



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 : 04 93 74 36 17

JUIN 2018

SOMMAIRE

Le mot du Président	1
Introduction	2
Rapport d'activité.....	4
Rapport financier	4
Rapport technique	5
Rapport moral	8
Interventions	9
Questions et réponses	13
Le point au 30 mars 2018	16

Conseil d'Administration 2017-2018

Président	Jean-Pierre Treille
Vice-président/conseiller technique	Michel Courtois
Trésorier	Jean-Louis Lépicier
Secrétaire	Annie Lépicier
Administrateurs	Jean Dupré Pierre Morichau
Présidents d'honneur	Alain Biche Cléa Pugnaire Robert Chaussonnery

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers Capssalistes,

Dans ma chronique lors de l'Assemblée Générale, j'ai évoqué l'avenir du CAPSSA. C'est une interrogation qui peut surprendre, mais nous sommes obligés de constater une érosion de nos adhérents d'année en année.

Il faut se rendre compte de l'intérêt de l'existence du CAPSSA à travers les résultats obtenus depuis 30 ans et ceux que l'on attend dans un avenir proche.

Soyons solidaires et maintenez votre soutien au CAPSSA, c'est primordial pour la pérennité de notre association.

Bonne lecture de ce bulletin, compte-rendu de notre assemblée générale et Merci pour votre fidélité.

Jean-Pierre Treille
Président

PS : nous vous indiquons dès maintenant la date de notre prochaine Assemblée générale : **le samedi 2 février 2019.**

Introduction par Jean-Pierre TREILLE

Chers Amis,

Je tenais à saluer le souvenir de notre ami Alain BICHE qui nous a quitté il y a 2 ans et lui dédier notre Assemblée Générale 2018. C'était quelqu'un qui a beaucoup compté pour moi et pour le CAPSSA.

Je déclare donc l'ouverture formelle de l'Assemblée Générale 2018.

L'année dernière, nous étions pour les 30 ans du CAPSSA dans un lieu moins austère, mais ce qui compte aujourd'hui c'est votre présence et je vous en remercie très sincèrement.

Je voudrais tout d'abord rendre un hommage tout particulier à nos amis fidèles parmi les fidèles d'être présents à notre Assemblée Générale :

Merci aux autorités de la mairie d'Antibes :

- Docteur Eric DUPLAY représentant Monsieur Jean LEONETTI Maire d'Antibes.
- Monsieur le Député Eric PAUGET

Merci à nos amis de l'aéroport :

- Jacques HERISSON, Isabelle VANDROT toujours fidèle à notre manifestation, et représentant Dominique THILLAUD, Président du Directoire (sans oublier François JANIN et Patrick PEZZETA qui malheureusement n'ont pu venir).
- Nous accueillons avec plaisir Cédric TEDESCO représentant Emmanuelle BLANC.

Je tiens également à saluer les représentants d'associations qui nous ont fait le plaisir de se joindre à nous.

N'ont pu être présents, mais nous ont manifesté leurs soutiens :

- Christian ESTROSI : Maire de NICE et Président de la Métropole
- Louis NEGRE : Maire de CAGNES sur MER
- Joseph SEGURA : Maire de St. LAURENT du VAR
- David ISNARD : Maire de CANNES
- Michèle SALUCKI : Maire de VALLAURIS/GOLFE JUAN
- Jean-Pierre SAVARINO : Président de la CCI

J'ai une pensée toute particulière pour nos 2 anciens présidents Cléa PUGNAIRE et Robert CHAUSSONNERY ainsi que pour Georges ROUX toujours fidèle au CAPSSA.

J'espère n'oublier personne, et encore MERCI à vous de votre présence et de votre soutien.

Nous sommes 48 présents et 109 adhérents sont représentés par des pouvoirs.

Nous allons suivre l'ordre du jour suivant :

- Rapport d'activité avec une chronique personnelle
- Rapport financier
- Élection des membres du Conseil d'administration
- Rapport technique par Michel COURTOIS
- Rapport moral
- Interventions :
 - du Député Eric PAUGET
 - d'Isabelle VANDROT
- Questions et Réponses

Quel avenir pour le CAPSSA ?

L'année dernière le CAPSSA a fêté ses 30 ans...

Quel était le but du CAPSSA lors de sa création en 1987 ?

Diminuer les vols au dessus de la ville d'Antibes. A cette époque 100% des avions survolaient d'Antibes, situation infernale et inconfortable, alors que le trafic allait s'intensifier au fil du temps.

La preuve : record battu de passagers en 2017 : + de 13 millions

Une équipe de bénévoles courageux s'est alors investie dans ce challenge : trouver une solution pour limiter les passages.

Il y eut des périodes difficiles, mais à force de ténacité et avec il faut bien le dire une écoute attentive du côté des responsables de l'aéroport, nous sommes arrivés en 2017 à 82% d'évitement de la ville d'Antibes.

C'est une grande réussite, mais vous me direz il reste encore 18% et vous avez raison, c'est vrai !

Alors quoi faire ? Quel peut être le rôle du CAPSSA pour grappiller quelques % supplémentaires ?

Deux informations importantes :

1. le CAPSSA va demander à la DGAC une concordance des procédures d'approche entre les pistes 04 et 22 : gain de 5 à 7% pour Antibes. (M. Courtois vous l'expliquera lors de son intervention).
2. Galileo : atterrissage par guidage satellitaire : gain environ 5%.
M. Courtois va vous le préciser.

Donc avec ces gains importants dans un futur proche nous pouvons espérer dépasser les 90% de non survols.

Et pourquoi ne pas atteindre les 100% ?

Deux raisons principales :

1. les pistes de l'aéroport seront toujours au même endroit qu'actuellement, ainsi que la ville d'Antibes.
2. l'homme n'est pas maître de la météo et il peut arriver des situations difficiles (brouillard, brumes de chaleur, vents cisailants, etc...), la priorité absolue c'est la sécurité.

Vous voyez donc avec ce que je viens de développer que le rôle du CAPSSA dans ses rapports avec nos amis de l'aéroport est important, voire indispensable.

