



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
JUN 2012**

SOMMAIRE

Le mot du président.....	1
Compte rendu de l'assemblée générale	3
Rapport d'activité 2011	3
Budget prévisionnel et résultat 2011	4
Rapport moral.....	5
Rapport technique	7
Interventions.....	10
Questions diverses.....	16
Le point au 30 avril 2012.....	20

Conseil d'Administration 2012-2013

Président :	Alain Biche
Vice-président :	Michel Courtois
Secrétaire :	Annie Lépicier
Trésorier :	Jean-Louis de Raspide
Correspondant CCI :	Jean-Pierre Treille
Administrateurs :	Gertraude Collot Jean Dupré Philippe Fabre Robert Kelleher Jean-Loup Lépicier Pierre Morichau Cléa Pugnaire Jean-René Suzeau
Présidents d'honneur :	Cléa Pugnaire Robert Chaussonnery

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers Capssalistes,

Pour continuer avec la bonne habitude prise l'an passé, vous allez trouver dans ce bulletin le compte-rendu des différentes présentations faites devant votre Assemblée Générale de février 2012.

En complément, laissez-moi vous apporter quelques nouvelles informations :

- Nous vous avons signalé lors de l'Assemblée notre problème de fonctionnement interne dû à l'absence d'un trésorier pour notre association. Un de nos membres, Monsieur J-L de Raspide s'est porté volontaire pour assurer ce poste sous forme intérimaire. Nous l'en avons remercié et avons donc décidé, tant au sein du conseil d'administration que du bureau, de le coopter et d'officialiser sa candidature lors de la prochaine Assemblée. Néanmoins, nous maintenons notre demande d'un volontaire auprès de nos membres pour assurer ce poste pour les prochaines années (la solution de confier ce travail à un cabinet extérieur a dû être abandonnée).
- Dans notre bulletin de novembre 2011, nous recher-

chions un volontaire, actuel ou ancien professionnel de l'aéronautique, pour renforcer notre équipe (en particulier après le départ de notre ami Yves Tixier). Nous maintenons plus que jamais notre demande.

• Quelques commentaires sur notre stratégie 2012 :

- rester vigilants en ce qui concerne l'application de la procédure Riviera (Michel Courtois vous donnera les dernières informations en fin de bulletin, mais l'année s'annonce bien pour le moment avec même plus de 81% de contournement en février 2012).

- suivre de près l'avancement des essais d'approches satellitales (une dernière réunion de la CCE avant le début des essais en octobre, est prévue début juillet pour ultimes mises au point).

- s'assurer de la mise en place et du suivi de la nouvelle Charte de l'Environnement 2012-2017

(toutes les parties ont approuvé sa rédaction et sa signature officielle devrait avoir lieu durant la CCE début Juillet ; nous en reparlerons dans notre prochain bulletin).

- Suivre la question des vols de nuit en étant, en particulier, très attentifs aux résultats de la restriction des autorisations de vol (chapitre 3 avec marge 13EPNDB) décidée par la DGAC depuis octobre 2011 et, si nécessaire, relancer la demande d'interdiction des vols de nuit autres que commerciaux programmés et postaux (il semblerait que toutes les parties aéronautiques, l'ACNUSA, les municipalités, les associations soient en accord sur ce point et qu'il resterait à en convaincre la DGAC, ce qui devrait pouvoir se faire dans le cadre d'une révision de la réglementation européenne).

Et maintenant, à tous, bonne lecture de ce bulletin avec nos remerciements pour votre appui.

ALAIN BICHE

RECHERCHE D'UN TRESORIER

Pour assurer le suivi de sa trésorerie et de sa comptabilité, le CAPSSA recherche parmi ses membres : UN VOLONTAIRE pour assurer le poste de **TRESORIER**

à plein temps (c.à.d. ½ à 1 jour par mois)

NOUS COMPTONS SUR VOUS

Merci de contacter Annie Lépiciier au

04 93 74 36 17

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 Lépiciier au

04 93 74 36 17

OÙ EN SUIS-JE DE MA COTISATION ?

À la fin mai, près 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 !

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2011

- 19.2 Assemblée Générale Ordinaire du CAPSSA
- 09.03 ENAC Toulouse : Mastère de management aéroportuaire
Intervention du Capssa (Alain Biche).
« Environnement : relations riverains/aéroport, les conditions du succès »
- 23.03 Pilotage du Groupe de travail « Bruit » : parking kilo et nouvelle Charte de l'Environnement de l'Aéroport 2012 – 2017
- 06.04 Comité Permanent – Charte de l'Environnement de l'Aéroport : point sur le PPEB – nouvelle Charte : lancement des groupes de travail
- 11.05 Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur : participation à la réunion des membres du Comité d'Administration
- 14.06 Participation à la réunion du Groupe de travail « Communication »
- 28.06 Pilotage du Groupe de travail « Bruit » - Charte de l'Environnement de l'Aéroport : Bilan du Code de bonne conduite environnementale
- 3.08 Formation par A. Biche d'un groupe de jeunes contrôleurs aux exigences liées à l'environnement
- 29.09 Pilotage du Groupe de travail « Bruit » - Charte de l'Environnement de l'Aéroport : les vols de nuit – arrêté de restriction d'usage
- 10.10 Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Nice Côte d'Azur – Préfecture des Alpes Maritimes : évolution du trafic aérien – parking kilo – vols de nuit
- 10.10 ACNUSA à Nice : rencontre annuelle avec les membres de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport
- 29.11 10^{ème} Table Ronde « Environnement » : Eco-Infrastructures : des réussites locales
- 14.12 Formation par M. Courtois d'un groupe de jeunes contrôleurs aux exigences liées à l'environnement

Ensuite nos réunions de travail internes

BUREAU : 5 - CONSEIL D'ADMINISTRATION : 3 - ASSEMBLEE GENERALE : 1

Mais aussi

Nos PERMANENCES en centre-ville : 20 environ, un samedi sur deux permanences qui assurent le contact avec vous tous...et avec les nouveaux arrivants.

Et n'oublions pas non plus : **nos bulletins semestriels pour vous tenir informés.**

Dans le cours du rapport moral, du rapport technique et des différentes interventions post-Assemblée, nous reviendrons sur ces réunions.

Maintenant le rapport financier, établi avec la collaboration de notre ami Jacques Bihan-Poudec, et approuvé à l'unanimité :

BUDGET PRÉVISIONNEL ET RÉSULTAT 2011

Exercice		2 011	2 011	2 012	2 013
		Budget	Réel	Budget	Budget
DÉPENSES					
	Fonctionnement	1 700	1 587	2 300	2 300
	Communication	6 000	3 695	4 000	4 000
	TOTAL	7 700	5 282	6 300	6 300
RECETTES					
	Cotisations	6 000	5 891	5 900	5 900
	Dons & Subventions	150	150	150	150
	Intérêts	400	270	270	270
	TOTAL	6 550	6 311	6 320	6 320
RESULTAT ANNUEL		-1 150	1 029	20	20

Comme vous le voyez, nous avons pu cette année équilibrer notre dépense et même économiser 1000 euros, grâce à une réduction des coûts de notre bulletin en trouvant un imprimeur volontaire... et (vous le reconnaîtrez avec moi) qui nous réalise une impression de meilleure qualité.

Pour 2012, nous prévoyons un budget équilibré, et je vous expliquerai pourquoi dans le rapport moral.

Avant de passer au Rapport moral, je tiens tout d'abord à vous remercier pour votre confiance et votre appui.

Merci aussi à tous les membres du Conseil d'Administration qui ont renouvelé leur candidature... merci à notre nouveau membre ... et merci aussi à ceux qui, pour des raisons personnelles et/ou professionnelles, n'ont pu le faire mais dont nous n'oublierons pas le dévouement à notre cause, je pense là en particulier à notre ami Yves Tixier.

RECHERCHE D'UN TRESORIER

Pour assurer le suivi de sa trésorerie et de sa comptabilité, le CAPSSA recherche parmi ses membres : UN VOLONTAIRE pour assurer le poste de **TRESORIER**

à plein temps (c.à.d. ½ à 1 jour par mois)

Merci de contacter Annie Lépiciier au

04 93 74 36 17

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 Lépiciier au

04 93 74 36 17

RAPPORT MORAL

Par Alain Biche, Président du CAPSSA

Je commencerai ce rapport moral par un problème de fonctionnement interne :

Comme vous avez pu le constater dans le rapport financier, nous avons pu réduire nos dépenses grâce à un changement d'éditeur pour nos bulletins ... mais aussi par un excellent contrôle de celles-ci grâce à la mise en place par notre ami Jacques Bihan-Poudec d'une comptabilité claire et précise.

