



LES FRUITS DE LA CONCERTATION

Deux ans après son lancement, la deuxième Charte pour l'Environnement (2010 - 2014) de l'Aéroport Cannes Mandelieu tient ses promesses.

De nombreuses améliorations confortent les avancées de la première charte. Réunie pour son assemblée annuelle, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) les a déclinées point par point. Sur les 40 engagements prévus, 37 sont réalisés ou engagés dont des actions majeures comme le passage en catégorie B, la mise en place d'un système permanent de mesures de bruit et de suivi des trajectoires, l'application du décret Hélicoptère ou encore la publication trimestrielle de tableaux de bord à l'ACNUSA... A ce jour, aucun aéroport d'aviation générale français n'est allé aussi loin dans l'exigence environnementale. Ces résultats sont à mettre au crédit de tous les partenaires concernés par l'activité et le développement de la plateforme cannoise : collectivités locales, professionnels de l'aéronautique, pilotes, associations de riverains et administration (DGAC). Aujourd'hui, les décisions ne sont plus le fait d'une personne unique, mais bien le résultat d'une responsabilité partagée qui arbitre après avoir soigneusement pesé le pour et le contre selon les différents intérêts des parties prenantes.

Car une concertation ne porte ses fruits qu'associée au principe d'intelligence collective. Ce n'est qu'avec le concours de tous que nous répondrons aux défis actuels de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

Thierry Pollet

Directeur d'exploitation Aéroport Cannes Mandelieu

GRAND ANGLE

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT : LES TEMPS FORTS

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) s'est réunie le 8 décembre 2011 pour un bilan à mi-parcours des 40 actions de la deuxième Charte pour l'Environnement. Entre état d'avancement, questionnements et confrontations d'idées... Tour d'horizon d'une journée d'échanges riches et passionnées.



La CCE s'est déroulée sous la présidence de Dominique-Claire Mallemanche, sous-préfète de Grasse et en présence de Patricia Lemoyne de Forges, Présidente de l'ACNUSA. La CCE, se réunissant une fois par an, est composée de trois collèges paritaires : professions aéronautiques, collectivités territoriales (Mairies, Conseil Général, Conseil Régional) et associations de riverains. Constituée d'une quarantaine de membres, cet organe de concertation veille au respect de la charte.

37 ACTIONS RÉALISÉES OU ENGAGÉES SUR 40

Conformément au calendrier fixé, la quasi totalité des mesures a été lancée : 29 actions dont 10 prioritaires sont déjà opérationnelles, 8 sont engagées et les 2 restantes sont en préparation. Seule l'action 40 « mettre en place un site de production d'énergie photovoltaïque » a été abandonnée pour des raisons de manque de rentabilité. La plupart des actions engagées sont permanentes et



font l'objet d'un suivi quotidien : le système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires, le passage en catégorie B, la sensibilisation des pilotes, l'application du décret ministériel Hélicoptère, l'analyse des appareils les plus bruyants... Au-delà de ce simple aspect quantitatif, la réunion a permis de préciser un certain nombre de points. Ainsi, le Code de Bonne Conduite, pour les pilotes, aujourd'hui rédigé, se trouve actuellement à l'étude à la DGAC (action 6). L'aéroport a profité des travaux sur l'aire Tango pour installer une alimentation permettant l'installation de GPU (Ground Power Unit). Ces groupes électrogènes moins polluants et surtout moins bruyants permettent de limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires (APU) (action 18). Aussi importantes que les mesures de moindres nuisances, la plateforme a rappelé ses efforts en matière de développement durable. Qu'il s'agisse des infrastructures réalisées aujourd'hui selon les critères de qualité environnementale (action 34) comme le hangar 14 ou le futur hangar 16 ou des actions en

faveur de l'implantation de nouvelles sociétés qui ne génèrent pas de nuisances sonores (action 35). L'étude d'un allongement de la piste vers le Nord pour favoriser les arrivées par la mer est prévue en 2014 si les conditions environnementales le permettent (action 20).

SUIVI DE L'ÉTUDE SUR LA MODIFICATION DE LA TRAJECTOIRE MVI (MANŒUVRE À VUE IMPOSÉE)

Cette réunion a également été marquée par deux autres temps forts : la demande de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA) de modifier la trajectoire MVI et l'annonce de la prochaine mise en place d'un indicateur d'énergie sonore.

