancien (ou actuel)

**PROFESSIONNEL
DE L'AERONAUTIQUE**

Merci d'avance à tout membre bénévole

Merci de contacter Annie Lépicié au

04 93 74 36 17



CAPSSA

**A bruit mini...
c'est l'harmonie**

Comité d'Action Pour la Suppression des Survol Abusifs