Malheureusement pour nous, notre ami, jeune et donc encore actif, ne peut renouveler son mandat en raison de son activité professionnelle et d'un redéploiement de ses activités qui l'oblige à de fréquents déplacements.

Nous devons donc trouver quelqu'un pour tenir notre comptabilité, et deux solutions se présentent à nous :

- un membre du Capssa se porte volontaire bénévole pour devenir notre trésorier (et Jacques Bihan-Poudec le mettra au courant) ;
- nous mandatons un comptable rémunéré pour tenir notre comptabilité. (d'où notre prévision d'équilibre)

Nous comptons donc sur vous pour nous aider dans les 2 cas (devenir trésorier ou nous présenter un comptable extérieur), sachant que Jacques Bihan-Poudec est d'accord pour assurer l'intérim le temps de mettre en place la solution.

C'est urgent, nous comptons sur vous.

Passons maintenant à nos actions (et à nos résultats ...ou non !) durant cette année :

Vous vous souviendrez tous que cette année, sur le plan climatique, avait assez mal débuté...et bien, malgré tout, grâce à cette fin d'année qui rappelle plus ce qu'est un beau climat de la Côte d'Azur, en ce qui concerne les survols, plus de 75% des avions ont évité Antibes...et nous avons

même battu un record historique en décembre, mais je laisse à Michel le soin de vous en parler en détail dans son rapport technique.

Lors d'un groupe de travail Bruit en juin 2011, nous avons souhaité établir le bilan du Code de bonne conduite environnementale signé en décembre 2005 par 29 partenaires au sein de l'aéroport, s'engageant à respecter un certain nombre de règles destinées à réduire les nuisances sonores : les intervenants ont été consultés sous forme d'un questionnaire et leurs réponses montrent que tous apprécient et respectent ce code et les obligations en découlant, tant en ce qui concerne l'utilisation de la procédure Riviera que la procédure à moindre bruit.

Ceci est le résultat du travail effectué entre tous les membres de la concertation ces dernières années et est aussi encourageant pour le futur, car cela permet de penser que les nouvelles « obligations » résultant des progrès technologiques seront, elles aussi, très facilement acceptées par tous.

Bien sûr en parlant des progrès technologiques, je fais allusion aux approches guidées par satellite qui permettront de contourner Antibes par tous les temps...et, d'ores et déjà, nous pouvons vous dire que, dans le courant du 2ème semestre 2012, commenceront sur Nice des essais de « guidage satellital » qui déboucheront, j'en suis convaincu, à ce contournement quasi-total d'Antibes (dans un temps que certains trouveront peut-être encore « long ». Michel entrera plus dans le détail sur toutes ces questions, et M.Sivry nous donnera sûrement des éléments complémentaires.

Nous avons aussi beaucoup travaillé cette année (nous...c'est-à-dire tous les membres de la concertation) sur la nouvelle Charte de l'environnement 2012-2017 et Isabelle Vandrot vous en expliquera les détails. Personnellement, je suis très satisfait de voir que grâce à l'effort de

tous (...et en particulier à la persévérance de Mlle Vandrot !!), cette Charte s'enchaîne avec la précédente, sans temps mort ... et qu'elle continue à aller dans le sens que nous souhaitons tous.

Bien sûr, tout n'est pas 100% parfait ; par exemple, - en ce qui concerne les vols de nuit, le Ministère de l'écologie et des transports a rejeté la demande effectuée par tous les riverains d'Antibes à Nice (et relayée en particulier par notre maire, et appuyée depuis l'origine par le gestionnaire de l'aéroport) de suspendre les vols de nuit de 23h à 6h, mais Nice reste à la pointe des solutions apportées à ce problème avec une 2ème restriction très contraignante mise en place en octobre 2011 sur le type d'avions autorisés à approcher (ou quitter) Nice la nuit (avions du chapitre 3 avec marge de 13 epn). Seulement les moins bruyants des moins bruyants avec avertissement pour non-respect et même sanction sous forme d'amendes.

Nous avons convenu, avec la DGAC, de faire un point complet sur cette restriction après 12 mois (fin 2012)...et, peut-être ... pourrions-nous alors, si nécessaire, et une fois terminée la période pré et post électorale, réactiver nos demandes pour un vrai « couvre-feu » (et je dis cela encore plus pour nos amis niçois voisins de l'aéroport car le bruit peut être encore pour eux très dérangent).

Je laisse le soin à Michel Courtois d'entrer encore plus dans le détail de certaines des réunions auxquelles nous avons participé mais je voudrais néanmoins citer encore un point positif :

- dans le cadre de la formation des nouveaux contrôleurs aériens, la DGAC a prévu un certain nombre d'heures consacrées à l'environnement

et sa préservation. Dans ce cadre, nous avons été sollicités pour participer à une matinée de formation aux relations avec les riverains (2 à 3 fois par an). Nous avons bien sûr accepté ; Michel et moi-même partageons cette responsabilité avec le plaisir de rencontrer des jeunes motivés par leur nouveau métier et ouverts à ces questions qui étaient encore volontairement ignorées voici quelques années.

Personnellement, je continue à faire de même, à la demande de la SACA et de son Président M. de Place, en participant à la formation de futurs managers d'aéroports dans le cadre de l'ENAC à Toulouse.

Je terminerai là ce rapport moral en soulignant que chaque année en le préparant, je relis les rapports des années précédentes, et que je constate avec satisfaction que chaque année nous progressons (...parfois trop lentement peut-être sur certains sujets) et jamais nous ne régressons grâce au travail de tous les participants aux réunions de concertation au sein de l'aéroport.

Voilà, chers amis, il ne me reste plus qu'à vous demander de voter sur ce rapport :

Le rapport moral est adopté à l'unanimité.

Avant de passer la parole à Michel Courtois pour son rapport technique et ses commentaires qui seront suivis par les interventions de nos invités et vos questions, je tiens à vous remercier une nouvelle fois, au nom de toute l'équipe du CAPSSA pour votre confiance et votre appui.

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

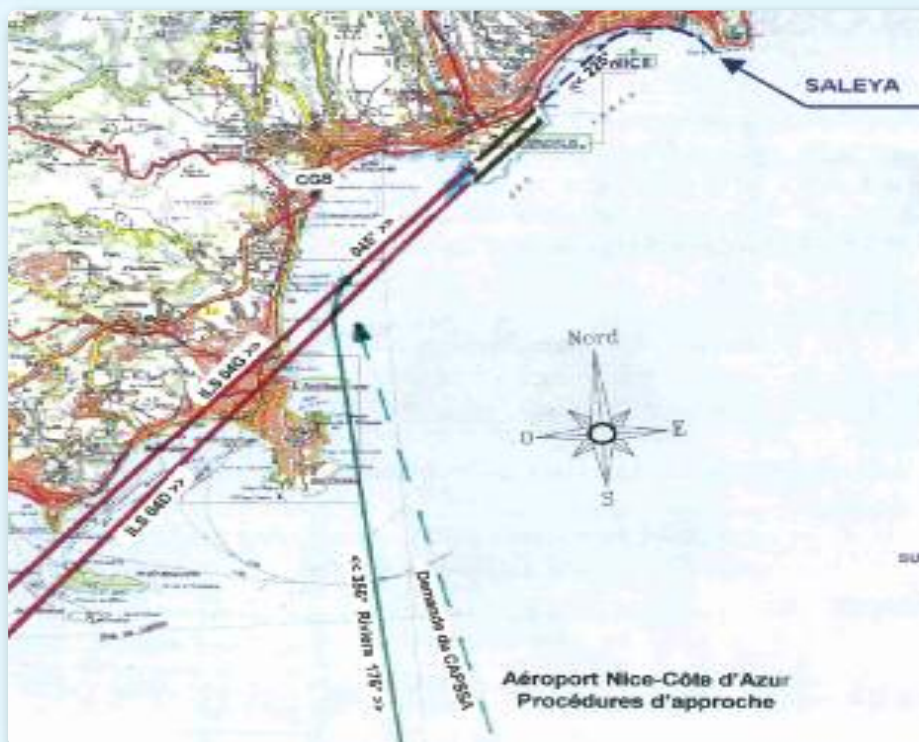
E-mail : capssa.antibes@orange.fr

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

RAPPORT TECHNIQUE 2011

Par Michel Courtois, 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.

