



BIENVENUE AUX « PAYS DE LÉRINS »

L'Ouest du territoire azuréen possède depuis le début de l'année sa Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins. Sous cette bannière sont rassemblées les villes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer. Parmi leurs domaines de compétence, les Pays de Lérins ont fait d'une offre de transport étoffée et renouvelée et du développement économique deux de leurs priorités. Doit-on voir alors dans leur choix d'installer leur siège sur l'Aéroport Cannes Mandelieu une décision hautement symbolique ? Car, en plus de se trouver au cœur de cette nouvelle intercommunalité, la plateforme illustre parfaitement cette double ambition.

En effet, l'Aéroport Cannes Mandelieu est une porte d'entrée privilégiée pour le tourisme d'affaires et les loisirs haut de gamme, tout en ayant su préserver une activité liée à l'aviation d'affaires, l'aviation légère et l'accueil de la Sécurité Civile. L'aéroport est aussi un acteur majeur de son territoire. La dernière étude* fait état d'un impact économique de 18 millions d'euros et près de 300 emplois. Si l'on ajoute les impacts indirects et induits ce sont 240 millions d'euros de retombées et près de 2 300 emplois qui sont concernés. C'est donc avec un très grand plaisir que nous accueillons les Pays de Lérins et leur souhaitons bon vol pour l'avenir.

* Cette étude a été confiée à l'Observatoire Economique Sirius de la CCI Nice Côte d'Azur. Elle utilise une méthodologie mise au point par l'ACI (Association Internationale des Aéroports). Etude réalisée en 2011.

Thierry Pollet

Directeur, Business Unit Aéroport Cannes Mandelieu

GRAND ANGLE

TROIS AÉROPORTS, UNE MÊME AMBITION



Jusqu'à présent, les plateformes gérées par Aéroports de la Côte d'Azur développaient leur propre politique environnementale avec les résultats tangibles que l'on connaît.

Ainsi à Cannes Mandelieu : interdiction des vols commerciaux, limitation du tonnage des appareils, système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires... pour ne citer que quelques avancées liées aux Chartes pour l'Environnement. Depuis le mois d'octobre, et pour la première fois de son histoire, Aéroports de la Côte d'Azur a décidé de s'engager sur une seule et même politique environnement. Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Saint-Tropez poursuivant, à leur rythme et selon leurs spécificités, trois objectifs fixés par Dominique Thillaud : réduire les nuisances sonores et atmosphériques, contribuer à la diminution de l'empreinte écologique de l'entreprise et accompagner l'évolution de culture nécessaire pour un vrai développement durable.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Cette volonté a déjà trouvé une application très concrète. La plateforme cannoise a décidé d'adhérer, à l'instar de son homologue niçoise, à la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA). Ce programme ambitieux de mesure et de réduction des émissions de gaz à effet de serre comprend quatre étapes. Nice Côte d'Azur, qui a rejoint le dispositif en 2011, devrait atteindre d'ici la fin de l'année le niveau 3. Cette phase appelée « optimisation », nécessite une cartographie globale de l'activité aéroportuaire niçoise et une incitation marquée de l'ensemble de ses acteurs – compagnies, assistants, prestataires de service, administrations... – à réduire significativement leurs émissions de gaz à effet de serre. De leur côté, les Cannois commencent la démarche. Premier chantier : évaluer précisément leur production de CO₂ et décrocher, fin 2014, le niveau 1 de la certification ACA.



ZOOM

CANNES MANDELIEU DÉCROCHE SON CERTIF'

Début juillet, la DGAC est venue auditer le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) de l'Aéroport Cannes Mandelieu. En jeu : le certificat de sécurité aéroportuaire, un document désormais obligatoire pour chaque aéroport français de plus de 10 000 passagers par an.



La visite s'est conclue sur un bilan globalement satisfaisant. Les enquêteurs de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) ont néanmoins relevé cinq écarts, dont un majeur.

Ils ont réclamé plus de formalisme dans les opérations de fauchage sans en remettre en cause pour autant la grande originalité : elles sont menées par un berger de la région, ravi de récupérer le foin pour son troupeau ! Ils ont également demandé une maintenance du balisage plus préventive que curative. Ils ont souligné ensuite la présence de végéta-

tion le long des clôtures, une situation qui, selon eux, pourrait encourager la nidification sur le périmètre aéroportuaire et, de là, augmenter le péril animalier. Enfin, ils se sont inquiétés de la sécurité des appareils sur l'aire Tango, le principal parking du tarmac cannois, le plus fortement sollicité en période de pointe.