L'association souhaitait un allongement de la courbe finale vers le Nord-Ouest d'environ 600 mètres pour éviter le survol d'une zone collinaire habitée. La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) a rappelé que le tracé de la procédure d'approche aux instruments existait depuis

2003 ; Elle tenait compte à la fois des exigences réglementaires définies par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et environnementales. Ce tracé a toujours représenté, de l'avis même des différentes parties prenantes, le meilleur compromis entre les contraintes techniques de conduite de vol et la maîtrise des nuisances sonores. De plus, la MVI n'est pas, en l'état actuel des choses, modifiable via une procédure satellitaire. Ce type de procédure avec guidage dans le virage ne pourra être créée qu'avec la mise en place de Galiléo (système de positionnement par satellite). Cependant, la nouvelle version du briefing pilote Version 2 (disposition liée au classement en catégorie B), mise en ligne en juin 2011 et validé par plus de 5 000 pilotes, incite déjà à « overshooter »* la trajectoire, suivant en cela la demande de l'ADNA. Une nette amélioration concernant le survol des jets a d'ailleurs été constatée par l'association, sauf au Sud de la Roquette et de Mouans-Sartoux. De plus, afin de réduire les nuisances, des compagnies proposent des procédures d'approche spécifiques selon les types d'appareils.

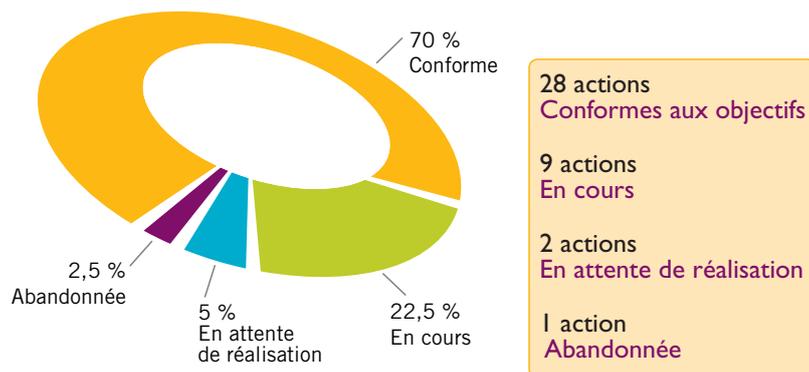
MISE EN ŒUVRE DE L'INDICATEUR D'ÉNERGIE SONORE

Prévu dans le protocole signé avec l'ACNUSA, l'installation d'un indicateur d'énergie sonore a été annoncée pour cette année.

Le projet initial prévoyait deux stations de part et d'autre de la piste. Après étude et devant l'impossibilité d'implanter une station au Sud dans des conditions comparables à celles du Nord, il a été décidé par toutes les parties prenantes (Aéroports de la Côte d'Azur, Service de la Navigation Aérienne Sud-Est et ACNUSA) de ne mettre en place qu'une station au Nord de la piste 17-35, dans la zone industrielle du « Parc d'activités de la Siagne ». Cet indicateur permettra de mesurer la somme énergétique de tous les appareils (avions et hélicoptères) c'est à dire le niveau de bruit global du trafic ainsi que le bruit émis par chaque appareil. Il devrait être opérationnel mi 2012.

* Overshooter : dépasser la trajectoire décrite dans les AIP (publication d'information aéronautique), aller plus loin. Dans ce cas, il s'agit de dépasser vers le Nord-Ouest d'environ 600 mètres.

BILAN SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES ACTIONS DE LA CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT



ZOOM

ÉCARTS DE TRAJECTOIRES : ÉLABORATION D'UNE MÉTHODOLOGIE

Mieux comprendre pour agir plus efficacement. Tel était le but de la réunion qui s'est tenue le 19 mars entre l'Aéroport Cannes Mandelieu et les services de la navigation aérienne sur les écarts de la trajectoire MVI. A l'issue de cette réunion, une méthodologie a été définie pour analyser les cas de déviations importantes par rapport à la Manœuvre

à Vue Imposée (MVI) et en déterminer les causes. En plus de la sensibilisation des pilotes sur le terrain suite à une plainte ou un constat de nuisance, l'aéroport adresse chaque mois, trois demandes d'explication de trajectoire anormale au Service de la Navigation Aérienne Sud-Est (SNA/SE) pour en déterminer les causes. L'aéroport apprécie lui-même le

