



CAPSSA

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

Comité d'Action Pour la Suppression des Survol 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 2015**

SOMMAIRE

Le mot du Président	1
Introduction	2
Rapport d'activité	3 - 4
Rapport financier	5
Rapport technique	6 - 8
Rapport moral	9 - 10
Interventions.....	11 - 22
Le Point au 30 avril 2015.....	23

Conseil d'Administration 2015-2016

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

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers Capssalistes,

Aujourd'hui, pour le CAPSSA, une page se tourne. En effet Alain BICHE a souhaité prendre du recul après 10 années de présidence, tout en restant membre du Conseil d'Administration.

Mais le CAPSSA, avec une équipe plus déterminée que jamais à défendre vos intérêts, continuera à être votre interlocuteur privilégié auprès des directions de l'aéroport.

Nous avons besoin d'être vigilants, car des évolutions vont se produire dans la gestion des aéroports de NICE et de CANNES MANDELIEU.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de ce bulletin, compte rendu de notre Assemblée Générale, et un grand merci pour votre confiance, car nous avons besoin de vous.

Jean-Pierre Treille
Président

PS : nous vous indiquons dès maintenant la date de notre prochaine Assemblée générale : le **samedi 27 Février 2016**.

INTRODUCTION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Par Alain Biche

Chers Amis,

Avant de procéder à l'ouverture formelle de cette Assemblée générale, je voulais vous remercier d'être présents parmi nous ; je reconnais beaucoup de personnes, ce sont toujours les mêmes qui sont fidèles, ça fait plaisir.

Merci à toutes les autorités présentes :

Du côté de la Mairie : M. Duplay qui remplace M. Dulbecco que vous avez connu, en charge de la santé auprès de M. Leonetti et M. Roux, fidèle de nos réunions, surchargé de travail car préparant les élections prochaines. Il y a aussi notre Présidente d'honneur, Cléa Pugnaire, qui vient de loin, c'est rare qu'elle manque notre réunion.

À côté, je reconnais nos fidèles de l'Aéroport de la Côte d'Azur : Isabelle Vandrot en charge de tout l'environnement et François Janin en charge des relations avec les riverains. Si vous avez une réclamation venez nous voir et on vous enverra vers lui, il résout tous les problèmes. En plus, j'ai entendu dire qu'il était pratiquement en vacances cette semaine ...mais il a décidé de venir.

Il y a également quelques présidents d'associations, dont le vice-président de la Légion d'Honneur.

Merci à tous d'être là.

N'ont pu être présents mais nous ont manifesté leur soutien

M. le Maire de Nice, Christian Estrosi, M. Eric Ciotti, Président du Conseil Général, M. Thillaud, Président du Directoire des aéroports Nice Côte d'Azur (il est représenté par Isabelle Vandrot), M. Jacques Hérisson de la SAACA, M. Bernard Kleynhoff, Président de la Chambre de Commerce de Nice.

J'espère n'oublier personne mais encore merci à tous pour votre appui.

Nous sommes une cinquantaine de présents et 148 adhérents sont représentés par des pouvoirs.

Comme vous le savez puisque vous êtes fidèles, nous allons suivre un certain ordre du jour, immuable depuis

quelques années : je fais une ouverture rapide, nous passons ensuite au rapport d'activité que vous présentera Jean-Pierre Treille, et au rapport financier que nous vous présenterons tous les deux, ainsi que l'élection du Conseil d'Administration.

Le rapport technique, nous allons le déplacer un petit peu car je vous annonce la venue de notre Maire, M. Leonetti. Je ne sais pas comment il fait pour être partout, il nous fait l'honneur et le plaisir de venir passer une heure avec nous. Nous allons donc présenter notre rapport moral ce qui nous permettra, avant son départ, de lui laisser la parole. Enfin, nous passerons au rapport technique de Michel Courtois qui aurait aimé être là mais, alité aujourd'hui, ne pourra donc être présent.

Après cela, Isabelle Vandrot et François Janin nous présenteront quelques éléments depuis l'aéroport tant sur l'environnement de l'aéroport que sur l'évolution des survols et le futur vu par F. Janin.

Je voudrais, juste avant de laisser la parole à Jean-Pierre Treille pour le rapport d'activité, vous lire un mail reçu le 5 janvier 2015 à 15 h 40 :

*« Bonjour, c'est le temps des bilans et des records : 22,5% de survols en 2014, record battu, après 10 mois sur 12 inférieurs à 25%, janvier et novembre calamiteux, supérieurs à 40%. Janvier 2015 débute avec la même tendance, pourvu que cela dure.
Bonne année VOR A »*

et c'était signé François Janin.

Tout cela pour vous dire, c'était le 5 janvier, juste après les fêtes, que nous travaillons main dans la main pour que les résultats obtenus soient bien pérennes et François a été le premier à s'en satisfaire. C'est vrai que cette année 2014 a été belle malgré ce mois de novembre calamiteux (s'il n'y avait pas eu ce mois, on faisait du 80 – 82% d'évitement).

Ce que j'ai surtout apprécié de la part de François Janin c'est ce petit mail, on ne vous oublie pas, on est là et on travaille ensemble.

Je laisse la parole à Jean-Pierre Treille pour le rapport d'activité.

RAPPORT D'ACTIVITE 2014

LA CHRONIQUE DE JEAN-PIERRE TREILLE, VICE-PRESIDENT DU CAPSSA

TO BE OR NOT TO BE QUEL AVENIR POUR LE CAPSSA

Question légitime que l'on peut se poser et plus généralement quid des associations ?

Depuis 27 ans date de la création du CAPSSA, il y a eu pendant plus de 15 ans un nombre important d'adhérents (+ de 1500), mais au fil des ans nous avons constaté une diminution importante de ceux-ci.

A ce jour nous avons 508 adhérents, dont 368 cotisants.

On peut supposer qu'avec la diminution des survols au-dessus de la ville d'Antibes, certaines personnes jugent qu'il n'est plus nécessaire de s'investir dans le CAPSSA, et que de plus, les nouveaux arrivants n'ont pas eu connaissance de notre association.

Nous sommes conscients que nous avons un déficit de communication, mais le financement du CAPSSA est dû uniquement aux cotisations, et nous refusons toute aide extérieure, car nous tenons absolument à être libres dans nos actes et nos paroles.

Mais la présence du CAPSSA est INDISPENSABLE pour 2 raisons :

- DEVOIR MORAL vis à vis de nos partenaires de l'aéroport.

Depuis 27 ans nous avons entamé un dialogue constant qui perdure à ce jour, avec un investissement important de l'aéroport NICE COTE-D'AZUR :

- Création d'un espace « riverains ».
- Mise en place d'une Charte de bonne conduite garantissant les engagements pris entre l'aéroport et les associations de rive-

rains, dont le CAPSSA la plus représentative.

- Les réunions de travail concernant le bruit, la pollution, les différentes mesures à prendre. Ces réunions se déroulent toute l'année avec I. VANDROT et F. JANIN, toujours à l'écoute de nos problèmes.

- DEVOIR DE RESULTATS vis-à-vis de nos adhérents.

- Vous nous faites confiance, et vous avez raison, mais il faut absolument continuer à nous soutenir, et plus vous serez nombreux, plus le CAPSSA aura du poids dans les discussions.

- Au cours de l'année 2015 des changements importants sont probables avec la privatisation de l'aéroport. A nous d'être vigilants, afin de conserver les mêmes dialogues et le même état d'esprit de nos interlocuteurs de l'aéroport de NCA.

Le CAPSSA n'est pas « mort », loin s'en faut, nous continuerons à être présents dans tous les combats, avec une équipe qui n'a pas l'habitude de baisser les bras, mais pour cela, il faut que soyez nombreux pour appuyer nos actions.

Contre vents et marées nous serons toujours debout.

LONGUE VIE AU CAPSSA

RÉUNIONS DE TRAVAIL

Tout d'abord les réunions auxquelles nous avons participé avec nos partenaires de la concertation

- 28.01 Réunion DGAC : changement de direction
- 01.03 Assemblée générale du CAPSSA
- 20.03 ENAC Toulouse : mastère de management aéroportuaire. Intervention du CAPSSA (A. Biche)
- 10.04 Groupe de Travail « Bruit » : émissions gazeuses des aéronefs + bilan de la Charte environnement et suivi des actions
- 17.04 Groupe de Travail « Communication » : bilan des actions de communication concernant la Charte environnement
- 03.07 Présentation sur le terrain des aménagements du parking Kilo : système d'alimentation autonome en climatisation et électricité sur les postes de démarrage des avions privés (suppression des APU)
- 06.10 Session de formation destinée aux nouveaux contrôleurs aériens par M. Courtois et J.P. Treille
- 07.10 Groupe de Travail « Bruit » : bilan provisoire du parking Kilo
- 15.12 ACNUSA à Nice : rencontre annuelle avec les membres de la Commission Consultative de l'Environnement : vols de nuit – parking Kilo – circulation aérienne - aide à l'insonorisation – qualité de l'air
- 15.12 Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport, Préfecture des Alpes Maritimes : modification des trajectoires.

PUIS NOS RÉUNIONS INTERNES

Bureau : 5

Conseil d'Administration : 3

Assemblée Générale : 1

Permanences en centre ville : une vingtaine.

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

Avant de vous demander de bien vouloir adopter ce rapport d'activité, nous voudrions comme chaque fois vous rappeler :

Notre site Internet : capssa.free.fr (sans www)

Notre adresse Internet : capssa-06antibes@orange.fr (attention : adresse modifiée)

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

RAPPORT FINANCIER

Exercice	2 014	2 014	2 015	2 016
	Budget	Réal	Budget	Budget
DÉPENSES				
Fonctionnement	2 300	1 820	2 000	2 000
Communication	3700	2 835	3 000	3 000
TOTAL	6 000	4 655	5 000	5 000
RECETTES				
Cotisations	5 900	4 637	5 000	5 000
Dons & Subventions				
Intérêts				
TOTAL	5 900	4 637	5 000	5 000
RESULTAT ANNUEL	- 100	- 18		

Le rapport financier est adopté à l'unanimité

OÙ EN SUIS-JE DE MA COTISATION ?

À la fin mai, seulement moins de 53% de nos adhérents ont réglé leur cotisation.

