



ZOOM

UN NOUVEAU DIRECTEUR D'EXPLOITATION

Thierry Pollet succède à Olivier Dufour à la tête de l'exploitation de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

Mieux évaluer le bruit pour mieux conduire les actions visant à le maîtriser.

Inscrite au rang des actions prioritaires figurant dans la Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu, l'installation d'un système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires représente un progrès décisif en matière d'information objective sur le bruit aéronautique.

Il est désormais possible d'avoir une visualisation complète et incontestable de tout le trafic aérien de la plateforme, de pouvoir répondre avec certitude à toute demande ou plainte des riverains et de contrôler sur le long terme le bon respect des engagements de la Charte. Ce sont les premiers résultats des deuxième et troisième trimestres 2011 que nous vous présentons dans ces colonnes.

Accessibles à tous et transmis comme prévu à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéronautiques (ACNUSA), ces relevés constituent un des éléments majeurs d'information et un outil important pour mettre en place, corriger et évaluer l'efficacité des actions moindre nuisance de la deuxième charte.

Thierry Pollet,

Directeur d'exploitation de l'Aéroport Cannes Mandelieu

Après 16 années passées aux commandes du troisième aéroport d'affaires européen (derrière Paris le Bourget et Genève), Olivier Dufour a décidé de faire valoir ses droits à la retraite. Diplômé de l'Université Dauphine il pose ses bagages sur la Côte d'Azur en 1985. D'abord à Nice où il rejoint l'Aéroport

Nice Côte d'Azur à la tête du service Contrôle de gestion. Un poste privilégié pour observer et comprendre la vie aéroportuaire et ses enjeux. Il en tire une expérience précieuse qui lui vaut, dix ans plus tard, d'être nommé par Hervé de Place à la direction d'exploitation de la plateforme cannoise.

CANNES MANDELIEU : UNE MUTATION RÉUSSIE

Derrière la promotion, un véritable challenge qu'Olivier Dufour relève avec beaucoup de passion et de réussite. Il peut, en effet, mettre à son actif la mutation réussie d'un aéroport d'aviation légère vers l'aviation d'affaires. « L'un des temps forts de ma vie professionnelle a été lorsque le premier Falcon 900 a atterri chez nous ». Mais faire venir les jets ne lui suffit pas, il souhaite également faire de Cannes Mandelieu une destination de référence pour l'aviation d'affaires. Il entraîne alors son équipe dans une course à la qualité de service qui se révèle payante. Le 18 mai 2005, l'Aéroport Cannes Mandelieu se voit couronné par l'EBACE Award (European Business Aviation Convention Event), une distinction décernée par un jury de professionnels du secteur, classant la plateforme comme un aéroport de référence en Europe en matière de services à l'aviation d'affaires. Cette réussite au service du développement économique et de l'attractivité du



territoire n'aurait pas été complète sans une démarche volontariste de dialogue avec les riverains et tous les acteurs de la plateforme qu'il a su instaurer, tout au long de son mandat, à travers une première puis une deuxième Charte pour l'Environnement.

DE NOUVEAUX ENJEUX

Pour lui succéder, Hervé de Place, Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur, a choisi de nommer Thierry Pollet. Diplômé du CERAM (aujourd'hui SKEMA), le nouveau Directeur d'exploitation maîtrise parfaitement les rouages de l'aéroport qu'il a rejoint en 2008 en tant que Responsable Relations Riverains, Institutionnels et Pôle Commercial. Chef du département Compagnies aériennes et Assistants aéroportuaires de l'Aéroport Nice Côte d'Azur de 1988 à 1997, il a également été Responsable du Département Marketing, Commercial et Communication de la Direction des Ports de la CCI Nice Côte d'Azur de 1997 à 2008. Cette polyvalence lui sera très utile pour mener à bien ses nouvelles missions, notamment dans la poursuite du développement de l'Aéroport Cannes Mandelieu (Zone Nord et mise en place d'infrastructures pour baser les jets) dans le cadre d'une politique concertée avec les riverains.