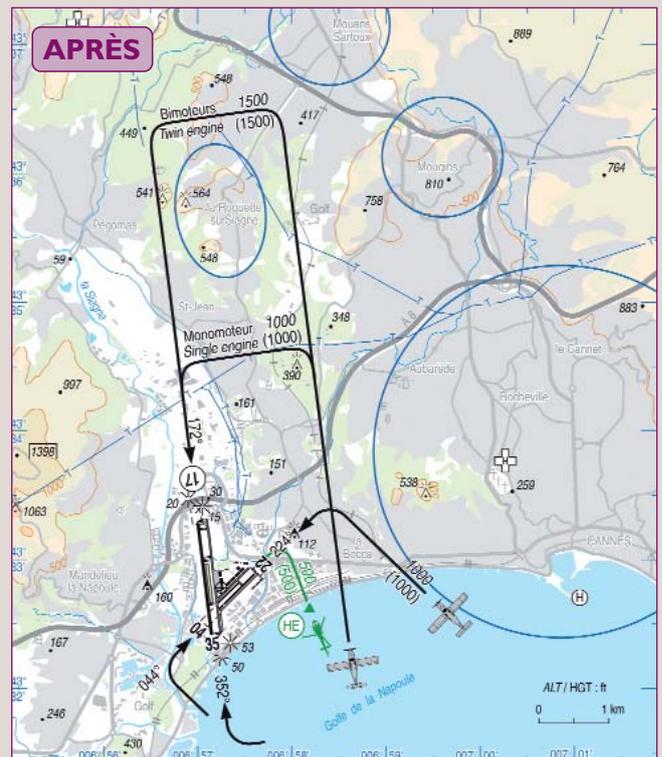
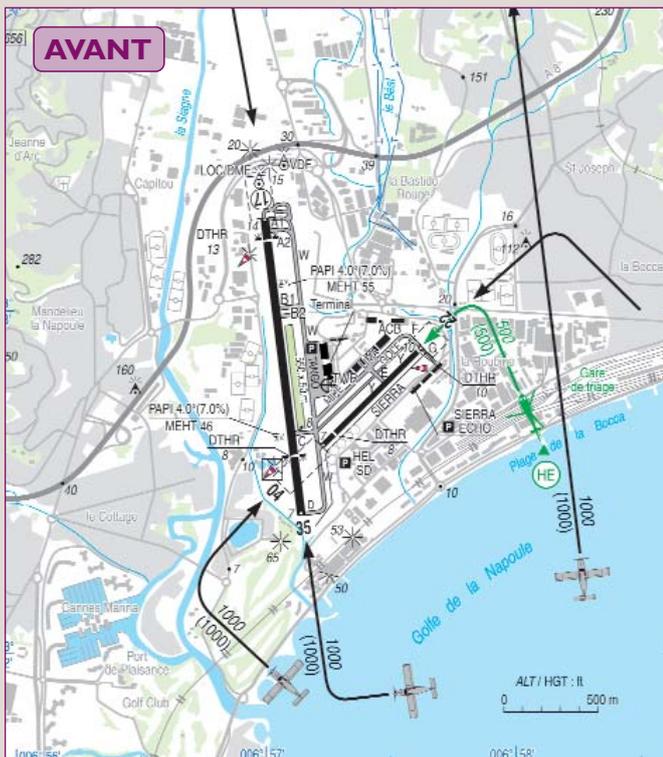
caractère anormal de la trajectoire par rapport à celle de référence. Le SNA doit alors expliquer les écarts (trafic dense, raisons météorologiques...). Selon les éclaircissements apportés, l'aéroport contacte et écrit le cas échéant à la compagnie en cause pour demander des explications et rappeler les règles « moindre nuisance » de la plateforme.

HÉLICOPTÈRE : ATTENTION AUX RONDS BLEUS

C'était un des engagements de la charte : œuvrer; au sein du groupe de travail hélicoptère, pour établir des trajectoires arrivée/départ impactant au minimum les riverains (action 13). Parole tenue. L'Aéroport Cannes Mandelieu a élaboré une nouvelle carte VAC (approche à vue) pour les hélicoptères avec l'intégration des ronds bleus. Au même titre que les pilotes d'avions, les pilotes d'hélicoptères doivent éviter de sur-