Mais il y a un mais !!!!

En effet 2 problèmes viennent assombrir ce tableau :

1. la diminution constante des adhérents. Pourquoi ?
La génération qui était au début et toujours fidèle a pris 30 années de plus avec les conséquences que l'on sait et les générations suivantes ne sont pas sensibilisées à ces problèmes. Ils profitent sans le savoir du travail accompli depuis 30 ans par leurs aînés. Donc pas d'implication de leur part
2. l'équipe dirigeante actuelle composée de 4 personnes prend 1 an tous les ans (lapalissade je sais) et même s'ils se portent comme des jeunes... A terme cela peut engendrer des problèmes de responsabilité.

De plus dans toute association, il y a un Conseil d'Administration et si nous ne trouvons pas d'administrateur, quel sera l'avenir du CAPSSA ?

Voilà les questions, vaste sujet !!!!

Entre l'action indispensable du CAPSSA et la pérennité de celui-ci, je pose le problème ?

Ce n'est pas dans ma nature d'être pessimiste (je vois plutôt le verre à moitié plein), mais il me paraît légitime de vous informer. Je n'ai pas d'angoisse métaphysique mais la réalité qui se présente à nous, à vous, à la ville d'Antibes fait que tout peut arriver.

Permettez-moi pour terminer de vous lire un petit poème qui résume ma réflexion, et un peu de poésie dans ce monde difficile ne fait pas de mal.

Le sort de la bougie est de brûler
Quand monte l'ultime volute de fumée,
Elle lance une invite en guise d'adieu :
« entre deux feux sois celui qui éclaire »

Voilà, j'ai essayé d'apporter ma modeste contribution en vous éclairant sur des sujets d'actualité et j'espère que vous ne retiendrez que le positif car l'avenir nous appartient.

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017

Par Jean-Pierre Treille

RÉUNIONS DE TRAVAIL

- 11/03 : Assemblée Générale du CAPSSA : 30 ans
- 18/05 : Groupe de travail Bruit : bilan trafic/bruit, impacts trafic vols de nuit, calendrier des projets GNSS
- 24/07 : Session de formation destinée aux nouveaux contrôleurs aériens par Michel Courtois
- 31/10 : Comité de suivi de la nouvelle Charte
- 30/12 : Commission Consultative de l'Environnement
Réunion annuelle ACNUSA + Commission de l'environnement
Qualité de l'air – Gêne sonore
Procédures de circulation aérienne.

PUIS NOS RÉUNIONS INTERNES

Bureau : 5
Conseil d'Administration : 3

Le rapport d'activité est adopté à l'unanimité.

RAPPORT FINANCIER

EXERCICE	2016		2017		2018
	BUDGET	RÉEL	BUDGET	RÉEL	BUDGET
DÉPENSES					
Fonctionnement	2600	2354	2000	1131	2000
Communications	3050	4078	6000	10862	6000
TOTAL	5650	6432	8000	11993	8000
RECETTES					
Cotisations	4200	3830	4000	3825	3800
Dons + Subvention	0	0	0	0	0
Intérêts	450	0	450	524	400
TOTAL	4650	3830	4450	4349	4200
RÉSULTAT ANNUEL	-1000	-2602	-3550	-7644	-3800

ACTIF	2015	2016	2017
COMPTE ÉPARGNE	18531	77612	70688
TITRES RÉALISABLES	30320	0	0
COMPTE BANCAIRE	2376	855	668
INTÉRÊTS REÇUS	0	542	524
TOTAL	51227	79009	71880

*Le rapport financier est
adopté à l'unanimité*

RAPPORT TECHNIQUE 2017

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

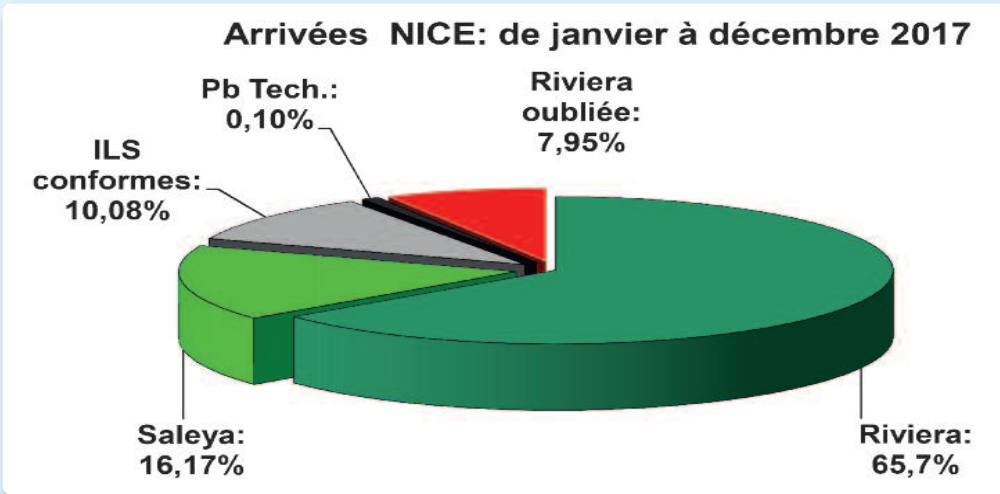
1. La procédure ILS est la plus gênante pour les antibois puisque c'est celle qui survole le centre-ville à basse altitude. Elle est pratiquée par mauvaise météo (pour la Côte d'Azur). Elle a été rebaptisée ILS ou LOC ou Sans Glide
2. La procédure Riviera est celle qui permet aux avions de se poser à 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
3. 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)