Qu'ils soient remerciés ici de leur fidèle soutien !

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

Nous avons besoin du soutien de tous !

RAPPORT TECHNIQUE 2014

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

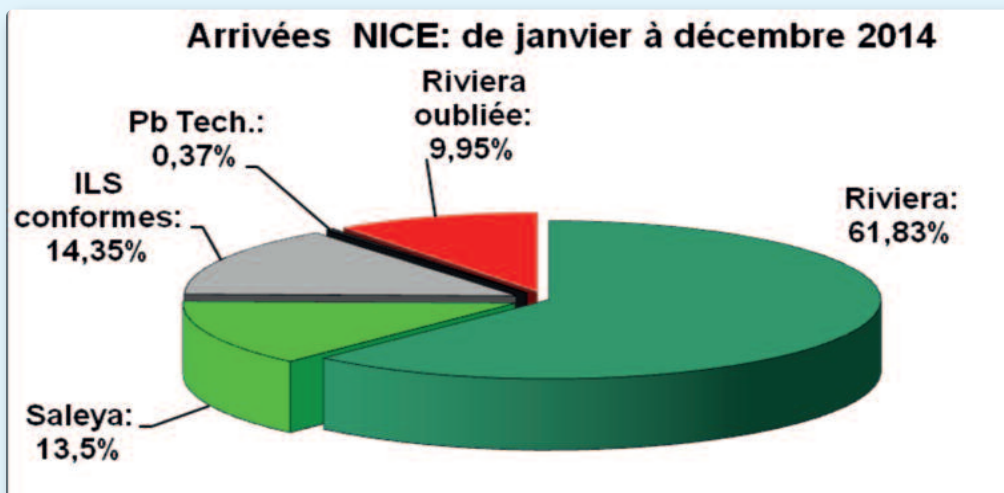
Il faut remarquer que toutes ces approches s'effectuent aux instruments selon les règles du vol IFR (Instruments Flight Regulations). Elles peuvent être pratiquées automatiquement ou manuellement. Pour les procédures Riviera et Saleya, seul le dernier virage pour l'alignement en finale est obligatoirement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

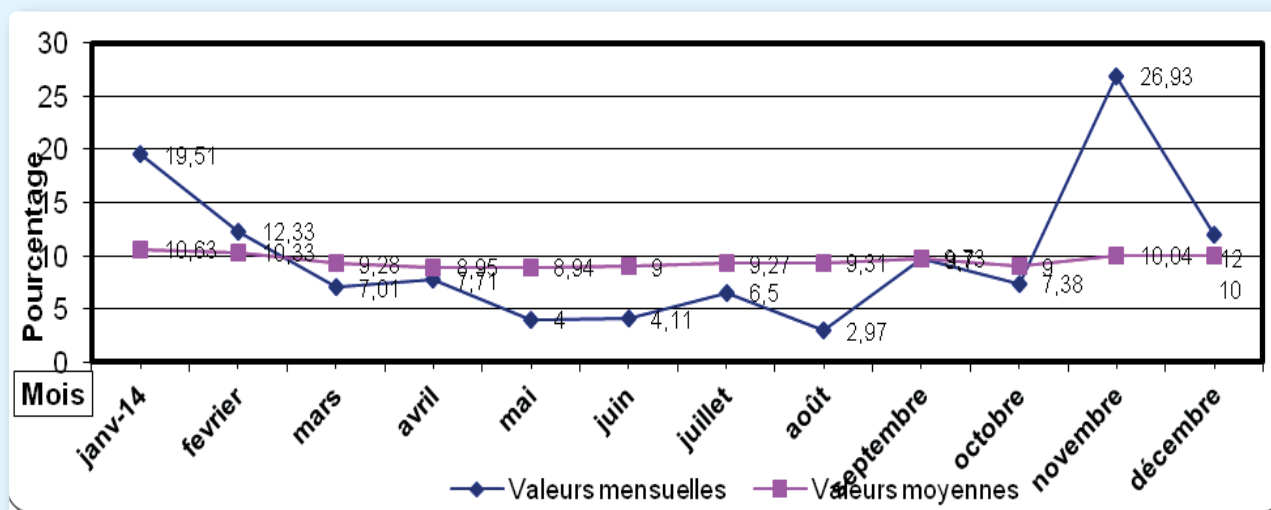
On peut remarquer que les mois de janvier et surtout novembre ont été particulièrement mauvais en termes de météo et donc ont engendré un taux de survols important à ces périodes.

RÉCAPITULATIF DE L'ANNÉE 2014



Ce graphique indique un pourcentage de Riviera oubliée inférieur à 10% malgré la mauvaise météo au début et à la fin de l'année

"RIVIERA GLISSANTE" DE L'ANNÉE 2014



Ce graphique met en relief l'évolution moyenne du taux de Riviera « oubliée » sur une année et montre que la valeur de ce paramètre diminue lentement au fur et à mesure que cette procédure Riviera est pratiquée. Les procédures d'approche sur Nice sont maintenant stabilisées. A court terme il n'y a pas de gains significatifs à attendre. Par ailleurs, le graphique montre de façon claire la relation directe entre les conditions météo et les « Riviera oubliées »

La trajectoire qui longe le Cap d'Antibes devrait pouvoir être écartée vers l'est depuis la mise en service opérationnel d'EGNOS en octobre 2009. Le principe de cette amélioration a été accepté par nos partenaires et elle figure dans le texte de la nouvelle Charte pour l'Environnement. Mais sans doute faudra-t-il attendre la mise en service des procédures SESAR 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 sont sensiblement les mêmes que ceux de l'année dernière. Nous avons un résultat que l'on peut qualifier de « normal » compte tenu des conditions de pratique de Riviera actuelles et de la technologie basée sur les outils à rayonnement électro magnétique. La seule fausse note est celle des survols abusifs qui est plus élevée que d'habitude. La

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

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

PARAMÈTRE	2010	2011	2012	2013	2014
RAPPORT RIVIERA EFFECTIF / RIVIERA POSSIBLE	84,2%	88,14%	87,46%	86,11 %	86,13%
RIVIERA OUBLIEE	9,76%	8,87%	8,8%	9,93%	9,95%
CONTOURNEMENT EFFECTIF D'ANTIBES	68,44%	75,26%	75,85%	75,15%	75,33%

ACTUALITÉ GALILEO

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

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

Les 18 premiers satellites correspondant à la première configuration opérationnelle (FOC) devaient être lancés avant la fin de 2014 mais le seront un an plus tard, inch'allah !

Le complément de financement du programme Galileo a été réduit de 1,9Mds€ à 1,5Mds€ et ne semble pas encore poser de problème.

Comme pour tout programme européen (les personnes qui pratiquent cet intéressant exercice le savent) les délais n'engagent que ceux qui les lisent et très rarement ceux qui les établissent, et Galileo ne déroge pas.

Donc, on nous annonce que 2014 ne sera pas 2014 ni 2015 mais 2017 si les dieux sont avec le programme européen. Le reste des lancements et des mises en service pourrait être effectif en 2019/2020 ?

RAPPORT MORAL

Par Jean-Pierre Treille

Étant, depuis la dernière AG, Vice-président Exécutif, Alain BICHE m'a confié la tâche de vous présenter le rapport moral concernant l'année 2014.

Tout d'abord lors de l'AG 2014, A. Biche vous a annoncé qu'il désirait prendre du recul après 10 années de Présidence, qu'il ne briguerait pas un 11ème mandat, mais qu'il serait toujours actif au sein du Conseil d'Administration du CAPSSA. C'est une page qui se tourne et c'est avec un grand regret, mais nous respectons sa décision.

Au cours de ces 10 années de présidence, Alain a su avec son engagement et sa détermination défendre les intérêts des riverains. Il a marqué de son empreinte certaines réunions, et quelques personnes se souviennent encore de ses interventions.

Comme il s'est engagé vis-à-vis de nous, nous savons que nous pouvons compter sur lui, et qu'il soit rassuré, nous saurons en profiter !!! Alain toute l'équipe te témoigne de son affection, et je me fais l'interprète de la reconnaissance de l'ensemble des adhérents du CAPSSA.

Je propose de nommer Alain BICHE Président d'Honneur aux côtés de Cléa PUGNAIRE et Robert CHAUSSONNERY.

Dans son rapport de l'AG 2014, A. Biche avait fait le point sur les acquis du CAPSSA depuis sa création (27 ans), et nous pouvons ajouter à cette liste 3 apports au cours de l'année 2014 :

1. La mise en service, unique en Europe, sur le parking Kilo (avions privés) d'un système d'alimentation autonome en climatisation et en électricité sur les postes de démarrage des avions. A ce jour, avec un recul de + 8mois, les résultats sont encourageants, et apportent aux

riverains touchés un confort amélioré concernant la pollution et le bruit.

2. L'utilisation du guidage par satellite dont vous a parlé notre spécialiste M. COURTOIS.

François JANIN va présenter les 1ers chiffres concernant cette utilisation. C'est un espoir pour les habitants d'Antibes.

3. Isabelle VANDROT va vous parler de la remise de l'accréditation carbone, ce qui conforte la politique de l'aéroport dans la défense de l'environnement. C'est un apport important pour tout le monde.

Nous pouvons conclure que l'année 2014 a été une année propice à la diminution des nuisances et à l'amélioration de la qualité de l'air, même si tout n'est pas parfait. Mais nous allons dans la bonne direction et ces éléments nous confortent dans notre action.

Continuons d'avancer et soyons confiants dans l'avenir.

Alain Biche

Je voulais juste ajouter quelques mots parce que Jean-Pierre me l'a demandé.

Effectivement, comme il l'a dit, je ne me représente pas à la présidence mais je reste au Conseil d'Administration. J'ai eu beaucoup de plaisir à représenter le CAPSSA pendant ces 10 ans. J'ai eu d'autant plus de plaisir que j'ai eu en face de moi des gens avec qui c'était un plaisir de travailler, Isabelle Vandrot et François Janin le savent, et il y avait aussi toute l'équipe de la DGAC. J'ai été très surpris d'avoir eu, pendant 10

ans, des discussions serrées, mais jamais d'accrochage, vraiment tout s'est toujours bien passé.

