

LATITUDE

Imprimé sur papier 100 % recyclé pour un magazine respectueux de l'environnement.

Jun 2009

APPROCHE

L'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU : UN ACTEUR LOCAL D'IMPORTANCE

Parce que le progrès économique et le bien-être social constituent deux des trois piliers du développement durable, *Latitude* témoigne de l'impact de la plateforme sur le tissu azuréen.

Avec plus de 10 millions de visiteurs annuels dont 20 % motivés par une réunion d'affaires, la Côte d'Azur est la destination française la plus prisée après Paris. L'Observatoire du Tourisme relève qu'en 2007, 6 % des séjours étrangers et 5 % des nuitées françaises s'y sont tenus. L'exceptionnelle capacité d'accueil des Alpes-Maritimes repose sur la qualité de ses équipements, que

symbolisent 9 palais des congrès et des expositions, 671 établissements hôteliers et 153 000 lits en hébergements commerciaux. Au cœur de cette organisation, les deux aéroports de la Côte d'Azur jouent un rôle d'autant plus important qu'un visiteur sur quatre accède à la Riviera française par avion.

Par-delà ces données d'ensemble, l'évaluation de l'impact économique et social de l'Aéroport Cannes-Mandelieu met en lumière une facette aussi méconnue que précieuse pour le tissu départemental.

Concrètement, l'Aéroport Cannes-Mandelieu accueille 41 établissements et génère 269 emplois directs. Les collaborateurs des administrations occupent 30 % de ceux-ci (Société des Aéroports de la Côte d'Azur, Douanes, Sécurité Civile, etc.). Les unités aéronautiques pourvoient la même proportion d'emplois. Elles regroupent les entreprises et les associations dont l'activité ne peut s'exercer que par la présence de l'aéroport (compagnies aériennes, services et maintenance aéronautiques, aéroclubs, etc.). Le solde des effectifs (40 %) est fourni par les unités extra aéronautiques, qui désignent les prestataires de services aux usagers et à la clientèle extérieure (hôtellerie, restauration, activités nautiques, etc.).

L'impact économique et social comme indicateur des apports de la plateforme

Tous les trois ans, une enquête est effectuée par l'Observatoire Sirius auprès des 41 établissements exerçant sur la plateforme. Le recensement de leurs frais de personnel, consommations en biens et services extérieurs, investissements et impôts locaux permet d'évaluer l'impact économique direct de l'aéroport.

En 2007, il atteignait 16 millions d'euros, soit 7 % de plus qu'en 2004, à la faveur de l'effort d'investissement concédé.

L'impact indirect correspond aux dépenses effectuées dans le département par les passagers de l'Aéroport Cannes-Mandelieu ne résidant pas habituellement dans les Alpes-Maritimes. En 2007, 71 713 passagers à l'arrivée ont été enregistrés, dont 82 % de touristes et congressistes et 18 % de touristes d'affaires. Le montant total exclusivement dépensé sur la Côte d'Azur par ces

passagers a atteint 84 millions d'euros.

Plus complexe, le calcul de l'impact induit illustre les dépenses des bénéficiaires des impacts direct et indirect. Ces dépenses interviennent par vagues successives au travers d'un

effet vertueux. En effet, chaque professionnel exerçant une activité par l'intermédiaire de l'Aéroport Cannes-Mandelieu ou chaque client génère des retombées économiques dans l'ensemble du département, qui à leur tour constituent des flux nouveaux de revenus. Il peut s'agir, par exemple, des dépenses effectuées auprès des établissements hôteliers et des restaurateurs. Au total, l'impact économique induit de la plateforme est évalué à hauteur de 238 millions d'euros.

Un effet d'entraînement élevé

La somme de ces trois mesures donne l'impact économique global de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, qu'il convient de ne surtout pas confondre avec son chiffre d'affaires. Il s'élève à 338 millions d'euros, tandis que l'impact social total correspond à 3 240 emplois en équivalents temps plein. Dit autrement, l'activité de la plateforme concerne jusqu'à 6 % des effectifs salariés du bassin cannois, lequel dénombre 56 000 individus.