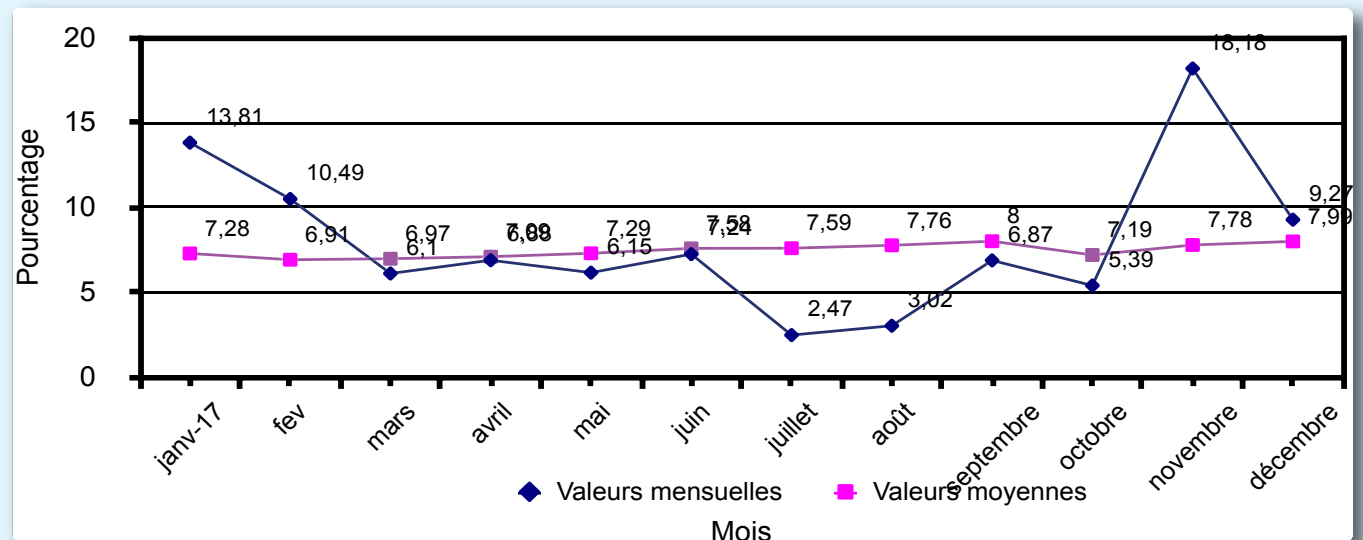
RÉCAPITULATIF DE L'ANNÉE 2017



Ce graphique indique un pourcentage de Riviera oubliée de 7,95% ce qui est un bon chiffre par rapport aux années précédentes.

Cependant il ne faut pas oublier que nous sommes très dépendants des conditions météo.

"RIVIERA GLISSANTE" DE L'ANNÉE 2017



Ce graphique met en relief l'évolution moyenne du taux de Riviera « oublié » 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 compte tenu de la technologie actuelle.

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 et de Galileo dit « L'Arlésienne » !

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 pas mal de réticences dans l'état actuel des choses.

CHIFFRES ESSENTIELS

On voit que les chiffres que nous avons cette année sont bons et que plusieurs records ont été battus: plus de 80% d'évitement d'Antibes, et moins de 8% de Riviera oubliée

Des améliorations substantielles ne pourront être obtenues qu'avec des « outils » en cours d'expérimentation. Les avions sont d'ores et déjà « capables » d'utiliser 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.

Par ailleurs nous comptons beaucoup sur la mise en service de Galileo pour améliorer encore cette situation

PARAMÈTRE	2013	2014	2015	2016	2017
RAPPORT RIVIERA EFFECTIF / RIVIERA POSSIBLE	86,11%	86,13%	85,34%	89,18%	89,21%
RIVIERA OUBLIEE	9,93%	9,95%	11,28%	7,77%	7,95%
CONTOURNEMENT EFFECTIF D'ANTIBES	75,15%	75,33%	78,61%	80,71%	81,88%

ACTUALITÉ GALILEO

Les deux premiers satellites ont été mis sur orbite le 21 octobre 2011.

Le lancement des deux satellites suivants prévu pendant l'été 2012 a été effectué le 12 octobre 2012

Comme pour tout programme européen (les personnes qui pratiquent cet intéressant exercice le savent) les délais fournis par les « autorités » n'engagent que ceux qui les lisent et très rarement ceux qui les établissent ; Galileo ne déroge pas et cela commence même à devenir bouffon.

Donc, on nous annonce que 2015 ne sera pas 2015 ni 2016 mais peut être 2018 avec 24 satellites si les dieux sont avec le programme européen. Il est évident qu'à la date de 2016 les services réduits annoncés avec au maximum 13 satellites seront insuffisants en qualité et quantité pour être utilisés en aéronautique.

Le reste des lancements et des mises en service pourrait être effectif en 2019/2020?

RAPPORT MORAL

Par Jean-Pierre Treille

L'année 2017 a surtout été marquée par la célébration des 30 ans du CAPSSA.

Ce fut une grande réussite grâce à la présence importante de nos fidèles adhérents, des autorités Municipales et Aéroportuaires.

Au cours de cette manifestation nous avons revisité l'action du CAPSSA au cours de ces 30 ans.

Nous ne pouvons qu'être fiers de notre activité constante et des résultats obtenus. Mais il ne faut pas s'endormir sur nos lauriers. Je vous ai exposé dans ma chronique les points forts et les faiblesses du CAPSSA.

Cela nous oblige à rectifier nos points faibles et à persévérer pour maintenir notre action dans la continuité des points positifs.

Au cours de l'AG des 30 ans du CAPSSA, nous avons voulu rendre un hommage tout particulier à 3 personnes qui ont marqué l'aventure du CAPSSA.

Aujourd'hui je souhaite vous accorder à vous tous un grand satisfecit pour votre soutien et surtout votre fidélité. Merci et cela me touche beaucoup.

Pour terminer je souhaiterais dire à toute l'équipe qui m'entoure, Annie LEPICIER, Michel COURTOIS, Jean-Louis LEPICIER un immense MERCI pour tout le travail qu'ils fournissent avec un grand talent et beaucoup d'abnégation. Et je n'oublie pas nos 2 administrateurs Jean DUPRE et Pierre MORICHAU.