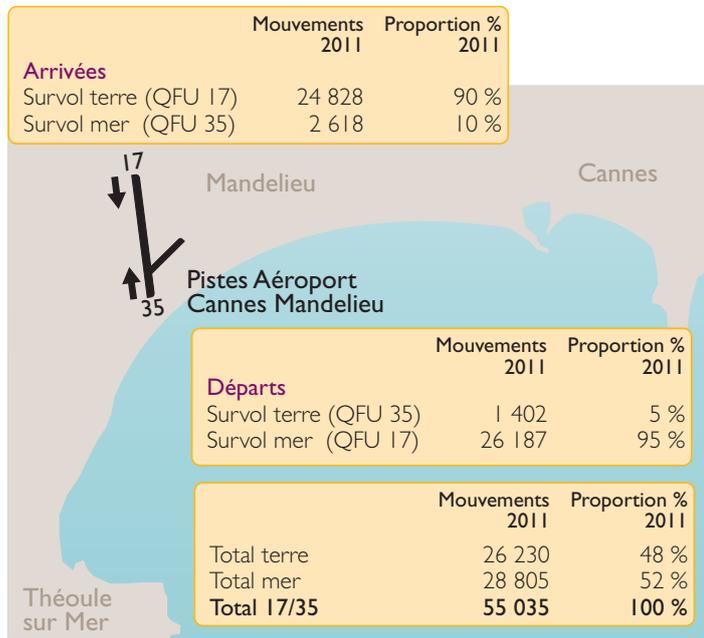
voler un certain nombre de zones d'habitation, délimitées sur la carte d'atterrissage à vue sous forme de ronds bleus, en particulier à La Roquette-sur-Siagne, Mougins vieux village, Mougins- Sartoux et Cannes. Un document d'information récapitulant les consignes de trajectoires, les zones urbaines et les mesures de réduction des nuisances sonores devra se trouver à bord de chaque appareil basé ou fréquentant l'aéroport.

Chaque commandant de bord doit prendre connaissance de ce document avant d'entreprendre un vol au départ de la plateforme. Un pas de plus vers un mieux vivre ensemble après l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel (action 14) qui limite déjà l'activité hélicoptère sur la plateforme : interdiction des vols d'entraînement, des vols touristiques sans escale ou avec escale de moins d'une heure.



INDICATEURS

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



Pour l'année 2011 :

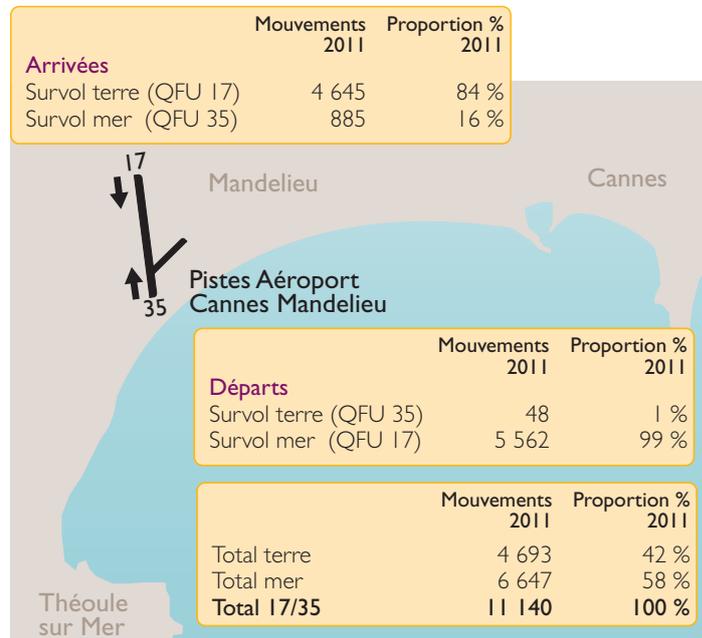
- 90 % des arrivées se font avec survol terre.
- 95 % des départs se font au dessus de la mer.

Il ne s'agit que des mouvements d'avion sur la piste principale.

Le rapport survol Terre / Mer annuel reste constant 48 % / 52 %.

La piste secondaire 04 / 22 représente 0,9 % des mouvements avions pour l'année 2011 avec la majorité des mouvements des hélicoptères qui s'opère sur cette piste (arrivées et départs par la mer).

