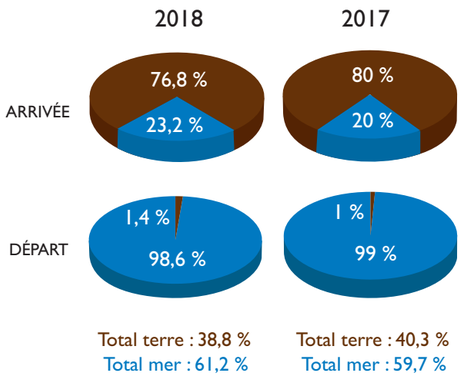
INDICATEURS BILAN 2018

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

On enregistre une diminution des mouvements IFR (principalement Aviation d'Affaires) au-dessus de la terre par rapport à l'année 2017.

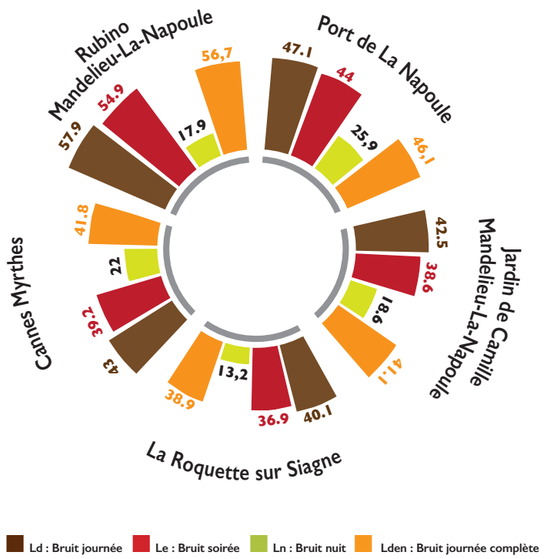


Total terre : 38,8 %
Total mer : 61,2 %

Total terre : 40,3 %
Total mer : 59,7 %

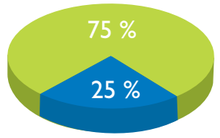
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Pour l'année 2018, le **Lden** mesuré par chaque station est inférieur à la valeur limite de la zone définie dans le Plan d'Exposition au Bruit.



RÉPARTITION DU TRAFIC AVIATION D'AFFAIRES NICE–CANNES

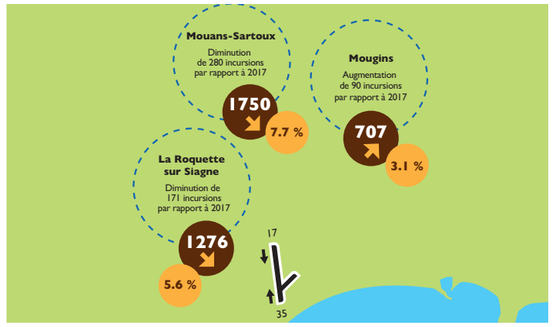
La répartition de trafic Aviation d'Affaires entre les plateformes de Nice et Cannes pour l'année 2018 **est équivalente à celle de 2017.**



INCURSIONS VFR (VOLS À VUE) ZONES À ÉVITER

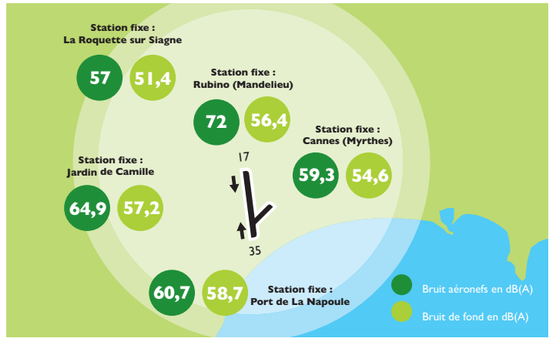
(RONDS BLEUS DES CARTES AÉRONAUTIQUES)

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



RÉPARTITION BRUIT AÉRONEFS/ BRUIT DE FOND

Le bruit aéronautique a légèrement augmenté par rapport à 2017 pour les stations de Camille et de La Napoule qui prennent majoritairement en compte les décollages et pour la station Rubino en bout de piste 35 au nord de la plateforme. On enregistre cependant une diminution du bruit aéronautique pour les stations de la Roquette et de Myrthes qui enregistrent majoritairement les atterrissages.