Merci à vous.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité

CAPSSA : Tél. 04 93 74 36 17

Site : capssa.free.fr

E-mail : capssa-06antibes@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

NOS PERMANENCES

Les permanences du samedi sont temporairement suspendues mais, si cela s'avère nécessaire, reprendront à tout moment

INTERVENTIONS DE NOS INVITÉS

Transcription de l'intervention d'Éric Pauget

Député des Alpes Maritimes

Je voulais être parmi vous parce que le survol d'Antibes est un sujet important. Je me souviens lors du premier mandat de M. Leonetti en 1995 du coup de force de votre association où des bus étaient partis à l'aéroport pour manifester avec à son bord une grande partie de la majorité.

Incontestablement, la situation s'est améliorée et tant mieux. On le doit en grande partie au CAPSSA et moi je tiens à saluer de manière très officielle et solennelle votre Président, l'équipe de bénévoles qui aujourd'hui animent l'association, ainsi que ceux qui les ont précédés auxquels on doit une grande partie des améliorations.

En 2001, Jean Leonetti a été réélu, on était aux alentours de 70% de contournement et cette année les 80% ont été dépassés en espérant arriver à 90%. La situation s'est donc considérablement améliorée mais on se rend bien compte qu'on est dépendant des conditions météo même si la technique et les procédures s'améliorent et si tout le monde y met de la bonne volonté.

En tout cas, par rapport à ce qu'on a connu dans les années 80 et début 90, c'est quand même quelque chose de très positif.

Néanmoins, je crois qu'il faut rester très vigilants et il me semble que votre association doit continuer à exister, à vivre et à exercer sa vigilance pour ne pas baisser la garde, c'est l'intérêt majeur de la ville d'Antibes. On ne peut pas se permettre de revenir en arrière. Il y a des pistes de réflexion technique qui nous ont été parfaitement expliquées et moi je sais que tant du côté de l'aéroport que de la DGAC il y a une volonté de travailler ensemble. Il faut donc que le CAPSSA continue à être ce catalyseur.

Moi en tant que Député, je suis à vos côtés et s'il y a besoin de solliciter le Ministère, les instances officielles des services de l'État, je le ferai en tant qu' élu antibois, en tant qu' élu parlementaire parce que j'ai vraiment l'intime conviction que ce sujet est majeur. Il ne faut pas qu'on baisse la garde et c'est une belle preuve du travail du milieu associatif de défense des habitants, des communes, des pouvoirs publics et notamment des municipalités. Sur cette problématique du survol, vous

avez parfaitement bien œuvré et il faut que cela continue.

Voilà ce que je voulais vous dire rapidement. Je suis à votre disposition en tant que Député s'il y a besoin de saisir tous les services de la Préfecture, de la DGAC ou les services du Ministère. Toutes les semaines, je suis à Paris, à l'Assemblée. Je vois régulièrement la Ministre des transports avec laquelle on peut discuter. S'il y a besoin par rapport à une problématique antiboise et azurée que qu'on s'adresse à elle, on le fera.

Depuis que je suis devenu Député, toutes les semaines je fais l'aller-retour Nice-Paris et j'ai donc utilisé toutes les différentes procédures, Riviera, Saleya, ILS, je les connais par cœur. Cela m'a permis de faire de belles photos et c'est vrai que, quand on arrive en ILS par conditions météo moyennes, on a l'impression de passer très très proche des immeubles et c'est un souci majeur en termes de bruit, en termes d'impact sur l'environnement, en termes malheureusement d'accident possible. Tout ce qui pourra être fait pour voler au plus large d'Antibes va dans le bon sens, dépasse les clivages politiques, c'est simplement du pragmatisme et du bon sens.

Donc, il faut continuer à œuvrer.

Si quelque part votre association est victime de son succès, je me rappelle au début de l'année 1990 vous aviez 1000 membres, et qu'aujourd'hui vous êtes moins nombreux, c'est parce qu'il y a eu une amélioration très forte mais il ne faut pas que cela s'arrête, il faut rester vigilants. Il faut donc qu'on arrive à mobiliser des passionnés, des bénévoles, des gens ayant envie de s'investir, j'ai trop souvent vu, dans le milieu de la sphère publique, que lorsqu'on baisse un petit peu la garde, on revient en arrière.

Donc je le dis aux représentants de l'aéroport, de la DGAC, on sera très vigilants au niveau de la ville d'Antibes. Eric Duplay, adjoint au maire, en charge de cette problématique, est présent. Moi je suis là en tant que parlementaire et s'il y a besoin de lever un petit peu la garde, on sera là avec vous.

Merci à vous tous.

Transcription de l'intervention d'Isabelle Vandrot

Responsable Développement durable et Environnement à l'Aéroport

Avant toute chose, je voulais vous présenter les excuses de notre Président, Dominique Thillaud, qui aurait bien aimé être là, il est en déplacement à Paris et de François Janin que vous avez la chance de voir chaque année, lui est en vacances, il y a droit, je ne peux pas l'en priver pour venir à l'Assemblée générale du CAPSSA.

Je ne vais pas vous faire une présentation technique mais je vais essayer de vous dire ce que va être l'année 2018 à l'aéroport, de vous donner quelques résultats et de faire un petit point sur l'environnement. Ensuite, si vous avez des questions, je suis à votre disposition.

Ce qui se prépare pour 2018.

L'aéroport ce sont 54 compagnies régulières, vous avez le choix. Vous aurez 117 destinations directes, c'est beaucoup plus intéressant. On aura aussi 40 pays desservis.

Nice, en termes de passagers, c'est le deuxième après le pôle parisien mais notre offre est aussi très diversifiée.

Si vous avez envie de prendre l'avion, pour changer du Paris-Nice, voilà ce qui va vous être offert en plus cette année : les Pays Bas c'est toujours une très belle destination. On continue notre intensification sur le Nord de l'Europe, on a une forte connotation sur le Nord de l'Europe avec le Danemark, Sofia en Bulgarie, Split en Croatie qui est une très belle cité. Mais on a aussi la Sicile avec Catane. On gère un aéroport c'est donc pour faire voyager les gens.

