

NEUTRALITÉ CARBONE : UNE CERTIFICATION, DES ACTIONS

L'Aéroport Cannes Mandelieu a renouvelé cet été sa certification Carbone Neutre, le niveau le plus élevé délivré par l'organisme indépendant Airport Carbon Accreditation.

Cette reconduction confirme les efforts continus de la plateforme pour diminuer ses émissions de gaz à effet de serre. En la matière chaque geste compte. Ainsi, l'aéroport a renouvelé la quasi-totalité de ses véhicules thermiques, 15 sur la vingtaine que compte sa flotte, par des modèles électriques. Il porte également une attention toute particulière à l'éclairage, principal poste de consommation. Les Leds moins énergivores remplacent aujourd'hui systématiquement les luminaires défectueux aussi bien dans le Terminal que sur les



zones de circulation des voitures. Un logiciel permet par ailleurs d'en contrôler l'intensité afin d'optimiser leur utilisation. Enfin, la mise en place de double-vitrage dans les salons, les salles de réunion et les bureaux permet une meilleure performance énergétique synonyme de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En 2019, Cannes

Mandelieu a décidé d'aller encore plus loin en mettant en place un système de management de l'énergie et en s'engageant vers la certification Iso 50 001.



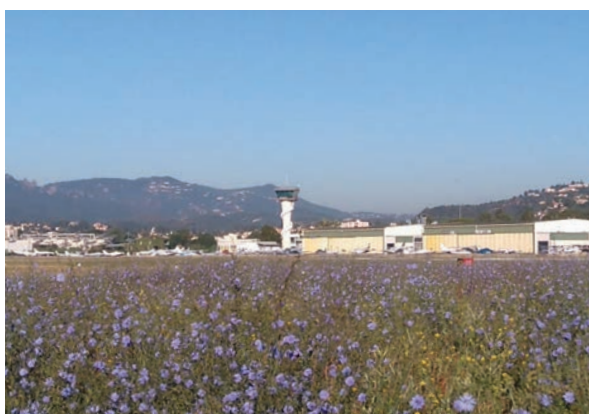
UN PATRIMOINE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT

À Cannes, gestion d'un aéroport et protection des espèces font bon ménage.

Qui pense aéroport pense nécessairement à pistes et avions mais pas forcément à oiseaux ou fleurs ! Savez-vous pourtant

que l'Aéroport Cannes Mandelieu abrite et protège deux des dernières prairies humides de la région, véritable écosystème où cohabitent des espèces animales et végétales remarquables. Paradoxe d'une urbanisation galopante, la Côte d'Azur a perdu la quasi-totalité de ces zones. En 2015

un inventaire les évaluait à 2 % à peine de la superficie totale du département. Cette forte régression n'épargne en réalité aucune partie du monde. Une parcelle pourtant a pu être sauvée dans le 06 : celle de la plateforme. Conscients de la richesse exceptionnelle du site, Aéroports de la Côte d'Azur et le Conservatoire d'Espaces Naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA) coopèrent depuis 2003 pour en préserver et en valoriser la biodiversité : recensement, études, suivis, entretiens, etc. C'est ainsi que des espèces végétales rares et protégées comme la Jacinthe romaine *Bellevia romana* ou le Pigamon méditerranéen *Thalictrum lucidum* ont été répertoriées. Ce milieu est également un espace refuge pour de nombreux oiseaux patrimoniaux (c'est à dire protégés, menacés ou rares) vivant dans les prairies humides comme le Héron pourpré ou la Cisticole des joncs.



LE RÊVE D'ICARE

Qui n'a jamais rêvé de voler ? Sur la Côte d'Azur, une seule adresse : l'Aéroport Cannes Mandelieu. La plateforme héberge une dizaine d'aéroclubs, d'école de pilotage et de centres de formation aéronautiques.

L'Union Aéronautique de la Côte d'Azur (UACA) par exemple, le plus ancien aéroclub de France toujours en activité est né de la fusion en 1974 de trois associations dont celle de Nice créée en 1907. Conventiennée par l'Education Nationale, elle est habilitée à délivrer le Brevet d'Initiation Aéronautique. Ce diplôme permet chaque année à plus de 350 élèves de l'Académie de se familiariser

aux métiers de l'aéronautique et à effectuer des vols. L'UACA a ainsi permis à des milliers d'adolescents azuréens de s'initier au vol en toute sécurité. De quoi susciter de nombreuses vocations. Elle a formé depuis 1974 environ 500 pilotes dont certains sont devenus des professionnels chevronnés comme un commandant de l'Equipe de France de voltige de l'Armée de l'Air.