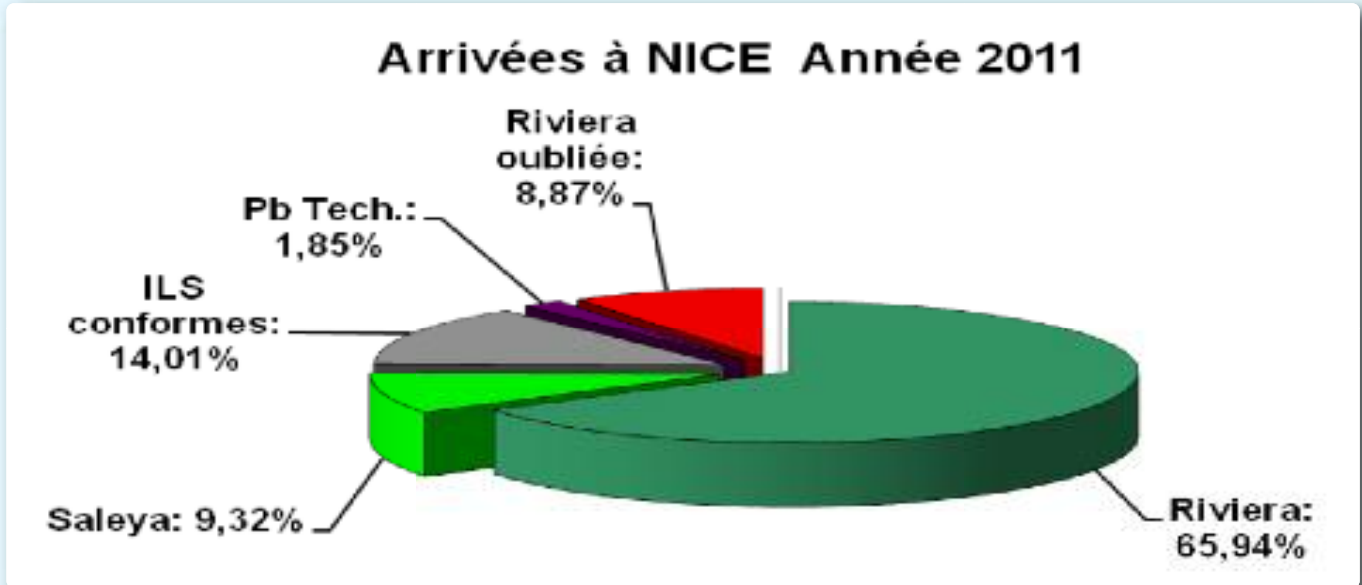
LES PROCÉDURES D'APPROCHE

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 (ISG)
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
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

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 l'importance des conditions météo.

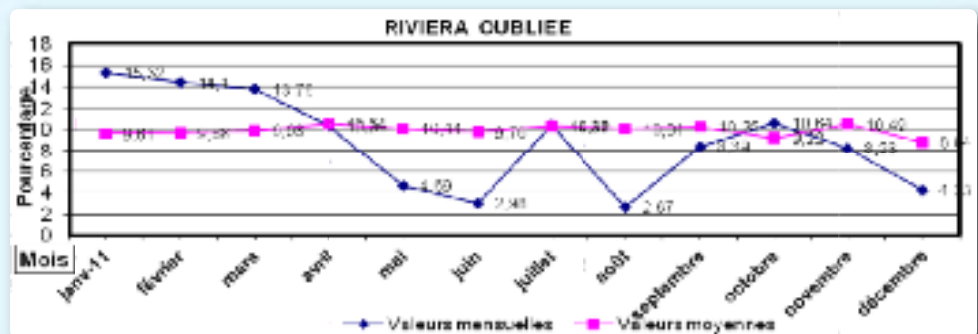
RÉCAPITULATIF DE L'ANNÉE 2011

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 2011

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. Par ailleurs, le graphique montre de façon claire la relation directe entre les conditions météo et les « Riviera oubliés »

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 (pas de procédures SESAR non linéaires).

CHIFFRES ESSENTIELS

On voit que les chiffres sont meilleurs 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 ac-

PARAMETRE	2007	2008	2009	2010	2011
RAPPORT RIVIERA EFFECTIF/ RIVIERA POSSIBLE	89,7%	84,4%	88,28%	84,2%	88,14%
APPROCHES ILS "ABUSIVES"	7,1%	10,3%	8,06%	9,76%	8,87%
CONTOURNEMENT EFFECTIF D'ANTIBES	75,4%	67,8%	73,8%	68,44%	75,26%

tuelles et de la technologie basée sur les outils à rayonnement électro magnétique. Il semble difficile de diminuer les spécifications actuelles à l'exception du radial sur la balise CGS de Cagnes

On peut convenir que la procédure Riviera est bien entrée dans les habitudes des équipages et des contrôleurs.

Des améliorations substantielles ne pourront être obtenues qu'avec des « outils » différents que ceux actuellement disponibles en particulier des procédures utilisant les systèmes de navigation satellitaires; Les avions sont d'ores et déjà « capables » de ces procédures, à quelques adaptations mineures près.

ACTUALITÉ GALILEO

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

Le lancement de deux satellites suivants est prévu pendant l'été 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.

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.

INTERVENTIONS DE NOS INVITÉS

Je vais laisser la parole à nos invités et c'est Isabelle Vandrot qui commence.

Isabelle Vandrot

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

Bonjour à toutes et à tous.

Je vais vous présenter le plus « light » possible la nouvelle Charte Environnement de l'aéroport parce que je pense que le document parlera de lui-même quand il sera validé.

Cette nouvelle Charte, vous l'avez vu, c'est un travail de dialogue, d'écoute, d'échanges que nous avons traité l'année dernière. Il y a de multiples thèmes.

Il faut savoir que c'est notre troisième Charte Environnement de l'Aéroport de Nice. Contrairement à ce qui peut se faire au niveau des villes et autres, nous n'avons pas de cadre légal pour faire ces chartes, c'est vraiment l'engagement volontaire des acteurs à améliorer nos conceptions de dialogue, nos risques sur l'environnement, etc... C'est déjà 10 ans d'amélioration, 10 ans de choses que l'on n'arrive pas forcément à régler donc il faut continuer à reprendre.

Sans vous dévoiler ce qui sera acté ou pas cette semaine, nous avons 4 cadres de travail, 4 engagements principaux. Notre vœu, bien entendu, est de continuer et c'est une des manières de le faire aujourd'hui, c'est de fournir toujours de l'information, de l'écoute, de la discussion, du dialogue. Donc cela reste un cœur de cette Charte, c'est vraiment notre processus de concertation, notre écoute.

Bien entendu, on n'oublie pas tout ce qui est programme de réduction des nuisances. M. Biche a parlé des nuisances sonores en particulier au niveau des avions mais on a aussi un gros chapitre, dans ces 5 prochaines années, axé sur les connaissances des polluants. Vous savez que les problèmes de pollution de l'atmosphère sont des choses qui touchent les gens, c'est donc un gros travail de fond que l'on va mettre en œuvre dans le cadre de cette Charte.

Ensuite, on est un aéroport, on est une entité, on est une entreprise donc on a aussi un lot d'actions en tant qu'entreprise pour limiter les pollutions, limiter nos atteintes à la biodiversité, limiter nos consommations énergétiques. C'est moins parlant au niveau du grand public mais c'est aussi quelque chose qui prouve que ce que l'on peut faire de nouveau après c'est sur du solide.

Ensuite, il y a quelque chose d'important. Nous avons un axe fort au niveau de l'aéroport de s'inscrire dans le développement durable, vous en avez entendu parler. Cet aéroport a des projets de développement. Tout cela est encadré avec des vraies volontés et tout ça c'est aussi un accompagnement de changement de culture, un changement dans les organisations, dans les comportements, de nos salariés, des sociétés avec lesquelles nous travaillons.

Donc cette nouvelle Charte c'est 10 ans déjà de travail, c'est une Charte de maturité. Il va y avoir beaucoup plus de choses plus ponctuelles que ce qui avait été fait et puis elle

est aussi portée par nos salariés qui sont des acteurs mais moins nombreux que nos riverains, qui ont vraiment donné une visibilité, une cohésion je dirais d'équipe, à tout ce programme d'actions sur les 5 prochaines années.