Cela n'avait pas été pareil au début, Cléa Pugnaire le sait. La première fois où je suis allé travailler avec les contrôleurs aériens, leur chef m'a dit : vous savez, vous seriez venu 3 ans plus tôt, vous n'auriez pas passé le seuil de cette porte. Cela fait plaisir à savoir mais maintenant je peux ? Il m'a dit on peut y aller, on a discuté, c'était parfait.

Donc c'est pour vous dire que je suis content de tout ce que nous avons pu faire, c'est aussi grâce à vous parce que, je vous l'ai dit à chaque fois, c'est votre appui, c'est le fait de vous avoir derrière nous, que vous attendez de nous des résultats, qui nous a fait travailler.

Je ne m'inquiète pas, vous avez vu qui reste au Conseil d'Administration. On en fait au maximum 3, normalement on est tenu d'en faire 2 par an, c'est juste pour être à la disposition du Bureau si nécessaire, mais ce n'est pas une absolue nécessité. Par contre, je pense qu'avec l'équipe qui reste, vous aurez un Bureau solide qui pourra aller jusqu'au bout. Nous avons bon espoir en Jean-Pierre Treille et j'ai confiance.

Je souhaite donc à toute l'équipe de continuer comme on l'a toujours fait, bonne chance au futur Président, bonne chance à toute l'équipe et je serai présent l'année prochaine à l'assemblée générale 2016.

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

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.

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 de contacter Annie Lépicier au 04 93 74 36 17

PERMANENCES

Nous recherchons toujours un ou deux volontaires pour appuyer l'équipe qui assure les permanences du samedi matin.

INTERVENTIONS DE NOS INVITÉS

Allocution de M. Jean Leonetti

Député-maire d'Antibes Juan-les-Pins

Je prends la parole d'autant plus volontiers que je voulais d'abord vous remercier tous. Je le fais en mon nom personnel mais aussi au nom de Monsieur le Vice-président de Conseil Général, M. Roux, et au nom de l'Adjoint à la santé et l'environnement, le Dr Eric Duplay qui est présent et sera votre interlocuteur privilégié pendant le mandat suivant. Comme c'est un ophtalmologue de grand renom, il aura l'œil perçant et on peut lui faire confiance.

Je voulais aussi prendre la parole pour dire à Alain Biche que le temps passe vite et lorsque tout à l'heure je lui ai posé la question, j'avais l'impression qu'il était à peine arrivé. Il faut dire qu'il ne vieillit pas, c'est un élément supplémentaire pour avoir l'impression que son arrivée à la présidence était la semaine dernière. Je le remercie pour sa fermeté et sa courtoisie. C'est un peu idiot de dire des choses pareilles mais quand on est dans un comité de défense de l'environnement, et Cléa Pugnaire le sait mieux qu'une autre, et bien il faut être ferme, si on ne se bat pas pour les autres, cela ne sert à rien. Et puis en même temps dans ce monde, il y a une chose qui est devenue une denrée extrêmement rare, c'est la politesse, la courtoisie et le savoir vivre. Donc Alain Biche a cette classe au-dessus qui fait que lorsqu'il parle, c'est écouté parce que sa parole est ferme et en même temps elle est douce et je suis de ceux qui pensent que les vérités chuchotées sont plus fortes et plus compréhensibles par tous que les mensonges criés. Donc je vous remercie pour cette action, 10 ans d'action ce n'est pas rien. Et en même temps ce passage de témoin avec élégance et progressif : d'abord on met un exécutif en place et je salue Jean-Pierre Treille qui, si j'ai bien compris, dans une élection combinée d'avance, va devenir Président du CAPSSA après une approbation par anticipation. Donc, je le félicite et lui dis qu'on se connaît depuis longtemps et qu'il peut compter sur la Mairie pour ce dialogue constructif que nous avons toujours mené ensemble.

Une seule fois dans ma vie je suis allé manifester avec une écharpe tricolore. Franchement ce n'est pas ma culture d'aller manifester bruyamment. Ce jour-là nous sommes allés à l'aéroport Nice Côte d'Azur et le Préfet de l'époque, qui est devenu mon ami, m'avait dit si vous essayez de pénétrer à l'intérieur de l'aéroport je mettrai les forces de l'ordre pour vous empêcher d'y arriver. Je lui avais dit je mettrai une écharpe tricolore et cela ne fera pas très beau dans le décor si vous refoulez un représentant de la République. Finalement, cette écharpe tricolore a permis à tout le monde d'avancer, on n'a rien cassé je rassure tous ceux qui n'étaient pas là à l'époque, mais on a fait un peu de bruit, un peu d'amusement et cela a finalement été peut-être le point de départ de la fin de l'affrontement et le début du dialogue.

Effectivement il y a eu plusieurs phases au CAPSSA. D'abord parce que vous avez été nombreux et tout à l'heure j'écoutais le fait que vous soyez moins nombreux. Quelle est la vocation d'une association de défense? Je vais dire des choses horribles, mais j'ai entendu des choses assez provocatrices tout à l'heure, c'est de disparaître. Le jour où il n'y aura plus de problème d'avions au-dessus de la ville d'Antibes Juan-les-Pins, vous aurez d'autres occupations, vous voterez pour l'environnement de votre quartier ... mais l'objectif est que le problème disparaisse. Je ne dis pas que le problème a disparu mais quand vous avez 10% de survols en été, compte tenu de la situation il y a 15 ans où il y en avait 70%, forcément cela motive moins les gens pour adhérer et combattre sur des sujets qui leur paraissent encore importants quand ils les subissent mais moins importants quand la nuisance a diminué. Au fond, c'est à vous que vous devez votre relatif succès, je dis bien relatif succès, car avoir plusieurs centaines d'adhérents aujourd'hui, c'est bien. Il y a beaucoup d'associations antiboises qui ont des petites poignées d'adhérents, quand l'association n'est pas représentée par un petit noyau de quelques personnes. Et c'est la

vie de notre société, les associations s'épuisent parce que ce sont toujours les mêmes qui sont là, qui s'impliquent, qui prennent de leur temps, de leur énergie sur le temps familial, sur le temps des loisirs pour se battre pour une cause. Donc je vous remercie une fois de plus d'être toujours présents et de faire en sorte que le combat continue. Jean-Pierre Treille l'a très bien dit : dans ces situations-là, on n'atteint jamais le zéro, c'est comme si on disait que demain on va essayer de diminuer les accidents sur la route, c'est un objectif noble, tous les gouvernements ont essayé et tous les gouvernements ont réussi. Regardez là-aussi, il y a 20 ans, il y avait 18000 morts on ne s'en rappelle plus, il y en a maintenant entre 4 et 5000 mais, pour arriver à zéro on n'y arrivera jamais. Donc la progression au bout d'un combat qui a été en partie gagné grâce à vous va être moins perceptible que ce qu'elle a été dans les premières années. Restez vigilants, restez combattifs.

J'ai admiré aussi le courage de votre futur Président qui disait est-ce que vous êtes d'accord pour augmenter la cotisation et il y avait quand même quelques personnes qui levaient la main. Donc je ne poserai pas la question est-ce que vous voulez qu'on augmente les impôts à Antibes Juan-les-Pins puisqu'on a pris l'engagement de ne pas les augmenter. Je ne suis pas sûr d'ailleurs d'avoir le même succès que votre futur Président, donc je n'essaierai pas. C'est dire que ce relais et ce numéro de duettistes-complices auquel on vient d'assister est quelque chose de réconfortant, cela veut dire qu'il y a beaucoup de sérieux et c'est toujours ce que l'on a trouvé au CAPSSA, beaucoup de technique parce que l'argumentaire c'est toujours quelque chose qui arrive avec des points techniques et scientifiques et qui donne une partie de la solution.

Et puis, parallèlement, vous le savez, la DGAC a fait beaucoup de progrès, le monde change en positif et la sensibilité à l'environnement est devenue une quasi-obligation pour les mairies, pour les responsables politiques, pour les responsables des collectivités comme pour les responsables de chaque entreprise. On a bien vu que l'époque où on interceptait des dialogues de pilotes disant on passe sur Antibes, on va mettre les gaz et on va sortir le train d'atterrissage, cela leur fera les pieds, cette période-là est bien révolue.

Je me souviens moi aussi être allé un peu avant l'an 2000 dans la tour de contrôle : je n'ai eu droit ni à un sourire, ni à une parole, ni à un serrement de mains. C'est dire qu'il y avait une certaine tension entre des gens qui ne voulaient rien savoir et des gens qui voulaient aboutir à quelque chose. C'est par votre sérieux et par votre opiniâtreté que vous avez obtenu les résultats d'aujourd'hui. Mais la confiance n'exclut pas la vigilance. Je vous incite donc à continuer à être vigilants, à le faire en partenariat comme cela s'est toujours fait avec la ville d'Antibes et vous remercie de cette action globale parce que, les deux présidents l'ont dit, cela n'est pas une action que pour le bruit, c'est une action pour l'ensemble de notre environnement, c'est une action qui prend en compte le développement économique et notamment l'environnement de notre territoire. Qui peut penser un instant que la Côte d'Azur pourrait se développer avec une activité touristique si elle perdait la qualité de son environnement et en particulier, la qualité de l'air ou la qualité de l'eau. Ce serait voué à l'échec. Toutes les villes polluées ont obtenu des résultats médiocres sur le plan touristique.

Voilà, une petite page se tourne, elle s'est déjà tournée avec Mme Nave, M. Chaussonnery, Cléa Pugnaire, maintenant avec M. Biche qui passe le relais à M. Treille. Mais j'ai toujours vu que ceux qui avaient milité continuaient à être présents. Cela prouve bien que c'est un passage de relais qui se fait dans une équipe et que cette équipe est solide parce que, comme on le disait, elle ne se bat pas pour elle, elle se bat pour sa ville et au-delà de sa ville, elle se bat pour l'environnement et l'attractivité de notre territoire. Je vous remercie une fois de plus et je souhaite bonne chance au futur Président, qu'il ne s'énerve pas s'il n'a que 450 adhérents à la place de 480, on ne laissera jamais tomber une association comme la vôtre.

Merci à vous tous, continuez dans ce sens. Un jour viendra où ce problème ne se posera plus, je ne sais pas si c'est dans 5 ans, dans 10 ans ou dans 20 ans. Dans la dernière période où j'étais au gouvernement, un pilote m'a fait venir à l'intérieur du cockpit. Quand je lui ai dit que je voulais photographier le Cap d'Antibes, il m'a répondu qu'il n'y avait aucun problème, qu'il passait suffisamment loin du Cap d'Antibes.