Aux commandes



Depuis cet été Anne-Claire Degoussy pilote les Airbus A319 et A320 pour le compte de la compagnie easyJet. Un rêve devenu réalité non pas d'un coup de baguette magique mais après beaucoup de persévérance, de travail et de volonté. Pour devenir pilote de ligne il existe plusieurs voies : la filière d'Etat avec l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation

Civile), la filière militaire ou une formation avec un organisme de formation agréé (ATO) c'est à dire une école privée. C'est cette dernière solution que Anne-Claire Degoussy a choisie. « J'ai toujours été attirée par l'aviation. Au cours de mes études secondaires en Bretagne j'ai découvert le monde aérien en obtenant le BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) qui permet d'effectuer quelque vols sur des avions monomoteurs ». Une première étape qui aurait très bien pu s'arrêter là. « Après le BAC j'ai suivi un cursus en psychologie pour devenir éthologue ». Au milieu de ses études, Anne-Claire Degoussy s'octroie une année pour faire le point. Un break salutaire qui lui permet de prendre conscience que sa voie est ailleurs. « Chaque fois que j'étais dans un aéroport je me sentais à ma place. J'ai alors rejoins mon père à Cannes et me suis inscrite à l'école de pilotage Cannes Aviation. Le parcours, ponctué par le passage de plusieurs

Cannes Aviation, école de pilotage professionnel, fondée en 1995, propose également la formation aéronautique. Chaque année l'établissement accompagne une soixantaine de femmes et d'hommes issus de tout horizon social. Depuis sa création ce sont ainsi près de 500 personnes qui ont été diplômés. La grande majorité a rejoint des compagnies comme Air France, easyJet, Vueling, Ryanair, etc.

Le pilotage n'est qu'une des opportunités de carrière offerte par ces établissements qui promeuvent l'ensemble des métiers liés au monde aérien par le biais de formations, d'ateliers, de journée portes ouvertes, de rencontres.

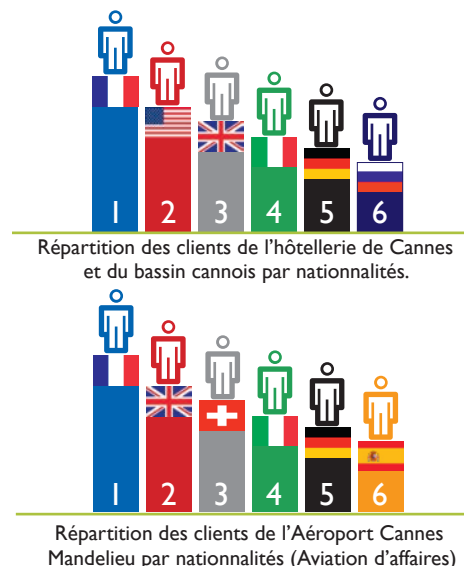
licences et de certifications, nécessite de gros investissements personnels et, il ne faut pas le cacher, également financiers. C'est pour cette raison que j'ai choisi une formation modulaire, c'est à dire par étapes, compatible avec une activité professionnelle. Je l'ai financée en travaillant d'abord sur l'aéroport puis sur un yacht ». Au total, il aura fallu quatre ans de travail et deux ans de formation à Anne-Claire pour atteindre le graal. « Basé sur la plateforme, Cannes Aviation offre un cadre privilégié. Soucieuse de rester à taille humaine, l'entreprise est très proche de ses élèves. Le classement de l'aéroport en catégorie B est aussi un atout pour un futur pilote. Car il nous oblige à nous familiariser immédiatement aux procédures de vol aux instruments (IFR). Sa situation entre mer et montagne est aussi très formateur pour appréhender les différents types de reliefs et de vent auxquels nous pouvons être confrontés ensuite au quotidien ».

AÉROPORT CANNES MANDELIEU ET TERRITOIRE : MAIN DANS LA MAIN

Rencontre avec Christine Welter, présidente du Syndicat des hôteliers de Cannes et du bassin cannois et Eric Chaumier, président de la Fateo 06 (groupement des commerçants de l'Ouest du département) pour tirer les enseignements de la saison estivale.