Le ratio (impact économique total/impact social total) - soit 104 K€ par emploi - fournit une indication pertinente, par son aptitude à mesurer le niveau de richesse véhiculé par l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Pour comparaison, ce ratio atteint 41 K€ par emploi pour le port de Cannes et 51,5 K€ pour le Palais des Festivals.

Ces appréciations d'impact appellent un constat fort : toute baisse du trafic passagers, telle celle enregistrée entre 2007 et 2008 (- 4,3 %), recèle des conséquences pour l'équilibre économique et social des Alpes-Maritimes. La promotion du développement durable local ne saurait exclure cette dimension.



Olivier Dufour
Directeur d'exploitation de
l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Par temps de crise

L'Aéroport Cannes-Mandelieu enregistre depuis plusieurs mois un recul sensible et continu du trafic généré par l'aviation d'affaires.

Cette évolution est embarrassante.

Embarrassante, dans la mesure où la vitalité de notre plateforme est corrélée à celle de l'économie régionale, mais aussi, et à plus vaste échelle, aux cycles des affaires du monde.

Embarrassante encore, parce que toute entaille faite à la prospérité de l'aéroport dessert l'activité azuréenne.

Pour ces raisons, la 9^e édition du magazine *Latitude* accorde une importance particulière au fait économique, en révélant l'impact de l'Aéroport Cannes-Mandelieu sur le dynamisme des Alpes-Maritimes (Approche, ci-contre).

Mais l'actualité de la plateforme est heureusement dominée par le rôle central que tient la promotion du développement durable.

Le Ministre des Transports Dominique Bussereau a suivi les recommandations de nos organes de concertation en adoptant une série de mesures destinées à préserver l'environnement du site aéroportuaire (Grand Angle, p.2). Cet acte fort s'inscrit dans la lignée des travaux engagés en septembre dernier, au terme desquels une nouvelle Charte confortera le choix du développement durable comme mode de gouvernance de l'aéroport (Zoom, p.3). Cette vision, nous la partageons sans réserve avec l'ensemble des associations de riverains (Espace Riverains, p.4).

SOMMAIRE

Grand angle

2

|| Cinq décisions ministérielles pour un environnement préservé

Zoom

3

|| La concertation comme pilier de la Charte pour le Développement Durable

Espace Riverains

4

|| L'ADEC pour un cadre de vie harmonieux
|| L'élaboration de la Charte de l'Environnement vue par le président de l'ADNA

CINQ DÉCISIONS MINISTÉRIELLES POUR UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ

2

Limiter les nuisances générées par l'Aéroport Cannes-Mandelieu constitue l'ambition des mesures récemment adoptées par le Ministre des Transports Dominique Bussereau.



Dominique Bussereau, Ministre des Transports



Soucieux de concilier valorisation économique et bien-être des riverains de l'aéroport, les maires de Mandelieu, du Cannet et de Mougins ont été reçus le 3 mars dernier à Paris, au Ministère des Transports. Le vif intérêt prêté par Dominique Bussereau aux préconisations des élus azuréens s'est concrétisé par une série de décisions destinée à limiter les nuisances sonores que le trafic aérien génère.

Au nombre de cinq, ces mesures vont dans le sens des recommandations portées par les organes de concertation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, elles-mêmes inscrites dans la Charte pour l'Environnement et le Livre Blanc. Elles consolident aussi la dimension stratégique de la plateforme.