« Nous n'avons pas découvert cette problématique durant l'audit, confie Stéphanie Medrecki, responsable Affaires Aéronautiques et Démarche Environnement. Nous avions même anticipé les remarques de la

DSAC et décidé des outils à mettre en place pour sécuriser notre activité dans cette zone. Ainsi, à l'instar de nos voisins niçois, nous allons déployer de nouvelles procédures et adopter un manuel d'exploitation des aires de trafic. »

Une réponse efficace et rapide aux inquiétudes des examinateurs. Elle figure en bonne place dans le plan d'actions communiqué à l'Aviation Civile, dès la rentrée. Un document et des engagements fermes qui ont permis de lever les dernières réserves et d'obtenir ainsi la certification de Cannes Mandelieu.

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT 2013 : DES AVANCÉES SIGNIFICATIVES



Comme chaque année depuis l'entrée en vigueur de la première Charte pour l'Environnement en 2003, l'Aéroport Cannes Mandelieu a réuni la CCE pour un bilan complet de son activité et de ses actions environnementales.

Présidée par Rachid Bouabane-Schmitt, sous-préfet de Grasse, et en présence de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA), la réunion a permis de revenir sur les initiatives phares engagées par la plateforme mais aussi de tracer des perspectives pour cette année.

DES RÉSULTATS QUANTIFIÉS

Avec la mise en place de la deuxième Charte, les actions de moindres nuisances ont porté leurs fruits. On peut ainsi relever : l'élaboration d'un briefing Pilote (aujourd'hui dans sa 4^e version), l'inscription de la plateforme en catégorie B, la signature d'un code de bonne conduite des pilotes... Toutes ces actions contribuent à faire coexister activité aéroportuaire et respect de l'environnement. Tous autour de la table ont reconnu les avancées substantielles obtenues au fil des années. Les chiffres des 3 premiers trimestres 2013 le confirment. S'il est toujours facile de faire parler les statistiques, force est de constater qu'elles vont dans le même sens : une légère augmentation du nombre de plaintes (+ 3 % par rapport à 2012) pour une diminution du nombre des plaignants (- 20 % par rapport à 2012) ou un meilleur respect par les pilotes des ronds bleus (cercles délimitant les zones les plus urbanisées à éviter). Aujourd'hui conformément au calendrier, seules 3 actions sur 40 n'ont pas encore été lancées. Les autres sont appliquées ou en cours de réalisation et participent à l'amélioration générale constatée.

UNE AMBITION COMMUNE

Au-delà des résultats, c'est le dialogue, l'écoute constante qu'il faut souligner. Ainsi, les demandes de l'ADNA (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes) ont été systématiquement prises en compte. Si la modification de 6 % de l'axe de la trajectoire MVI (Manœuvre à Vue Imposée) ne peut pas être actée d'un point de vue réglementaire, d'autres sont à l'étude ou ont été prises en compte : mise en place d'un point GPS pour un meilleur suivi des trajectoires, amélioration du briefing pilote, rédaction d'un Code de Bonne Conduite Environnementale.

INDICATEUR D'ÉNERGIE SONORE

L'aéroport a également prévu d'amplifier ses actions : renforcement de la sensibilisation des compagnies, étude sur la performance acoustique des avions, amélioration des procédures, envoi d'un courrier en recommandé pour les pilotes « récidivistes ». Mais surtout la mise en place d'un indicateur d'énergie sonore. Prévu dans le protocole signé avec l'ACNUSA, cet indicateur permettra de mesurer la somme énergétique des avions en IFR (aviation d'affaires) venant sur la plateforme.

ZOOM

DU NOUVEAU DANS LE CIEL CANNOIS

La DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) a mis en place à Cannes Mandelieu une nouvelle procédure d'atterrissage par la mer pour les vols aux instruments (IFR).

Dans le jargon aéroportuaire, on la désigne sous le nom de procédure d'approche RNAV (GNSS) LPV. En clair, cela signifie qu'elle est entièrement basée sur le guidage satellitaire. Cette décision s'est faite dans la transparence et la concertation. Préalablement consultés, les membres de la CCE (communes, associations de riverains, pilotes...) et l'ACNUSA ont émis un



Phase finale de la procédure GNSS (RNAV) 35 (LNAV).

avis favorable. Cette procédure, applicable dès le printemps, ne sera toutefois que très peu utilisée. A cela deux raisons : elle concerne essentiellement les arrivées en atterrissage direct face au Nord, peu fréquentes, et tous les appareils ne sont pas encore équipés pour ce type d'approche. Alors pourquoi ? Tout simplement par souci d'efficacité et de sécurité. Plus précise,

elle place l'approche directement dans l'axe de la piste et fournit aussi un guidage vertical. Un avantage appréciable pour les pilotes, en particulier en cas de conditions météo difficiles. Les jets privés ne sont pas les seuls concernés. Les aéronefs contraints d'effectuer un atterrissage d'urgence et les appareils sanitaires profiteront aussi de cette amélioration dans le ciel cannois.