Effectivement, j'ai de très belles photos d'un cockpit qui montrent bien qu'ils passent assez loin de la côte. Peut-être l'a-t-il fait un peu pour faire plaisir au Ministre que j'étais à l'époque, mais en tout cas, cela prouve qu'ils étaient déjà très sensibilisés au fait qu'il fallait aussi passer au loin du Cap d'Antibes et ne pas entraîner la nuisance d'un endroit sur un autre endroit, ce qui est aujourd'hui une polémique éteinte.

Donc, encore un grand merci à tous, merci au président sortant et toutes mes félicitations par anticipation et notre solidarité envers le futur Président et merci à M. Duplay pour prendre le relais avec vigilance.

Merci beaucoup Monsieur le Député-maire.

On va maintenant continuer et je vais passer la parole à François Janin puis à Isabelle Vandrot.

Intervention de François Janin

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

Bonjour à tous,
Je vais vous faire un petit point statistique sur ce qui a été déjà présenté par M. Biche et M. Treille.

L'année 2014 a été plutôt pas mal en évitement du survol de la ville d'Antibes.

Comme on le disait, il y a des mois qui ont été particulièrement bons et surtout l'été, c'est ce qui est intéressant par rapport au trafic.

Si on retire les mois de janvier et novembre, tous les autres mois ont eu un taux d'évitement très important et on arrive à un total de 22,5% d'ILS, donc de survol de la ville, et donc 77,5% presque 78% d'évitement. Tout ce qui est dans les 77,5 passe en mer et ne survole pas la ville d'Antibes-Juan-les-Pins. Il ne nous reste « que » les 22,5% de survol en ILS.

Ce sont les chiffres officiels, les pourcentages par rapport au nombre d'avions.

C'est un taux d'ILS record : 22,5% par rapport aux années précédentes où on était plutôt entre 25 et 30%. Là nous sommes à 22,5 grâce à la météo et à la bonne mise en service de la procédure VOR alpha par les contrôleurs aériens. On est loin des périodes où les contrôleurs aériens pensaient à vous mais d'une manière négative alors que, maintenant, ils passent d'une procédure à l'autre dès que la météo le permet.

Riviera oubliée, elle n'est pas oubliée volontairement, c'est le temps de passage d'une approche à l'autre. Dans ce cas-là, s'il y a du trafic en cours, on perd rapidement ¼ d'heure, ½ heure voire ¾ d'heure, le temps

que l'on puisse écouler ce trafic. C'est juste la conséquence du trafic ou de quelque chose de bien particulier. Quand tout cela s'additionne, c'est vrai qu'on arrive à 10 – 15% où la météo aurait permis de faire de la VOR alpha mais cela n'a pas été le cas.

Il y a eu un cas, au mois de janvier, avec un cisaillement de vent venant de la vallée du Var. Il faisait très beau, c'était des conditions VOR alpha mais les contrôleurs ont mis l'ILS en service parce qu'il fallait stabiliser les avions plus loin. Ce genre de cas particuliers cumulés fait que l'on arrive à 10-15% de « Riviera oubliée ».

Donc en 2014 record avec la technologie actuelle, c'est-à-dire qu'on ne pourra jamais faire mieux que cela avec la météo actuelle, les contrôleurs actuels, c'est ce que l'on peut faire de mieux, il sera difficile d'améliorer ces chiffres. On pourrait peut-être arriver à 20% si on enlève les 2 mois pendant lesquels il ne fait pas beau, mais ce sera toujours 20-25% de survol avec cette technologie-là.

L'AVENIR

Tous ces résultats sont des records, je vous l'ai dit, c'est dans l'état actuel des choses, avec la technologie actuelle.

L'avenir : c'est le satellite comme on en a déjà parlé. Pour nous, c'est la GNSS, c'est la procédure d'approche par satellite. Elle est déjà en service à Nice, guidage par satellite et elle y est utilisée dans 2/3 des approches en VOR alpha.

Ce n'est donc pas expérimental dans le sens où il y a-

rait seulement 2-3%, non on est à 60-65% d'avions qui font déjà l'approche par satellite.

Le seul problème pour faire cette approche par satellite, il faut que l'avion soit équipé pour capter le satellite et que le pilote soit formé. Ces deux conditions font que l'avion et le pilote peuvent mettre en service cette procédure GNSS qui représente déjà 60% du trafic.

Pour l'instant, on ne peut pas faire beaucoup mieux, on ne peut pas obliger tous les avions à s'équiper en GNSS et, surtout, on ne peut pas faire de mixité entre les procédures : quand il ne fait pas beau, on ne peut pas faire passer certains avions en VOR alpha, ou plutôt en GNSS, par la mer, alors que ceux qui ne sont pas équipés feraient de l'ILS. Cela on ne peut pas le faire. C'est, ou tout le monde passe en mer ou personne ne passe en mer, et tant qu'on aura cette mixité on restera dans nos 22-25% d'ILS. Il faut attendre que tout le monde soit équipé, que le GNSS soit sûr, c'est-à-dire que les 30 satellites soient en l'air et fonctionnent et que les pilotes soient sûrs de leur procédure GNSS. Dans ce cas-là alors, on pourra dire toutes les procédures sont de la GNSS, elles passent toutes en mer et alors on verra le pourcentage d'ILS diminuer, peut-être 15-10% résiduels.

Au niveau timing, c'est assez compliqué de donner des dates. Ce qui risque d'arriver c'est qu'en 2015-2016 il y ait quand même une forte pression pour que les compagnies aériennes soient équipées de GNSS et les pilotes formés. On espère donc qu'en 2016-2017 tout le monde sera à peu près formé et équipé et à partir de cette date on se posera la question de réviser les minima de mise en service de cette procédure-là. Et on dira maintenant que tout le monde est plus ou moins bien équipé en GNSS et que cette procédure est publiée, connue, etc... que fait-on de ces minima météo qui permettent la mise en service de cette procédure ?

C'est donc déjà très bien suivi, 60% des avions font déjà cette procédure, l'avenir est quand même assez prometteur.

Deux points d'information

Comme chaque année en hiver, les travaux sur les pistes peuvent avoir un impact sur la ville d'Antibes. La piste Nord a été fermée du 15 octobre au 23 no-

vembre et elle sera encore fermée du 9 mars au 29 mars. Dans ces cas-là les atterrissages se font sur la piste Sud s'il y a de l'ILS, donc quand les avions passent sur Antibes ils passent un peu plus au Sud que d'habitude.

Vous savez qu'on suit toutes ces trajectoires quotidiennement et on mesure le bruit également. On a des capteurs de bruit : 2 sur Antibes-centre mesurent le bruit en ILS et 2 sur le Cap d'Antibes mesurent le bruit en VOR alpha.

Deux de ces capteurs vont bouger : le capteur sur la pépinière municipale dans le centre-ville d'une centaine de mètres, ce qui ne va pas changer grand-chose au niveau de la mesure. Par contre, on en a un sur le Cap d'Antibes qui est le plus au Sud, sur un foyer géré par le Conseil Général et cet immeuble va être vendu. Il faut donc déplacer notre balise et on recherche en ce moment un nouveau lieu pour l'implanter. Ce sera sans doute beaucoup plus au Sud, peut-être à la ville Eilenroc. Sur le Cap d'Antibes, il n'y a pas un choix délirant d'emplacements pour installer un capteur de bruit. Il mesurera à peu près le même bruit, et peut-être même mieux.

En tout cas, sachez qu'il y a deux capteurs qui vont être déplacés, dont un de façon significative.

Question : *est-ce que la procédure de guidage par satellite procure un gain de carburant pour les avions ou pas ?*

F. Janin : non, actuellement c'est du copier-coller, il n'y a aucun gain ni en temps ni en carburant, c'est exactement la même procédure sauf que l'une est guidée par satellite et l'autre par la balise de Cagnes-sur-Mer.

Question : *Une visite de l'aéroport serait-elle possible dans le cadre du CAPSSA et de quelques personnes ?*

FJ : c'est toujours possible, cela dépend de ce que l'on fait visiter. On peut venir voir l'« espace riverains », c'est public.

I. Vandrot : en zone publique, on n'a pas trop de soucis, c'est juste quand on passe en zone réservée. Je vous rappelle que nous sommes en alerte Vigipirate, les accès sont plus que difficiles. Bien-sûr vous accueillir en

petits groupes c'est toujours quelque chose qu'on peut envisager sans aucun souci. Mais pour l'instant, on diffère un peu les visites d'autant plus que nos terminaux vont être complètement relookés, plus les travaux du tramway. Mais indépendamment de tout cela, des problèmes d'agenda, vous êtes bienvenus, vous demandez à votre président, vous vous organisez et on pourra vous montrer suivant vos questions.

Question : *Y a-t-il une différence entre un avion privé et un avion commercial pour le contrôle aérien ? Les avions privés volent quand ils le veulent ?*

FJ : aucune différence entre un avion privé et un avion commercial pour le contrôleur aérien. Les privés n'ont pas de grille horaire comme les compagnies aériennes mais au niveau de la circulation aérienne, ils font exactement les mêmes procédures. Quand le contrôleur aérien prend un avion à l'arrivée, cela ne l'intéresse pas de savoir si c'est un privé ou un commercial, un charter ou la Postale. Il va donner la même procédure. A Nice, on a la chance d'avoir des commerciaux et surtout des privés très bien équipés, plutôt des avions modernes donc ils font plus rapidement du guidage par satellite que les avions commerciaux. En tout cas, ils obéissent exactement aux mêmes règles, il n'y a pas une procédure spéciale aviation privée et aviation d'affaire.

Question : *Est-ce qu'il existe une loi internationale disant que les avions doivent être équipés de ce système de guidage dans le temps ? Est-ce qu'il y a une date butoir pour que tous les avions soient équipés ou est-ce que rien n'existe ?*

FJ : pour l'instant il n'y a pas de date butoir. C'est la Direction de l'Aviation Civile qui gère cela, il n'y a pas de date limite mais ils sont quand même dans l'obligation d'aller assez rapidement pour mettre en service ces procédures satellitaires. Ils sont assez « moteurs » donc je pense qu'ils vont imposer aux compagnies un jour ou l'autre une date. Ils voulaient que ce soit en 2015 mais c'était carrément illusoire. En tout cas, c'est l'Aviation Civile qui a ce pouvoir-là. Ce n'est pas une loi européenne, c'est l'Aviation Civile française qui peut imposer aux compagnies de s'équiper.