GRAND ANGLE P2 À P6

- RÉPARTITION DU TRAFIC
- RÉPARTITION DES MOUVEMENTS PAR QFU
- EMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION
- NOMBRE D'ÉVÉNEMENTS SONORES
- SUIVI DES VOLS SENSIBLES
- ANALYSE DES TRAJECTOIRES
- ANALYSE DES PLAINTES

ZOOM P1

UN NOUVEAU DIRECTEUR D'EXPLOITATION

APPROCHE P7

LES ACTIONS RÉALISÉES ET À VENIR

ESPACE RIVERAINS P8

INTERVIEW DE JEAN-PIERRE GUINVARCH
PRÉSIDENT DE L'ADNA

BIENVENUE À L'APALE

GRAND ANGLE

RÉPARTITION DU TRAFIC

	Mouvements 2 ^e trimestre 2011	Variation %	Cumul mouvements année 2011	Variation %	Référent année 2010 complète
Aviation d'Affaires	3 457	+ 7,2 %	4 914	+ 4,4 %	10 950
Aviation légère	12 695	+ 0,7 %	21 605	- 2,0 %	44 950
Hélicoptères civils	3 632	- 6,3 %	5 826	- 5,8 %	13 042
Aviation d'Etat (avions+hélico)	551	8,3 %	962	+ 7,7 %	1 793
Total activité aéronautique	20 335	+ 0,6 %	33 307	- 1,5 %	70 735

	Mouvements 3 ^e trimestre 2011	Variation %	Cumul mouvements année 2011	Variation %	Référent année 2010 complète
Aviation d'Affaires	4 757	+ 3,8 %	9 671	+ 2,4 %	10 950
Aviation légère	12 824	- 6,4 %	34 429	- 4,3 %	44 950
Hélicoptères civils	5 495	+ 11,2 %	11 321	+ 1,8 %	13 042
Aviation d'Etat (avions+hélico)	485	- 16,8 %	1 447	- 0,4 %	1 793
Total activité aéronautique	23 561	- 1 %	56 868	- 0,4 %	70 735

Au troisième trimestre de l'année 2011 il y a eu 23 561 mouvements. Le trafic global se maintient au niveau de 2010 depuis le début de l'année : - 0,4 %. On note tout de même une augmentation du trafic aviation d'affaires de + 2,4 % par rapport à l'année 2010. Le trafic aviation légère (aéroclubs et propriétaires d'avions privés) a diminué de 4,3 %, et le trafic hélicoptères privés a augmenté de 1,8 %.

Nice représente les trois quarts du trafic d'aviation d'affaires, c'est une tendance qui se confirme depuis le quatrième trimestre 2010.

RÉPARTITION DES MOUVEMENTS PAR QFU

(SEUIL DE PISTE) DE LA PISTE PRINCIPALE 17/35



	Mouvements 2 ^e trimestre 2011	Mouvements année 2011	Proportion % 2 ^e trimestre 2011
Arrivées			
- Survol terre (17)	7 727	12 171	91 %
- Survol mer (35)	403	1 172	9 %
Départs			
- Survol terre (35)	135	613	5 %
- Survol mer (17)	8 058	12 886	95 %
TOTAL terre	7 862	12 784	48 %
TOTAL mer	8 461	14 058	52 %
TOTAL 17/35	16 323	26 842	100 %

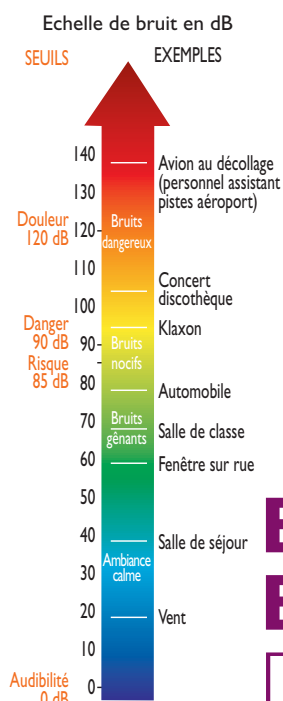
	Mouvements 3 ^e trimestre 2011	Mouvements année 2011	Proportion % 3 ^e trimestre 2011
Arrivées			
- Survol terre (17)	8 216	20 387	93 %
- Survol mer (35)	417	1 589	7 %
Départs			
- Survol terre (35)	142	755	3 %
- Survol mer (17)	8 497	21 383	97 %
TOTAL terre	8 358	21 142	48 %
TOTAL mer	8 914	22 972	52 %
TOTAL 17/35	17 272	44 114	100 %

Cette répartition ne concerne que les mouvements d'avions sur la piste principale. La piste secondaire 04/22 représente moins de 1 % des mouvements. Mais la majorité des mouvements des hélicoptères s'opère sur cette piste avec les arrivées et les départs par la mer.