Et puis, on a du renforcement, c'est bien d'avoir des lignes mais s'il n'y a qu'un seul vol dans la semaine et pas aux heures pendant lesquelles vous voulez voyager, finalement ce n'est pas très utile pour le tourisme.

On a donc tous ces renforcements que ce soit Berlin, Biarritz, Beyrouth, Marrakech, Bucarest, Londres et Tel-Aviv.

Ce sont les perspectives 2018. On est assez contents, cette année on a passé les 13.300.000 passagers.

Il est important aussi de signaler que ce n'est pas un épiphénomène puisque chaque année l'aéroport gagne en nombre de passagers. Plus d'avions ce n'est pas forcément le deal, plus de passagers, c'est bon pour tout

le monde. En 7 ans on a gagné 3,7 millions de passagers. Je ne peux pas vous prédire à combien nous en serons à la fin de l'année mais il se trouve que la tendance est très bonne aussi bien au niveau des offres que du remplissage parce que la plateforme de l'aéroport est dynamique.

En mouvements d'avions, la tendance des compagnies c'est plus de gros appareils avec un plus grand remplissage. Normalement, on doit pouvoir augmenter le nombre de passagers sans plus de mouvements. On est très contents que cela se passe comme cela.

Dans les projets qui vous touchent moins mais qui sont structurants pour l'aéroport, il faut savoir que ces deux dernières années nos terminaux ont été complètement restructurés. Pour ceux qui ont eu la chance de venir, il y a eu des moments qui ont dû être compliqués. C'est toujours le cas encore un peu à l'extérieur en raison du tramway mais c'est vrai qu'un aéroport par défaut c'est une entité qui est toujours en mouvement, toujours en restructuration. Aux terminaux 1 et 2, toutes les boutiques et circuits passagers ont été refaits. On a mis en place de nouveaux postes de sécurité. On finit les dernières boutiques du Terminal 2 pour cet été.

C'est ce qui a permis d'accueillir un peu plus de passagers en augmentant les volumes.

En parallèle, quelque chose va naître, cette connexion avec le territoire, l'entrée de la ville de Nice. Il va y avoir des travaux. D'abord en premier c'est la mise en service du tramway l'année prochaine et cette restructuration avec des hôtels, de nouveaux logements et un mixte entre des bureaux et des habitations. Donc l'entrée de la ville de Nice va profondément changer, elle sera plus verte aussi parce que des efforts sur la qualité environnementale et sur tous ces espaces-là sont vraiment faits. On ne peut plus en faire l'économie.

Ce qui est important maintenant pour nous, par rapport à la satisfaction des clients, des salariés, c'est la finalisation des travaux de ce tramway qui ont bien entendu, des impacts énormes aussi sur la ville de Nice. Mais, sur l'aéroport, on passe le matin à un endroit et on ne sait pas très bien où l'on passera le soir. C'est vraiment un sacré challenge. Ce sera bien après, cela va faire de la mobilité durable.

Pour entrer plus dans le vif du sujet de l'environnement, une chose dont on a été très fiers et on espère être encore plus fiers cette année, c'est l'engagement de l'aéroport dans un programme la « Airport Carbon Accreditation ». C'est un programme international dédié aux aéroports mais qui répond à tous les grands standards internationaux où on peut trouver le protocole des gaz à effet de serre etc... Toutes ces choses très normées au point de vue international et qui engagent les gestionnaires à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et donc leurs émissions polluantes puisque les deux vont de pair. Quand on parle de cela, on parle de consommation énergétique, de carburants etc... A ce jour, ce programme représente à peu près un petit peu moins de 50% de trafic passagers mondial. Donc, cela veut dire qu'il y a 220 aéroports dans le monde qui sont engagés. Pour Nice, en 2016, on a obtenu la première accréditation carbone neutre en France, la 25ème dans le monde. On était un peu fiers.

Les deux autres aéroports gérés par la Société, Cannes-Mandelieu et Saint Tropez, sont arrivés à l'avant-dernier niveau, c'est-à-dire juste avant la neutralité : ils ont engagé tout le monde, ils réduisent leurs gaz à effet de serre. Je croise les doigts, on attend les résultats, peut-être que cette année on aura une bonne surprise mais en tout cas toutes les équipes de l'aéroport voudraient vraiment que notre groupe aéroportuaire soit dans les meilleurs, pas juste pour la façade mais dans ses résultats et dans sa manière de fonctionner.

Ce sont des choses que vous ne voyez pas, vous entendez le bruit, vous voyez la pollution mais c'est tout le travail de fond que l'on fait pour essayer de vraiment s'adapter et lutter contre le changement climatique. C'est vraiment nos réductions de consommation, de pollution.

Nous avons eu deux manières de faire assez drastiques. Depuis 4 ans, on achète de l'électricité 100% hydraulique française (on a renouvelé le contrat). On est d'accord ce n'est pas la réalité de l'électron qui arrive dans nos prises, c'est un électron de marché mais il n'en demeure pas moins que cet électron de marché nous le payons, il vient de barrages français et on le comptabilise comme du câble puisque c'est une production complètement renouvelable. C'est une grande tendance et c'est une manière de prouver et d'investir dans l'énergie verte.

On a des ruches, on a des partenariats parce que la biodiversité sur un aéroport c'est un peu compliqué. Nous

on essaie de faire le mieux possible.

On évite les rencontres entre les volatiles et les avions parce que la sécurité prime avant tout. Par contre, quand on peut agir par nous-mêmes ou avec les associations, on le fait. Juste à côté de l'aéroport, la basse vallée du Var est une zone classée Natura 2000 avec des espèces protégées. C'est un espace remarquable, utile à tout le département. On travaille avec la SCO depuis maintenant 4 ans, ils font un suivi scientifique et on les finance pour le faire.

Voilà, pour une présentation un peu formelle.