AEROPORT CANNES MANDELIEU

Document édité par : Aéroports de la Côte d'Azur • **Directeur de la publication :** Dominique Thillaud, Président du Directoire **Directeur de la rédaction :** Thierry Pollet, Directeur Aéroport Cannes Mandelieu et Infrastructures Aéroportuaires Aviation Générale • **Comité de rédaction :** Claire Rousseau, Chargée d'Études Environnement et Relations Riverains - Agnès Martane, Responsable éditions • **Suivi technique :** Agnès Martane • **Rédaction & Conception :** ELISION Communication Crédits photo : Aéroports de la Côte d'Azur, Jérôme Kelagopian • **Impression :** Aéroports de la Côte d'Azur • **N° ISSN :** 1952-8507 • **Mai 2019**

www.cannes.aeroport.fr

Mai 2019

Latitude

AÉROPORT CANNES MANDELIEU ET ENVIRONNEMENT

N°23

L'Aéroport Cannes Mandelieu a poursuivi l'année dernière son rôle de moteur économique du Territoire avec de bons résultats. Comme toutes les plateformes d'Aéroports de la Côte d'Azur, son exploitation est soumise à un engagement environnemental constant. En 2018, il a obtenu la certification Carbone Neutre niveau 3+, la plus élevée décernée par l'organisme international indépendant Airport Carbon Accreditation. En France, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur est le premier à obtenir le plus haut niveau de cette certification. Deux signaux forts attestent en ce début d'année nos engagements en matière de développement durable. Le premier est le soutien apporté à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Conformément aux décisions prises lors de la Commission Consultative de l'Environnement de juin 2018, le régulateur du transport aérien a engagé une réflexion en profondeur pour réduire encore les nuisances sonores. Second point, tout aussi significatif, la décision d'évaluer de manière objective la qualité de l'air dans les communes voisines de la plateforme et sous les trajectoires des avions. Les premières analyses effectuées par AtmoSud au mois de mai 2018, période où l'activité aéroportuaire est la plus forte, montrent que le trafic aérien n'a que très peu d'incidence sur la qualité de l'air qui se révèle très satisfaisante. Ces résultats seront consolidés par ceux d'une seconde campagne réalisée en fin d'année 2018. Ces actions confirment notre détermination d'agir et de travailler en garantissant un niveau de service et de sécurité optimal à nos clients tout en préservant la qualité de vie des populations alentours.

Thierry Pollet
Directeur Aéroport Cannes Mandelieu et Infrastructures Aéroportuaires Aviation Générale

QUALITÉ DE L'AIR DE L'AÉROPORT : DES ENSEIGNEMENTS PRÉCIEUX

Quel air respirons-nous sur et autour de l'Aéroport Cannes Mandelieu ? La plateforme a décidé de le savoir en demandant à AtmoSud, l'association de surveillance de la qualité de l'air agréée par l'État, un diagnostic complet.

15 sites de mesures

Afin que le contrôle soit le plus complet possible l'organisme, a positionné 15 échantillonneurs en tenant compte à la fois des principales sources de pollution, de la direction du vent, de la typologie de l'environnement et des plaintes émises par les riverains. Deux ont été placés à proximité de l'aéroport, sous les trajectoires des avions au décollage et à l'atterrissage ; treize ont été répartis sur les communes concernées par l'activité aéroportuaire : Cannes, Mandelieu-La-Napoule, Mouans-Sartoux, Mougins, Pégomas et la Roquette-sur-Siagne.

En ce qui concerne les polluants à mesurer, AtmoSud a suivi les recommandations préconisées par l'ACNUSA demandant de cibler les concentrations de dioxyde d'azote (NO_2) et les principaux polluants émis par les transports à savoir le benzène, le toluène, l'éthylbenzène et les xylènes (BTEX).