- 91% des arrivées se font par le QFU 17 en survolant la terre.
- La quasi totalité des départs se fait par le QFU 17 au dessus de la mer.
- Le rapport survol terre/mer reste constant 48 % / 52 %.
- Le choix du QFU est imposé par les conditions météo et par les caractéristiques de la piste.

À QUOI CORRESPONDENT LES NUMÉROS DE PISTE ?

À l'Aéroport Cannes Mandelieu, une seule piste est utilisable pour la quasi-totalité des mouvements. Nous parlons pourtant de la piste 17 et de la piste 35 ! Tout dépend en fait du seuil depuis lequel les avions décollent et atterrissent. En termes de circulation aérienne, il y a donc deux sens de circulation sur une seule piste, chacun indique la direction prise par l'aéronef au décollage et à l'atterrissage.

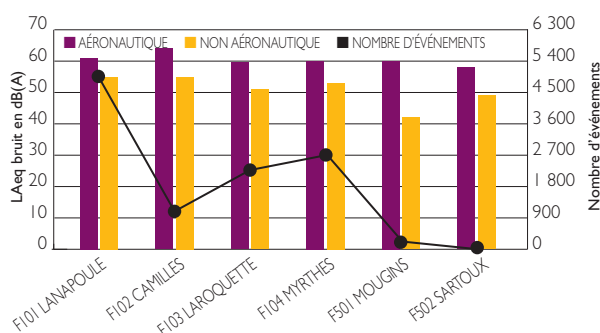
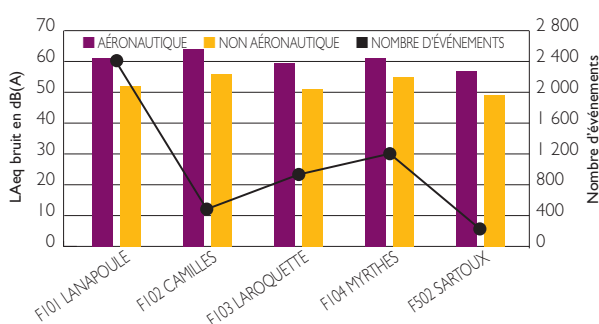


EMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION

L'ensemble du dispositif de mesures de bruit est composé de cinq stations fixes et d'une station mobile.

2^e trimestre : 01/04/2011 au 30/06/2011

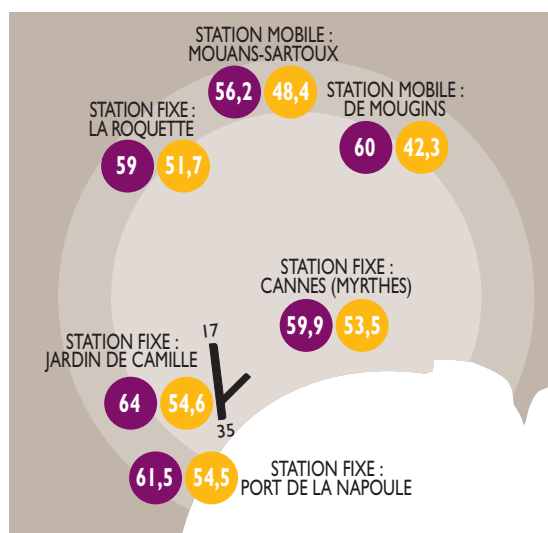
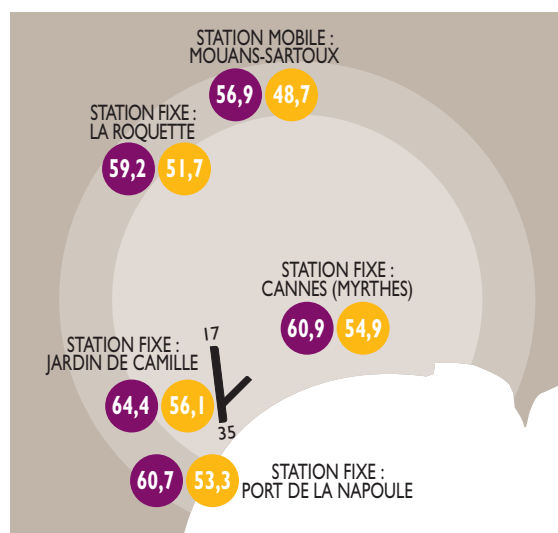
3^e trimestre : 01/07/2011 au 30/09/2011



