



10 ANS

Un grand projet est né en 2003 : conjuguer la croissance économique de l'Aéroport Cannes Mandelieu avec le développement durable, son dynamisme avec la dynamique du territoire. Pour cela, nous avons associé à la plateforme tous les acteurs de la vie du site : contrôleurs, pilotes, sociétés basées, Aviation Civile mais aussi collectivités locales et associations de riverains. Convaincus que les questions environnementales sont un élément incontournable pour le développement du transport aérien, nous avons imaginé ensemble la première Charte pour l'Environnement. Depuis, une deuxième Charte signée en 2010 est venue renforcer les résultats obtenus. Sous le contrôle de l'ACNUSA, 40 nouvelles actions ont été programmées sur quatre ans. Deux ans après, 29 engagements dont les plus importants ont été réalisés, sept sont en cours et trois seulement à venir, tandis qu'une action a été abandonnée pour raison économique. Pièce maîtresse de ces engagements, l'action 6 prévoyait la rédaction d'un code de bonne conduite environnementale. Il a été présenté et signé par tous les acteurs du transport aérien ainsi que par la Sous-Préfète de Grasse à l'issue de la Commission Consultative de l'Environnement. 2013 démarre donc avec de belles perspectives pour la poursuite de cet avenir commun. Qu'il me soit permis de vous souhaiter mes vœux de bonne et nouvelle année, pleine de promesses, d'actions concrètes, de dialogue et d'ouverture.

Thierry Pollet

Directeur d'exploitation Aéroport Cannes Mandelieu

ZOOM :

- BIENVU
- LE BÉAL JOUE LES BARRAGES

PAGE 2

GRAND ANGLE

UN ENGAGEMENT DE PLUS

Soucieux de toujours s'inscrire harmonieusement dans son territoire, l'Aéroport Cannes Mandelieu a fait un pas de plus le 13 décembre dernier.

Ce jour-là, les professionnels de l'aéronautique ont formalisé l'action 6 de la Charte pour l'Environnement en signant le Code de Bonne Conduite Environnementale de la plateforme. Piloté par les services de la navigation aérienne, il a été approuvé par les compagnies aériennes, les pilotes privés, les organisations professionnelles du transport aérien (syndicats de contrôleurs et de pilotes), le gestionnaire de l'aéroport, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et la Préfecture des Alpes-Maritimes.

Son principe fondamental repose sur l'adhésion volontaire et partagée par tous à un objectif commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

Chaque partie s'engage sur des obligations précises :

- Dans les programmes de formation des pilotes et des contrôleurs, la DGAC consacre une place importante à l'environnement. Elle étudie les méthodes de conduite



les moins bruyantes et en assure la promotion auprès des compagnies aériennes, des pilotes privés, des concepteurs des procédures de circulation aérienne et des contrôleurs.

- Les opérateurs aériens (compagnies aériennes, aéro-clubs, écoles de pilotage...) s'engagent sur la maîtrise des nuisances sonores. Ils poursuivent la démarche de sensibilisation et d'information de leurs équipages et élèves sur les procédures de la plateforme et sur le contenu de la Charte pour l'Environnement.
- Les pilotes participent aux études et expérimentations. Ils font la promotion des nouvelles procédures « moindre nuisance » auprès de leurs pairs, via les organisations nationales et internationales auxquelles ils appartiennent.
- Egalement impliqués dans les études et expérimentations, les contrôleurs aériens vérifient que les mesures envisagées, étudiées ou évaluées restent applicables dans le fonctionnement quotidien du contrôle.
- Le gestionnaire poursuit la maîtrise des nuisances générées par l'activité aéroportuaire en privilégiant le dialogue avec toutes les parties prenantes. Il est chargé d'organiser et d'animer les instances de concertation et d'établir les plans d'actions « moindre nuisance ». Il reste le garant des informations sur le bruit aéronautiques de la plateforme et de leur diffusion auprès des associations de protection de l'environnement, des collectivités locales ou de toute personne qui en fait la demande.



INDICATEURS

PAGE 3

**DOMINIQUE THILLAUD
AUX COMMANDES
D'AÉROPORTS DE LA
CÔTE D'AZUR**

PAGE 4

ZOOM

BIENVU

La dimension participative est une des caractéristiques essentielles de la deuxième Charte pour l'Environnement. Chacun est invité à faire en sorte que l'activité aéroportuaire, si importante pour le territoire azuréen, vive et se développe en bonne intelligence avec son environnement. Deux initiatives récentes liées au respect des trajectoires illustrent cette volonté.

