

LES SURVOLS

Le premier graphique expose, mois par mois, les pourcentages du temps pendant lesquels les conditions requises pour effectuer les différentes procédures d'approche ont été réunies.

A savoir :

Pour Riviera :

- visibilité au moins égale à 10 km,
- plafond = altitude des nuages couvrant au moins 50% du ciel = 900 m,
- pas de nuages au-dessous de 600 m.

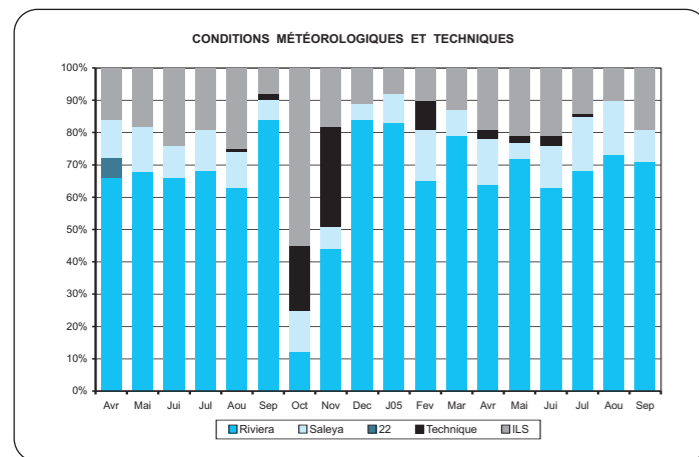
Pour Saleya :

- vent soufflant du secteur sud-ouest,

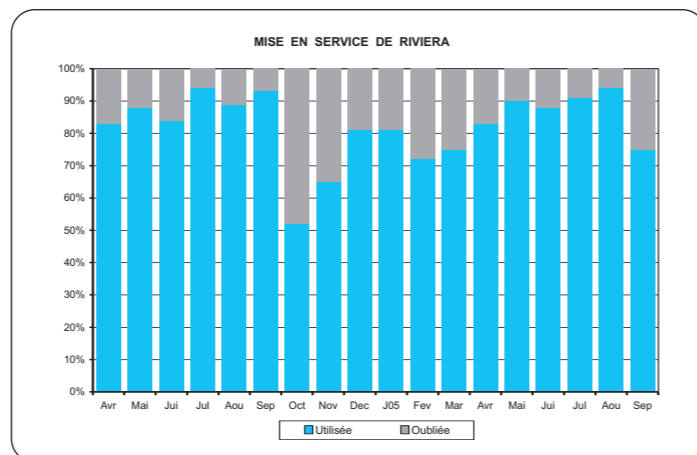
Pour ILS :

- vent du secteur nord-est,
- visibilité et/ou altitude des nuages inférieures à celles requises pour Riviera,

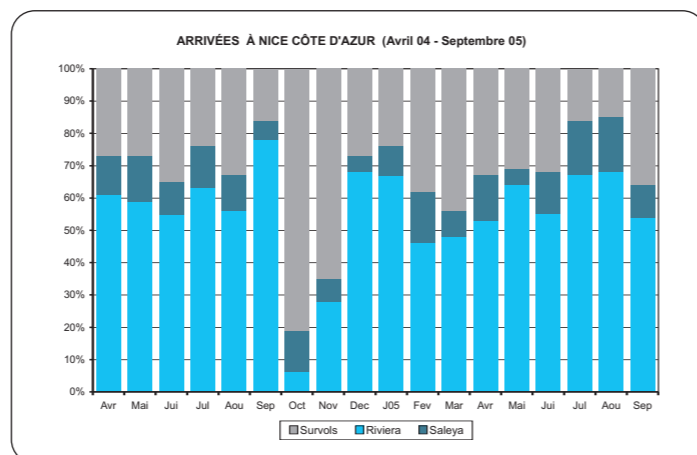
Il présente aussi le pourcentage d'interdictions d'utiliser Riviera pour des raisons purement techniques telles que balise de Cagnes ou du Luc en panne ou en maintenance.