Le capteur mobile actuellement positionné à Mouans-Sartoux, a été déplacé à Mougins le 4 juillet. Les données de Mouans-Sartoux correspondent au fait que la station mobile était encore présente les 4 premiers jours de juillet, ce qui explique également le faible nombre d'événements. Pour ces deux trimestres, le bruit aéronautique se situe autour de 57 - 65 dB. Le bruit non aéronautique est compris entre 42,3 dB pour Mougins au 3^e trimestre et 56,1 dB pour le jardin Camilles au 2^e trimestre. L'émergence sonore varie de + 6 dB à + 9,4 dB.

Carte des points de mesures sur Cannes Mandelieu

● Bruit aéronautique en dB(A) ● Bruit non aéronautique en dB(A)

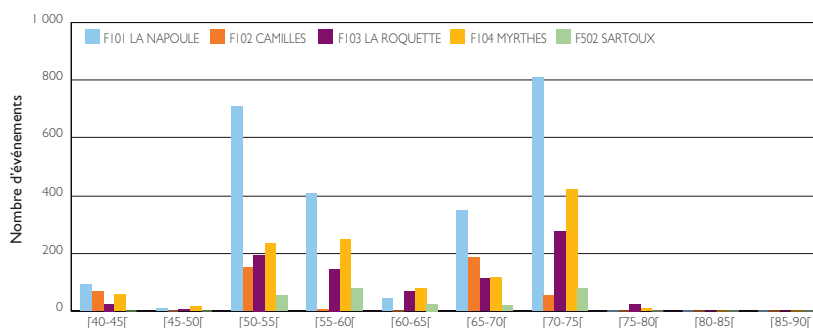


(Voir explications données dans le Latitude du mois de juin)

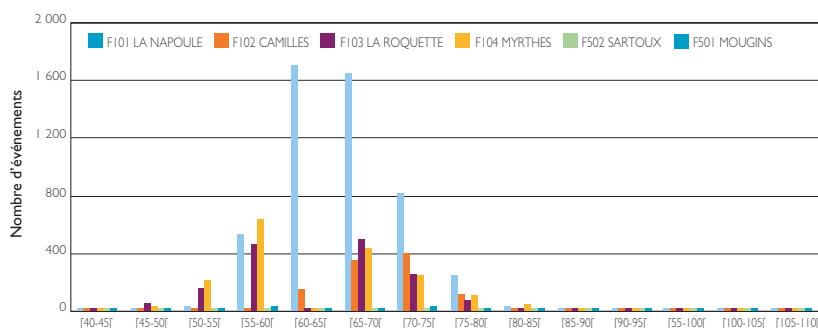
NOMBRE D'ÉVÉNEMENTS SONORES

PAR TRANCHE DE dB

2^e trimestre : 01/04/2011 au 30/06/2011



3^e trimestre : 01/07/2011 au 30/09/2011



La majorité des événements sonores se situent entre 50 et 75 dB.

Le capteur de La Napoule révèle le plus grand nombre d'événements sonores compris entre 70 et 75 dB car il capte tous les décollages, phase de vol la plus bruyante.

On distingue deux grandes catégories de descripteurs de bruit :

- Les descripteurs énergétiques intégrés qui prennent en compte le cumul des bruits sur une période donnée (ex : LAeq et ses dérivés comme le Lden, Lday, Levening, Lnight) et permettent de caractériser une exposition sur le long terme. Les acousticiens ont construit des indicateurs utilisant des pondérations censées représenter la gêne ressentie du fait des émissions sonores, laquelle varie selon le moment de la journée et le type de sources. 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 18h à 22h) et la nuit (+10 dB de 22h à 6h) retenu par la directive européenne n° 2002/49/EC, est de plus en plus utilisé.
- Les descripteurs événementiels (ex : SEL et Lmax), caractérisent un événement sonore considéré isolément et prennent en compte la caractéristique d'émergence forte de certains bruits. Le Lmax qui mesure la valeur maximale du niveau sonore est le plus utilisé sur le plan international. Il peut être exprimé en deux unités dB(A) ou PNdB.