BRIEFING PILOTES VFR : LA BONNE VOIE

La première concerne les vols à vue. Les pilotes volent soit aux instruments (vol IFR - Instrument Flight Rules), soit à vue (VFR - Visual Flight Rules). Dans ce cas, le pilote s'appuie sur la topographie des lieux pour naviguer. Cette méthode rappelant la liberté des pionniers de l'aéronautique ne concerne plus qu'une minorité de vol de l'aviation légère. Une liberté toute théorique d'ailleurs, les pilotes devant bien évidemment respecter les instructions (trajectoire, hauteur et vitesse) de l'Aviation Civile. Celles-ci sont rassemblées sur les cartes VAC (Visual Approach Chart) où figurent notamment les ronds bleus délimitant les



zones les plus urbanisées à éviter. Mais les repères ne sont pas toujours très parlants. Geoffroy Moreau, patron d'Air Riviera, une école de pilotage basée sur Cannes Mandelieu, a donc décidé d'agir. Le pilote qui est aussi délégué Sud-Est de l'association AOPA* a créé, en concertation avec la plateforme un briefing PilotVFR. « Ce document

permet de repérer à l'aide de photographies aériennes précises la bonne trajectoire et les zones à éviter. Bien évidemment ce Briefing n'a pas pour fonction de se substituer aux cartes VAC, mais c'est un atout en plus pour voler en toute sécurité en évitant au maximum de perturber les riverains ».

*AOPA : Aircraft Owners & Pilots Association

UNE VIDÉO D'APPROCHE

La seconde intéresse les vols IFR. Les pilotes qui volent aux instruments doivent se conformer aux procédures des cartes AIP (Aeronautical Information Publication). Si ceux qui fréquentent régulièrement l'aéroport connaissent bien les lieux, quid de ceux qui ne s'y rendent qu'épisodiquement ? Quoi de mieux alors qu'une simulation pour se faire une idée ? La

simulation c'est une des spécialités de Jean-Marc Durand, directeur du Centre de Formation Aéronautique basé sur la plateforme. En plus des cours de pilotage, le centre possède en effet un simulateur de vol très pratique pour économiser le carburant et éviter les nuisances sonores. Il a donc décidé de réaliser et d'offrir à l'aéroport une vidéo aérienne retracant

étape par étape la trajectoire MVI (manœuvre à vue imposée) de « moindre nuisance ». « La vidéo offre une visualisation immédiate et précise de la trajectoire. Pour davantage de clarté, nous avons ajouté au montage des indications sur le film. Bien évidemment, là encore les procédures de l'aviation civile restent la norme, mais c'est un plus intéressant pour les pilotes ».

La vidéo est en ligne sur le site de Cannes Mandelieu :
<http://www.cannes.aeroport.fr/Pilotes-compagnies/pilote-accueil.htm>

LE BÉAL JOUE LES BARRAGES

Alerte à la marée noire ! Une nappe d'hydrocarbure de faible ampleur* menace le port du Béal.



Qu'on se rassure. La nouvelle n'est que le début du scénario d'un exercice de dépollution mené conjointement par le port de

Cannes Mandelieu, qui gère le plan d'eau, la Lyonnaise des eaux et le GIPM (Groupe d'Intervention Pollution Maritime) filiale de la Lyonnaise.

ISO 14001, le port du Béal attache une attention particulière à ce type d'exercice qu'il mène régulièrement. Une fois l'alerte donnée, une cellule de crise se met en place. Le GIPM qui garantit les interventions de dépollution dans le Golfe de Lérins déploie son dispositif sous la vigilance des pompiers de la plateforme et du personnel du port. Après avoir installé un barrage flottant pour protéger l'entrée du

plan d'eau, il procède à la récupération et au stockage du polluant. Une intervention d'autant plus rapide et efficace que le Béal constitue une base arrière de cet organisme qui stocke au port ses matériels de dépollution. Parfaitement conduite l'opération n'a laissé subsister aucune trace du passage des hommes, véhicules et embarcations qui auront manœuvré toute la matinée, le Béal retrouvant sa quiétude de petit port-abri.

* Les pollutions accidentelles de faible et moyen ampleurs n'entrent pas dans le cadre du plan POLMAR.