Le deuxième présente le pourcentage du temps pendant lequel les contrôleurs de Nice ont mis Riviera en service alors que les conditions requises étaient réunies.



Le troisième présente le taux de contournement effectif. Il indique, mois par mois, le pourcentage des avions qui, arrivant à Nice, ont contourné l'agglomération antiboise.



août 2005 a vu le record absolu des contournements (84,9% des arrivées : 68% en Riviera et 16,9% en Saleya) depuis que le CAPSSA tient des statistiques, soit avril 1994.

En revanche, Octobre 2005 a vu les survols augmenter d'une manière significative en raison d'une météorologie maussade.

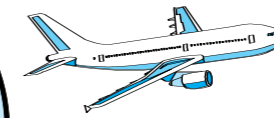
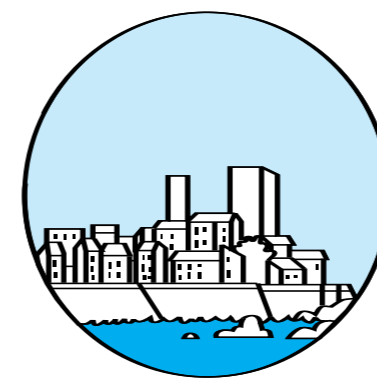
CAPSSA

Pour mieux vous écouter et vous répondre,
Une nouvelle adresse e-mail:
capssa.ab@wanadoo.fr

FR3 ET CAPSSA

FR3 a consacré son émission "Retour sur l'Info" du 6 octobre aux nuisances sonores provoquées par les survols de la Côte d'Azur.

Le CAPSSA, par la voix de son Président, a pu exprimer sa satisfaction pour les résultats obtenus et ses espérances pour continuer à améliorer la situation dans le futur grâce à une concertation constructive entre tous les acteurs.



CAPSSA

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

Comité d'Action Pour la Suppression des Survol Abusifs

Novembre 2005

B.P. 532 - 06631 Antibes Cedex - Tél./Fax 04 93 74 36 17

LE MOT DU PRÉSIDENT

Le CAPSSA change de pilote... mais pas de plan de vol.

Contrainte à se retirer de la Présidence par ses obligations professionnelles, Cléa Pugnaire m'a passé le manche après une élection à l'unanimité lors du Conseil d'Administration de Juin 2005.

Soyez assurés que, entouré de l'Equipe motivée et efficace à laquelle vous avez renouvelé votre confiance lors de la dernière assemblée, je continuerai à veiller à l'application des mesures prises ces dernières années et à leur amélioration à chaque fois que cela sera possible, grâce à une concertation accrue entre tous les acteurs (l'Etat, la CCI, la DGAC, les contrôleurs aériens, les compagnies aériennes et leurs pilotes, les associations dont la notre).

Comme vous pouviez le supposer, notre Député-Maire, Jean Leonetti, m'a renouvelé son appui, qui nous a été tant précieux dès les premières phases de notre association, poursuivant le soutien initié par Pierre Merli.

N'oubliez pas que nous nous tenons à votre disposition pour dissiper vos inquiétudes et répondre à vos questions, les samedis de permanences sur la place des Martyrs de la Résistance... et par courriel sur capssa.ab@wanadoo.fr

Avec toutes mes amitiés

Alain BICHE
Président

SOMMAIRE

| | |
|--|---|
| Commission Consultative de l'Environnement | 2 |
| Programme d'action à 5 ans | 3 |
| Groupe de travail bruit | 3 |
| Informatique et cotisations | 3 |
| Nos permanences | 3 |
| Le point des survols | 4 |
| FR3 et CAPSSA | 4 |