D'autre part, l'aéroport a souhaité en 2009 créer une Fondation sous l'égide de la Fondation de France. C'est de l'argent distribué chaque année et un Comité étudie les dossiers des demandes répondant à des critères prédéterminés. Cette Fondation, en 2017, a dépensé 37000 euros, et l'on est donc à plus de 250.000 euros distribués à des associations devant œuvrer sur le territoire des aéroports. Elles font soit de la préservation de la biodiversité soit de la promotion de la solidarité.

Pourquoi a-t-on choisi ces critères ? Ce n'est intrinsèquement pas l'activité d'un gestionnaire d'aéroport, on ne peut pas faire une préservation tous azimuts de la biodiversité puisqu'on a énormément de contraintes de sécurité. On agit bien sûr de façon solidaire au terme réglementaire mais on n'est pas une entreprise de solidarité. C'est pour cela que cette Fondation est importante, elle vient en appui à une démarche d'entreprise citoyenne.

Nous avons une aviation d'affaires pour laquelle depuis quelques années des progrès ont été faits grâce à la mise en place d'un système d'alimentation autonome.

Les antibois ne sont pas concernés mais les membres du CAPSSA qui travaillent avec nous depuis des années ont passé de nombreuses réunions à ce sujet pour les niçois qui sont, on va dire plus que nos riverains, nos voisins puisqu'ils sont de l'autre côté de la route, c'est une situation très particulière pour un aéroport.

Quand les avions d'affaires se préparaient à partir, ils mettaient un moteur auxiliaire, sifflant, bruyant et en plus émettant des odeurs puisque c'est un moteur de basse qualité. On a mis en place des systèmes qui permettent aux avions d'affaires de s'alimenter sans avoir recours à ces moteurs auxiliaires. On y a gagné en bruit, en

émissions polluantes et en réduction des gaz à effet de serre.

Je vous parle de plein de choses mais je reste là-dessus : si cela fait 20 ans que l'on travaille ensemble, peut-être plus avec les gens qui travaillaient avant, cette relation avec vous est importante.

Comme il l'a été fort bien dit avant, on n'a pas à se reposer sur nos lauriers, on fait des choses, on est contents, on réussit bien. Vous êtes la réalité du terrain, vous n'êtes pas un ressenti, vous êtes ce que vous vivez et pour nous c'est important d'avoir des associations, je le redis tous les ans, constructives. Parmi mes homologues dans d'autres aéroports, il y a 12 associations qui ne sont pas constructives. C'est ce que vous avez depuis l'origine et c'est pourquoi ça aide à travailler et donne envie de tout faire pour que ça s'améliore, c'est que vous ne nous racontez pas de carabistouilles, vous avez une vraie réalité et vous n'êtes pas là pour casser l'aéroport.

Nous on a une entreprise, on doit la faire travailler, on doit la faire fructifier, c'est notre objectif et on essaie de trouver le meilleur équilibre. Et il est important d'avoir en face de nous des gens qui sont nos alertes avec un dialogue permanent.

Il y a deux ans, une nouvelle Charte de l'Environnement a été signée, c'est notre feuille de route, c'est une manière d'avoir une trame de travail. Elle est beaucoup moins précise que ne l'étaient les premières car les grosses actions qu'on pouvait mener ont été faites. Maintenant, on est plus sur des engagements à long terme.

Mais, ce qu'il faut savoir, c'est que cette Charte a été menée et elle concerne justement la manière de piloter, la manière de conduire la machine, la manière de pouvoir intégrer les nouveautés. Donc on est vraiment dans cette amélioration continue par rapport à tous les acteurs qui sont un élément de la chaîne aéroportuaire. On n'augmente pas les actions, par contre on augmente les personnes qui s'engagent sur cette Charte. C'est une autre manière de travailler, on part avec un groupe de volontaires et on essaie d'en drainer d'autres, ce qui veut dire que nos engagements tiennent la route et à la fois des associations et des compagnies aériennes viennent nous rejoindre, des personnes qui sont au-dessus et au-dessous, ça nous va très bien sachant que les acteurs principaux étaient dans les premiers signataires.

Pour faire le pendant de la jolie cartographie présentée

par M. Courtois tout à l'heure, voici le système de mesure de bruit et voici la réalité d'une journée avec les 3 procédures. Il y a beaucoup de trafic à Nice et c'est toute la complexité d'arriver à garder la sécurité des vols, la ponctualité. Une particularité météorologique de l'aéroport, on peut avoir les 3 procédures d'approche en service la même journée. La plupart du temps, vous avez des vents dominants soufflant du Nord, du Sud (je parle sous le contrôle de la navigation aérienne) il peut y avoir une certaine stabilité, nous on peut avoir la chance entre la matinée et l'après-midi d'avoir les 3 approches. Il faut pouvoir négocier ces changements de procédures, on ne peut pas basculer comme cela, il faut voir les enchaînements d'avions.

Nous avons eu une année particulièrement bonne avec 17% de survol, zéro serait mieux mais par rapport à d'où l'on vient ... Normalement les conditions météorologiques n'étaient pas très bonnes lorsque les avions ont survolé. Par contre, on constate une utilisation un peu plus importante de la VOR B (ex Saleya) due aux conditions météorologiques avec un peu plus de vent d'Ouest.

Juste pour information, la piste Nord était fermée jusqu'à la semaine dernière. Maintenant c'est la piste Sud, cela veut dire que tout le trafic va être au Nord. Pour vous ça ne change pas grand-chose, les avions sont décalés de 300 mètres vers le Nord au niveau d'Antibes.

On essaie de faire ces travaux de réfection pendant les périodes les plus creuses c'est toujours gênant quand on est en monopiste. On attend aussi que les gros coups de mer soient passés. Tout cela est normal.

M. Courtois : ce qu'il faut dire, c'est que le bruit d'un avion se propage suivant un cône perpendiculaire à l'axe de l'avion, donc quand un avion va se déplacer le cône va se déplacer de 300 mètres. Quand la piste Nord est fermée et que le trafic se fait sur la piste Sud, pratiquement le bruit est presque effacé, la nuisance se déplace en même temps que l'avion.

