

Paris, le 9 novembre 2009

Le Président

Aéroport de Nice Côte d'Azur

Compte rendu de la réunion ACNUSA/CCE du 5 octobre 2009

Présidée par Madame P. L. de Forges

Etaient présents : professionnels aéronautiques (9), collectivités locales (4), associations (8).

Participaient en outre à la réunion 3 représentants de l'administration, 2 représentants de la mairie de Nice et l'ACNUSA (4) (cf liste d'émargement jointe).

En introduction la présidente de l'Autorité a souligné les avancées obtenues sur les dossiers : de l'aide à l'insonorisation (sortie du décret et de l'arrêté portant l'aide financière pour les demandes groupées à 95% le 9 juin 2009), de l'étude DEBATS sur les effets du bruit sur la santé qui se concrétise au travers d'une convention en cours de signature entre le ministère de la santé et l'Inrets, de vérification du fonctionnement des réseaux de mesure de bruit (cahier des charges disponible). S'agissant des perspectives, la présidente a rappelé la réforme de la procédure de sanctions intégrée dans le projet de loi relatif à « l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports » adopté à l'Assemblée Nationale le 22 septembre dernier et en attente des discussions en commission mixte paritaire. Elle a également signalé l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports prévue dans le projet de loi dit « Grenelle 2 » en cours de discussion au parlement.

Isabelle Vandrot a fait un point des dossiers suivants : aide à l'insonorisation, vols de nuit et recommandations de l'ACNUSA.

S'agissant de l'aide à l'insonorisation elle a rappelé la sortie du décret qui confère une assise juridique aux frais de gestion des exploitants d'aérodrome en la matière et de l'arrêté relatif aux demandes groupées d'aide financière et au taux d'aide associé de 95% pour les travaux. Tous les membres de la CCE ont été informés de ces évolutions. Elle a commenté les chiffres se rapportant à ce dispositif : nombre de logements concernés, évolution de la perception de la TNSA, montant des dossiers traités en 2008 et 2009. (cf doc joint).

Il reste environ 2/3 des 3 700 logements à insonoriser.

Sur les vols de nuit, M. Hérisson a indiqué que fin août 2009 la moyenne sur la période 23h30-6h était de 6,4 mouvements par nuit (7,4 en 2008) dont 4,7 atterrissages et 1,7 décollage. La moitié correspond à des vols privés et des charters. Ces vols induisent des nuisances indirectes notamment sur le parking KILO dues aux bips des camions tracteurs. Il a rappelé que la proposition de la SAACA est d'interdire tous les vols entre 23H 30 et 6H autres que les vols commerciaux réguliers et de transport de passagers, des dérogations étant mises en œuvre pour des événements sportifs ou culturels. Une étude juridique approfondie a été demandée à un avocat qui conclut que cette proposition n'est pas critiquable sur le plan de la légalité sauf sur l'interdiction des vols postaux. La proposition de la SAACA a été reformatée pour tenir compte de ces conclusions et le dossier a été transmis aux présidents d'associations, à la DGAC et à l'ACNUSA.

Les associations ont fait remarquer que les vols de nuit ont été multipliés par 2 pour les arrivées entre avril 2009 et août 2009 et par trois pour les départs sur la même période. La proposition de la SAACA réduirait les vols à 1 à 2 par nuit. Ils ont déploré que ce dossier n'avance pas depuis 3 ans.

M. Chaffange DSAC a rappelé que la position de la DGAC était très claire sur ce sujet : si la nécessité d'apporter des restrictions aux vols de nuit est partagée, le dispositif à adopter doit être fiable et assuré du point de vue juridique. Les juristes de la DGAC considèrent que l'analyse développée dans le dossier transmis par la SAACA n'est pas recevable car induisant une inégalité de traitement des usagers. M. Chaffange a évoqué la piste d'un durcissement des restrictions nocturnes portant sur le niveau de bruit des avions, les créneaux atterrissages et décollages. Les associations considèrent que ces pistes ne résoudront pas le problème.

A l'interrogation portant sur qui peut alors dire le droit une réponse consensuelle s'est dessinée pour demander à l'ACNUSA de saisir le ministre afin qu'il demande au Conseil d'Etat de donner son avis en la matière.