Question : *Donc c'est au bon vouloir des compagnies si elles veulent bien s'équiper ou pas ?*

A. Biche : au bon vouloir ... pour le moment. Il est intéressant de voir que les 2/3 des avions privés pour la plupart tout neufs sont déjà équipés. Les fabricants les fournissent entièrement équipés.

Naturellement, effectivement, il y a un moment où, quand les 30 satellites seront déployés, il y aura une obligation d'imposer une loi et là il y aura toujours les 3 à 4% d'équipement oublié (la même chose que pour Riviera oubliée). On leur dira c'est ça ou vous ne pouvez pas atterrir à Nice.

FJ : Je pense que l'Aviation Civile française attendra d'être certaine que 95% de son parc d'avions soient équipés. Aux 5% « d'exotiques » on leur dira pour vous ce n'est plus possible.

Je n'ai donc pas de date à vous donner. Tout ce que je sais c'est que l'Aviation Civile est moteur et très moteur et que cela se fera sans doute plus rapidement que le nombre de satellites envoyés dans l'espace. Ils sont aussi pour que ces procédures GNSS soient exploitées le plus rapidement possible, c'est certain.

Question : *Tout à l'heure, on évoquait un trafic très intense nécessitant un certain temps pour changer de procédure, donc des survols. Moi, ce qui m'étonne, je l'ai déjà dit il y a 3 ans, c'est aussi bien le CAPSSA que vous, vous parlez en pourcentages. Pour moi, 10% en 2015 cela n'a rien à voir avec 10% il y a 20 ans. On parlait également de trouver des adhérents. Je suis persuadé que le CAPSSA doit encore durer quelques années parce que le trafic va augmenter. Je sais qu'il y a des gros porteurs maintenant, il y a plus de personnes dans les avions mais je constate quand même que, parfois, toutes les 2 minutes, il y a un avion qui passe pas loin de chez moi.*

Donc, pourquoi parlez-vous toujours en pourcentages, je pense que cela parlerait plus aux novices que nous sommes en nombre absolu, c'est-à-dire il y a eu tant d'avions qui ont survolé Antibes cette année. C'est certainement beaucoup plus important qu'il y a 20 ans.

FJ : parce que le pourcentage justement, cela reflète bien l'impact de la météo. C'est sûr que 10% en août ce n'est pas la même chose que 10% en janvier, mais cela reflète l'impact de la météo.

Par contre, si on met en nombre absolu le nombre de survols, on va perdre cette influence et vous aurez un

nombre important de survols peut-être en mai ou en juin alors que la météo aura été bonne avec quand même un taux d'évitement important. En nombre absolu, on va perdre cette notion.

Par contre, ce qu'il faut savoir, c'est que le trafic n'augmente pas en nombre d'avions. On augmente en nombre de passagers grâce à des avions plus gros, mieux remplis mais le nombre d'avions n'augmente pas. Ces dernières années, il a même plutôt baissé par rapport à une période où il y avait beaucoup plus de petits avions avec beaucoup de fréquences dans la journée, donc beaucoup d'atterrissages et de décollages. Plus on avance dans les années, plus c'est la mode plutôt des gros porteurs, bien remplis, ce qui fait que le trafic n'augmente pas en nombre d'avions. D'ailleurs ces dernières années il aurait même un peu baissé, on n'est pas à quelques avions près.

AB: regardez ce que l'on disait tout à l'heure : l'aéroport calcule en nombre d'avions et nous nous raisonnons en temps et on arrive pratiquement au même résultat, à 1% près. Quand nous raisonnons en temps, qu'il passe un avion pendant cette heure où on fait par exemple Riviera, ou qu'il en passe 30, pour nous c'est 1 heure de Riviera. Autrement dit, notre pourcentage en théorie est très pessimiste par rapport au nombre d'avions puisqu'on fait toujours comme si on avait toujours 30 avions à l'heure. Eux ce n'est pas vrai, comme il y a un avion toutes les 2 minutes et pas plus, ils comptent le nombre d'avions et on s'aperçoit qu'en moyenne cela revient au même.

Si vous avez 20% de survol d'Antibes, cela fait tant d'heures et à l'heure je dis au maximum 25 avions, on ne peut pas en passer plus car l'aéroport ne peut pas encaisser plus de mouvements que cela. Et là, notre calcul c'est celui-là et on sera pessimiste par rapport à la réalité. Les temps ne sont pas pleins, il y a une pointe à 13 h, une à 19 h, le reste du temps c'est très fluctuant mais nous n'en tenons pas compte : puisqu'il y a une heure où la météo donne la possibilité de faire Riviera, il faut qu'on fasse Riviera sinon ce n'est pas normal.

Maintenant, il y a aussi autre chose et je crois que François Janin a raison : il n'y a pas plus d'avions parce que l'aéroport sature. Puisque vous êtes là depuis longtemps, vous vous souvenez, au début, Yves Tixier nous en parlait souvent. Il disait attention l'aéroport va satu-

rer en 2015 ; en fait, il n'a pas saturé parce qu'on a plus de gros avions et on continue à augmenter le nombre de passagers. A l'époque, il y avait 9 millions de passagers et aujourd'hui nous arrivons à 12 millions bientôt.

En fait, comme nous comptons en période de temps, on est plus pessimiste que la réalité et, d'autre part, entre 1 avion d'il y a 15 ans et 1 avion d'aujourd'hui, au point de vue du bruit c'est incroyable : les petits avions qui sont nombreux c'est un petit sifflement au-dessus de vous, vous n'y faites même pas attention en général. Le 380 fait de l'ombre mais pas beaucoup plus de bruit. Les avions bruyants ne seront pas équipés pour les approches en GNSS et ils disparaîtront.

Question : LA PRIVATISATION, est-ce un bien, est-ce un mal ?

AB : c'est pour cela que j'ai une position vis à vis de la privatisation de l'aéroport, je suis pour à 100%. A Nice-Matin on m'a posé la question et quand je leur ai dit que j'étais pour à 100% ils m'ont répondu que je ne les intéressais pas, on veut des gens qui sont contre de façon à faire du bruit !

Moi je suis pour car j'ai toujours été pour la privatisation de choses qui n'incombent pas à l'État. Il a un service régalien à faire mais là on ne parle pas de vendre l'aéroport, on parle de gérer l'aéroport, gérer les avions qui arrivent et qui partent, c'est cela la privatisation. Mais ce n'est pas l'aéroport qui décide des lignes, ce sont les compagnies qui proposent à la DGAC, donc ça ne change pas qu'on soit privatisé ou pas. Ce ne sont pas eux qui choisissent le type d'avion, ce sont les compagnies. On a intérêt quand vous voyez aujourd'hui un avion qui consomme 3 fois moins qu'un avion il y a 20 ans, il n'y a pas de problème on conserve cet avion-là et on a intérêt à avoir des avions plus gros même s'ils ne sont pas remplis, un avion rempli à 60% coûte moins cher qu'un avion rempli à 100% il y a 20 ans.

La privatisation de l'aéroport c'est de le mettre entre les mains d'un spécialiste. Pourquoi je vous dis cela ? C'est parce que je me suis occupé les 10 dernières années de ma carrière de la privatisation de l'eau dans le monde. J'ai participé à la mise en place des plus grosses opérations de privatisation de gestion de l'eau dans les grandes capitales. Je suis un fervent partisan de la privatisation de tout. J'ai fait des conférences aux Nations Unies sur toutes les privatisations puisqu'il y a une quin-

zaine d'années c'était la mode et moi je défendais cela et je continue à défendre parce que je dis il y a des spécialistes, ce n'est pas la peine de charger l'État de choses dont il n'a pas besoin. Voilà ma théorie, elle est défendable ou pas, en tout cas je considère que ce n'est pas cela qui mettra en risque ni les mouvements d'avions ni quoi que ce soit sur l'aéroport.

Maintenant, je ne pense pas que M. Thillaud soit partisan de la privatisation mais il est partisan de gérer bien son aéroport et il fait des investissements au sein de l'aéroport. Il refait complètement les 2 terminaux mais ce n'est pas seulement en gestion des avions, je ne sais pas si vous avez lu les reportages qu'il a faits. Il va multiplier les boutiques au sein des 2 terminaux, il va installer des grands restaurants avec des grands chefs. L'aéroport devient aussi un lieu de vie, comme une grande galerie commerciale pour les gens qui passent. Ce n'est pas la même chose mais moi je dis raison de plus pour que ce ne soit pas l'État qui fasse cela, les privés le font très bien. C'est une parenthèse parce que sinon je vais avoir des ennuis avec la Direction de l'aéroport (!!!).

Question : *Je change de sujet. Concernant les procédures d'approche, est-ce qu'il est envisagé des procédures en descente plutôt que des procédures à plat comme actuellement et qui font beaucoup de bruit? Est-ce qu'il est envisagé de faire des procédures longues de descente ?*

FJ : oui et c'est déjà le cas. Les procédures de descente continue sont mises en service pendant cette année 2015 mais cela n'a pas d'impact pour vous à Antibes. Elles auront un impact sur la descente en amont de Fréjus. C'est une descente qui sera intéressante d'un point de vue économique : temps – carburant – bruit, elles sont intéressantes d'un point de vue environnemental dans une phase assez haute, entre Aix en Provence et Fréjus.

A Golfe-Juan, les avions sont déjà en descente continue.

Question : *Il me semble que l'altitude de 2000 pieds est pile au-dessus de Golfe Juan ?*

FJ : entre Fréjus et l'aéroport, les avions sont toujours en descente continue à 3%, il n'y a pas de paliers.

AB : les anciens vont s'en souvenir. C'est M. Tixier qui avait fait une proposition pour essayer de limiter le bruit : maintenir les avions plus haut et puis descendre. Au lieu de faire 3% de pente, il nous avait dit on va faire 3 ½ % de pente, les avions descendront plus tard, ils seront donc plus hauts en entrant en terre à Golfe Juan. Oui mais du fait qu'ils sont plus en pente, ils font plus de bruit.

