

LATITUDE

Imprimé sur papier 100 % recyclé pour un magazine respectueux de l'environnement.

Jun 2010

APPROCHE

2^e CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT : LE POINT AVEC LA DGAC ET L'ACNUSA

La Direction Générale de l'Aviation Civile et l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires ont vocation à optimiser la démarche environnementale de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Les responsables des deux organisations livrent leur analyse.



Bernard Chaffange
Directeur de la DAC Sud-Est

Latitude : M. Chaffange, pouvez-vous rappeler les missions officielles de la DGAC ?

B.C. : De compétence nationale, la DGAC est à la fois prestataire de services, en s'occupant de la circulation aérienne en France et garante de la sécurité de l'aviation civile. Elle veille en particulier à l'élaboration des règlements nationaux et leur application par l'ensemble des opérateurs.

Latitude : Quel regard portez-vous sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu ?

B.C. : Au fil des années, il s'est forgé une belle place dans l'aviation d'affaires. J'en veux pour preuve l'attente que suscite auprès des professionnels la 4^e édition du salon Eur-Avia. L'Aéroport Cannes-Mandelieu représente un outil d'attractivité territoriale à fort impact économique. La contribution de ses clients à la prospérité azuréenne est avérée.

Latitude : La DGAC apparaît très impliquée dans la démarche environnementale de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.



Patricia Lemoyne de Forges
Président de l'ACNUSA

Latitude : Mme Lemoyne de Forges, comment l'ACNUSA a-t-elle été sollicitée ?

P.L. de F. : A la suite des préconisations formulées en mars 2009 par le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau et confirmées par courrier le 18 janvier dernier - un délai qui a retardé le planning initialement prévu -, le Ministre a demandé à l'Autorité d'apporter son expertise dans le processus de suivi de la nouvelle Charte de l'environnement. L'ACNUSA, autorité administrative indépendante, a accepté cette mission qui n'est pas en contradiction avec les missions confiées par la loi de 1999, bien que l'Aéroport Cannes-Mandelieu ne soit pas un aéroport « acnusa ».

Latitude : Comment allez-vous procéder ?

P.L. de F. : Nous allons intervenir en fonction des objectifs qui nous sont assignés. Le premier tient dans les modalités de suivi de la Charte pour l'Environnement. L'ACNUSA va contrôler l'application des actions de la Charte à travers un tableau de bord trimestriel et un bilan annuel présentés au sein de la Commission Consultative de l'Environnement. Nous procéderons de la même manière pour le contrôle

B.C. : C'est exact. La plate-forme présente une sensibilité environnementale forte. Je note que les structures de concertation locales fonctionnent très bien, même si parfois des désaccords existent. Il faut souligner l'efficacité de la première Charte au terme de laquelle 39 actions sur 40 ont été réalisées. J'observe également que le trafic affaires tend à mieux se répartir avec Nice qui monte en puissance sur ce segment.

Latitude : Qu'attendez-vous de cette deuxième Charte ?

B.C. : La limitation des nuisances sonores doit y tenir un rôle prédominant et la majeure partie des actions prévues s'inscrira dans ce sens. De façon très concrète, la nouvelle Charte s'appuiera sur les cinq décisions annoncées par M. Bussereau, lors de son entrevue de mars 2009 avec les élus du bassin cannois (lire Latitude 9). Pour rappel, il s'agit du classement de Cannes-Mandelieu en catégorie B, de l'Arrêté Hélicoptères, du principe « des ronds bleus », de l'implication de l'ACNUSA et du renforcement du système de suivi des trajectoires et mesures de bruit. Concernant cette dernière décision, Aéroports de la Côte d'Azur, le concessionnaire, a passé un marché avec la société lyonnaise 01dB Metraviv que je considère très performante.

de l'activité aéronautique, à savoir le suivi quantitatif et qualitatif des différents courants de trafic. Cette démarche va permettre d'identifier des axes de progrès.

En troisième lieu, l'ACNUSA analysera l'évolution du tableau de bord environnemental que le concessionnaire de l'aéroport lui présentera chaque trimestre. Le trafic, les mesures de bruit, le respect des trajectoires, le suivi des plaintes éventuellement formulées et la mise en œuvre des axes de progrès seront tour à tour évalués.