Une première série d'analyses a été menée au mois de mai 2018 au plus fort du trafic. Les résultats seront corrélés avec ceux obtenus lors d'une seconde campagne menée en fin d'année 2018. Mais d'ores et déjà les premiers relevés méritent d'être soulignés.

L'impact très faible du trafic aérien sur la qualité de l'air

Le principal enseignement de ces analyses souligne en effet que les points de mesure sont plus concentrés en polluants quand ils sont proches des voies de circulation automobile. A l'inverse, sous les trajectoires des avions, là où le trafic routier est moins important, les niveaux de polluants mesurés sont très faibles. En résumé, cela signifie que l'impact de l'activité de la plateforme sur l'air ambiant est très faible.

■ Pour le dioxyde d'azote, les niveaux observés sont largement inférieurs à la réglementation.
Le seul point révélant des taux supérieurs à la valeur autorisée se situe au rond-point de la Libération à Mougins, l'endroit le plus éloigné des trajectoires avions mais qui concentre un nœud routier très dense. En revanche, les concentrations les plus faibles concernent les zones plus rurales où le trafic routier est moins dense et particulièrement au niveau des points : la Roquette-Les Cardillons, Pégomas Collinaire et Mougins Saint Barthélémy.

■ Pour les autres polluants mesurés (TEX), la concentration la plus élevée a été enregistrée à Cannes-la-Bocca en raison de la mauvaise ventilation liée à la présence des immeubles et au trafic routier plus important en saison estivale. Les points révélant les concentrations les plus faibles se trouvent à La Roquette-Les Cardillons, Mougins-Saint Barthélémy (pour le toluène) et La Roquette-Les Roques (sous la trajectoire finale) pour les xylènes.

Ces résultats sont disponibles sur : **www.cannes.aeroport.fr**

NETJETS
LE SENS DES RESPONSABILITÉS

NetJets, le leader mondial de propriété partagée de jets, côtoie les aéroports du monde entier et représente le premier client des plateformes de Nice et de Cannes Mandelieu où il s'est posé pour la première fois en 2001. Aujourd'hui, cette société représente environ 10 % du trafic d'aviation d'affaires des deux plateformes. Son sens des responsabilités illustrent la politique menée par le Groupe pour préserver l'environnement des riverains.

La compagnie aérienne apporte un soin tout particulier à appliquer les mesures environnementales d'Aéroports de la Côte d'Azur. *« Cannes Mandelieu est stratégique pour nous,* explique Olivier Armand, Directeur des Operations de NetJets Europe. *Bien évidemment, nous avons suivi les évolutions de l'aéroport et respectons scrupuleusement les mesures « moindre nuisance » prises par les autorités aéronautiques locales afin de perturber le moins possible la vie des populations alentours. Aussi, sans déroger aux règles de sécurité, nous suivons des procédures très strictes en matière d'approche et de décollage ».*

La totalité des équipages de la compagnie qui opèrent à Cannes Mandelieu sont des pilotes expérimentés et bien formés. Ils bénéficient en outre d'une formation spécifique et se conforment à des consignes opérationnelles particulières très strictes. La formation est annuelle et inclut le Briefing Pilote édité par l'autorité aéroportuaire. *« Nous leur remettons également, avant chaque vol, en plus des cartes de navigation aérienne "Jeppesen", un briefing compagnie qui comprend notamment les instructions et cartes indiquant les trajectoires à suivre et les consignes pour réduire au maximum le bruit selon les zones survolées pendant l'approche. Les trajectoires d'approche sont codées dans les systèmes de navigation de chacun de nos appareils afin de permettre une navigation aussi précise que possible ».* Enfin, depuis l'automne dernier, la compagnie a également réalisé une vidéo montrant la trajectoire d'une approche correctement exécutée mettant en évidence les zones à éviter. L'ensemble des vols fait l'objet d'analyses de trajectoires afin de confirmer la conformité aux procédures en vigueur. Les déviations éventuelles sont étudiées afin d'améliorer les consignes et la formation des équipages. *« Enfin,* conclut Gilles Marzuoli Executive Director d'EJM Europe, filiale de NetJets, *nous encourageons nos pilotes à se rapprocher du Contrôle de la Circulation Aérienne et du service environnement du gestionnaire pour visualiser leurs approches et réduire au maximum notre impact sur cette belle région azuréenne ».*

THALES ALENIA SPACE
INVESTIT LA PISTE DE CANNES MANDELIEU

Habitué de l'Aéroport Nice Côte d'Azur qu'il utilise pour acheminer ses satellites, Thales Alenia Space n'avait encore jamais utilisé les services de son voisin l'Aéroport Cannes Mandelieu.