Par contre, effectivement, l'ACNUSA se bat sur tous les aéroports qu'elle contrôle pour qu'on fasse de la descente continue parce que les approches de tous les aéroports se font au-dessus de la terre. En descente continue, on prend très loin et très haut la pente de 3% et on y va. Nous Antibois et Golfe Juanais, c'est ce qu'on dit depuis des années, nous sommes en descente continue depuis toujours puisque nous sommes revenus à 3% de pente pour éviter le bruit sur la fin des retros, etc... donc on est en descente continue et on est à 1500 pieds au-dessus de la piscine d'Antibes. En rentrant en terre, on est à peu près à 2000 pieds.

Question : *je voudrais juste vous préciser qu'il existe un logiciel qui s'appelle flight radar et que sur flight radar les avions ne sont pas en descente continue, ils sont à 2000 pieds sur toute la longueur.*

FJ : les données sur flight radar ne sont pas toujours vraies.

AB : On a les enregistrements de l'aéroport puisque certaines personnes ont demandé un contrôle aussi bien pendant l'atterrissage que pendant le décollage. Au décollage le passage doit se faire au-dessus de 6000 pieds et il a été démontré qu'il y a à peu près moins de 1% des avions qui sont en-dessous de 6000 pieds, les avions respectent les consignes. A la descente c'est pareil.

Les contrôles d'approche sont faits dans les 2 sens. Ces approches que vous avez vues sur la carte tout à l'heure ils les ont aussi en 3 dimensions, on les a montrées à certaines assemblées.

FJ : Il faut se méfier des données de Flight radar, il n'est pas précis comme notre radar. Les avions sont au niveau de Golfe Juan à 2000 pieds, à Juan les Pins aussi. Ils sortent au Fort Carré à 1500 pieds. Ils perdent donc 500 pieds en quelques kilomètres, donc il y a une descente continue. Flight radar va mettre 2000 pieds sur tout ce palier mais ce n'est pas la réalité, il y a une des-

cente de 2000 à 1500 pieds.

Par contre, ce qui peut vous faire gagner au niveau du bruit c'est un avion stabilisé arrivant avec une vitesse réduite, un train d'atterrissage et des trainées pas encore sortis, cela fait moins de bruit. Qu'ils soient en descente ou en palier, c'est le même problème. Plus ils sortent le train tard, moins vous aurez de bruit. Flight radar n'est pas un radar de l'Aviation civile.

Question : *Je souhaite attirer l'attention sur la situation du quartier d'Antibes-Est et, en particulier, du secteur des Groules et de la Fontonne. Nous y avons constaté soudainement, en juin 2014, au décollage et à l'atterrissage, des bruits aériens très intenses qui n'existaient pas auparavant. Vous vous imaginez bien, en plein été, un avion toutes les 2 minutes avec des seuils de décibels supérieurs à 60 ! Nous avons donc ce problème qui a surgi brutalement et qui persiste depuis ce temps-là. Tous les changements de météo n'y font rien, nous avons toujours ce problème. Nous nous sommes tournés vers l'aéroport pour connaître l'origine de ces bruits. Pour eux rien n'a changé et pour nous tout a changé. Nous sommes soumis à un bruit très intense depuis cette période. Une lettre de M. Thillaud, directeur de l'aéroport, nous précise qu'un capteur de bruit sera mis en place dans le quartier aux environs du mois d'avril.*

Le problème c'est pourquoi d'un seul coup, une zone qui est hors bruit et considérée comme hors bruit par l'aéroport, devient soumise à un bruit très intense en fréquence et en intensité au décollage et à l'atterrissage ?

FJ : comme il vous a été répondu dans la lettre signée de M. Thillaud, tout ce qu'on peut vous dire c'est qu'il n'y a pas eu de changement de trajectoires et, surtout, pas de changement des 5 procédures en même temps. Si vous êtes gênés en décollages 04 et 22 et à l'arrivée ILS etc... aucune de ces procédures n'a été changée. Les membres du CAPSSA seraient au courant puisque tout cela passe devant la CCE. S'il y avait eu un changement quel qu'il soit de procédures vous auriez le droit de ne pas nous croire mais le CAPSSA est membre de toutes ces commissions. Il n'y a pas eu de changement de procédures depuis bien longtemps.

On ne peut pas expliquer votre ressenti. Tout ce que l'on peut vous dire c'est qu'il n'y a eu aucun changement de procédures. On peut mesurer le bruit et installer un capteur de bruit dans ce quartier des Groules mais on ne

peut pas chercher de solution puisque, pour nous, il n'y a pas de problème dans le sens où il n'y a pas eu de changement. Donc, sans changement de procédures, on n'a aucune cause à vous donner.

Question : *Cette zone était hors bruit, elle devient soumise à un bruit important. Donc le PEB n'est plus en conformité avec la situation réelle sur le terrain.*

Lorsque je vous indique cette perception, c'est pour l'ensemble du quartier. Nous avons fait signer une pétition qui a recueilli un maximum d'adhésions. Le problème reste entier. Quelque chose a changé dans les trajectoires, vous dites non ce que je veux bien entendre mais sur le terrain, le sentiment des gens c'est que les avions se sont rapprochés et qu'ils volent à une altitude plus basse. Il y a ce double constat à l'heure actuelle.

AB : Je comprends votre inquiétude mais, effectivement, M. Janin vous l'a dit, il n'y a pas eu de changement de trajectoires, pas de changement d'approches.

J'ai aussi reçu la lettre que vous a envoyée M. Thillaud et je suis d'accord avec lui quand il propose de mettre un contrôle de bruit, c'est ce qu'il faut faire parce qu'il faut éviter de vous dire c'est du ressenti. Contrôlons le bruit. On sait très bien le bruit qu'il doit y avoir aux Groules compte tenu des trajectoires théoriques et réelles.

Le seul changement qu'il y a eu, il se trouve que depuis 2 – 3 ans, on a beaucoup plus de vent d'ouest qu'auparavant. Avant on avait du vent d'ouest pendant 10% environ du temps dans l'année. On est passé à 15% de vent d'ouest. Cela veut dire qu'au lieu d'avoir 10% des avions qui font le tour et qui arrivent par Monaco, il y en a maintenant 15%, cela nous est favorable.

Il y a aussi plus d'avions qui décollent mais ces avions passent aussi en mer.

Le nombre d'avions ne peut pas changer puisqu'on est pratiquement à saturation.

Donc la meilleure solution est de contrôler le bruit. Sinon, on va vous dire vous avez raison mais que peut-on faire parce qu'on n'y comprend rien, parce qu'on ne sait pas d'où ça vient ou on va vous dire ce n'est pas possible.

FJ : la mesure de bruit est prévue en avril – mai.

AB : il ne faut pas le faire en mars parce que la piste Nord étant fermée, les avions passent plus en mer, vous allez moins les entendre théoriquement.

Question : *Vous avez évoqué la procédure Saleya en disant qu'elle évitait Antibes au niveau des atterrissages. Par contre, je voudrais souligner qu'au niveau du décollage les avions se trouvent à peu près à 900 mètres au large d'Antibes-Est. Cela fait un bruit très supérieur aux normes du PEB. C'est au-delà de 60-65 décibels lors des décollages.*

Est-ce que l'on peut faire quelque chose sur cette procédure qui, me semble-t-il, pourrait être facilement améliorée parce que les avions font un crochet effectivement pour approcher Antibes-est ?

AB : cette procédure a été améliorée il y a un an ou deux. Les avions, effectivement, décollent en mer pour pouvoir entrer sur terre.

Ils ne peuvent pas entrer sur terre à moins de 6000 pieds donc ils sont obligés de faire un virage vers la mer. Par contre, c'est vrai que de ce côté-là, il y a plus de bruit maintenant du fait qu'il y a plus d'avions, 15 au lieu de 10%, mais c'est un bruit qui est toujours au maximum des 60-70 décibels que fait n'importe quelle voiture qui passe dans la rue.

On ne peut pas parler sans avoir des éléments. Là aussi il faudrait contrôler. Ce n'est pas la première fois que des contrôles sont faits, ils sont faits systématiquement. A partir de là on peut dire ce qu'il se passe et on peut analyser, c'est la meilleure façon. Je comprends très bien leur réponse pour le moment mais je ne suis pas en

train de vous dire que vous avez tort. Je comprends leur réponse parce qu'il manque un élément pour vous répondre correctement.

FJ : Un seul point de réponse sur les décollages en 22 vers Antibes : on ne peut pas faire de virage tout de suite sur la mer en raison des hélicoptères. C'est pour cela que les avions vont plus loin du côté d'Antibes alors que de l'autre côté, vers Nice, ils virent tout de suite à droite. Du côté d'Antibes, les hélicoptères sont en-dessous, il faut séparer les 2 trafics. C'est pour cela qu'on demande aux avions d'aller un peu plus loin vers Antibes avant de virer en mer.

AB : rappelez-vous lorsqu'on en discutait, c'était M. Bouteille qui était directeur à l'époque. On reconnaissait qu'on ne pouvait pas prendre le risque des hélicoptères mais dès que la zone à risque était sortie, l'avion devait virer et c'est ce qui a été imposé de façon à ce qu'ils n'aillent pas revirer sur Antibes.

Mais je pense que dès que vous pouvez mettre un contrôle de bruit en place, on voit les résultats, on en parle ensemble, on trouvera une solution s'il y en a une.

Merci à M. Janin.

Intervention d'Isabelle Vandrot

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

Bonjour à tous,

L'aéroport est bien conscient, avec tout cet environnement qui est en train de bouger, qu'il doit être aussi une entreprise la plus performante possible du point de vue gestion des gaz à effet de serre.

Je ne vais pas aller trop dans le détail mais je voulais vous dire que l'aéroport a intégré un dispositif mondial, qui s'appelle Airport Carbon Accreditation, une certification de ses émissions carbone. A ce jour il y a 111 aéroports, voire un peu plus parce que je crois que c'est 113 maintenant, mais 111 aéroports de par le monde qui ont rejoint ce dispositif. La plupart du temps, ce sont les gros aéroports. Ce qui est intéressant, là-encore on parle de

pourcentages je suis d'accord, mais pour vous donner une idée de l'importance de ces aéroports, c'est qu'ils représentent 25% du trafic passagers mondial.