RÉPARTITION DES MOUVEMENTS PAR QFU (SEUIL DE PISTE) DE LA PISTE PRINCIPALE 17/35 POUR L'AVIATION D'AFFAIRES

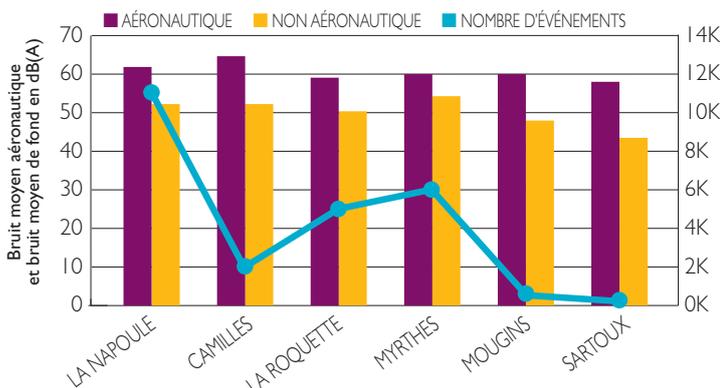


Pour l'année 2011 :

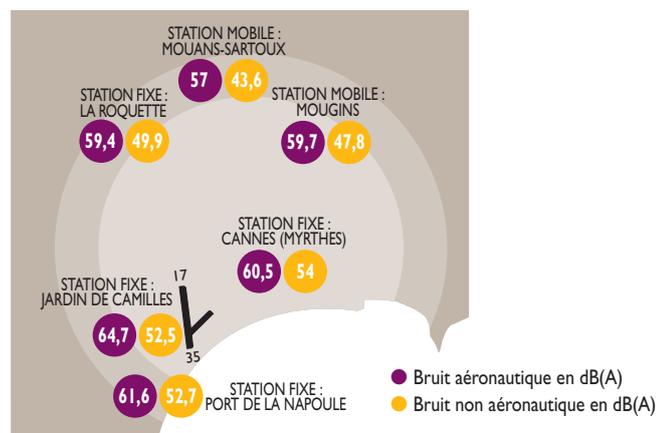
- 84 % des arrivées de l'aviation d'affaires se font avec survol terre.
- 99 % des départs se font au dessus de la mer

Le rapport survol Terre / Mer pour l'aviation d'affaires est quasi équivalent à celui du trafic global des avions soit 42 % / 58 %.

EMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION POUR L'ANNÉE 2011 (10/03/11 AU 31/12/11)*



* Le système a été totalement opérationnel le 10 mars 2011, c'est pourquoi les données sur l'année 2011 n'ont été enregistrées qu'à partir de cette date.



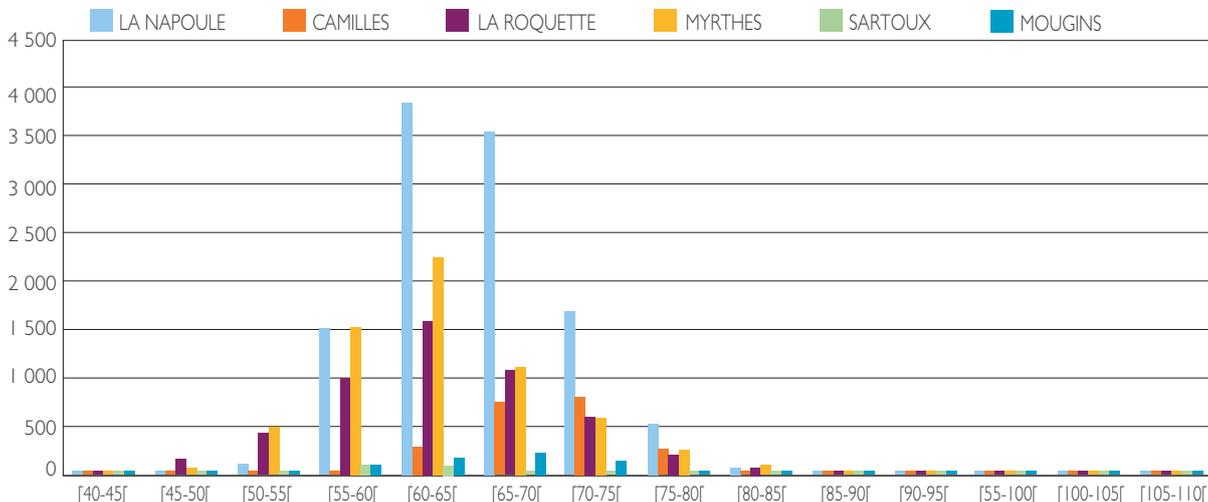
● A SAVOIR

L'intensité : permet de distinguer les bruits faibles des bruits forts ; elle s'exprime en décibel (dB).