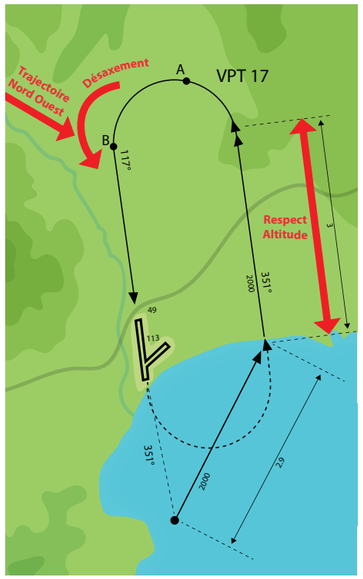
Une lacune comblée depuis l'automne dernier où, dans le cadre du projet Stratobus, le groupe aérospatial a entamé une série de tests sur la piste de la plateforme cannoise. Officiellement lancé en 2016, Stratobus est un dirigeable de 140 mètres de long à mi-chemin entre un satellite et un drone. Stationné à environ 20 km d'altitude et capable de maintenir sa position stationnaire grâce à une motorisation électrique, ce ballon géant sera en mesure d'assurer à moindre frais, une couverture permanente de très haute résolution pour des missions aussi bien civiles que militaires. Parmi elles l'observation météorologique, la surveillance des frontières, l'aide à la gestion des incendies ou encore la mise en place d'une couverture téléphonique dans une zone qui en est dépourvue. Ses avantages tant en termes de coût qu'en termes écologiques sont immenses. Quatre fois moins cher qu'un satellite géostationnaire, il ne transportera pas de carburant à bord et sera animé par quatre moteurs électriques de 50 kWh chacun. Les panneaux solaires, construits en modules semi-rigides, alimenteront en énergie les batteries. Ce sont justement ces panneaux solaires que la firme voulait évaluer et notamment leur résistance au vent. Elle avait besoin pour cela d'une piste assez longue pour lui permettre d'analyser leur comportement. Outre son tarmac, l'aéroport possédait un autre atout : sa proximité. Ces matériaux ultra-sensibles ne pouvant prendre la route ont donc été acheminés directement d'un site à l'autre, sous la surveillance des équipes de l'Aéroport Cannes Mandelieu et de Thales Alenia Space. Installés sur un camion, les panneaux ont subi une batterie de tests en condition réelle. Menés avant l'ouverture de l'aéroport afin de ne pas perturber le trafic, ils se sont déroulés sans encombre. Un second essai est d'ores et déjà prévu cet hiver.

QUATRE PISTES
POUR RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES

Conformément à la Charte d'Engagements pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu, la DGAC poursuit l'étude d'une nouvelle trajectoire d'arrivée par le Nord-Ouest pour les avions en IFR (vol aux instruments) afin de créer une alternative au survol des communes située actuellement sous la VPT17 (trombone).

Depuis l'été dernier se sont ajoutées à cette étude trois autres pistes d'amélioration :

■ L'édiction de sanctions administratives en cas de non-respect des trajectoires aux instruments (vols IFR), l'objectif étant de faire respecter le relèvement de circuit de piste passé de 1800 à 2000 pieds depuis le 31 mars 2016.

■ Le désaxement de la trajectoire finale de la VPT 17(atterrissage par la terre) vers le centre de la commune de Pégomas pour éviter le survol des collines situées dans l'axe de la piste.

■ La mise en place de restrictions d'exploitation supplémentaires pour les vols d'entraînement afin de réduire les nuisances en période estivale.