Lden (indice de gêne par station de mesure)

2^e trimestre en dB(A)

Station	Ld	Le	Ln	Lden
La Napoule	45,6	44,2	22,9	45,2
Camilles	41,8	41,4	-	41,8
La Roquette	39,5	39,8	16,5	39,8
Myrthes	43,1	38,4	16,2	41,5
Mouans-Sartoux	32,2	25,9	16,2	31,6

3^e trimestre en dB(A)

Station	Ld	Le	Ln	Lden
La Napoule	49,7	47,0	27,0	48,7
Camilles	45,3	42,6	21,3	44,3
La Roquette	44,0	42,5	13,3	43,3
Myrthes	45,6	42,4	20,9	44,4
Mougins	32,7	25,8	5,4	30,6
Mouans-Sartoux	21,0	14,1	-	18,8

L'indice de gêne Lden 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.

A RETENIR

Sur la période de janvier à septembre 2011, le Lden mesuré par chaque station est inférieur à 65 dB qui est la limite entre le supportable et le fatigant en référence à l'échelle du bruit.

De plus, il est inférieur à 50 dB, qui est la valeur correspondant à la zone D du PEB.

Les Lden des stations de Mougins et de Mouans-Sartoux ne sont pas significatifs pour le troisième trimestre en raison du peu d'événements captés.

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AÉRODROME CANNES MANDELIEU



- Zone A ■ Lden 70
- Zone B ■ Lden 65
- Zone C ■ Lden 57
- Zone D ■ Lden 50

2^e trimestre 2011 en dB(A)

Station	LA max 1s (plus buyant)	LA max 1s (moins buyant)
Station fixe de Cannes (Myrthes)	UNK - 86	UNK - 46,9
Station fixe de La Roquette	PI80 - 83	UNK - 44,1
Station fixe du jardin de Camille	UNK - 82,0	DA42 - 58,1
Station fixe du port de La Napoule	C650 - 84,6	E170 - 50
Station mobile de Mouans Sartoux	UNK - 79	UNK - 40,4

3^e trimestre 2011 en dB(A)

Station	LA max 1s (plus buyant)	LA max 1s (moins buyant)
Station fixe de Cannes (Myrthes)	C25A - 87,7	UNK - 45,1
Station fixe de La Roquette	P180 - 85,9	UNK - 41,9
Station fixe du jardin de Camille	F2TH - 85,6	UNK - 52,5
Station fixe du port de La Napoule	UNK - 89,6	B733 - 50,1
Station mobile de Mouans Sartoux	C560 - 72,7	C680 - 52
Station mobile de Mougins	UNK - 82,4	CL30 - 49

Le réseau des capteurs sonores permet de mesurer en temps réel le niveau de bruit émis par chaque avion et de surveiller le respect des trajectoires. Grâce à cet outil, il est possible d'établir un diagnostic précis portant sur le bruit des avions pour l'ensemble des communes riveraines de

l'aéroport. En croisant les informations fournies par les stations de mesure du bruit avec celles issues des autres sources (données radar), le dispositif identifie avec certitude les avions dont le niveau de bruit ou la trajectoire sont inhabituels. Chaque événement est ainsi analysé et peut faire

l'objet d'un rapport auprès de l'ACNUSA. Le système ne permet pas pour le moment, d'identifier tous les monomoteurs et les bimoteurs. Ils sont inscrits comme « UNK ». Seuls les IFR sont identifiés.

2^e TRIMESTRE

Les plus bruyants :

- Le Cessna 650 citation (C650) pour le capteur du port La Napoule.



- Le Piaggio (PI80) pour le capteur de la Roquette.



Les moins bruyants :

- Le Diamond Twin Star (DA 42) pour le capteur du jardin Camille.
- L'Embraer 170 (E170) pour le capteur du port de La Napoule. Cet avion atterrit à Nice.

3^e TRIMESTRE

3^e TRIMESTRE

Les plus bruyants :

- Le Falcon 2000 (F2TH) pour la station du Jardin Camille.



- Le Cessna 560 Citation (C560) pour la station de Mouans-Sartoux.

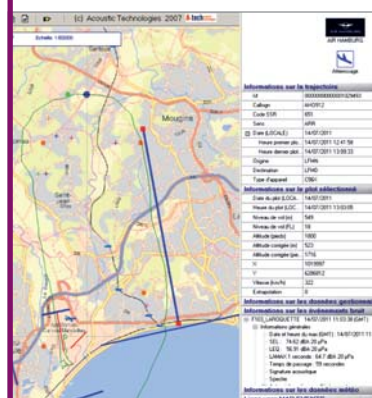


Les moins bruyants :

- Le Boeing 737-300 (B733) pour la station du port La Napoule. Cet avion atterrit à Nice.
- Le Citation Sovereign (C680) pour la station de Mouans-Sartoux.
- Le Challenger 300 (CL30) pour la station de Mougins.