On attend aussi l'arrivée de Galiléo dans les 5 ans, c'est quelque chose qui s'intégrera dans cette Charte. Ce que nous avons préparé et qui j'espère sera validé, c'est un programme d'actions initial. C'est vrai que personne d'entre nous n'a une boule de cristal pour savoir exactement où nous en serons dans 4 ou 5 ans, les choses vont vivre, c'est une Charte qui doit vivre, c'est notre programme d'action pour les 5 prochaines années.

Merci en tous les cas, en particulier au CAPSSA et à toutes les autres associations et collectivités qui ont bien voulu nous accompagner dans ce travail. M. Biche a cité toutes les réunions, c'est vrai que cela fait beaucoup de temps passé à essayer de se mettre autour d'une table pour trouver les bonnes idées. Maintenant, on va croiser les doigts et se dire qu'on rentre dans du concret. On vous en donnera la primeur dès que les choses seront actées.

Alain Biche : Isabelle Vandrot n'a pas voulu entrer dans les détails, je m'en doutais.

Sur la première Charte que nous avons faite, il y avait 46 objectifs à atteindre, nous n'avons pas bougé pendant toute sa durée et à la fin nous sommes arrivés à faire 40 objectifs.

La deuxième Charte c'est à peu près la même chose.

Maintenant, c'est quelque chose qui va évoluer au fur et à mesure. Effectivement, je connais ce qui n'est pas encore officiel mais sur lequel on a travaillé, c'est un résumé sur les principaux engagements. Ce qui est important maintenant c'est que tout cela va évoluer pendant 5 ans. Réduire toutes les autres nuisances de l'aéroport c'est bien. Quand on en aura fini avec les nuisances sonores, pour nous par exemple, c'est bon de travailler aussi sur toutes les autres nuisances comme pour n'importe quelle industrie. L'aéroport consacre des sommes qui sont loin d'être négligeables à diminuer au maximum ces nuisances, à optimiser toutes ces choses et tout cela donnera un ensemble qui sera complètement cohérent.

Je vous remercie Isabelle Vandrot pour cette présentation.

Vous aurez peut-être, dans notre prochain bulletin, un peu plus de précisions sur cette Charte. De toute façon, elle est présentée mardi prochain, on suppose qu'elle sera acceptée, qu'il n'y aura pas de grands bouleversements à faire. Après cela, il faudra la mettre sous forme d'un document présentable. Il faudra recréer une séance de signatures, ça nous amène au mois de juin ce qui est dans la norme pour tout faire.

Maintenant, M. Sivry va nous présenter quelque chose de très intéressant aussi, c'est la question des guidages satellitaires.

Les procédures d'approche utilisant les systèmes de navigation satellitaires

Cet article n'est pas la transcription stricto sensu de la présentation de Monsieur SIVRY, Chargé de Mission Environnement à la DGAC, aéroport de Nice, mais tente de donner une version de vulgarisation du problème

Ce sujet est un des plus importants pour les Antibois car il représente l'espoir, à terme, de ne plus avoir que des survols très peu fréquents au-dessus de la ville (2 à 4%) dans un avenir relativement proche.

Nous allons commencer par un certain nombre de rappels et définitions afin d'être en mesure de saisir le pourquoi et le comment.

Il y a deux familles de navigation :

- La Radionavigation qui, comme son nom l'indique utilise des moyens radioélectriques (balises VOR, balises VOR-DME, ILS, etc.)

- VOR : Very Omni Ranging : système qui définit à l'aide d'une balise radioélectrique, la direction sur laquelle se trouve l'avion. Cette direction s'appelle l'azimut et est mesurée de 0 à 360° dans le sens rétrograde. Cette balise fournit en outre une indication de sens : vers la balise (TO) ou en provenance de la balise (FROM)

- VOR-DME : Système qui combine la fonction VOR et une indication de distance par rapport à cette balise en éloignement ou en rapprochement (DME : Distance Measuring Equipment)

- ILS : Instrument Landing System : Système de guidage radioélectrique de précision permettant des approches et atterrissages par mauvaise météo. Ce faisceau électronique est calé sur une pente (2 à 3°) et fournit à l'équipage deux informations : la position de l'avion par rapport à l'axe de la piste (écart latéral ou LOCALIZER) et une position par rapport à la pente (écart en pente ou GLIDE SLOPE)

- La navigation géographique qui est basée sur l'utilisation principalement de centrales à inertie, et de systèmes de navigation satellitaires : GNSS

- Il y a deux grandes familles de centrales à inertie : les centrales stabilisées qui gardent la même attitude par rapport à la géométrie de

l'avion, et les centrales à composants liés (Strap Down) qui sont intégrées mécaniquement à la structure de l'avion ou de la structure sur laquelle elles sont installées. Le grand intérêt de ces centrales est qu'elles sont autonomes et n'ont aucun besoin d'aides extérieures à l'avion et en particulier n'ont pas besoin de nord magnétique pour « naviguer ». Le principal problème des centrales à inertie est qu'elles dérivent dans le temps c'est-à-dire qu'elles donnent une indication de position erronée et de plus en plus erronée au fur et à mesure que le temps passe. Les centrales modernes ont une dérive qui se chiffre à environ 0,6 NM/heure. Ce phénomène est dû au principe de la physique des gyroscopes (force de Coriolis, période de Schuler). Pour corriger cette dérive on « recale » la navigation soit en passant au-dessus d'un point ou d'une balise VOR dont on connaît les coordonnées, soit en utilisant le système GPS qui lui ne dérive pas.

- GNSS : Global Navigation Satellite System. Ces systèmes utilisent un réseau de satellites de couverture mondiale en général groupés en trois ensembles qui orbitent autour de la terre. Le nombre de satellites est de l'ordre de 24 à 30 selon les systèmes. Ces systèmes délivrent des informations de positionnement de grande précision quelles que soient les conditions météo et surtout quel que soit l'environnement électromagnétique local. A l'heure actuelle il existe 3 systèmes compatibles

- Le GPS américain (GPS : Global Positioning System) géré par l'armée américaine (le DOD Department Of Defence) et qui donne une position avec une précision moyenne de l'ordre de 10 à 15m en Latitude (L) et Longitude (G)

- Le GLONASS russe (GLONASS : GLObal Navigation Satellite System) géré par l'armée

russe dont les performances sont inférieures à celles du GPS américain et dont la maintenance n'est pas rigoureuse.

- Le Galileo européen géré par la communauté européenne donc par des civils. Ce système a une précision supérieure à celle du GPS (≈ 1 mètre en L & G) ainsi qu'une sécurité d'emploi améliorée par rapport aux autres systèmes. Ce système sera opérationnel en 2015 si le planning actuel est respecté.
 - En complément, ces 3 systèmes peuvent avoir leurs performances améliorées en utilisant les satellites EGNOS (EGNOS : European Geostationary Navigation Overlay System) qui sont en service opérationnel depuis 2009. Ces 3 satellites en orbite géostationnaire couvrent les besoins de l'Europe et ont pour but d'améliorer les performances des 3 systèmes GNSS. Par exemple la performance en localisation du GPS devient typiquement de l'ordre de 3 à 4 m en L & G
- Les procédures RNAV (RNAV : aRea NAVigation)
 - D'une manière générale, une procédure RNAV est un programme de navigation, radionav ou nav géographique, ou les deux, géré par un calculateur de bord de l'aéronef. Ce calculateur, appelé Flight Monitoring System (FMS) gère l'ensemble des données de vol de l'avion et est couplé au pilote automatique, ce qui permet de suivre une ou plusieurs trajectoires programmées, automatiquement ou non, du décollage à l'atterrissage.
 - La RNAV conventionnelle est basée principalement sur l'utilisation des moyens de radionavigation (VOR-DME/ILS...) . Cette navigation est réalisée au-dessus des territoires terrestres pour des raisons d'installation des radiobalises qui ne peuvent pas être installées sur la mer ou les océans pour des raisons de stabilité de position.
 - Lorsqu'il n'y a pas d'infrastructure radioélectrique on passe en navigation géographique et on pratique ce que l'on appelle la Navigation Horizontale Enchaînée (NAV-H). Pour cette navigation, on définit au préalable sur l'itinéraire un certain nombre de points géographiques définis par leurs longitude et latitude et qui sont les points par

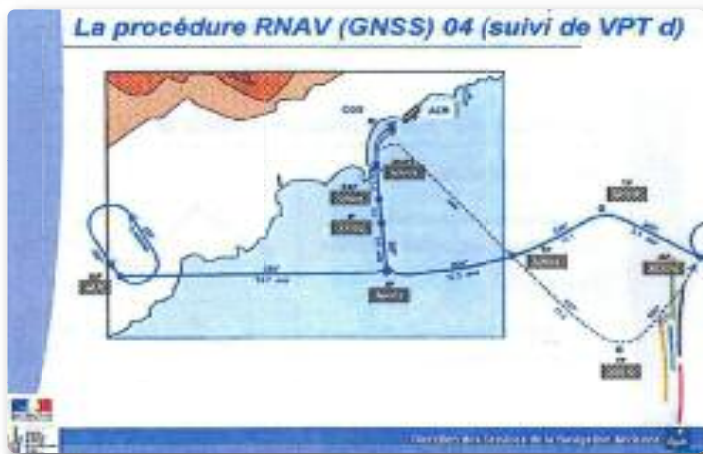
lesquels devra passer l'aéronef pour arriver à destination. Ces points sont dénommés « Points tournants » ou « Waypoints ». Quand on navigue pendant le transit, le pilote automatique est dans un mode supérieur dit de « tenue d'altitude » (30 000ft par exemple) et donc le calculateur du FMS ne gère que la trajectoire horizontale à partir des « doublets » L & G définis auparavant.