CONSEIL D'ADMINISTRATION 2005-2006

| | |
|--------------------|--|
| Président | Alain Biche |
| Vice-président | Yves Tixier |
| Secrétaire | Annie Lépicier |
| Secrétaire-adjoint | Jean Lesieur |
| Trésorier | Pierre Morichau |
| Trésorier-adjoint | Jean-Pierre Sanche |
| Administrateurs | Gertraude Collot • Jean Dupré Philippe Fabre • Jean Houlgatte Robert Kelleher • Jean-Loup Lépicier Jean Nos • Cléa Pugnaire Maurice Rusbach • Jean-Paul Sozède Jean-René Suzéau |

ASSEMBLEE GENERALE 2006

Merci de penser dès maintenant à réserver pour le CAPSSA votre après-midi du

VENDREDI 10 FEVRIER 2006

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

Réunion du 11 juillet 2005

1- Point sur le Code de Bonne conduite.

Le projet de Code de bonne conduite environnementale qui doit engager les acteurs (professionnels : pilotes et contrôleurs) a finalement été accepté par le SNPL. Le SNCTA avait donné son accord il y a déjà quelques mois.

Ce document devrait donc enfin être officiellement signé avant la fin de l'année.

2 - Information sur les « lièvres ».

On appelle « lièvre » un dispositif lumineux composé de lignes de lampes qui s'allument les unes après les autres dans le sens du déplacement du mobile, ici l'avion, qui l'utilise.

Une évaluation, conduite au centre Air France de Vilgénis, sous la direction de l'OCV, avec la participation d'Air France, du SNPL et de la DGAC, a permis de confirmer l'intérêt de ce dispositif et la possibilité de l'installer pour les approches en piste 22. La CCI a prévu le budget correspondant pour l'exercice 2006.

Pour la piste 04, des études complémentaires sont nécessaires et les coûts seront beaucoup plus importants.

3- Vols de nuit.

Ce sujet, récurrent, suscite un important débat car il est au centre des interrogations et des craintes des riverains. Certes, les vols de nuit ne sont pas ici très nombreux aujourd'hui mais l'on peut craindre une demande accrue à laquelle aucun texte ne permet de s'opposer efficacement.

Ce sujet a fait l'objet d'un récent colloque, organisé par l'association « Ville et Aéroport », tenu à Bruxelles le 2 juin dernier, auquel Mme Pugnaire et M. Vallier ont assisté sur invitation de la CCI. Le colloque avait pour titre : « Les vols de nuit en Europe : vers une réglementation ? Etat des lieux et propositions ».

Les préoccupations des intervenants convergent vers l'idée d'une réduction, ou tout au moins d'une maîtrise des vols de nuit. Les solutions envisagées devront s'inscrire dans le cadre de la « Stratégie de Lisbonne » (compétitivité de l'Europe dans les 10 ans à venir) et de la « Stratégie de Göteborg » (engagements pris pour 2010 dans le cadre du protocole du 1-12-99 sur les multipolluants). Elles devront faire l'objet de propositions à soumettre au parlement européen.

De nombreux points sont abordés, mais les débats permettent rarement d'aboutir à un consensus très clair.

Horaires : Plusieurs plages sont envisagées : 0h - 5h ; 23h - 6h ; 22h - 6h ; 23h - 7h . Une période de calme de 8h est recommandée par l'OMS et par l'ACNUSA.

Niveau de bruit : Un intervenant propose un niveau maximal de 45 dBA.

Les besoins : Les décollages et atterrissages très tardifs ou très matinaux sont peu demandés pour les transports de passagers, sauf pour les longs parcours avec décalage horaire.

En revanche, le fret est un gros consommateur de vols de nuit. Il y a là un problème à résoudre : décaler au mieux les horaires ou utiliser des aéroports spécialisés peu nuisants (tels que Vatry ?).

L'approche équilibrée : Prévues par la Directive 2002/30, cette mesure s'appuie sur 4 éléments : réduction du bruit à la source, limitation des constructions autour des aéroports, limitation des bruits au sol, approches à moindre bruit.