M. Brocart a souligné qu'il fallait avancer sur ce dossier ; initié par la CCI, repris par la DGAC, expertisé par un avocat, il souhaite une capitalisation sur certains points le temps que les vérifications soient faites.

Les associations ont signalé que si pour la période de la journée des solutions peuvent être trouvées, pour la nuit il faut supprimer les avions d'affaire. La solution du BIPE de durcir le bruit de référence des avions avec une interdiction totale de décollage réduirait les vols à 1,7 vol par nuit.

Les associations ont évoqué également le dossier du parking KILO et le problème soulevé par le tractage des avions au départ de ce parking entraînant à la fois une nuisance sonore des tracteurs eux-mêmes et une nuisance sonore des avions qui font tourner longtemps les APU. Il a été rappelé qu'un jardin d'enfants est situé en face de la mise en route des avions (cf rapport du centre de recherche CRETEIL). Une étude sur le remplacement des APU par des GPU est demandée.

Le directeur de l'aéroport a indiqué que l'aéroport de Nice n'était pas équipé en GPU et que les coûts et les marges de manœuvre de l'aéroport allaient être étudiés pour inciter à leur déploiement. Il a souligné que l'équipement progressif en 400 hertz ne résoud pas le problème de la climatisation des avions. Le terminal 2 est équipé en prises 400 hertz, tous les postes du terminal 1 sont prévus et ils sont à planifier pour le parking KILO.

La construction de murs antibruit évoquée par les associations n'apparaît pas la solution pour un aéroport, le bruit des avions se diffusant contrairement aux automobiles au-dessus des murs.

Il n'y avait aucune recommandation spécifique de l'ACNUSA concernant l'aéroport de Nice en 2005, 2006 et 2008. Une recommandation concernant la modification du départ en 04 a été faite en 2007. S'agissant des recommandations nationales, la recommandation 2005 sur le Laeq est en cours de déploiement, l'information en Lden est donnée en doublon avec l'ancien système depuis 2009. En 2006 un dossier d'audit de la maintenance du système de monitoring a été demandé par l'Autorité et a été réalisé. La recommandation 2008 sur l'homologation du système de monitoring est en cours de réalisation.

Les associations ont fait remarquer qu'il y a une recommandation ACNUSA qu'il convenait de respecter ce sont les **réunions de CCE** : 2 réunions de CCE par an, un comité permanent par an et la réunion trimestrielle des groupes de travail. Sur Nice il n'y a pas eu de CCE depuis décembre 2008, pas de réunion du comité permanent et pas de réunion des groupes de travail en 2009.

Isabelle Vandrot a précisé que les groupes de travail bruit et air allaient se réunir dans le mois à venir et qu'une CCE aurait lieu d'ici la fin de l'année 2009.

S'agissant des **nouvelles trajectoires pour les départs piste 04**, la présidente a lu l'intervention de M. Patrick Gandil lors de la manifestation des 10 ans de l'Autorité. M. Chaffange a précisé que le calendrier avait été annoncé et que le retour au statu quo ante était prévu le 17 décembre prochain.

Sur ce point les associations ont précisé qu'elles n'avaient pas voté pour la nouvelle trajectoire proposée par le groupe de travail mais qu'elles avaient souhaité voir ce que cela donnait. Elles souhaitent qu'il soit clairement dit s'il existe des problèmes de sécurité pour le vol des hélicoptères, elles ont rappelé que l'accident mortel d'hélicoptères auquel a fait référence le DGAC n'avait rien à voir avec l'altitude de 300 pieds et les procédures.

M. Chaffange a précisé que l'on revient à l'ancienne procédure pour les avions et que pour les hélicoptères le SNA a une étude en cours et cherche à limiter le temps passé à 300 pieds et à maintenir les hélicoptères à 500 pieds sur le raccordement rail-hélistation.

Pour **les sanctions** la présidente de l'ACNUSA a rappelé que l'arrêté de restriction n'était pas assez précis, et que l'Autorité avait demandé une mention supplémentaire dans la documentation aéronautique. Le traitement des dossiers Riviera sera facilité par une meilleure transcription des échanges radio entre le pilote et le contrôleur.

Les associations ont confirmé qu'elles contrôlaient cette procédure et que celle-ci est effectivement bien appliquée par les contrôleurs ; sur une année 9 à 10% de Riviera sont oubliées.