- Pour passer aux points tournants définis par le programme de navigation, il y a deux techniques
 - Le « Fly over » où l'on passe à la verticale du point. Ce principe est utile en radionavigation car quand on passe à la verticale de la balise il y a basculement de l'indication « TO/FROM » ce qui implique que l'on est bien passé à la verticale du lieu et permet de recalibrer la navigation s'il y a eu une dérive. Par contre il y a un inconvénient car le ralliement à la trajectoire nominale se fait par une rejointe plus ou moins délicate en fonction des conditions.
 - Le « Fly By » où l'on ne passe pas au-dessus mais à proximité pour éviter la rejointe évoquée ci-dessus. Cette fonction est utilisée en navigation géographique lorsque l'on est sûr de la qualité de sa navigation (recalages GNSS)



La solution qui va être expérimentée à Nice est d'utiliser le principe de navigation par points tournants « Waypoints » pour les procédures d'approches Riviera (VOR A), Saleya (VOR B) et ILS.



Il faudra cependant apporter une modification à cette procédure pour y inclure le « Guidage en Altitude », « Altitude Guidance ». En effet nous avons vu que chaque point tournant était constitué de deux paramètres : L & G. C'est insuffisant pour guider correctement une approche où il faut aussi gérer une descente, donc une altitude décroissante jusqu'au toucher des roues. La solution consiste en l'ajout d'un paramètre à chaque point tournant de la procédure. Ces points tournants seront donc définis par :

- Une latitude
- Une longitude
- Une altitude : cette altitude sera mesurée soit par la radiosonde, soit par l'altitude baro corrigée.

Ces trois données couplées à la pente permettront la gestion manuelle ou automatique de la trajectoire.

Le graphique ci-dessus montre la trajectoire RNAV / GNSS de Riviera

Le dernier problème à résoudre sera celui du pilotage automatique du dernier virage avant la courte finale. Ce sujet sera abordé plus tard.

Il faut remarquer que la procédure GNSS de Riviera est superposable avec la procédure actuelle VOR A, ce qui n'est pas le cas de la procédure VOR B (Saleya). La réglementation actuelle ne permet pas de mettre en service ces

procédures par défaut, c'est-à-dire que ces procédures ne seront exécutées que sur demande pilote. Sur l'ATIS il y aura toujours VOR Alpha - VOR Bravo avec une ligne ajoutée : procédure GNSS disponible et le pilote demandera à le faire éventuellement.

En ce qui concerne la procédure Riviera (VOR Alpha), la mixité est possible, il n'y a pas de souci a priori. Par contre pour Saleya (VOR Bravo) les 2 procédures étant convergentes, il est évident que la mixité n'est pas possible. Donc quand il y aura du monde sur la procédure conventionnelle, la procédure GNSS ne sera pas exécutable. Si un pilote la demande il faudra qu'il soit seul ou qu'il soit le premier de la série ou qu'il soit tout seul en pleine nuit....

Les étapes de développement sont les suivantes :

- Poursuite des études
- Poursuite des simulations sur simulateur de contrôle en particulier les mixités entre procédure conventionnelle et procédures GNSS. On a essayé pour la procédure Riviera et les résultats sont bons
- Contrôle en vol : il y a cette semaine un contrôle en vol de la procédure GNSS de Cannes
- Consultation des usagers, CCE, ACNUSA. En CCE de mardi, les procédures GNSS de Nice ne seront pas en approbation car elles ne sont pas toutes présentables
- Leur publication est prévue pour octobre 2012.

Que peuvent attendre de tout ceci les antibois :

- La mise en œuvre de ces procédures GNSS apporteront une précision de trajectoire beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle en particulier l'équivalent du radial sur la balise de Cagnes sera bien mieux respecté.
- La diminution des minima météo. Les nuages à 2000ft pourront être ramenés à 1500 ou 1000ft voire une valeur inférieure en fonction de l'expérience acquise, et la visibilité horizontale à 6000m comme à New York.
- Tout ceci devrait nous valoir, dans le futur, un taux de survol d'Antibes inférieur à 5% .

MC

Je remercie M. Sivry pour sa présentation.

Je vais demander à M. de Place juste quelques mots. Vous devez être content puisque votre aéroport marche bien cette année, le trafic a augmenté, tout se passe bien mais nous aimons bien savoir comment l'aéroport fonctionne car c'est toute notre économie qui tourne.

M. Hervé de Place

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

Je rebondis sur la présentation : tout va vraiment dans le bon sens quand on voit les progrès de la technique. Je dirais que la technique et la réglementation devraient quand même permettre, dans les prochaines années, de faire cohabiter beaucoup plus harmonieusement un trafic, qui a encore des possibilités de développement sur l'aéroport, et votre tranquillité.

Je reviens sur l'année dernière.

En 2011, nous avons eu une augmentation importante du trafic commercial (8,5 %), surtout du côté international, à peu près 10 %. Cependant il faut se rappeler qu'on n'a fait que rattraper le trafic de 2007. Cette année-là, il y a eu 10.400.000 passagers, là on en a eu 10.422.000. La crise est survenue entre-temps, rien d'extraordinaire avec, je dirais même, moins d'avions puisque les coefficients de remplissage dans les avions se sont améliorés et puis, les avions en même temps ont grossi, donc on a plutôt moins d'avions qu'en 2007 pour un nombre de passagers identique.

Cette année, en 2012, on s'attend à avoir une augmentation encore positive puisqu'il y a deux événements importants pour nous : c'est l'ouverture d'une base Air France en avril ainsi qu'une base EasyJet. C'est important pour nous mais je pense aussi pour vous, pour les passagers car, pour la première fois, Air France va commencer à faire des tarifs intéressants sur d'autres métropoles régionales : Toulouse – Bordeaux – Nantes, en s'y prenant bien entendu un peu à l'avance. Ils doivent faire également des tarifs beaucoup plus promotionnels sur l'Europe. Comme EasyJet, on aura par exemple sur Nantes des vols EasyJet et Air France avec des prix d'appel très intéressants. Donc tout cela va dans le bon sens, c'est une croissance qui va tirer le

trafic, je dirais en même temps cela va améliorer aussi la desserte au bénéfice de tout le monde.

Ces perspectives en tout cas sont bonnes, cela nous réjouit. Ce dont je suis très heureux également, et cela a été dit aussi à plusieurs reprises, c'est que, pour avancer, il faut du dialogue, il faut travailler ensemble et la façon de travailler avec le CAPSSA est extrêmement positive et je remercie Alain Biche et tout le Conseil d'Administration de la façon dont on peut travailler parce qu'on a besoin de votre connaissance sur les problèmes, sur le ressenti, pour pouvoir y répondre à travers des Chartes, à travers un certain nombre de mesures. Donc, c'est indispensable d'être bien dans la réalité avec vous et en même temps d'avoir un dialogue constructif, de comprendre qu'on ne peut pas tout faire et qu'il y a aussi de la sécurité à respecter.

Je pense que ce qui s'est passé ces dernières années montre que l'on est vraiment sur le bon chemin et je souhaite vraiment que l'on puisse continuer comme cela, à bien travailler ensemble à tous les niveaux.

Merci M. de Place, je pense qu'il n'y a pas de raison pour ne pas continuer comme cela.