Un bilan est prévu pour mars 2007.

Dissuasion par l'argent : Augmenter la taxe d'atterrissage nocturne (3 participants).

Conclusions :

Les animateurs du Colloque retiennent 3 idées principales :

- définition de la nuit (8 heures consécutives, de 23 à 7 heures, recueille la majorité des avis),
- incitation à réduire les vols de nuit en augmentant la taxe environnementale,
- possibilité d'instaurer un couvre-feu au niveau local.

Le Parlement réfléchit sur la question des vols de nuit.

M. de Place, Directeur des Aéroports de la Côte d'Azur, précise qu'à Nice le principe d'utiliser une modulation tarifaire dissuasive à l'égard des vols de nuit a été adopté : un Groupe de travail doit en fixer les modalités d'application.

M. Fiorio, Aviation Civile Nice, annonce la parution récente d'une directive qui impose un processus de préparation complexe (étude d'impact et bilan avantages-inconvénients) pour l'élaboration d'un texte fixant des dispositions particulières. Ceci interdit d'appliquer directement la solution que nous avons envisagée il y a 2 ans et qui avait été proposée aux autorités le 20 mai 2003 par la CCI. Donc : affaire à relancer....

M. de Place, pour la CCI, donne son accord pour réaliser les études nécessaires.

Une étude a été conduite par l'Aéroport sur l'impact que pourrait avoir sur les nuisances l'adoption d'une limite à -8 EPNDB au lieu des -5 actuels entre les avions « bruyants » et « les plus bruyants » du chapitre 3. L'exploitation des statistiques de l'année 2004 ne fait pas apparaître un avantage significatif.

4 - Dossiers passés en Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN).

M. Sivry présente les trajectoires anormales relevées qui ont entraîné l'élaboration d'un dossier de demande de sanction. En 2004, 10 dossiers ont été transmis dont 2 pour des arrivées anormales en Riviera, les autres sont relatives à des arrivées en Saleya.

Pour 2005, nous notons déjà 5 infractions en arrivée par Riviera.

Le plafond des amendes encourues est passé de 12 000 à 20 000 €.

5 - Elvira 3D.

Le logiciel de visualisation des trajectoires avion « Elvira 3D » est présenté par M. Fiorio. Nous en avons déjà vu quelques applications lorsque M. Sivry nous avait présenté certaines situations particulières d'arrivées et de départs, en « relief ». L'une des possibilités les plus parlantes consiste à présenter le trafic en zone terminale avec la position et le déplacement de tous les avions, avec une « trace » de 2 minutes de trajectoire, donc de longueur proportionnelle à la vitesse.

PROGRAMME D'ACTION À 5 ANS

La Charte de l'environnement signée en 2000 pour 5 ans arrive à son terme. La reconduction de ce document est estimée nécessaire. Mais, auparavant, un bilan officiel de la première charte doit être produit. Le Groupe de travail « Bruit » a déjà réfléchi, lors de sa dernière réunion à l'évolution envisageable.

La Charte 2006/2011 reste à élaborer. Les thèmes existant dans la précédente version seront reconduits en majorité : Bruit, Air, Eau, Déchets, Energie, Faune et Flore, Communication, Sociétal et Ethique.

Les groupes de travail spécifiques pourraient comprendre des experts extérieurs.

Le Code de bonne conduite environnementale, dont la signature est proche, devrait être inclus dans la Charte.

Calendrier envisagé : Réunions de groupes de travail spécifiques pendant l'automne. Validation en CCE de Décembre, Signature en mars 06 (*Programme ambitieux, mais qui montre l'intérêt de tous à ne pas perdre de temps*).

REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL BRUIT tenue le 8 juillet 2005

Dans le cadre de la préparation de la nouvelle Charte de l'environnement 2006-2011, les participants du groupe ont retenu et hiérarchisé les sujets suivants :

Niveau 1 :

- Interdiction des avions les plus bruyants,
- Application effective des procédures d'approche à moindre bruit,
- Maîtrise des vols de nuit,
- Intégration des hélicoptères dans la Charte.