Le système permet d'obtenir des résultats vol par vol.

Pour chaque vol, le dispositif fournit l'identité de l'appareil, son altitude en chaque point de la trajectoire, sa vitesse ainsi que trois indicateurs bruit : le LEQ, le SEL et le LAMax.



ANALYSE DES TRAJECTOIRES

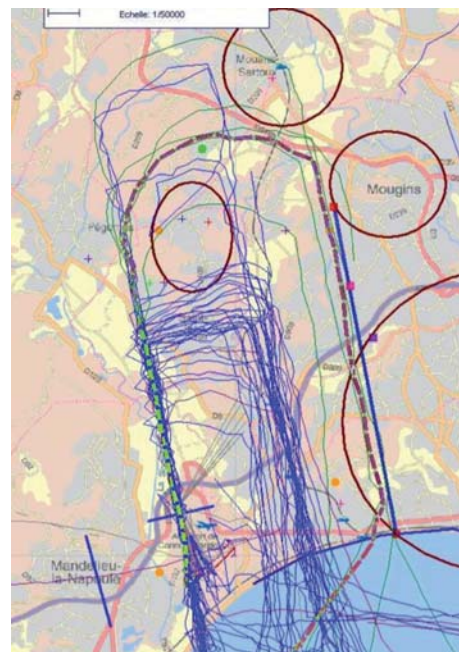
La visualisation de toutes les trajectoires d'atterrissage et / ou de décollage est possible une demi-heure après l'événement.

Respect des trajectoires arrivée/ départ et altitudes de passage.

Le système permet d'obtenir des résultats capteur par capteur et de repérer les trajectoires anormales et/ou source de plainte.

Une liste est établie chaque trimestre. Les compagnies qui possèdent les jets pointés du doigt sont contactées par mail pour leur rappeler que l'aéroport est classé catégorie B et que les pilotes doivent prendre connaissance et valider la nouvelle procédure « moindre nuisance » mise en ligne.

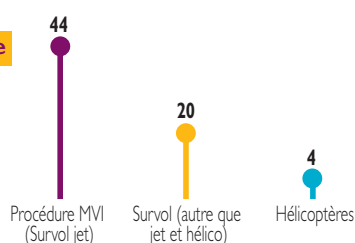
Pour chaque écart signalé, des actions sont menées, soit au cas par cas par la rencontre immédiate des pilotes, soit de manière plus générale en contactant/rencontrant les aéroclubs, écoles, compagnies afin d'étudier en commun les améliorations pouvant être mises en place.



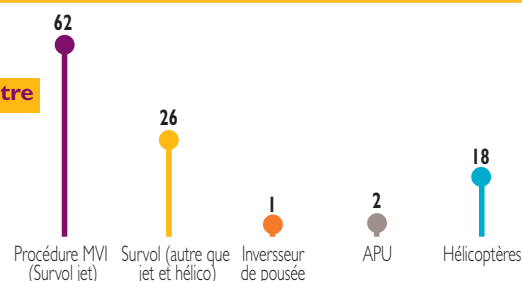
ANALYSE DES PLAINTES

Plaintes par type de nuisances

2^e trimestre

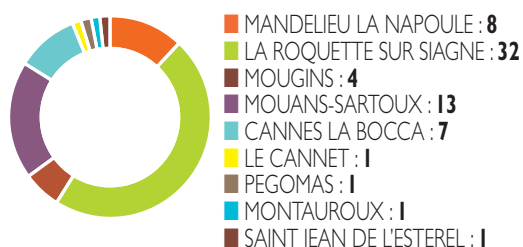


3^e trimestre



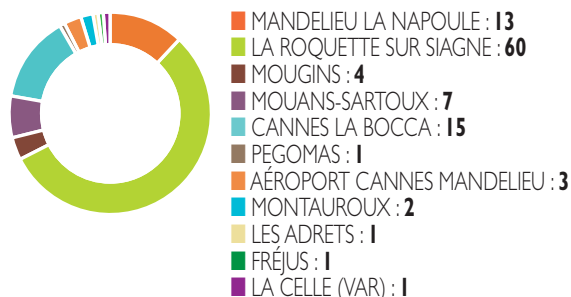
Plaintes par localisation

2^e trimestre



68 plaintes ont été consignées dans le tableau de bord pour les mois d'avril, mai et juin 2011. 20 plaignants sont identifiés sur 9 communes.