1 Passage en catégorie B

Le classement de l'aéroport en catégorie B constitue un engagement très attendu. Par principe, les aérodromes sont classés en 3 catégories (A, B et C), selon un niveau d'accessibilité décroissant. L'Aéroport Cannes-Mandelieu était jusqu'à présent classé en catégorie A, contrairement à celui de Nice Côte d'Azur, indexé B au regard de ses caractéristiques topographiques, climatologiques et environnementales. Le changement de catégorie imposera aux pilotes de se former aux consignes d'approche et d'atterrissage afin d'éviter le survol des zones les plus urbanisées. L'oubli de ces consignes est passible de sanctions.

2 Principe des ronds bleus

Mis en place fin 2007, le respect de trajectoires strictement définies est réaffirmé. Les pilotes sont ainsi invités à ne pas survoler un certain nombre

de zones d'habitation, en particulier à La Roquette-sur-Siagne, Mougins vieux village, Mouans-Sartoux et Cannes. La délimitation de ces territoires figure sur la carte d'atterrissage à vue sous forme de ronds bleus.

3 Activité Hélicoptère

Un arrêté ministériel fixé par Dominique Bussereau va s'appliquer à l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Il visera à limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population. Le décret a vocation à limiter les vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Il reste que, conformément à la vocation de sécurité publique de la plateforme, ces dispositions ne seront applicables ni aux transports sanitaires ni aux missions urgentes de protection civile.

4 Implication de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

L'ACNUSA est l'autorité administrative chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances sonores générées par le transport aérien. Elle a pour mission de définir les normes applicables aux mesures du bruit des plateformes aéroportuaires. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence vis-à-vis des riverains. Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 10 principaux aéroports français et d'un

pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

Le Ministère des Transports a proposé que l'ACNUSA occupe deux fonctions au sein de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Un rôle d'expertise, validant la pertinence de la Charte pour l'Environnement, et un rôle d'audit, mesurant les résultats de la Charte. Ces suggestions ont été validées, et l'ACNUSA présidera le Comité d'Audit sur l'Efficacité de la Charte.

5 Renforcement du système de suivi des trajectoires et mesures de bruit

La cinquième série de décisions prise par Dominique Bussereau porte sur deux horizons temporels. À court terme (juin/décembre 2009), le suivi des trajectoires va s'améliorer grâce à la mise en place de l'application GEMS de Nice sur un PC dédié à Cannes-Mandelieu. De plus, l'aéroport va automatiser les mesures de bruit et passer à un système de mesure sur plusieurs mois (juillet/août). Ces mesures seront renforcées à moyen terme (juin 2010) par l'installation du système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit associés et, enfin, par la mise en place d'une équipe projet commune aux deux aéroports de la Côte d'Azur.

LA CONCERTATION COMME PILIER DE LA CHARTE POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La préservation du site aéroportuaire et de son environnement procède d'une démarche concertée, impliquant toutes les parties prenantes de l'Aéroport Cannes - Mandelieu.

L'élaboration de la seconde Charte est un processus minutieux qui symbolise l'ambition d'élever le développement durable en système de gouvernance de l'Aéroport Cannes - Mandelieu. « Cette volonté est commune à l'ensemble des parties prenantes de la plateforme », explique Thierry Pollet, le responsable Relations Riverains et Institutionnels. La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) qui les réunit à intervalles réguliers est constituée de trois collèges paritaires : les professions aéronautiques, les collectivités territoriales et les associations de riverains.

Chronique d'une Charte annoncée

Depuis septembre 2008, le renouvellement de la Charte mobilise toutes les énergies.

Les membres de la CCE ont dans un premier temps rédigé un document de synthèse recensant leurs contributions, 9 au total, et les recommandations formulées à l'occasion du bilan de la première Charte.

Deux réunions d'échanges entre les collèges associations et professionnels aéronautiques se sont tenues en novembre, avec l'aide du cabinet Mensia Conseil en charge de la rédaction de la Charte.