Les aéroports de la Côte d'Azur jouent un rôle majeur dans l'économie et le tourisme azuréens. Si le poids de Nice Côte d'Azur n'est plus à démontrer, celui de la plateforme de Cannes est tout aussi incontestable. Pour preuve, le bilan très positif de l'été qui démontre le rôle des aéroports sur ces résultats. « Parmi les faits notables, indique Christine Welter, j'en soulignerai trois : d'abord les investissements réalisés par la profession, 900 millions d'euros sur 10 ans, faisant écho aux rénovations entreprises par la ville, portent leurs fruits. Ensuite l'allongement de la saison. Les mois de juin et septembre sont aussi importants en termes de revenus hôteliers que celui de juillet. Enfin, le retour en force des américains qui représentent, après les Français, la 2^e catégorie de population hébergée dans nos hôtels. Une

place à relier directement avec l'accroissement de la desserte aérienne entre Nice et New-York ». Eric Chaumier, souligne pour sa part que « l'Aéroport Cannes Mandelieu n'est pas non plus étranger à ce succès. Il est évident que la plateforme joue un rôle déterminant dans l'attractivité de notre territoire ». Le classement des nationalités attirées par Cannes et ses environs le prouve. Si l'on compare en effet la provenance des clients répertoriée par les hôtels et par la plateforme on constate de nombreuses analogies. Les Français arrivent 1^{er} dans les deux classements. Les Anglais occupent respectivement la 3^e place des touristes présents dans les hôtels et la 2^e des passagers Affaires de l'aéroport tandis que les Italiens et les Allemands se partagent dans les deux cas le 4^e et 5^e rang.



AÉROPORT CANNES MANDELIEU

vous répond

”Il y a trop de transferts d’avions entre Nice et Cannes”

Faux : De juin à septembre les liaisons Nice-Cannes ont représenté moins de 2 % du trafic aviation d'affaires. Les raisons principales qui expliquent ce type de transfert sont généralement d'ordre technique : conditions météorologiques empêchant un atterrissage direct à Cannes, plus grande amplitude des horaires d'ouverture de l'Aéroport Nice Côte d'Azur obligeant un transfert différé à Cannes, etc.

”L’aéroport est un booster économique de son territoire”

Vrai : 90 entreprises basées travaillent quotidiennement sur la plateforme. Cela représente plus de 500 emplois directs à l'année. Une trentaine de fournisseurs spécialisés œuvrent également au quotidien sur le site dans les domaines de la technique, la gestion des espaces verts, la sécurité incendie, les travaux, la téléphonie, le catering, l'informatique, etc. Au-delà des vocations que peuvent susciter l'ensemble des métiers liés à l'aéronautique, l'aéroport est donc un bassin d'emplois très important pour le territoire.

”Les pilotes qui ne respectent pas les procédures ne sont pas sanctionnés ”

Faux : L'Aéroport Cannes Mandelieu fait l'objet d'un arrêté de restrictions parmi les plus stricts de France. Outre les sanctions déjà possibles depuis 2015 pour les avions turboréacteurs les plus bruyants, deux nouveaux manquements actés en Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 7 juin 2019 peuvent être sanctionnés depuis le 15 août 2019 :

- le non-respect du nombre de tours de piste défini en fonction de la saisonnalité, des horaires, de l'équipement ou non d'un silencieux, du niveau de bruit de l'appareil et de sa situation (basé ou non basé). Des contrôles inopinés ont déjà été menés par la Gendarmerie des Transports Aériens à ce sujet ;

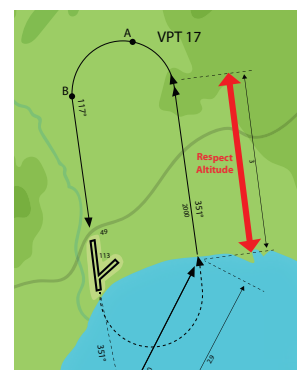
Aucun manquement n'a été constaté.

- Le non-respect de l'altitude entre les points LUXUS et PIBON en vent arrière de la VPT17 (trajectoire principalement utilisée par l'aviation d'affaires). La Direction Générale de l'Aviation Civile a mis en place une procédure spécifique de détection automatique des trajectoires trop basses.

Du 15 août au 15 novembre 2019, 21 vols ont été détectés. Parmi eux 4 sont en cours de d'analyse, 14 ont été classés sans suite car la procédure appliquée s'est faite pour des raisons météorologiques.

Enfin 3 dossiers ont été transmis à l'ACNUSA pour d'éventuelles sanctions.

En effet, l'ACNUSA peut prononcer des amendes pouvant aller jusqu'à 40 000 euros. Un bilan sera présenté lors de la CCE de Cannes.



VPT 17 : manœuvre à vue imposée.