PORTRAIT

AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR CONSOLIDE SON PÔLE AVIATION D'AFFAIRES

Depuis cet été, Aéroports de la Côte d'Azur possède 99,9 % des actions de l'Aéroport de Saint-Tropez détenu depuis une quinzaine d'années par le groupe Reybier. Cette opération s'inscrit dans la stratégie mise en œuvre par Aéroports de la Côte d'Azur afin de développer son activité dans l'aviation d'affaires.

Cette plateforme ressemble à la région qu'elle dessert : le pittoresque se conjugue avec le luxe. « C'est un petit aéroport, concède Pierre Fourques, son directeur : une piste de moins de 1 200 mètres, un peu plus de 8 000 mouvements et 6 000 passagers par an et une dizaine de salariés l'hiver, un peu plus du double en été. Il est noyé dans la verdure de la Vallée des Maures, bordé par les montagnes et une rivière, la Mole. Un contexte bucolique qui ne simplifie pas la tâche des pilotes. Pour y atterrir, ils doivent afficher une qualification « montagne » ou bien avoir effectué un vol de reconnaissance de site avec un instructeur agréé DGAC. »



TRIO GAGNANT

Distant d'une centaine de kilomètres des deux plateformes de Cannes Mandelieu et de Nice, Saint-Tropez rejoint le pôle d'Aéroports de la Côte d'Azur et bénéficiera ainsi d'une nouvelle dynamique. « Améliorer notre capacité d'accueil pour l'aviation générale sur la Côte d'Azur et sur la Riviera italienne fait partie de nos axes prioritaires de développement », explique Dominique Thillaud, deuxième plateforme française pour l'aviation d'affaires derrière Paris et troisième en Europe (derrière Genève).

SUIVEZ LE GUIDE

L'Aéroport Cannes Mandelieu ouvre ses portes aux petits comme aux grands lors de visites organisées.

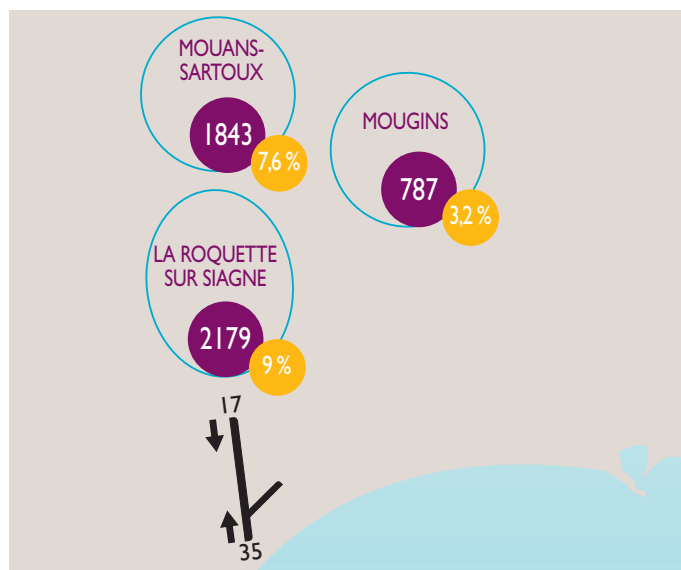
Personnel de la ville de Cannes, collégiens de Mandelieu-La Napoule, l'Aéroport Cannes Mandelieu accueille régulièrement ces « visiteurs » qui en font la demande pour expliquer les métiers de la plateforme, son fonctionnement et ses efforts environnementaux. De la tour de contrôle au parcours botanique, de la problématique des nuisances aéronautiques aux hélicoptères de la Sécurité civile, les visites offrent un tour d'horizon complet des services du concessionnaire et des installations aéroportuaires. L'occasion de découvrir des zones méconnues du public et de se familiariser avec un des premiers acteurs économiques du bassin cannois. Et pourquoi pas de susciter de futures vocations.