RECHERCHE D'UN TRESORIER

Pour assurer le suivi de sa trésorerie et de sa comptabilité, le CAPSSA recherche parmi ses membres : UN VOLONTAIRE pour assurer le poste de **TRESORIER**

à plein temps (c.à.d. ½ à 1 jour par mois)

NOUS COMPTONS SUR VOUS

Merci de contacter Annie Lépicier au

04 93 74 36 17

Je laisse maintenant pour conclure la parole à notre maire :

M. Jean Leonetti

Ministre européen – Maire d'Antibes

Je salue bien sûr les élus et Cléa en particulier. Je félicite les nouveaux arrivants. Je félicite aussi ceux qui ont beaucoup œuvré et qui, maintenant, prennent un repos mérité ou contraint et je remercie le Président et votre association. C'est vrai quand on remonte un peu le temps, il y a eu des périodes avec plus de combat. Votre Président a évité le mot combat tout à l'heure, il a dit le mot coopération, mais avant la situation était un peu plus tendue.

Si on regarde ce qui se passe aujourd'hui et grâce à vous qui avez fait, dans toute la France et même dans toute l'Europe, modifier progressivement les législations en les rendant plus contraignantes, on constate effectivement, pour vous voler votre conclusion, que chaque année il y a une avancée et une avancée positive supplémentaire.

Le deuxième élément c'est que, je le dis très honnêtement, l'« ILS abusif » ou la « Riviera oubliée » devrait être à un chiffre plus bas. Est-ce que nous nous sommes fixé à 10 % ? Normalement, cela devrait tourner à un pourcentage inférieur à 5, d'ailleurs on l'a bien vu il y a quelques années, on était à 7. Donc, pourquoi ne pas se fixer aussi cet objectif parce que l'abusif n'est compréhensible ni par la technique ni par la météo ni par un impondérable quelconque, ni par un G20 qui ne se reproduira pas à Cannes d'ici quelques années je suppose. Donc, pour ces événements-là on peut comprendre le ponctuel, on ne peut pas comprendre la défaillance à cette hauteur sur la longueur.

Troisième point : c'est que l'avenir est plutôt radieux puisque la législation est plus contraignante. Motivez-moi sur les vols de nuit. Je n'ai pas le sentiment que ce soit la préoccupation majeure. Je reçois quand même quelques petites lettres violentes de temps en temps, mais je n'en ai jamais sur les vols de nuit en dehors du ventilateur à hélices qui se promène de temps en temps de manière bruyante. Est-ce qu'il faut aller très fort là-dessus ou est-ce que l'on continue à avoir un élément de vigilance ? C'est à vous à me dire s'il

faut porter le fer mais je n'ai pas le sentiment que c'est l'élément le plus important sur les survols, chaque fois que je reçois une lettre, c'est le survol de jour ou un survol de soirée, ce n'est pas un survol à 4 heures du matin.

Enfin, Galiléo c'est un programme européen et on travaille en ce moment sur le programme financier 2014-2020. La France a été suivie et considère que, même s'il y a des restrictions budgétaires, il y a 3 ou 4 programmes (GOMS – Galiléo – ITR) qui sont de vrais programmes européens sortis des éléments de restriction et donc Galiléo c'est un énorme enjeu financier, concurrentiel, mondial. Donc il va se mettre en place. Si on a le guidage satellitaire, à ce moment-là on se retrouve avec un % infime de survol, (conséquence de petits problèmes techniques ou autres), ce qui est notre objectif.

Moi, je me félicite de la collaboration qu'il y a entre les responsables aéroportuaires et l'association qui a cette ligne de la vigilance et en même temps de la collaboration. Il fut un temps où il a fallu mettre des écharpes et se rendre sur le site en menaçant de bloquer l'aéroport, avec un Préfet qui disait : je vais mettre des CRS en face etc... Ces temps sont révolus et tant mieux parce qu'on voit que, chaque fois qu'il y a une double volonté de trouver des solutions, il y a des avancées.

Merci, j'ai appris encore beaucoup de choses comme chaque fois que je vous rencontre. Je suis à votre disposition pour appuyer quand c'est nécessaire avec les élus et ceux des villes voisines mais, en même temps, je me réjouis de voir que la progression est substantielle et annuelle et l'avenir, avec les technologies nouvelles, devrait nous apporter encore plus de quiétude.

Merci à tous.

Bien, merci M. le Ministre.

Nous allons maintenant passer à vos questions.

Questions diverses

Questions :

1. *Je voudrais simplement comprendre si l'évolution de la procédure ILS telle que vous l'avez décrite permettrait, grâce aux « fly by » si j'ai bien compris, de s'écarter encore plus de la ville et passer plus côté côte, tout en restant dans cette procédure ILS qui consiste à ne pas prendre les deux autres procédures. Autrement dit, est-ce que cette évolution sera aussi favorable, c'est-à-dire qu'elle permettrait de se décaler par rapport à la trajectoire actuelle ?*
2. *C'est, justement vous l'avez évoqué, le doublement du trafic sur Nice. Je pense que le 3ème terminal ne doit pas être étranger à cette évolution. Est-ce que cela ne risque pas de mettre un peu à mal les avancées que l'on a obtenues jusqu'à maintenant ?*

A. Biche : Je vais répondre à la 2ème partie si vous le voulez bien. C'est une projection que font les constructeurs d'avions à l'horizon 2050 où le nombre d'avions va doubler. Je ne crois pas que la croissance de Nice soit exponentielle. Un autre aéroport ? Actuellement, il y a de grosses discussions à Paris sur la fermeture d'Orly pour le déplacer mais tout le monde s'élève et dit « ailleurs mais pas chez moi ». On cherche à mettre l'aéroport à la campagne, quelque chose qui est pratiquement impossible à trouver et ce n'est pas demain qu'on va s'en sortir. Dans les Alpes Maritimes, ce serait un petit peu le même problème, je ne vois pas où on pourrait construire un aéroport aujourd'hui, encore moins demain. Je ne pense pas que l'on ait des risques de ce côté-là.

Je réponds à la première partie de votre question : l'ILS c'est une trajectoire alignée avec l'axe de la piste. Pour le moment, étant donné qu'on est obligé de respecter les conditions de visibilité, de base des nuages etc... on reste toujours dans l'axe de la piste, que ce soit par la méthode RNAV GNSS ou que ce soit par la méthode traditionnelle. Par contre, pour les approches courbes, à ce moment là oui on peut déplacer l'axe d'approche. Pour le moment, on ne verra pas de changement. Ce que l'on verra, c'est que l'on est en train d'améliorer la préparation pour arriver à ce changement quand il sera possible de faire des approches courbes.

M. Courtois : je crois que le point fondamental de tout cela ce n'est pas tellement la trajectoire, à part peut-être le radial de Riviera VOR alpha en alignement sur la balise VOR-DME de Cagnes. Le problème c'est plutôt la réduction des conditions de mise en application de Riviera. Si, par exemple, on diminuait de 2000 à 1000 pieds les nuages les plus bas, on gagnerait à peu près 10 à 12% de non-survol. L'essentiel de notre problème pour les vols de jour et les vols de nuit c'est de réduire les contraintes de mise en service de la procédure que l'on appelle-nous Riviera et qu'eux appellent VOR alpha, de telle sorte que l'on ait un maximum de trajectoires qui passent au large du cap d'Antibes. La demande que l'on fait depuis un certain temps c'est d'écarter encore un petit peu, de quelques degrés, le radial. Mais, pour nous, l'essentiel ce n'est pas tellement la trajectoire en elle-même, ce sont les contraintes de mise en service de cette procédure de contournement.

.....

Question :

J'ai entendu parler d'une procédure d'atterrissage qui consiste non pas à descendre par paliers mais sous une pente régulière ce qui a pour avantage de réduire la consommation des avions et les nuisances sonores puisque l'avion descendrait dans ce cas-là au ralenti.

A. Biche : l'approche en descente continue, pour moi, nous ne sommes pas concernés. On est en descente continue depuis toujours puisqu'on est sur une pente de 3° jusqu'à l'aéroport. Cela s'applique dans d'autres approches où vous avez vraiment des paliers et le bruit se produit surtout sous ou entre les paliers. Si l'on passe en descente continue, à ce moment-là effectivement, le bruit peut être plus réduit mais ce sont des essais qui doivent être faits à Roissy, on essaie partout de faire des approches en descente continue au maximum.