”L’Etude sur l’instauration d’une trajectoire par l’Ouest est au point mort”

Faux : De nombreuses études ont déjà été menées à ce sujet par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et présentées formellement lors des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) de 2016, 2017 et 2018. Ces études avaient confirmé les difficultés pour définir une trajectoire passant par l'Ouest au regard des exigences réglementaires de sécurité applicables. Lors de la dernière CCE de 2019, la DGAC s'est engagée à lancer de nouvelles études en se basant sur les toutes dernières avancées réglementaires en matière de guidage satellitaire. Ces nouveaux travaux sont particulièrement innovants, le type de trajectoire étudié n'existant pas encore en France (premières applications prévues en 2020 à la Réunion et à Ajaccio). Les travaux sont menés en partenariat avec Netjets, principale compagnie d'aviation d'affaires venant sur la plateforme cannoise. L'ensemble des actions prévues pour aboutir à des premiers vols expérimentaux ont été présentées par la DGAC aux associations de riverains en sous-préfecture de Grasse le 4 octobre 2019. Un premier bilan sera effectué lors de la CCE de 2020 qui se tiendra avant l'été.

”L’étude IFOP demandée par Aéroports de la Côte d’Azur sur la perception des riverains au sujet de l’Aéroport Cannes Mandelieu n’est pas objective”

Faux : L'IFOP est un institut d'études indépendant agréé et reconnu. Dans le cadre de cette enquête, l'aéroport lui a communiqué le nom de tous les quartiers des communes alentours impactés par le trafic aérien de la plateforme que ce soit par l'aviation d'affaires, l'aviation légère et les hélicoptères.

L'IFOP a proposé d'élargir la zone d'interview à la totalité des communes de façon à avoir une vision objective du ressenti de la population globale du territoire vis-à-vis de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

L'enquête a donc été menée auprès d'un échantillon de 800 personnes représentatives de la population âgée de 18 ans et plus sur les deux zones suivantes :

- Zone 1 : 52 % des personnes interrogées habitant des quartiers situés directement en dessous des trajectoires et/ou à proximité des trajectoires.

- Zone 2 : 48 % des personnes interrogées habitant des quartiers non situés directement en dessous des trajectoires.

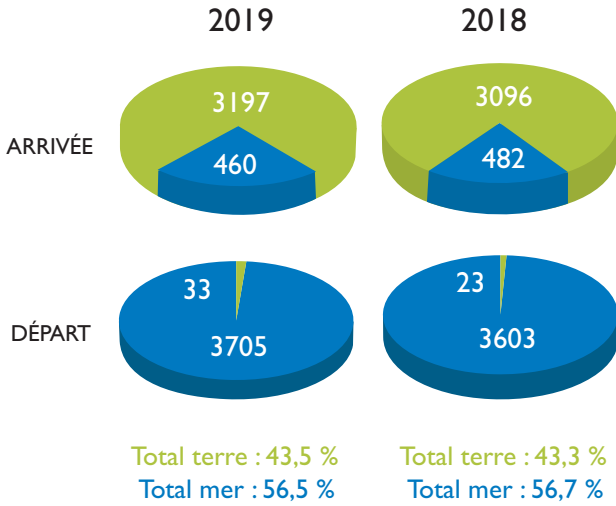
Les 800 personnes ont été contactées par des conseillers IFOP spécialisés. La rédaction, l'administration ainsi que l'analyse du questionnaire ont été menées de manière neutre par cet organisme.

L'objectif de ce questionnaire, était non seulement d'avoir un ressenti objectif global de la population des communes voisines de la plateforme, mais aussi de pouvoir identifier les principales problématiques soulevées afin de définir un plan d'actions.

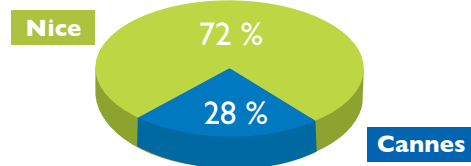
INDICATEURS BILAN ÉTÉ 2019

(Pour la période de juin à septembre 2019)