Merci de votre attention.

Questions à la suite de l'intervention de nos invités

Question : *Par rapport à une électricité verte, je n'apprécie pas trop cette fois-ci votre présentation parce que vous dites que vous êtes sensés protéger l'environnement par rapport à ça mais vous ne faites que racheter de l'énergie provenant de centrales hydrauliques qui sont implantées en France au détriment peut-être d'autres entreprises. Je trouve qu'au niveau de l'aéroport, on ne fait pas suffisamment d'efforts, par exemple en produisant de l'énergie électrique avec des panneaux solaires ou d'autres solutions.*

Isabelle Vandrot : On voit qu'il y a de plus en plus de gens dans le monde de grandes entreprises qui se tournent vers cela et permettent aux énergéticiens d'avoir d'autres sources. Nous on a besoin d'un réseau très sécurisé, quand on prend de l'hydraulique, on prend du haut de gamme. C'est toute cette démarche de transition énergétique. En parallèle, on a fait énormément de travaux et d'actions pour réduire notre consommation.

Je rappelle que l'aéroport de Nice fait 380 hectares dont la moitié en zone énergétique plus quelques terminaux au plus proche des pistes.

Si on met de l'énergie photovoltaïque, et j'espère qu'un jour on y arrivera quand même, ce sera pour les parkings ou des choses comme cela. Mais, pour le cœur de l'aéroport à ce jour on a besoin d'une source d'alimentation excessivement stabilisée. Un aéroport est un très gros consommateur d'énergie en soi, les terminaux, c'est de la climatisation, plus beaucoup d'équipements.

Je comprends votre remarque mais cela devrait, quand on achète de l'énergie verte, inciter les énergéticiens à développer leurs sources de renouvelable.

Question : *Vous qui êtes aussi dans les énergies vertes, on subit une pollution terrible de la part des avions.*

Isabelle Vandrot : Pour ce qui est de la pollution de l'air, il faut savoir qu'on travaille avec Air Paca, c'est pour nous de la gestion de surveillance de la qualité de l'air.

Je ne dis pas qu'il y a zéro pollution issue des avions mais les avions consomment moins parce que les compagnies ont intérêt à avoir des avions les plus performants et les plus économiques possible au niveau du vol. Beaucoup d'efforts ont été faits sur le bruit mais depuis de nombreuses années, il y a aussi de nombreux efforts faits sur ce qu'on appelle les taux de dilution des moteurs : une plus grande performance de poussées des moteurs sans avoir plus de consommation de kérosène. Le kérosène c'est le nerf de la guerre.

Vous avez vu quand les prix du baril s'envolent, on fait un rajout de kérosène sur le prix du billet.

A ce jour, je crois que seul l'avion électrique qui fonctionne c'est un petit avion d'affaires et encore on n'en est qu'aux prémices. Certaines compagnies font de l'ajout de biocarburant de 2ème ou 3ème génération. On ne prend pas du maïs alimentaire pour mettre dans du kérosène d'avion, ça c'est juste impossible, l'industrie aéronautique ne s'en remettrait pas. On n'est pas encore à un passage en masse pour changer l'alimentation et le mode de combustion. Ce cap technique n'est pas encore là. Beaucoup de choses sont en train de se faire. Il faut savoir que les constructeurs travaillent sur la légèreté de la structure de l'avion, plus il est léger plus il va emporter de passagers sans avoir besoin de plus de kérosène pour pouvoir voler.

Ce que je peux vous dire c'est que la pollution que vous avez maintenant n'a certainement rien à voir avec celle émise il y a 25 ans.

On a un capteur sur l'aéroport et Air Paca fait des évaluations. On est suivi, on est borné, on est loin d'être sur des niveaux de mesures pouvant mettre en danger la santé humaine. Après on est dans un cumul. Ce que l'on apporte nous, plus ce que mettent les voitures, plus ce que mettent les chauffages ... On est heureusement dans une région très ventée, très aérée ne l'oublions pas, ce qui est produit est éliminé.

Question : *Qui a le pouvoir de décision sur les avions avec des pilotes de certains pays qui s'amuse à passer au raz des immeubles. Il y a les contrôleurs du ciel ce sont eux qui décident, il y a aussi les satellites, au*

final je ne sais plus qui dirige vraiment les avions. Discussion autour d'une mauvaise expérience particulière lors d'un vol : il faut alors écrire.

Cédric Tédesco : Il y a le côté contrôle aérien, le côté régalien, mais je serai aujourd'hui côté contrôle aérien. Au point de vue sécurité dans le domaine aéronautique, nous avons atteint l'année dernière des records au niveau mondial en taux d'accident transport commercial. En nombre de morts, on a encore eu une année record au niveau mondial et au niveau français. Les compagnies dites dangereuses, en liste noire, n'ont pas le droit de venir en Europe.

Donc les compagnies qui décollent ou atterrissent à Nice sont des compagnies autorisées à venir en Europe, qui ont déjà un niveau mondial très élevé de sécurité.

Après, pour le survol qui aurait pu vous inquiéter il y a toujours une possibilité de lancer une enquête au niveau du Bureau Enquête Accident lors d'un événement. A Nice, il y a un deuxième niveau qui peut être nommé : on peut lancer une enquête pour des infractions environnementales. Nice est sous le giron de l'ACNUSA, il fait partie des quelques gros aéroports en France.

On a aussi le pouvoir, même au-delà de la sécurité, de lancer une enquête si on estime qu'une conduite de machine a amené un survol gênant d'un point de vue environnemental et pas forcément que sécurité. Donc à Nice on a deux moyens de lancer des enquêtes : la question sécurité et la question environnement. Soyez certains que dès qu'il y a un événement particulier il est regardé de très près par l'aéroport, par le contrôle aérien, par les responsables des experts pilotes et en fonction du cas. La réglementation est la même pour les avions privés et les avions commerciaux.