Par rapport au dB le dB(A) introduit une pondération, prenant en compte la sensibilité différente de l'oreille selon la gamme de fréquences. Elle augmente en allant des fréquences graves aux fréquences aiguës. Un son de 50 dB et de fréquence 1000 Hz produit une sensation auditive plus forte qu'un son de 50 dB à la fréquence 100 Hz. La lettre A signifie que le décibel est pondéré pour tenir compte de la différence de sensibilité de l'oreille à chaque fréquence.

INDICATEURS

NOMBRE D'ÉVÈNEMENTS SONORES PAR TRANCHE DE dB POUR L'ANNÉE 2011 (10/03/11 AU 31/12/11)



La majorité des événements sonores se situent entre 55 et 75 dB.

ANNÉE 2011 en dB(A) L_{den} (indice de gêne par station de mesure)

Station	Ld	Le	Ln	Lden
La Napoule	44,9	41,4	20,9	43,6
Camilles	40,5	37,8	12,8	39,5
La Roquette	39,3	36,5	12,4	38,3
Myrthes	41,3	36,3	16,2	39,6
Mougins	31,4	23,3	—	29,0
Sartoux	24,2	21,0	7,6	23,4

A RETENIR
L'indicateur Lden (pour « day, evening, night »), qui donne plus de poids au bruit le soir (on ajoute 5 dB à la valeur mesurée, de 18 à 22h) et la nuit (+10 dB de 22h à 6h) retenu par la directive européenne n° 2002/49/EC

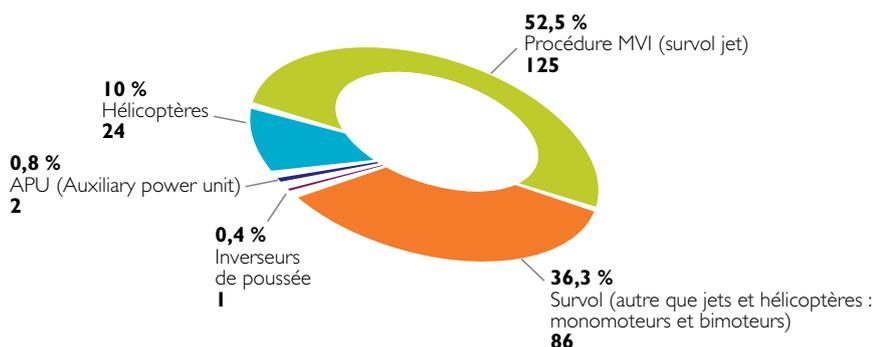
L'indice de gêne L_{den} est calculé sur toutes les trajectoires (sans restriction sur le sens) détectées par le capteur.*
* il existe au moins une corrélation entre la trajectoire et l'enregistrement sonore.

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

BILAN DES PLAINTES 2011

En 2011, 238 plaintes ont été enregistrées.
44 plaignants ont été identifiés sur 13 communes.

Plaintes par nuisance en % et en nombre de plaintes



Total plaintes : 238



PORTRAIT

LÉON ROBIN, MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'UACA*

Léon Robin vole depuis 1962. Mémoire vivante de l'association, il est intarissable sur l'histoire du Club né de la fusion des aéroclubs de Nice, Cannes et Grasse en 1972 ou les débuts de l'aviation sur la Côte. Mais le pilote souhaite avant tout

démystifier certains préjugés sur les 300 membres de l'UACA. « Nous ne sommes pas des privilégiés mais des passionnés. Aucun ne possède en propre son avion. Le club met à la disposition de ses membres ses 8 appareils (7 pipers et 1 Rallye 180T). Cette idée vient sans doute de l'évolution réglementaire qui a fermé peu à peu les plateformes pour des raisons de sûreté et de sécurité et qui donne une impression d'un monde à part. Avant, se souvient le pilote, les riverains vivaient presque au milieu de nous, nous n'avions pas de problème ». Retrouver ce lien, c'est tout le sens des actions pédagogiques menées auprès du public et en particulier des jeunes à travers le BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) qui touche chaque année plus de 400 élèves des lycées et collèges azuréens. « Nous avons le devoir de transmettre notre passion mais aussi d'aborder les grands défis auxquels est confronté le monde aéronautique en tête desquels celui de l'environnement ».