3^e trimestre



109 plaintes ont été consignées dans le tableau de bord pour les mois de juillet, août et septembre 2011. 35 plaignants sont identifiés sur 10 communes.

Il est à noter que les mois de juillet et d'août sont traditionnellement les deux mois de l'année où le trafic est le plus dense.

La commune de La Roquette sur Siagne représente à elle seule la moitié des plaintes. Cela s'explique par sa situation géographique proche de la courbe d'approche finale, par le fait qu'il s'agit d'un point haut culminant à 150 mètres d'altitude par rapport au niveau de la mer et par l'intervention régulière de certains riverains.

APPROCHE



ACTIONS À VENIR

- ✈ **Rédaction du « code de bonne conduite environnementale » avions** avec la DGAC, le gestionnaire de l'aéroport, les compagnies, les écoles de pilotage, les aéroclubs, les organisations professionnelles de contrôleurs et les organisations professionnelles de pilotes.

- ✈ **Consultation du système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit** par les usagers aéronautiques en présence du gestionnaire.

- ✈ **Mise en place d'un affichage dans les écoles et aéroclubs** sur les procédures moindre nuisance.

- ✈ **Réalisation d'une enquête de perception** (prévue pour 2012). L'enquête portera sur un échantillon de 1000 personnes réparties sur les communes aux alentours de l'aéroport et concernées par les nuisances sonores. Cette enquête comportera une partie sur l'aspect économique de l'aéroport et une partie sur la gêne ressentie. Le zonage de l'enquête sera réalisé avec les présidents d'associations de riverains.

- ✈ **Rédaction d'un briefing pilote pour les monomoteurs les bimoteurs et les hélicoptères.** Ces briefings comporteront des photos aériennes des zones exactes à survoler et des points de repère où passer. Délai 1^{er} trimestre 2012.

- ✈ **Mise en place d'un capteur d'énergie sonore** en bout de piste nord.

- ✈ **Partenariat avec l'aérodrome de Cuers** pour l'exercice des activités aviation légère.

- ✈ **Réalisation d'une carte** avec ronds bleus spécifiques pour les hélicoptères.

- ✈ **Proposition d'inclure les informations** des capteurs de bruit et du système de suivi des trajectoires dans la carte VAC pour que les pilotes prennent connaissance de leur trajectoire.

ACTIONS RÉALISÉES

Conformément à la deuxième Charte pour l'Environnement, la plateforme poursuit ses actions de lutte contre les nuisances sonores.

- ✈ **Mise en place d'une nouvelle procédure moindre nuisance sur le site internet** de la plateforme dans le briefing pilote. Cette procédure insiste sur le fait de ne pas couper la trajectoire IFR, de respecter les altitudes, de conserver une configuration lisse le plus longtemps possible (trains rentrés, volets rentrés), de ne pas dépasser la pénétrante de Grasse et précise les vitesses à respecter et les zones à ne pas survoler. Envoi d'une relance aux 4 313 pilotes afin qu'ils valident de nouveau ce briefing. A ce jour plus de 3 500 pilotes ont validé le nouveau briefing.

- ✈ **Réunions avec les aéroclubs** afin de faire un point sur les différentes plaintes et d'exploiter en commun le système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit.

- ✈ **Mise en place d'une fiche de constat d'anomalie pour les pilotes de vols IFR** à remplir avec le pilote.

- ✈ **Réunion avec M. Pierard, pilote inspecteur de la DSAC**, et les écoles de pilotages et aéroclubs en vue de l'amélioration des trajectoires VFR.

- ✈ **Campagne de sensibilisation** aux pilotes VFR basés sur les exigences environnementales.

- ✈ **Formation des nouveaux contrôleurs aériens** sur les questions environnementales propre à l'Aéroport Cannes Mandelieu (session août et décembre 2011).

- ✈ **Contact terrain avec les pilotes.**

- ✈ **Prise de contact avec les sociétés d'hélicoptères** pour rappeler les exigences environnementales.