PORTRAITS

DOMINIQUE THILLAUD AUX COMMANDES D'AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR



Depuis l'automne dernier, Dominique Thillaud est le nouveau Président du Directoire d'Aéroports de la Côte

d'Azur. Nommé par le Conseil de Surveillance, il succède à Hervé de Place. Diplômé de l'EM Lyon et de l'IISC Paris,

Dominique Thillaud affiche une expérience particulièrement riche et adaptée à ses nouvelles responsabilités. Son passage dans la banque d'affaires JP Morgan Chase & Co (de 1997 à 2001) lui a permis d'approfondir sa connaissance du monde de l'entreprise, de ses enjeux et de ses rouages managériaux en multipliant les interventions auprès des grandes entreprises françaises et internationales. Autre expertise bien utile, celle acquise ces dix dernières années au sein du groupe SNCF où il a occupé des postes de haute importance : Directeur Général de SNCF Participations, Directeur Stratégie Corporate, Investissements et Développement, Président du groupe SNCF Energie. Ces responsabilités présentent des similitudes avec celles qu'il exerce aujourd'hui : le transport des voyageurs et de marchandises, la gestion de plateformes de flux, la notion de service public, la relation avec l'État actionnaire ou encore avec l'administration européenne, la dynamique d'aménagement du territoire, la recherche nécessaire de nouvelles sources de revenus ou encore la valorisation du patrimoine.

IL Y A DE L'AIRGO DANS L'AIR

La compagnie Airgo Piaggio est née de la passion de Daniela et d'Albrecht Flierl pour le pilotage. « Je dirigeais une agence de communication, mon époux était informaticien. Mais nous aimions par dessus tout voler. Alors, à force d'amener nos amis et les amis de nos amis, nous avons choisi de changer de cap et de créer notre compagnie ». C'était un peu avant l'an 2000. Deux ans plus tard, le couple décide que sa flotte ne sera composée que de l'Avanti Piaggio 180. Le dernier-né de l'avionneur historique est un avion à part dans le monde de l'aviation d'affaires. « Le bimoteur combine la sensibilité environne-



mentale (peu gourmand en kérosène) à un confort supérieur à certains jets ». Seul bémol : son bruit. Ce n'est pas qu'il soit beaucoup plus bruyant que d'autres, mais il émet un son particulier dû à la configuration des ailes et à l'effet des gaz d'échappement sur les hélices propulsives. Le Turbopropulseur a été pointé du doigt, notamment à la Roquette comme un des avions les plus bruyants de la plateforme.

QUI VA PIANO VA PIAGGIO

« Airgo Piaggio est basée sur une petite plateforme près de Francfort qui est soumise aux mêmes types de contraintes environne-

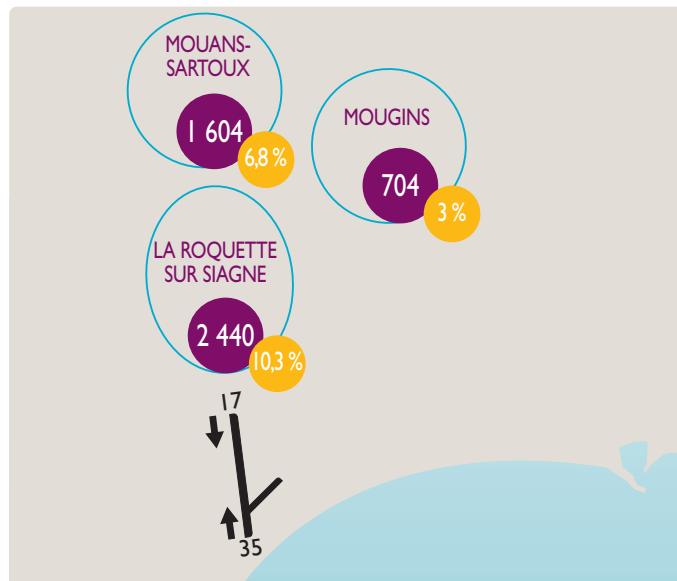
mentales que Cannes Mandelieu. Là-bas, nous avons développé une procédure spécifique de moindre nuisance. Une initiative que nous avons souhaité répéter à Cannes. Il s'agit de consignes spécifiques destinées à tous les pilotes de la compagnie : ne pas survoler Mouans-Sartoux et la Roquette, privilégier les arrivées par mer si le trafic et le vent le permettent ou par le nord de la piste afin de ne pas effectuer le circuit MVI complet, baisser le train d'atterrissement le plus tard possible... » Autant d'initiatives responsables pour qu'enfin le Piaggio quitte le tableau des mauvais élèves de la plateforme.

INDICATEURS | BILAN 2012

RESPECT DES TRAJECTOIRES ARRIVÉE/DÉPART

INSERTIONS RONDS BLEUS (VFR UNIQUEMENT)

en nombre et en % par rapport au trafic



Les ronds bleus (zones fortement urbanisées à éviter) concernent exclusivement les vols VFR et les hélicoptères. Sont comptabilisés ici les arrivées en 17, les départs en 35 (par la terre), ainsi que les tours de piste, soit 23 626 passages au-dessus de la terre sur l'année 2012.