Le mois suivant, la DGAC et la Société Aéroportuaire - l'exploitant de l'aéroport - se sont concertées sur de nombreux thèmes, tels le classement de la plateforme en catégorie B, le fonctionnement des Groupes de Travail Trajectoires, le COHOR¹ ou l'information des compagnies avion et hélicoptère. En décembre toujours, une délégation de l'ACNUSA² s'est rendue sur le site de Cannes - Mandelieu afin d'envisager les modalités de son éventuel concours.

Point d'étape

Une réunion d'échanges organisée en février dernier a tenu lieu de point d'étape.

En présence des associations de riverains, de la DGAC, du Service de Navigation Aérienne Sud-est et de la Société des Aéroports de la Côte d'Azur, il a été procédé à un tour d'horizon exhaustif de l'activité aéronautique et de son impact sur le cadre de vie. Les participants ont aussi pris connaissance de l'état d'avancement de la Charte.

Le directeur du site a présenté le bilan 2008 et les perspectives de trafic par familles d'aéronefs pour l'année 2009. Olivier Dufour le confirme : « La confrontation des opinions a permis d'identifier un certain nombre d'exigences à intégrer en priorité. Elle a notamment validé le principe de l'intervention de l'ACNUSA, tant pour la rédaction que pour l'évaluation des performances de la Charte ».

Olivier Dufour a par ailleurs livré les résultats de la campagne de mesures de bruit opérée par l'expert acoustique Francis Fontanez. Il en ressort que les données 2008 demeurent proches de celles enregistrées en 2007. Le responsable souligne encore la qualité des discussions : « au terme d'un débat où l'ADEC³, l'ADNA⁴ et le CEBAC⁵ ont fait valoir des attentes fortes, il a été proposé de mettre en place un système permanent de mesures de bruit ».

1. COHOR : Association pour la Coordination des Horaires

2. ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

3. ADEC : Association pour la Défense de l'Environnement et du Cadre de vie

4. ADNA : Association de Défense contre les nuisances Aériennes

5. CEBAC : Collectif Environnement du Bassin Cannois

Le rôle expert des Groupes de Travail (GT)

Les mêmes acteurs se sont retrouvés le 8 avril au sein du Groupe de Travail IFR (Instrument Flight Regulation) qui, au même titre que les deux autres GT (VFR et Hélicoptères), étudie les dispositions à même de réduire les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport.

Plusieurs points-clés sont à retenir :

- Les associations sollicitent des pilotes le respect de la procédure MVI (manœuvre à vue imposée). En réponse à leurs demandes, le GT IFR propose que les points LUXUS et Pibon en coordonnées géographiques soient publiés dans la documentation SIA*. À cette disposition s'ajoute la mise en place de deux points MVI supplémentaires, afin d'éviter le survol des zones urbanisées. Dans ce cadre, le GT va réfléchir à une répartition des approches optimisée, à la fois par la mer, par la MVI et par le Nord Ouest.
- Le Groupe de Travail s'est également penché sur la procédure de décollage. Depuis la modification de la trajectoire de départ adoptée en avril 2004, le niveau de bruit s'est accru sur la commune de Mandelieu. Pour pallier ce désagrément, les participants au GT sont convenus que la DSAC réaliserait une étude sur la définition d'une trajectoire de décollage plus performante au plan environnemental.

• La coordination de l'Aéroport Cannes - Mandelieu en période de trafic intense, la régulation des vols à 6 arrivées IFR par heure, le classement de la plateforme en catégorie B, le respect des ronds bleus et l'information des pilotes comptent parmi les autres thèmes soumis au débat. « La construction de la Charte pour le Développement Durable est un travail intégralement concerté qui s'appuie sur la volonté de n'omettre aucune voix ni aucun thème », conclut Thierry Pollet.

• La version finalisée du document sera prochainement soumise à l'approbation de la Préfecture. Elle sera ensuite présentée et discutée par les trois collèges paritaires, le Comité Permanent et la Commission Consultative de l'Environnement, dont la réunion marquera la dernière étape du processus engagé en septembre dernier.