M. Courtois : On n'est pas tellement concerné pour notre problème égoïste d'Antibois. La descente continue c'est principalement une gestion de l'espace aérien pour éviter les hippodromes. Vous savez quand M. Sivry vous a montré deux hippodromes un de chaque côté sur les circuits d'attente, ça fait consommer du pétrole car c'est à

basse altitude et donc on est obligé de mettre de la puissance moteur et donc on tourne en cercle. Si on gère bien l'espace aérien et les trajectoires des avions, on peut partir de 10000 mètres d'altitude et on se met dans ce qu'on appelle un ralenti-voil qui permet d'avoir la trajectoire continue jusqu'à la prise de piste sans avoir à faire de remise de gaz. C'est surtout un problème de gestion de l'espace aérien de la part du contrôle généralisé au niveau de l'Europe, au niveau national et surtout un problème d'économie de carburant. Si l'on ne fait pas de reprise de gaz, on maîtrise la pollution par diminution des émissions de CO2 et le bruit qui est généré entre 10000 mètres et 1500 mètres, à moins d'avoir une oreille très directive

.....

Question :

A la route de la Badine, de temps en temps, il y a de très gros avions qui passent à 300-500 mètres. Est-ce possible ?

A. Biche : 1500 pieds à peu près. En fait, on est là à une hauteur de 600 mètres.

Ce qui est surprenant c'est le fait que, que ce soit un gros avion ou un petit, ils passent tous à la même altitude, si si c'est vrai. On a l'impression que certains sont plus hauts, non ils sont plus petits. Par contre, il y a certains avions qui sont encore bruyants.

Quand on a fait les premiers essais sur l'aéroport de l'A 380, j'étais juste sous l'axe, c'était impressionnant cet avion, il était exactement à la même altitude mais, par contre, on ne l'entendait pratiquement pas.

M. Courtois : méfiez-vous de l'impression visuelle parce que plus un avion est important en taille, plus il vous paraît proche par rapport à un avion de toute petite dimension qui est rigoureusement à la même altitude. A nos permanences, sur nos panneaux, nous avons un graphique qui montre les relevés de toute une journée, à un point donné, de l'altitude de tous les avions. Il y en a des gros, des moyens, des petits. Ils sont tous, à quelques mètres près, au même point sur le même axe alors qu'il y en a qui paraissent énormes, beaucoup plus bas. Plus la taille est importante plus vous le considérez proche parce que vous le comparez inconsciemment à quelque chose de plus petit que vous avez vu passer peut-être quelques minutes avant.

.....

Question :

A l'aéroport, on parle construction de nouvelles pistes ?

A. Biche : c'est faux, malheureusement vous dirait M. de Place !

Vous vous souvenez, en 1979, quand toute une partie des pistes est tombée dans la fosse de la méditerranée ? On ne peut plus ajouter de pistes de ce côté-là.

Quant à la construction d'un nouvel aéroport, regardez à Grenoble où un nouvel aéroport a été construit, cela a été un fiasco. On ne va pas construire un autre aéroport entre Nice et Marseille. De ce côté-là on est relativement tranquille, il n'y a pas de risque.

.....

Question :

Tout d'abord, compliments à toute l'équipe du CAPSSA et à sa politique de collaboration avec les autorités qui a permis quand même, sur un certain nombre d'années, des progrès qui sont lents certes par rapport à ce que l'on aurait souhaité.

Je reviens sur l'année 2011. Il y a eu effectivement le phénomène G20. Est-ce qu'il est inclus dans les statistiques de Riviera oubliée ?

Il est inclus dans les problèmes techniques, c'est la seule exception à la règle appliquée.

.....

Question :

Nous avons tous entendu la proposition du Député-Maire d'atteindre un objectif. J'ai noté qu'en 2011, nous avons eu 9% de Riviera oubliée. Pourquoi ne pas se donner un objectif de 5% par exemple ? Partout on travaille par objectifs. L'objectif permet de mobiliser les attentions de chacun et oblige à faire un point chaque année. Peut-être qu'on ne va pas le tenir la première année mais cela donne un but. Pourquoi est-ce que l'on ne pourrait pas travailler de cette façon ?

A. Bouteille : après le discours du Maire d'Antibes, j'ai un point de désaccord : c'est sur la définition. Ce ne sont pas des « Riviera oubliées ». Il y en a une certaine partie mais il y a aussi des conditions où l'on aurait pu faire Riviera mais pour des raisons d'intensité du trafic au moment où on pouvait la mettre cela peut créer des retards ou des incidents au niveau du trafic aérien. Donc je pense qu'il faut avoir une définition un peu plus fine et peut-être séparer « Riviera oubliée » pour la remplacer par « Riviera non mise en place pour des raisons de trafic », mais c'est peut-être difficile à suivre.

A. Biche : pourquoi l'appelle-t-on « Riviera oubliée » ? Avant on l'appelait « ILS abusif » et ça ne plaisait pas, alors on a changé.

Je vois, quand on regarde certaines journées où le temps est très perturbé, il y a 4 ou 5 changements de type d'approche, on passe de Riviera à l'ILS et vice versa. Là vous nous dites ce qu'a dit M. Bouteille tout à l'heure, quand vous avez une série d'avions qui arrivent, ils sont à 2 minutes l'un de l'autre aux heures de pointe, à 13 heures par exemple. S'il y a un changement, les conditions deviennent Riviera, il y a une dizaine d'avions qui ont fini l'hippodrome et qui sont en train d'arriver, on ne peut pas brutalement les changer. Alors que la météo nous dit Riviera, pendant 20 minutes on se trouve en ILS. Si l'on fait 3 fois cela dans la journée, cela fait 1 heure sur 16 heures de pointage et on se retrouve très rapidement à 7 %.

.....

Question :

Quid des amendes pour infractions, non respect des trajectoires, etc. ... ?

Peut-on connaître ces amendes ?

A. Biche : Il y a une forte sensibilisation des contrôleurs aux conditions environnementales. Les jeunes contrôleurs qui seront un jour Chefs de tour de contrôle sont beaucoup plus sensibles au fait de Riviera et non Riviera. Les choses sont un petit peu plus transparentes. Au sein de l'ACNUSA on a changé le système de contraventions.

Pourquoi ne pas indiquer, sur les bulletins de l'aéroport, les contraventions ? On ne cherche pas à savoir quel est le pilote, quelle est la compagnie ? En fait, on retrouve tout cela sur le site de l'ACNUSA.

M. Sivry : la première infraction est de l'ordre de 6000 euros, s'il y a récurrence, on passe à 8000 et ainsi de suite jusqu'à 12000 environ.

Il y a deux types d'infractions :

- celles que l'on appelle les déviations c'est-à-dire le non-respect des procédures
- et il y a les infractions pour les avions du chapitre 3, bruyants la nuit. Elles sont en vigueur depuis le renforcement des restrictions de nuit. Jusqu'à fin 2010, on était avec une marge de 5 db sans infraction. De fin 2010 à fin 2011, on est passé à 10 db de marge entraînant une cinquantaine d'infractions dans l'année. Depuis fin 2011, on est passé à 13 db avec 4 à 5 infractions ... l'arrêté a été lu !

Les déviations : c'est un non respect de la procédure Riviera et un écart sur le Cap d'Antibes

lors de l'approche ou en approche à vue. Ils ne font pas le tour du Cap d'Antibes mais passent au-dessus ou alors, au décollage, ils ne virent pas tout de suite à droite mais cela concerne les habitants de Nice.

On prend en compte le type d'appareil, c'est-à-dire s'il a fait beaucoup de bruit par rapport à un autre qui a fait moins de bruit, l'heure à laquelle cela s'est passé. Tout est consultable sur le site de l'ACNUSA.

.....

Question :

Quand ils font ces déviations, c'est qu'ils ont peur de faire le contournement ou c'est pour quelle raison ?

M. Sivry : Non, c'est parce que certains pilotes n'ont pas révisé leurs fiches avant de venir et ils dévient. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a 60 compagnies commerciales qui viennent à Nice l'été. Il y a souvent de nouvelles destinations, il y a les compagnies traditionnelles qui viennent souvent et qui connaissent mais quand une nouvelle compagnie arrive, d'Ukraine par exemple, les premières fois il peut y avoir des dérives mais, une fois sanctionnés, ils font plus attention. Il y a forcément une petite formation compte tenu du nombre de vols, du nombre de pilotes, ce n'est pas anormal qu'à l'occasion de l'ouverture de nouvelles liaisons, on ait de temps en temps des pilotes qui ont besoin de se mettre au courant. C'est pourquoi la formation et la sensibilisation sont très importantes.