UACA, PARTENAIRE DE MOINDRE NUISANCE

« Dès 1994, l'UACA a pris la mesure des problèmes posés par les nuisances sonores. Pionnier en la matière, nous avons conçu et développé avec une PMI locale (SCAI Tech) un silencieux qui équipe aujourd'hui nos appareils ». Ce volonta-

risme a trouvé un prolongement naturel dans l'implication du Club à toute la démarche environnementale de Cannes Mandelieu. « Participation à l'élaboration du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) au Livre Blanc de la plateforme ainsi qu'à la définition des trajectoires les moins perturbantes pour la vie des riverains. Mais aussi, à la préparation de la première et de la deuxième Charte pour l'environnement ». Autant d'efforts, reconnaît-il, que l'UACA n'a pas assez mis en avant. C'est pourquoi, il a tenu à présenter à la dernière assemblée de la CCE, les actions menées auprès des membres. « La sensibilisation aux moindres nuisances occupe une place essentielle dans nos formations : rappel des procédures « moindre bruit » et des trajectoires nominales au cours des leçons de vol et lors du briefing avant le vol, vidéo pédagogique, affichage de la carte VAC (circuits de piste) avec indication des « ronds bleus », contrôle biennal obligatoire des pilotes, remise à niveau... ». Un travail au quotidien qui porte ses fruits. « Je souhaite que nous puissions exister, partager, faire découvrir une activité extraordinaire, aux plus jeunes, aux moins jeunes et que le trait d'union entre nous soit le plaisir de voler dans le respect des droits de chacun ».

*Union Aéronautique Côte d'Azur

L'ACNUSA CHANGE DE TÊTE

Docteur en droit, ancien Président de chambre à la Cour administrative d'appel de Versailles, Victor Haïm succède à Patricia Lemoyne de Forges à la présidence de l'ACNUSA. Un nouveau challenge pour ce passionné d'escalade et d'alpinisme. Portrait.



Après une maîtrise de philosophie Victor Haïm poursuit un cursus juridique jusqu'au doctorat. Parallèlement à ces études, il entre à l'Éducation Nationale, où il travaille de 1978 à 1988 comme attaché puis comme conseiller d'administration scolaire et universitaire. En 1988, alors que les cours administratifs d'appel sont créés, il est reçu major au concours de recrutement. Il a notamment exercé à la cour administrative d'appel de Versailles, jusqu'à sa nomination à l'ACNUSA, ainsi qu'au tribunal administratif de Melun. Sans aucun doute, son expérience en matière juridique a fait la différence. « C'est un atout majeur pour remplir la mission qui m'a

été confiée. J'ai eu la chance au cours de ma carrière de me spécialiser dans le droit administratif évidemment, mais aussi dans le droit des contrats publics, le droit fiscal, le droit de la fonction publique et, accessoirement, le droit de l'environnement. Toutes ces expériences furent excellentes pour me préparer à exercer mes nouvelles missions ».

PENSER LES ENJEUX DE DEMAIN

Et Victor Haïm le sait : elles seront multiples et variées. « Intervenir en cas de litiges entre riverains et aéroports, émettre un avis sur les textes en préparation par les gestionnaires aéroportuaires comme une Charte Environnement. Mais aussi agir à la demande de la DGAC, du Ministère des Transports, ou d'autres établissements publics si des nuisances sont constatées aux abords des aéroports français. Et, bien

entendu, j'aurai mon mot à dire lorsque des sanctions ou amendes seront infligées aux compagnies aériennes qui ne respectent pas les règles de navigation ». Conscient des défis importants qui attendent le transport aérien, Victor Haïm est convaincu que sa fonction évoluera dans un avenir proche. « Aujourd'hui, l'ACNUSA contrôle l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Outre le bruit, elle a vu ses compétences élargies à la pollution atmosphérique en 2010. Mais il n'est pas exclu que, d'ici quelques années, d'autres domaines entrent dans le giron de l'organisme, au gré de l'évolution des enjeux du transport aérien. Et nous savons tous qu'ils sont nombreux ! Mon souhait le plus cher, en tant que nouveau président, c'est d'améliorer et de rendre plus utiles encore les missions de l'ACNUSA ».



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Document édité par : Aéroports de la Côte d'Azur • Directeur de la publication : Hervé de Place, 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 • Juin 2012

Imprimé sur papier recyclé