* SIA : Service de l'Information Aéronautique



ESPACE RIVERAINS

L'ADEC POUR UN CADRE DE VIE HARMONIEUX

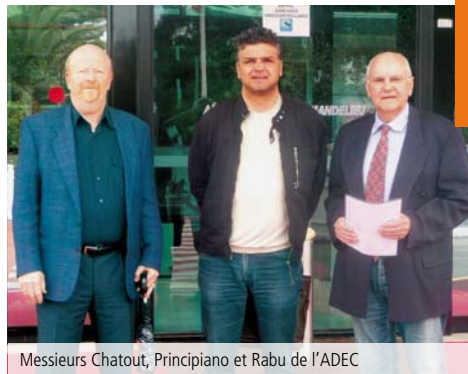
4

Fondée en 1995, l'Association pour la Défense de l'Environnement et du Cadre de Vie œuvre pour la diminution des nuisances auxquelles les riverains de l'Aéroport Cannes-Mandelieu peuvent être confrontés. « Nous sommes guidés par la recherche du mieux vivre ensemble et faisons notre possible pour protéger le confort des habitants du bassin cannois », résume le président Raymond Principiano.

Résolument actif depuis son élection en mars 2008, le nouveau bureau de l'ADEC propose une vision complète de l'activité de la plateforme. « Lorsque nous analysons les nuisances auditives et olfactives, nous pointons respectivement celles engendrées par les jets, les avions légers et les hélicoptères », explique le trésorier Jean-Luc Rabu.

Les revendications de l'association sont claires : « notre attente principale concerne la diminution du trafic pour chacun des courants », résume Raymond Principiano. Plus en détails, le président réclame l'arrêt de l'activité d'apprentissage : « nous voulons surtout revoir la notion de vol "gastronomique". L'aviation de complaisance a-t-elle sa place dans un environnement tel que le nôtre ? ».

Si les responsables de l'association ont bien conscience de l'intérêt qu'a le territoire d'être doté d'un aéroport performant, ils militent pour que chaque mouvement soit qualifié. Raymond Principiano précise : « nous voulons bien tolérer un certain niveau de nuisances sonores pourvu que les événements bruyants soient légitimes et justifiés ».



Au quotidien, l'association organise le lien entre les riverains, la DGAC et le gestionnaire de l'aéroport avec qui la collaboration est permanente. L'ADEC dispose avec le site internet www.adec-asso.fr d'un outil approprié. Elle participe également aux organes de concertation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, tels que la Commission Consultative de l'Environnement. « À ce titre, nous sommes partie prenante de l'élaboration de la nouvelle Charte, note le président. Nous plaçons des attentes fortes dans le document à venir ».

En complément de ces fonctions, les responsables de l'ADEC font œuvre d'intelligence économique. Jean-Luc Rabu l'illustre bien : « nous nous situons en position de vigie et analysons ce que les autres plateformes réalisent. C'est par ce travail de benchmark que nous avons pris connaissance du rôle de l'ACNUSA ».

L'ÉLABORATION DE LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT VUE PAR LE PRÉSIDENT DE L'ADNA

Partenaire indissociable de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes s'est une nouvelle fois engagée dans la production de la Charte pour l'Environnement.

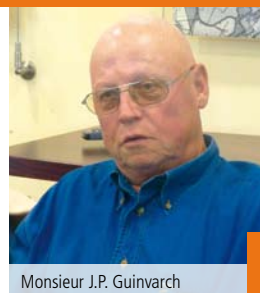
Pour évoquer le rôle de l'association dont il a la charge, Jean-Pierre Guinvarch fait immédiatement référence aux qualités des cotisants et sympathisants qui l'accompagnent : « nous attendons des membres de l'ADNA qu'ils soient constructifs, et nous tâchons de les informer avec précision par le biais de communications ponctuelles relayées par les médias régionaux ». La composition du bureau de l'association apparaît comme prédestinée, avec « sept membres sur huit ingénieurs aéronautiques très au fait de la technicité des dossiers ».