Ce qu'il faut savoir aussi c'est qu'on est le premier aéroport français, (hors les Aéroports de Paris puisqu'ils ont toujours une longueur d'avance, c'est normal) on est le premier aéroport de province à avoir atteint le niveau de cette année, à savoir qu'on a fait une cartographie de tous nos gaz à effet de serre, y compris celui des émissions faites par les avions.

Quand je disais qu'on était dans les grands, c'est quelque chose d'assez costaud qui, vis-à-vis de vous,

n'est pas très sexy mais c'est vraiment l'engagement des aéroports à être responsables, c'est-à-dire qu'indépendamment des relations que l'on peut avoir avec vous sur des problèmes de nuisances, de pollution de l'air etc... on est vraiment axés sur des économies de carburant, d'électricité, de kérosène etc... parce que ce qui n'émet pas de gaz à effet de serre c'est ce qui n'est pas consommé.

Dans notre démarche de gestionnaire d'aéroport, c'est un engagement fort qui perdurera quelles que soient les évolutions que l'avenir va nous réserver. A ce jour on fait partie d'un club d'aéroports qui ne sont pas des moindres, comme l'aéroport de Genève, Hambourg ... Tout cela est venu de l'Europe, vous voyez principalement des aéroports européens. Ce programme s'est étendu à l'Asie pacifique, un aéroport africain nous a rejoints et, depuis la fin de l'année dernière, les aéroports américains ont aussi intégré ce dispositif. C'est un challenge parce que, en général, les européens et les américains ne jouent pas avec les mêmes modèles mais là, tout le monde y trouve son intérêt.

Ce qui est intéressant aussi c'est que vous nous voyez, nous gestionnaires, vous avez également vu des gens de la DGAC mais, dans un aéroport, il y a plein de sociétés qui travaillent : vous connaissez les compagnies aériennes, la restauration, mais on se trouve aussi avec énormément d'entreprises. Nous avons 35 entreprises qui ont accepté de travailler volontairement avec nous pour faire ce recensement : vous avez à la fois des compagnies aériennes, vous avez des compagnies d'hélicoptères, des loueurs de voitures, des administrations comme météo France, la DGAC, les douanes ; vous avez aussi des agents de fret, des agents d'assistance, Relay papeterie, la restauration. C'est pour vous dire qu'on essaie de travailler aussi en interne avec des choses qui ne sont pas démontrables, et que tout le monde essaie vraiment de réduire, réduire, réduire ce qu'il n'est pas utile de consommer. On est donc bien dans la bonne mouvance.

Quelques chiffres qui ne vont pas vous parler, mais c'est l'évolution qu'il faut que vous voyiez :

En 2010, la première année où nous avons fait cette estimation de gaz à effet de serre, nous étions à un ratio d'à peu près ½ kg de CO2 par passager. On réduit par passager parce qu'on a quand même des volumes d'af-

fares, on a des terminaux à gérer et, en fonction du trafic passagers, il y a des économies que l'on ne peut pas faire : il faut se chauffer, il faut climatiser. Tout cela est quand même dédié à des prestations vis à vis du passager.

En 2013, on est arrivé à 0,407. Cela ne paraît pas énorme mais ce qu'il faut savoir c'est qu'on a augmenté notre nombre de passagers tout en réduisant aussi notre émission.

Donc, ce cumul de tout nous fait assez plaisir parce qu'on est quand même à une réduction d'à peu près 30% en 4 ans. On s'est fixé un objectif assez ambitieux c'est d'être carbone neutre en 2018. Mon Président m'a dit si on peut y arriver plus tôt, on y arrivera.

Cela veut dire que ces émissions qui sont encore là, on va prouver que l'on ne peut plus les réduire, c'est-à-dire que l'on a mis en place toutes les techniques, tous les investissements, toutes les méthodologies, toutes les procédures qui vont bien pour émettre le moins possible et, qu'ensuite, nous compenserons. Le but n'est pas de compenser mais de moins émettre.

En 2013, parce qu'on est obligé de faire sur les émissions de l'année précédente, cette année nous travaillons sur les émissions de 2014, en 2013 l'aéroport de Nice a émis 164142,3 tonnes équivalent CO2, y compris les mouvements d'avions. Cela représente à peu près les émissions de 30.000 habitants français en 1 an. Je ne peux pas vous dire si c'est bon ou si ce n'est pas bon, ce n'est pas l'objectif, l'objectif c'est de baisser.

C'est pour vous dire que derrière il y a des techniciens, toutes nos infrastructures doivent être réfléchies avec des choses moins émettrices, avec des sources d'alimentation électrique et climatique moins émettrices, c'est très important.

Voici comment se décomposent, hors kérosène, les sources principales d'émission :

- On se rend compte que 30% de nos émissions sont liées à notre consommation électrique : dans un aéroport il y a de la climatisation, il y a beaucoup de bâtiments, de l'éclairage public
- Ensuite, 26% ce sont les carburants : on a énormément de véhicules, d'appareils etc...on se rend bien compte qu'il faut agir

• Et puis 29%, nous sommes des sociétés de service avec beaucoup de personnel, il y a plus de 5000 personnes qui travaillent sur l'aéroport. On s'aperçoit que c'est sur ces 3 gros pôles, on n'a pas besoin d'avoir un grand schéma pour savoir sur quoi il faut s'arc-bouter, c'est là-dessus.

Une bonne nouvelle, on a conclu cela en fin d'année. Vous avez vu que l'électricité était une source très importante. Comment faire pour avoir moins d'émissions liées à notre consommation électrique ? Et bien, c'est d'avoir de l'énergie 100% renouvelable.

Depuis le 1er janvier 2015, nous avons conclu un marché avec EDF, on peut le nommer, qui nous permet d'avoir une énergie qui est 100% issue des barrages français. A ce jour, les émissions liées à notre consommation vont beaucoup baisser. Il faut que je joue le garde-fou parce que mes petits camarades de la technique me disent, maintenant que l'on n'a plus d'émissions liées à l'électricité, on va pouvoir consommer plus !

Ce qui est important pour nous parce qu'on est vraiment dans une démarche collaborative, c'est que cette électricité hydraulique va bénéficier à toutes les entreprises qui sont sur l'aéroport et puis, surtout, on estime que nos propres émissions, en tant que gestionnaires nous gérons les bâtiments, vont pouvoir baisser d'à peu près 50% et, surtout, on a fait les cumuls et les moyennes des autres aéroports intégrés dans ce dispositif, ils ont une moyenne de 2,01kg de CO2 par passager et nous, nous sommes déjà à 0,407.

C'est pour vous donner une autre image de l'aéroport de Nice. Quelque part, on a quand même une gestion qui est à peu près raisonnée, raisonnable, on n'est pas trop dispendieux dans nos choix architecturaux ou de bâtiments, ou de mode de chauffage, et on va veiller à vraiment faire le maximum pour continuer à diminuer puisque cet engagement dans ce dispositif nous oblige à réduire. Si on ne réduit pas, on est rétrogradé, c'est simple, on ne peut pas négocier.

Merci à vous.

Question : *Je suis intéressé par l'énergie verte. Je n'ai pas très bien compris par rapport aux barrages, vous serez donc alimentés par des barrages. Est-ce que cela*

veut dire que d'autres utilisateurs vont être privés de ces barrages ?

Quelle est la part du solaire ? Je suis un peu étonné que le solaire ne soit pas tellement développé dans cette région très ensoleillée.

I. Vandrot : un aéroport reste un très gros consommateur d'énergie, énergie sécurisée. Il nous faut une production qui soit stabilisée, c'est une première chose, on ne peut pas se permettre de ne s'alimenter qu'avec du solaire ou de l'intermédiaire ou de l'éolien. C'est pour cela qu'on passe aussi par un fournisseur. On pourrait avoir des sources alternatives de panneaux solaires, ce n'est pas un souci.

Quand on mesure ces gaz à effet de serre, on mesure combien coûte l'électricité que l'on achète. Donc on a des facteurs que l'on prend, qui sont des facteurs mondiaux. Il y a eu une évolution du protocole de Kyoto qui permet maintenant d'utiliser un facteur qui est lié à son contrat et donc là nous passons un contrat avec EDF et, dans ce contrat, EDF nous assure que les électrons qui nous sont vendus sont issus de sources de barrages français. Ces électrons sont gérés par une bourse, par un institut privé et indépendant qui certifie que le mégawatt vert issu de barrages que nous utilisons, est décompté de la production française, c'est-à-dire qu'il n'appartient qu'à nous. Il ne peut pas être utilisé par quelqu'un d'autre.

Vous avez en fait un quota de mégawatts produits qui peut être vendu ou acheté ou utilisé, et donc ces mégawatts c'est une économie de marché, ce n'est pas la réalité de l'électron qui vient du barrage de Sisteron, il vient de la source la plus courte, mais c'est un marché et c'est surtout un engagement très fort puisque ce mégawatt vert n'appartient qu'à nous et il ne peut être comptabilisé que par nous. C'est cela le côté très formel et très réglementé de notre marché actuel.

A. Biche : C'est en fait le seul côté un peu douteux de la chose.

IV : C'est un électron vert de contrat, je suis d'accord avec vous, ce n'est pas un électron vert physique.

AB : La ville d'Antibes se plaint parce qu'elle n'a plus d'énergie de barrages puisque vous avez tout piqué ! Globalement en France, 70% de l'électricité est nucléaire, 25% provient des barrages et 5 % des divers.

Supposons que vous ayez besoin de 25% d'électricité produite en France, vous vous êtes très bien débrouillés, vous vous êtes précipités les premiers, vous avez proposé le meilleur prix et vous avez acheté les 25% d'électricité de barrages. Les autres devront se contenter d'acheter de l'électricité nucléaire. Globalement, on n'a pas d'excédent d'électricité, on ne peut malheureusement pas la stocker ; mais c'est très bien sur le plan image. Les autres points, par contre, je trouve qu'ils sont sérieux.

IV : Ce genre de contrat pousse aussi à de la production renouvelable parce qu'il y a une espèce de panne actuellement des barrages dans les productions hydrauliques françaises. Le fait qu'il y ait des acquéreurs ou des marchés qui se passent, pour nous bien entendu cela nous arrange par rapport à notre démarche et à cette réalité, mais, en même temps, cela permet aussi de développer ces productions renouvelables parce que si elles n'ont pas d'acquéreurs, elles ne perdureront pas forcément.