RÉPARTITION DES MOUVEMENTS IFR (VOL AUX INSTRUMENTS) TERRE/MER



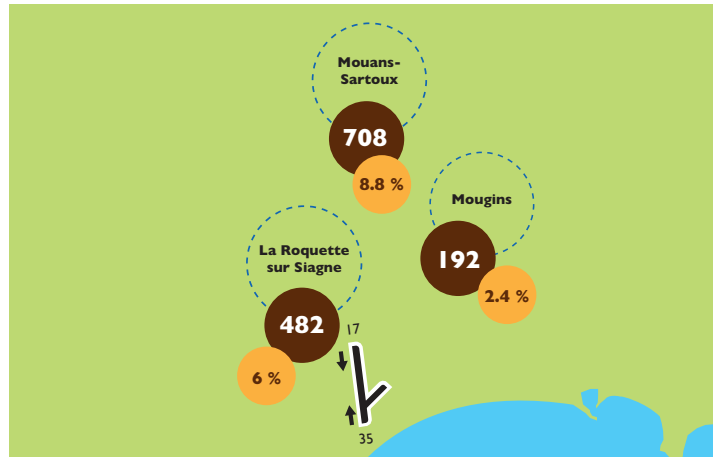
PROPORTION DU TRAFIC AVIATION D'AFFAIRES NICE-CANNES



INCURSIONS VFR (VOLS À VUE) DANS LES ZONES À ÉVITER

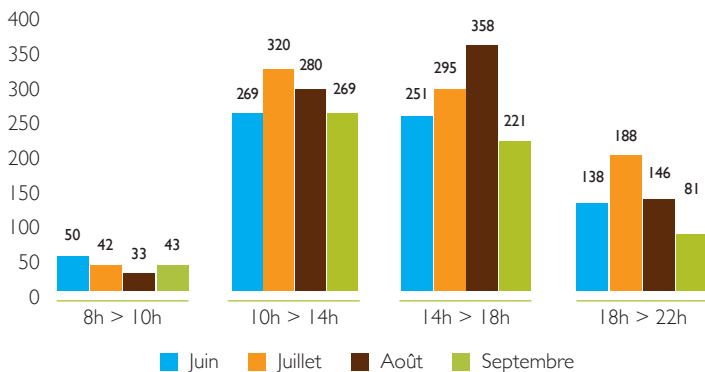
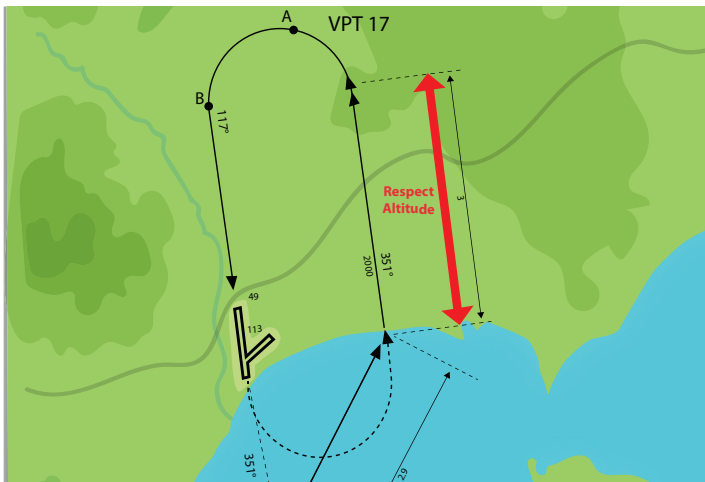
(Ronds bleus des cartes aéronautiques)

en nombre et en % par rapport au trafic VFR sur la terre



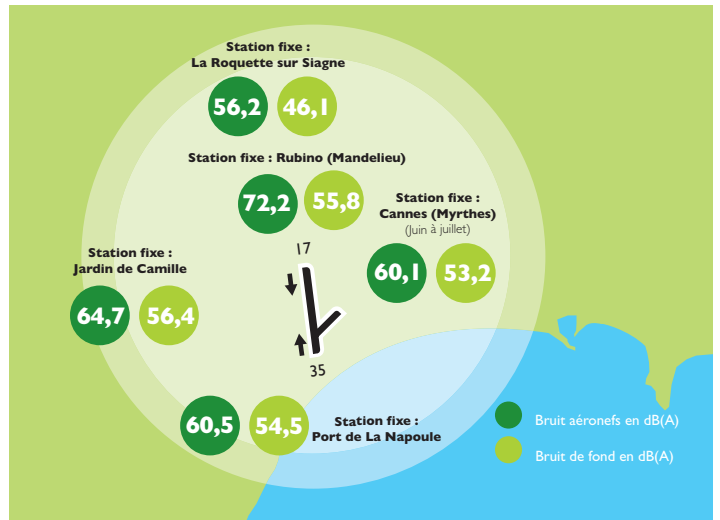
NOMBRE DE VPT17 (Manoeuvre à vue imposée)

(Par tranches horaires et par mois)



RÉPARTITION BRUIT AÉRONEFS/ BRUIT DE FOND

Le bruit aéronautique est stable par rapport à 2018 pour l'ensemble des stations de mesure du bruit.



www.cannes.aeroport.fr