Interrogé sur les attentes de l'ADNA, Jean-Pierre Guinvarch considère qu'elles ont changé avec l'expérience acquise : « à l'occasion de l'élaboration de la première Charte, l'association s'était principalement intéressée aux nuisances des jets », concède le responsable. « Mais au fil de notre collabora-

tion avec les acteurs de l'aéroport, nous avons évolué et compris qu'il était plus opportun d'appréhender l'ensemble des mouvements d'aéronefs ». Il précise aussi qu'il était « délicat, pour ne pas dire inéquitable, d'imposer des restrictions à certains pilotes mais pas à d'autres ».

Lorsqu'il vient à évaluer la qualité du travail accompli ces derniers mois, le président de l'ADNA note que le calendrier prévisionnel fixé en septembre 2008 par le sous-Préfet n'a pas pu être respecté. Mais il ne s'en formalise pas : « certes la seconde Charte n'a pas encore été signée, mais ce retard est compensé par la baisse sensible du trafic aérien provoquée par la chute de l'activité d'affaires. Ceci nous permet de continuer à travailler sereinement ».

Jean-Pierre Guinvarch souligne enfin la qualité des échanges noués avec les professionnels de la plateforme : « la période des oppositions est révolue depuis longtemps ; nous vivons une ère de cohabitation pratique, utile et profitable ».



Monsieur J.P. Guinvarch

FEUILLE DE ROUTE

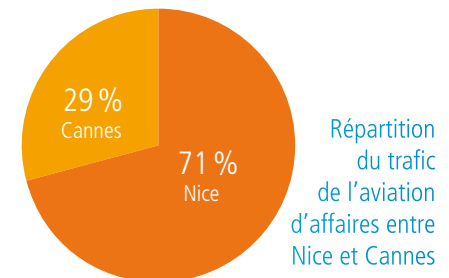
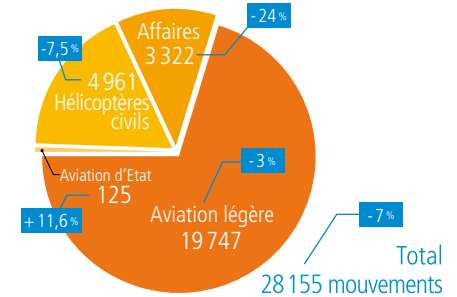
Fin juin 2009 : Envoi du projet de la Charte aux différents collèges (professionnels, associations, collectivités locales) pour étude.

Mi-Juillet 2009 : Réunion groupée des 3 collèges (professionnels, associations, collectivités locales) pour présenter l'état d'avancement du projet de la Charte.

Fin juillet 2009 : Présentation du projet de la Charte au Comité Permanent.

Sept/oct 2009 : Finalisation du projet de la Charte, validation Préfecture, puis présentation en Commission Consultative de l'Environnement et signatures.

Trafic à mai 2009



Directeur de la Publication :

Hervé de Place,
Président du Directoire de la Société Aéroports de la Côte d'Azur

Directeur de la Rédaction : Olivier Dufour,
Directeur d'exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Rédacteur en chef : Corinne Rugiu,
Chargée de la Communication de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Comité de rédaction :
Olivier Dufour, Hélène Navarro,
Responsable de la Communication Aéroports
Thierry Pollet, Responsable des relations riverains et institutionnels de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Rédacteur : Thomas de Pariente

Conception : OPS2.com

Crédits Photo :
AFP/Jean-Christophe VERHAEGEN
Société Aéroports de la Côte d'Azur,
Jérôme Kelagopian, Thomas de Pariente

N° ISSN : 1952-8507

AÉROPORT
CANNES MANDELIU

www.cannes.aeroport.fr
0 8 2 0 4 2 6 6 6 6 (0,12 €/minute)