Question : *Sur les nouveaux parkings, il n'y a pas de panneaux solaires ?*

IV : On n'a toujours pas de filière photovoltaïque mais là c'est par rapport aux investisseurs.

AB : Les panneaux solaires ne sont pas tellement développés en France, ce n'est pas donné non plus, les investisseurs hésitent. Effectivement, à Antibes, c'est quand même incroyable. Je viens d'Amérique du Sud où il y a des panneaux solaires partout. Ici il y a encore au moins plus de soleil, pas de panneaux solaires. L'architecte des bâtiments de France aurait dit qu'il ne fallait pas en mettre (?).

IV : le solaire, pour nous, est bien limité aux endroits où l'on peut le mettre pour des raisons de sécurité aérienne.

Question : *Un problème de santé publique : vous autorisez des décollages lorsque les avions atteignent le rivage à une altitude de 6000 pieds. Un peu plus de 50% sont au-delà de 10.000 pieds en fait. Pourquoi ne pas exiger de tous qu'ils passent à 10000 pieds, il y aurait moins de nuisances aériennes et sur le plan de la santé publique les particules fines seraient beaucoup mieux dispersées que ce qu'elles sont actuellement avec un seuil à 6000 pieds ?*

IV : on ne peut imposer quelque chose qui ne puisse pas s'appliquer. C'est comme tout à l'heure pour les procédures par satellite. Ces 6000 pieds, qui ne sont pas spécialement pour Nice, c'est une altitude réglementaire normale, mais il faut que la plupart des appareils puissent l'atteindre, indépendamment des conditions de remplissage, de vent, de température etc....

Tous ceux qui peuvent finalement le faire le font naturellement : plus les avions montent vite, plus ils vont se trouver stabilisés, moins ils consommeront et ceux qui ne le font pas ce sont ceux qui sont en limite de capacité machine. Les technologies des avions évoluant, peut-être que c'est quelque chose qui pourra bouger mais je suis d'accord avec vous, là le problème c'est que ceux qui sont juste « au taquet » c'est parce que la machine est en limite, elle est dans les clous, elle est bien, mais elle ne peut pas passer à 10000 pieds.

AB : c'est comme pour l'histoire du GNSS tout à l'heure. Il y a des normes pour le moment qui obligent à passer à 10000 pieds mais tous les pilotes savent que plus tôt ils seront à 10000 pieds moins ils consommeront.

Les petits avions particuliers sont tous à 10000 pieds immédiatement. Les autres, c'est dangereux s'ils essaient de monter plus vite, plus haut, ils consomment plus pour monter et ils polluent beaucoup plus. Il y a donc un équilibre à trouver entre les deux. Actuellement, il y a plus de 50% des avions qui sont à 10000 pieds et d'ici quelques années, il y en aura 70-75%. A ce moment-là la DGAC pourra dire j'impose à tous les avions de passer à 10000 pieds.

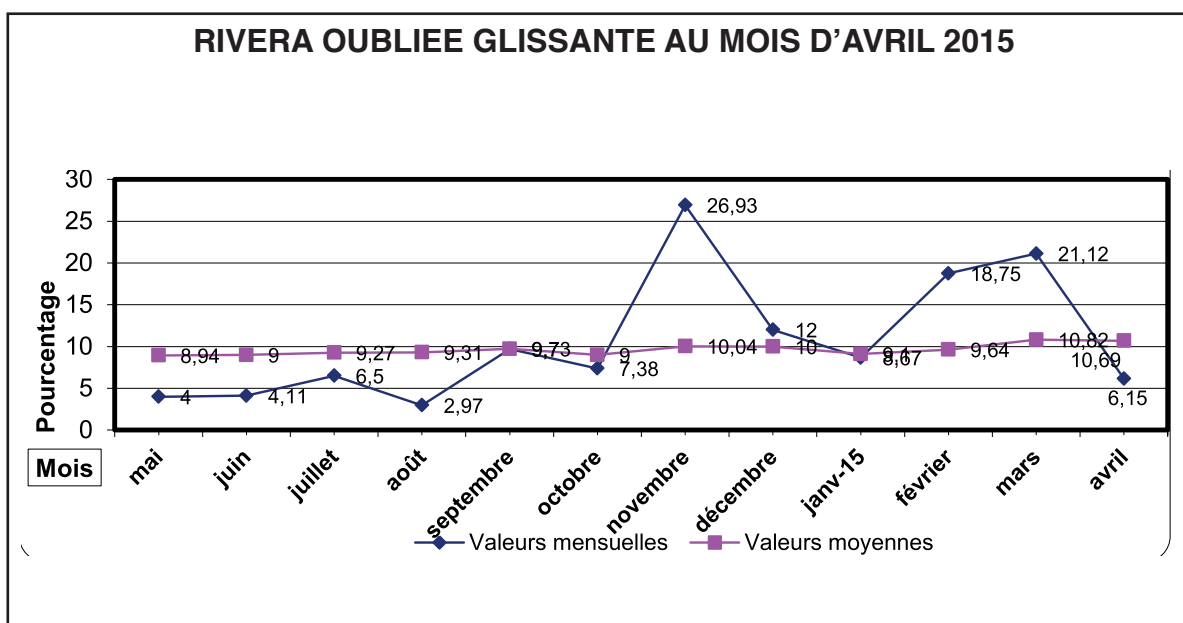
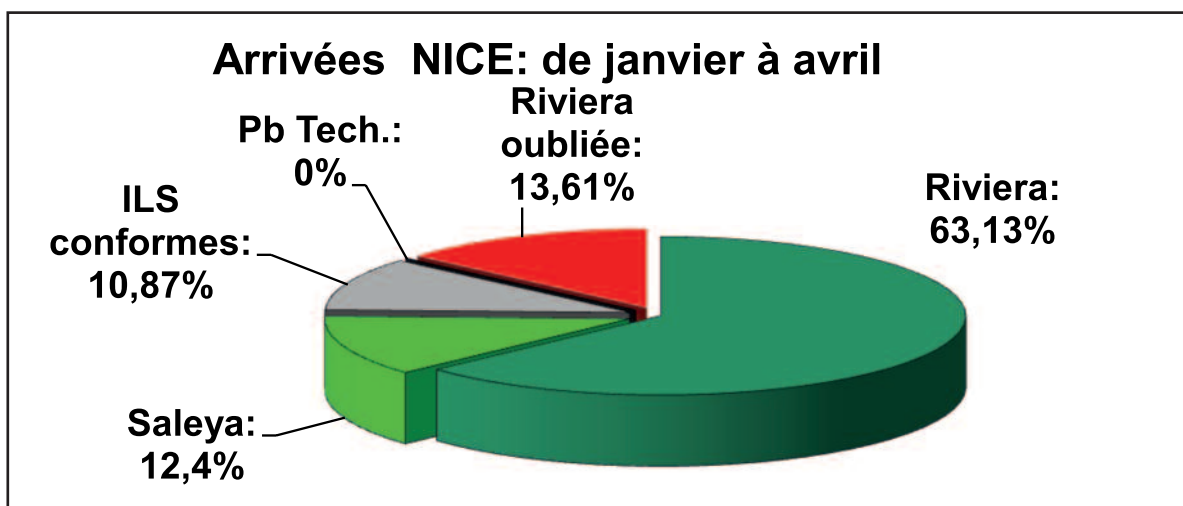
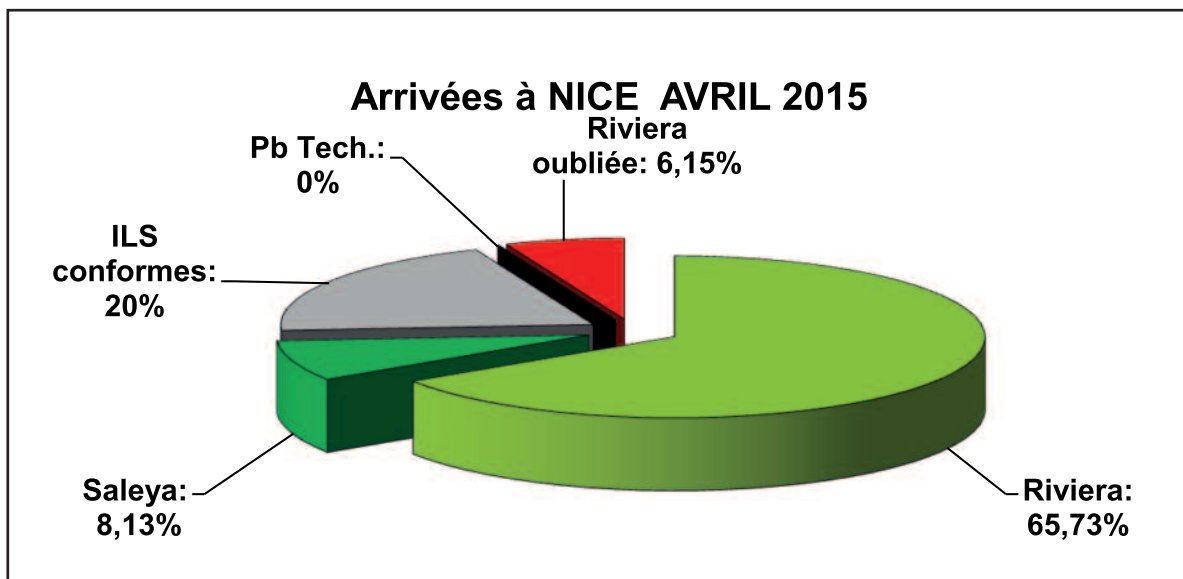
Vous serez d'accord avec moi, à 10000 pieds on disperse mieux les particules fines qu'à 6000 pieds.

IV : plus vous dépassez la couche d'inversion, mieux c'est, on est d'accord.

Cette Assemblée générale étant terminée, tous les participants se retrouvent ensuite autour du verre de l'amitié pour clôturer la séance.

RAPPEL
Prochaine AG :
samedi 27 février 2016

OÙ EN SOMMES-NOUS À FIN AVRIL 2015





CAPSSA

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

Comité d'Action Pour la Suppression des Survois Abusifs