Niveau 2 :

- Optimisation de Riviera (éloignement de l'axe, augmentation du taux d'utilisation),
- Respect des procédures spécifiques du parking Kilo,
- Départs vers le Nord-Ouest : respect des couloirs et des niveaux,
- Bruit des effaroucheurs d'oiseaux,

Niveau 3 :

- Technologie des avions,
- Etude des possibilités offertes par Galiléo et EGNOS.

D'autres groupes de travail vont prochainement être constitués et la préparation de la future Charte va se poursuivre dans les prochains mois.

Dans chacun de ces groupes, une plus grande participation des représentants des agglomérations est souhaitée.

Informatique et cotisations

En juin, nous avons inauguré une nouvelle méthode d'adressage du bulletin : au lieu d'une étiquette autocollante, l'ordinateur a produit des lettres personnalisées, que nous avons placées dans des enveloppes à fenêtre. La lettre personnalisée contient un historique des cotisations du destinataire et constitue le reçu correspondant. Certains adhérents ont observé des erreurs dans l'historique ; nous les avons rectifiées immédiatement. Si d'autres erreurs apparaissent, signalez-les ; elles seront rectifiées. Aucun système n'est parfait, et les nombreuses manipulations exigées par cette nouvelle méthode expliquent les erreurs ; il y en aura certainement d'autres, nous en sommes désolés, mais c'est inévitable.

La nouvelle méthode et l'historique des cotisations ont suscité un regain d'intérêt pour le CAPSSA : le nombre des cotisations pour 2005 dépasse déjà de 6% le nombre de 2004. Il y a aussi 38 cotisations pour 2006 : ce sont principalement des cotisations pour 2005, que des distraits nous ont envoyées deux fois, et que nous avons décidé d'affecter à 2006.

Mais ces cotisations pour 2005 sont en régression de 18% par rapport à 2003 ! C'est clair : beaucoup d'adhérents croient que tout ce qui pouvait être raisonnablement obtenu l'est, et qu'en conséquence notre action n'est plus productive. Rien n'est plus faux ! D'abord, il faut consolider l'acquis et interdire les retours en arrière. Ensuite, il faut asseoir la légitimité de nos demandes en gagnant, ne serait-ce qu'un peu, tous les ans ; c'est possible, nous le faisons déjà. Il faut aussi recruter de nouveaux adhérents parmi les nouveaux résidents de notre région, pour au moins remplacer ceux qui sont partis.

En étant toujours plus nombreux, nous envoyons un signal fort aux autorités : si de nouvelles nuisances apparaissent, par exemple accroissement du trafic nocturne, nous serions présents et actifs pour les dénoncer. Identifiez vos voisins de fraîche date et démarchez-les ; faites connaître le CAPSSA et son action ! C'est un travail de proximité, chacun doit s'y atteler, le Bureau n'a pas la connaissance locale nécessaire. Le Bureau et le CAPSSA comptent sur vous tous, et vous en remercient.

NOS PERMANENCES

Comme cela a déjà été annoncé dans notre Bulletin de Mai dernier, elles ont désormais lieu les 1^{er} et 3^{ème} samedis de chaque mois, de 9 à 12 heures, sauf en cas d'intempérie ou de manifestation exceptionnelle.

Deux membres du Bureau, très au courant de l'aspect technique de la situation des survols, assurent ces permanences. Il est souhaitable de leur adjoindre un troisième homme. Un ancien pilote avait exprimé le souhait de participer à cette tâche et il avait été envisagé qu'il aurait pu commencer à s'impliquer fin août. Ses coordonnées ont malheureusement été égarées et le contact a été rompu. S'il se reconnaît, nous serions très satisfaits qu'il veuille bien prendre contact avec Yves Tixier au 04 93 74 52 25.