ESPACE RIVERAINS

AVEC LA DEUXIÈME CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT, LE CONCRET L'EMPORTE SUR LE SUBJECTIF



L'avis de Jean-Pierre Guinvarch, Président de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA) sur la deuxième Charte pour l'Environnement et ses premiers résultats.

“ La deuxième Charte a été élaborée collectivement (DGAC, Aéroports de la Côte d'Azur, ACNUSA, élus, pilotes, riverains) dans un climat apaisé avec la volonté réelle de faire bouger les choses. Avec elle s'ouvre l'ère de la professionnalisation de la plateforme qui doit se soumettre et soumettre ses utilisateurs à un certain nombre de règles d'usage.

Ces usages ont été formalisés dans la charte.

- **Le classement de la plateforme en Catégorie B** qui oblige tous les pilotes qui

se posent ou décollent de Cannes Mandelieu à être formés aux procédures moindre nuisance de la plate-forme en matière d'approche, de décollage, d'atterrissage ainsi qu'au respect des trajectoires.

- **L'application du décret Hélicoptères** qui codifie et restreint les mouvements de ces aéronefs.
- **Le respect des ronds bleus** délimitant des zones très urbanisées que les pilotes doivent éviter de survoler.
- **Le suivi des trajectoires** : l'aéroport est capable d'analyser toute erreur de trajectoire par rapport à celles préconisées sur la plateforme.
- **La mise en place de capteurs de mesure de bruits** pour repérer les appareils les plus bruyants.
- **L'amélioration des procédures de décollage.**
- **L'amélioration des trajectoires d'approche.** De ce point de vue, il convient de saluer la modification de la trajectoire « Jet » qui évite le survol de Mouans-Sartoux centre. Aujourd'hui, aucun jet ne doit dépasser la pénétrante Cannes-Grasse. Cette correction répond aux demandes

de l'ADNA pour éviter de survoler Pégomas, La Roquette ainsi que le lotissement des Roques. A terme, l'ADNA souhaite répartir les arrivées en trois flux égaux : un tiers par le Trombone (approche MVI), un tiers par la mer, un tiers en accès direct par le Nord-Est et Nord-Ouest.

- **Un usage plus modéré des reverses** (inverseurs de poussée) et APU.
- **L'implication de l'ACNUSA** dans le contrôle des objectifs de la Charte : avec l'espoir de voir bientôt cette instance disposer des mêmes droits de verbalisation que sur la plateforme niçoise.

Avec ces améliorations inscrites dans la Charte, le concret l'emporte sur le subjectif. C'est pourquoi nous avons accepté de mettre de côté, comme préalable au dialogue, la limitation du nombre des mouvements. La Commission Consultative de l'Environnement qui s'est déroulée le 8 décembre dernier en présence de l'ACNUSA a confirmé l'amélioration de la situation et le nouveau Directeur de la Sécurité Aérienne du Sud-Est DGAC, Philippe Guivarc'h a pris en compte la proposition de l'ADNA sur l'amélioration de la trajectoire d'approche des jets en piste 17.

BIENVENUE À L'APALE

L'Association pour la Promotion de l'Aviation Légère et de l'Environnement (APALE) a été créée au mois d'août dernier. Son président, Pierre Moriaux, en précise les objectifs.

“ L'union fait la force mais confère aussi une légitimité. Lors des groupes de travail, toutes les parties prenantes à la vie de la plateforme, y compris les riverains, sont représentées par une ou plusieurs associations. Mais pas les pilotes amateurs. C'est le gestionnaire qui nous a conseillé de nous structurer. L'APALE est née de cette volonté de représenter les pilotes amateurs de la plateforme cannoise, d'assurer une présence permanente sur le terrain, de faire l'interface entre les pilotes et le

gestionnaire et de sensibiliser le maximum de pilotes basés, les clubs et les pilotes privés aux aspects environnementaux.

A L'ÉCOUTE DES RIVERAINS

Nous avons souhaité placer d'emblée l'association sous le signe de l'environnement afin de casser cette image du pilote insensible aux préoccupations de la vie des riverains et des questions environnementales. L'APALE entend apporter sa contribution au débat en participant aux échanges et à la culture aéronautique du site mais aussi en se mobilisant pour relayer auprès des acteurs de l'aviation légère les bonnes pratiques et le respect des règles « moindre nuisance » en vigueur sur



l'Aéroport Cannes Mandelieu. Dans les faits, des efforts sont déjà engagés comme l'équipement des échappements des appareils en silencieux.