Question : *Mais je voudrais savoir qui décide en dernier recours : les guidages par satellites, les contrôleurs ou les pilotes ?*

CT : Le pilote est maître à bord, le contrôleur aérien n'a pas d'ordre à donner au pilote. Ce sont deux populations très bien formées qui savent se parler, qui connaissent les droits et les devoirs de chacun. C'est un travail commun entre le pilote et le contrôleur aérien.

Il y a vraiment deux phases principales : soit on est en phase « guidage radar » c'est le contrôleur qui guide le pilote (prenez à droite, à gauche, tel cap, descendez à tel niveau), soit on est en phase d'atterrissage final où le contrôleur a autorisé le pilote à se poser, c'est donc à lui-même de mener sa machine comme il peut et comme il doit pour aller se poser en finale. On a des règles un petit peu différentes en fonction des phases de vol.

La procédure que doit suivre le pilote est donnée par la tour de contrôle, elle donne l'autorisation pour telle procédure. Dès que le pilote est sur la procédure, il doit l'exécuter conformément aux règles de l'art. Et quand les règles de l'art ne sont pas parfaitement respectées, on arrive à ce dont je vous ai parlé : une analyse et une enquête, soit sécurité soit environnement.

Question : *je voudrais savoir combien de temps environ dure la procédure de changement entre l'ILS et Riviera.*

CT : cela dépend des contrôleurs aériens. S'il y a très peu d'avions cela peut être rapide.

Si on a des contraintes trafic avec 100 avions par heure à Nice, le contrôleur va décider dans quel creux de trafic il va faire le changement de procédure, il dure au maximum 1/4 d'heure. Ce qu'il faut savoir, c'est que les avions se suivent à 2 minutes.

Question : *Comment cela se passe à l'aéroport de Roissy. Est-ce qu'il y a une association ?*

M. Courtois : Eux n'ont ni Riviera ni Saleya, ils ont l'ILS à fond. C'est un contexte complètement différent, les pistes sont doublées en atterrissage et au décollage. Vous pouvez atterrir et 300 mètres à droite ou 300 mètres à gauche vous avez un autre avion en parallèle. C'est un trafic complètement différent, vous n'avez que de l'ILS.

IV : Je n'en suis pas sûre mais je crois que dans tous les aéroports, il y a des associations de riverains comme la vôtre pour les problèmes de bruit. La grande force du CAPSSA est d'avoir eu dans ses rangs des anciens professionnels de l'aéronautique ou même des gens toujours en activité dans l'aéronautique. C'est un plus

depuis le début du CAPSSA pour établir un dialogue avec l'aéroport de façon générale, la DGAC, la tour de contrôle et aussi les autorités aéroportuaires. Par contre, je crois que ce n'est pas toujours le cas pour les associations qui travaillent avec les aéroports.

MC : Nous avons eu des contacts avec Beauvais, avec Lyon et un certain nombre d'autres aéroports qui nous ont demandé des conseils pour savoir ce qu'il fallait faire pour dialoguer avec les autorités aéroportuaires. On n'est pas dans le même contexte, on ne peut pas les aider. Normalement, tout aéroport doit avoir un contact avec les riverains ne serait-ce d'ailleurs que pour les problèmes d'insonorisation des habitations lorsqu'elles sont dans la zone impactée par le bruit des avions soit au décollage soit à l'atterrissage. La grande chance de l'aéroport de Nice, c'est d'avoir la Baie des Anges parce que cela représente 10 km sans habitations. Si vous allez au Bourget ou à Roissy, les avions passent à l'atterrissage sur les maisons.

Question : à cause de la météo, il y aura toujours des approches ILS. Est-ce que l'on peut imaginer, grâce aux progrès techniques des avions et aux satellites, d'avoir une pente descendante différente ?

MC : Non. On a expérimenté cela avec le Breguet 941. J'ai volé là-dessus c'était assez impressionnant. Aujourd'hui, les pentes d'approche sont entre 2 et 3° ce qui correspond à une manœuvrabilité et à une aérodynamique adaptées à ce genre de pente d'approche. Le Breguet 941 atterrissait sur 50 mètres et décollait sur 75, mais ses volets ont un rayon de braquage de 90°. Par contre il avait une pente d'approche qui pouvait aller jusqu'à 9°. On a fait des tentatives d'inclusion du 941 dans des circuits d'approche civils classiques : impossible. Il ne faut pas croire que parce qu'on va augmenter la

pente d'approche on va réduire le bruit. On va enlever du bruit moteur mais on va augmenter le bruit aérodynamique. Plus vous sortez les volets plus le bruit de frottement va être important. Cela a déjà été expérimenté ici en passant à 4°/4°5 (ou 3° / 3°5) et on est revenu à 3°. Au niveau du bruit, rien n'avait changé si ce n'est le remplacement d'un bruit aigu par du bruit à plus faible fréquence, ce qui est encore plus gênant.

Question : j'avais déjà posé cette question il y a 2 ans : on avait envisagé l'organisation d'une visite des installations aéroportuaires, cela ne s'est pas fait. Est-ce que cette année cela serait possible ?

Avec Vigipirate, tout est bloqué systématiquement. Les installations de la DGAC, la tour de contrôle c'est encore plus restrictif que l'aéroport. Il en est de même pour la station météorologique de Météo-France.

Question : Pourquoi les parkings niçois sont-ils plus chers que ceux de Marseille ?

IV : Les prix des parkings des aéroports sont mis en perspective avec les prix des parkings des villes. Les gens qui gèrent chez nous se sont renseignés sur les tarifs des parkings niçois puisque c'est cette même logique. On ne peut pas démultiplier les places de parking et, à Nice, il n'y a pas autant d'espaces parkings comme il peut y en avoir dans d'autres aéroports.

Présentation d'une vidéo sur les approches à Nice : en Riviera et en Saleya ainsi qu'en ILS avec survol de la ville d'Antibes Juan-les-Pins.

**Cette Assemblée Générale étant terminée,
tous les participants sont invités à se retrouver autour du buffet de l'amitié.**



OÙ EN SOMMES-NOUS À FIN MARS 2018