INDICATEURS BILAN 2013

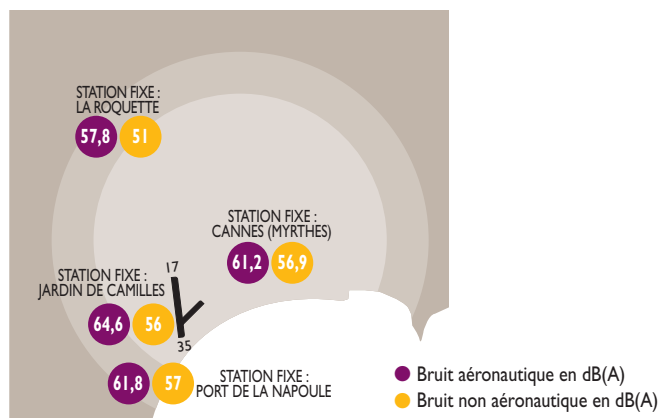
RESPECT DES TRAJECTOIRES ARRIVÉE/DÉPART INCURSIONS RONDS BLEUS (VFR UNIQUEMENT)

En nombre et en % par rapport au trafic

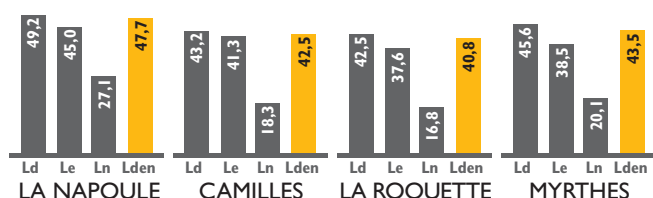


Nombre de mouvements total : 24 156 passages au-dessus de la terre.

EMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION



L_{den} (indice de gêne par station de mesure) en dB(A)



L'indice de gêne L_{den} est calculé sur toutes les trajectoires (sans restriction sur le sens) détectées par le capteur.*

* il existe au moins une corrélation entre la trajectoire et l'enregistrement sonore.

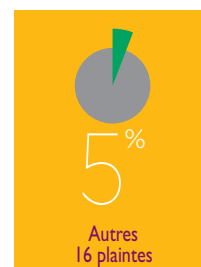
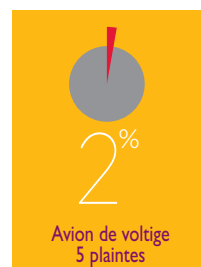
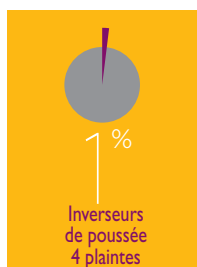
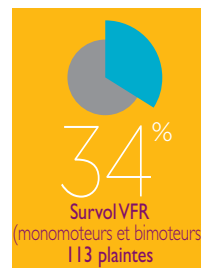
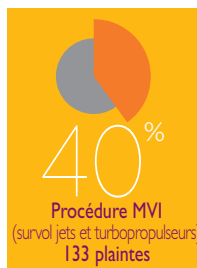
PLAINTES PAR NUISANCE

En % et en nombre de plaintes

BILAN DES PLAINTES :

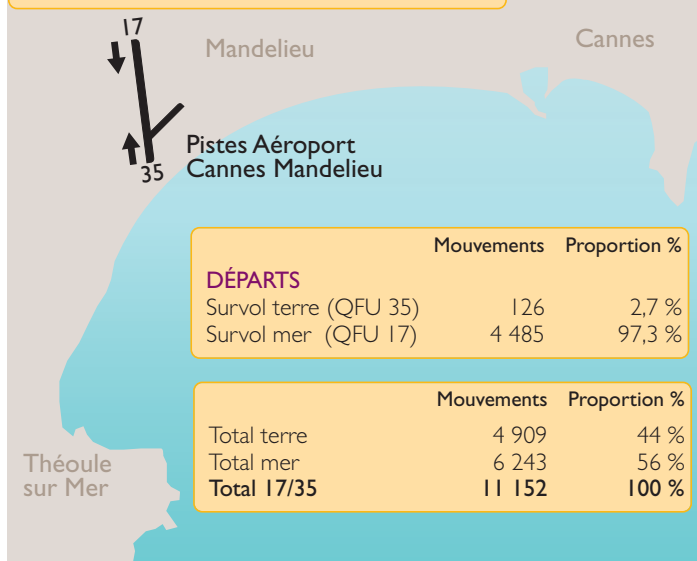
330 PLAINTES ONT ÉTÉ ENREGISTRÉES

45 PLAIGNANTS ONT ÉTÉ IDENTIFIÉS SUR 13 COMMUNES



RÉPARTITION DES MOUVEMENTS PAR QFU (SEUIL DE PISTE) DE LA PISTE PRINCIPALE 17/35

	Mouvements	Proportion %
ARRIVÉES		
Survol terre (QFU 17)	4 783	73,1 %
Survol mer (QFU 35)	1 758	26,9 %



www.cannes.aeroport.fr