N'oubliez pas que tout cela repose sur un outil qui est indispensable : c'est le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires. Nous venons de le renouveler, nous avons maintenant plus de possibilités et nous pouvons tracer tout incident. Si vous avez un événement, on peut vous dire à quelle hauteur était l'avion. On a également tous les éléments sur Cannes-Mandelieu qui vient de se doter du même outil. C'est un outil indispensable parce qu'on ne peut pas discuter si on ne peut pas mesurer de façon précise, ce n'est pas une impression, on a le niveau de bruit, la hauteur, ce ne sont plus des sentiments, ce sont des faits donc on peut agir et sanctionner.

A. Biche : Pour nous, les avions sont en approche finale et l'altitude ne varie pas beaucoup. Mais il y avait des habitants de Roquefort les Pins qui avaient un problème d'altitude du passage des avions. Au décollage, les avions doivent repasser la terre au-dessus de 6000 pieds soit au-dessus

de 2000 mètres. Les habitants avaient l'impression que certains avions passaient très bas. L'aéroport a mis en place un système de contrôle pour les altitudes du passage de la côte par les avions. On s'aperçoit que si les avions doivent passer au-dessus de 6000 pieds, en gros 99 % le font.

Un autre problème. On parlait tout à l'heure des approches à moindre bruit. Dans le Code de bonne conduite, les pilotes et les compagnies signataires se sont engagés. Les compagnies doivent demander à leurs pilotes de ne pas sortir le train d'atterrissage et les volets avant d'avoir passé le Fort Carré ou plutôt au moment de passer la balise du Fort Carré. Parfois on me dit que certains ne le respectent pas. Il y a des compagnies qui n'ont pas signé ce Code de bonne conduite parce qu'elles viennent rarement à Nice. Donc elles appliquent strictement la norme qui dit qu'à partir d'une certaine altitude on sort le train, donc en rentrée en terre, à Golfe Juan, le train est sorti mais ce n'est pas beaucoup. On n'a pas de contrôle.

M. Courtois : ce qu'il faut dire aussi c'est que la technique des avions fait que, pour rester en l'air, ils ont besoin d'une certaine vitesse-air. Ce qui compte c'est la vitesse de l'avion par rapport à l'air et non pas par rapport au sol. Quand vous avez du vent de face important par rapport au point géographique de l'entrée de piste, vous pouvez rester train rentré plus près de la piste puisque vous avez la bonne vitesse indiquée, vous êtes encore en vitesse correcte pour la sustentation. Par contre, quand il n'y a pas de vent ou très peu, cette vitesse vous la conservez mais plus loin que le point géographique d'entrée de piste, ce qui fait que les pilotes vont sortir ou pas le train avant tel ou tel point.

Un deuxième paramètre c'est que les constructeurs et les compagnies aériennes, dans ce qu'on appelle le MEL, donnent des consignes de pilotage, c'est à dire qu'un train et des volets doivent être sortis entre telle vitesse et telle vitesse pour assurer la sécurité du vol. Tout cela c'est un mélange de choses à l'appréciation du pilote. Si vous avez une instruction de ce type-là, elle ne peut être qu'incitative et non pas réglementaire parce que c'est à l'appréciation et en aéronautique ce qui prime tout c'est la sécurité des vols.

Question :

Au sujet de l'A 380 quand il a fait des essais cet automne, est-ce qu'il a respecté les mêmes altitudes, parce qu'on l'a vu très gros, c'est impressionnant. Par contre on ne l'a pas entendu,

il fait très peu de bruit.

Oui, bien sûr ... et je vous renvoie aux réponses précédentes ... il y a souvent une grande différence entre le ressenti et la réalité !!

.....

Question :

Vous avez parlé de capteurs de bruit. Je voudrais savoir où ils ont été placés notamment pour ce qui nous concerne, nous égoïstement antibois et notamment est-ce qu'il y en a un au-dessus de la Badine et s'il n'y en a pas, est-ce que l'on peut en positionner un ?

Le capteur le plus près, c'est celui de la piscine, ce n'est pas très loin.

A nos permanences, nous présentons une carte qui montre la position des capteurs : au Bacon grâce à l'autorisation de M. Sordello, au foyer Inchallah, à la pépinière, à la piscine, au Fort Carré. Les gens ne sont pas tellement d'accord pour que l'on mette une balise chez eux mais ce que nous avons est suffisant...et l'aéroport a toujours la possibilité d'installer une balise provisoire pour des mesures ponctuelles.

.....

Question :

Est-ce que le système de mesure de bruit qui a été changé comme l'a dit M. de Place, l'a été positivement ?

Le système actuel est bien meilleur. Avant, il nous donnait l'avion le moins bruyant et le plus bruyant. Maintenant on s'aperçoit qu'à certains endroits, le bruit des avions est bien inférieur au bruit ambiant.

.....

Question :

On avait eu une fois aussi un épisode d'un hélicoptère de la gendarmerie en pleine nuit, à 4 heures du matin, qui a tourné en rond sur Juan et Antibes.

A. Biche : On a de la chance de ne pas avoir ce problème avec les hélicoptères. Quand je regarde ce qui se passe à St Tropez où chacun a sa petite piste dans son jardin, c'est infernal.

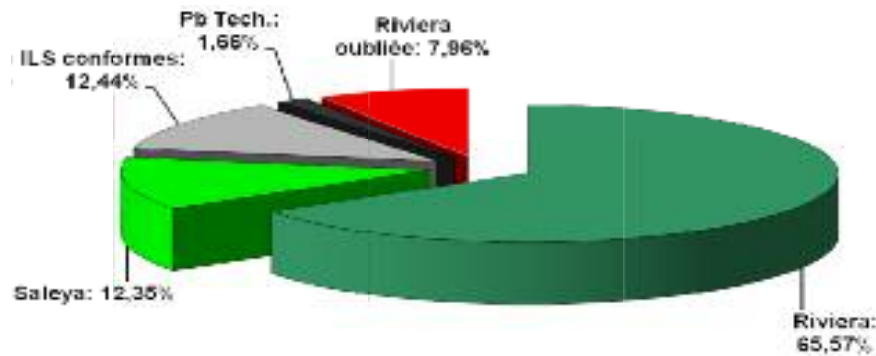
.....

Il n'y a plus de questions.

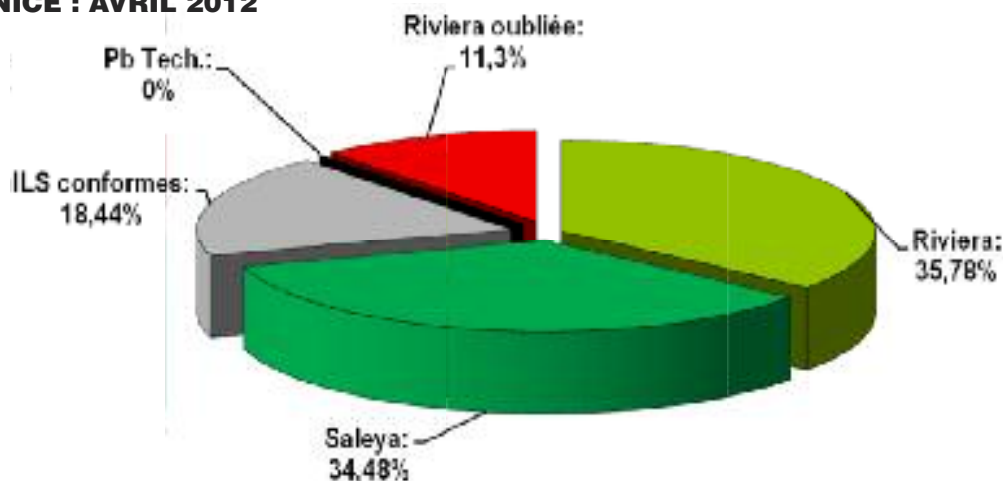
Je vous propose de passer à la dernière partie de notre manifestation ... qui n'est pas la plus facile, c'est de boire un petit apéritif tous ensemble..

OÙ EN SOMMES-NOUS À FIN AVRIL 2012

Arrivées à NICE : ANNÉE GLISSANTE DE MAI 2011 Á AVRIL 2012



Arrivées à NICE : AVRIL 2012



OÙ EN SUIS-JE DE MA COTISATION ?

À la fin mai, près 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