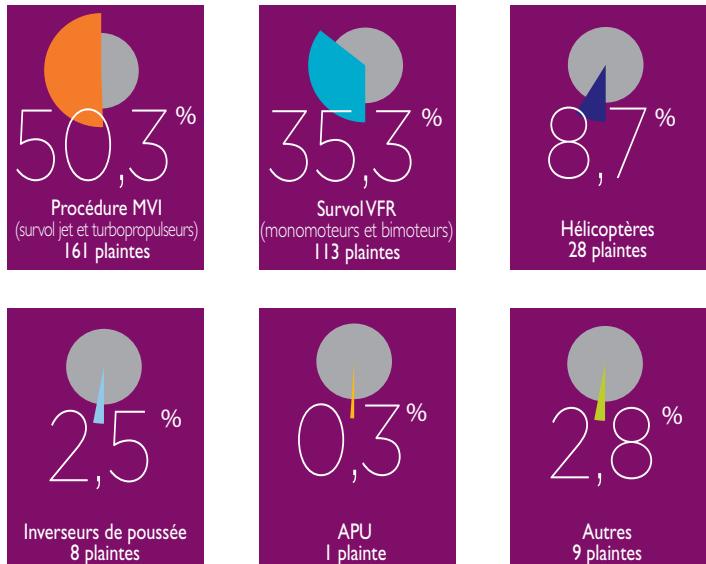
PLAINTES PAR NUISANCE

en % et en nombre de plaintes

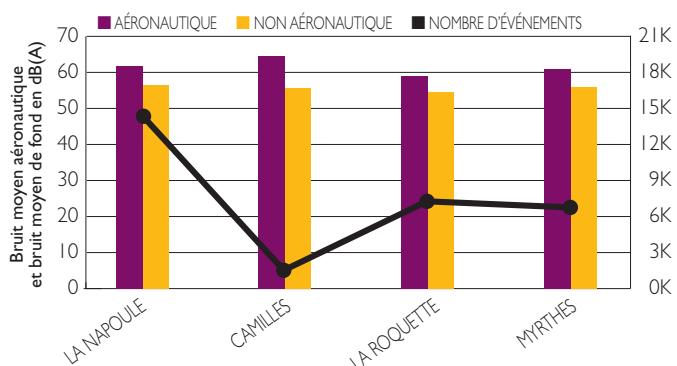
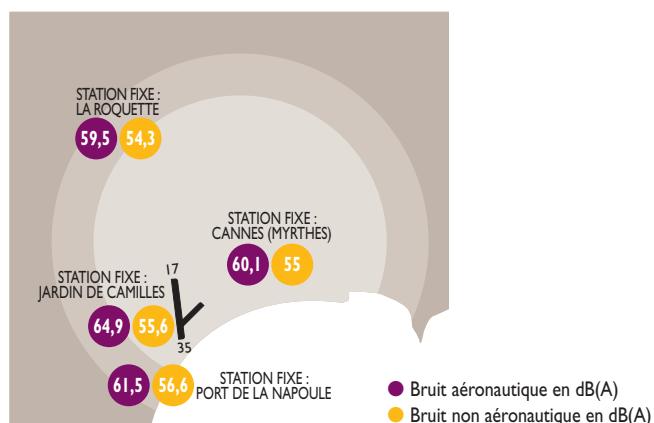
BILAN DES PLAINTES :

320 PLAINTES ONT ÉTÉ ENREGISTRÉES

54 PLAIGNANTS ONT ÉTÉ IDENTIFIÉS SUR 9 COMMUNES



EMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION



ANNÉE 2012 en dB(A)

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

Station	Ld	Le	Ln	Lden
La Napoule	48,5	44,9	26,8	47,2
Camilles	41,9	37,1	20,4	40,4
La Roquette	43,6	38,5	12,7	41,9
Myrthes	43,8	38,3	21,1	42,1

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.

Le L_{den} est inférieur à 50 dB pour toutes les stations de mesures, ce qui correspond à la zone D du PEB de l'aéroport.



A RETENIR

L'indice L_{den} est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit) utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Une pondération de +5 dB est appliquée à la période du soir (18 - 22 h) et de +10 dB à celle de la nuit (22 - 6 h), pour tenir compte du fait que nous sommes plus sensibles au bruit au cours de ces périodes.

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 d'Exploitation de l'Aéroport Cannes Mandelieu • Comité de rédaction : Hélène Navarro, Responsable de la communication clients, Agnès Martane, Responsable éditions et Charte graphique et Claire Rousseau, chargée d'études environnementales et relations riverains • Suivi technique : Agnès Martane • Rédaction & Conception : Azur Communication • Crédits photo : Aéroports de la Côte d'Azur, Jérôme Kelagopian • N° ISSN : 1952-8507 • Janvier 2013

Imprimé sur papier recyclé