Nous souhaitons que chaque mesure destinée à diminuer les nuisances sonores fasse l'objet d'une analyse coûts/bénéfices partagés. En dernier ressort, si les objectifs environnementaux de la Charte ne sont pas respectés, des mesures coercitives ou « arrêts de restrictions » sont susceptibles d'être engagées.

Latitude : Vous faites de la concertation un pilier de votre engagement

P.L. de F. : Notre mission est effectivement que les parties prenantes de la plate-forme travaillent en bonne harmonie. Avec le nouveau système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires, nous veillerons à donner de l'information fiable aux riverains. Je souhaiterais que la Commission Consultative de l'Environnement se réunisse au moins deux fois par an, en juin et en décembre. La CCE peut être un excellent outil de dialogue et de construction.



Olivier Dufour
Directeur d'exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Optimisation

Concilier exigence économique, bien-être social et qualité environnementale sans desservir quiconque ; l'Aéroport Cannes-Mandelieu défend une stratégie à trois volets. Ce défi est conséquent, à la mesure du nombre d'acteurs engagés dans la vie de la plate-forme.

Etabli sur un territoire aussi beau que sensible, où la densité démographique progresse chaque année, l'aéroport forme un vecteur d'attractivité territoriale doublé d'un pôle de création de richesses, qui ne néglige aucune ressource profitable à la préservation de son milieu. Le rôle nouvellement dévolu à l'ACNUSA comme l'amélioration des campagnes de mesures de bruit en sont le gage supplémentaire. Ces progrès s'inscrivent dans la continuité des décisions arrêtées au mois de janvier par le Secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau.

La parution imminente de la deuxième Charte de l'Environnement et le protocole pour le contrôle de l'efficacité de la charte illustreront la détermination qui anime nos organes de concertation à faire de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, une entité toujours plus utile. Optimisée.

SOMMAIRE

Grand angle

2

|| Cannes Aviation à la pointe des normes environnementales

Zoom

3

|| Profession sauveteur

Espace Riverains

4

|| David Lisnard expose sa vision de l'Aéroport Cannes-Mandelieu
|| L'Aéroport Cannes-Mandelieu optimise les mesures de bruit

GRAND ANGLE

CANNES AVIATION À LA POINTE DES NORMES ENVIRONNEMENTALES

2

La prestigieuse école basée au Hangar 7 de l'Aéroport Cannes-Mandelieu fait du respect de l'environnement une priorité centrale, pour elle-même comme pour ses apprentis pilotes.



Unique centre de formation professionnelle en Provence-Alpes-Côte d'Azur, Cannes Aviation est installée sur la plate-forme azurée depuis 1993. La société reprise en 2001 par son gérant actuel Mathieu Di Costanzo, compte cinq collaborateurs à temps plein et deux à temps partiel. La structure est complémentaire des aéroclubs locaux, elle a pour vocation de préparer à l'obtention des divers certificats et licences, équivalents aéronautiques du code et du permis de conduire.

L'école forme aussi bien au pilotage de loisirs qu'aux carrières professionnelles. Pour obtenir leur licence privée, les apprentis suivent un cursus d'au minimum 45 h. Ceux qui aspirent au métier de pilote doivent suivre un supplément de 35 h de cours théoriques, 8 h de vol sur simulateur et 25 h de vol réel, de jour comme de nuit.

En vertu d'un partenariat passé avec Skema (anciennement Ceram), les cours théoriques sont dispensés à Sophia Antipolis, tandis que l'apprentissage en appareil se fait depuis l'Aéroport Cannes-Mandelieu. En 2009, l'école accueillait trois élèves privés, neuf aspirants aux formations IFR et multimoteurs, 5 postulants à la licence professionnelle.

L'exigence environnementale

Véritable marque distinctive de Cannes Aviation, le respect de l'environnement est une constante du

processus de formation. L'école est elle-même partie prenante des commissions consultatives et des groupes de travail, en collaboration avec les riverains et la direction de l'aéroport.

Le matériel employé résulte d'une politique de renouvellement volontariste : « tous nos avions, à savoir 5 monomoteurs et 3 bimoteurs, sont équipés d'hélices tripales et non bipales, ce qui induit à la fois une baisse de la consommation de kérosène, des rejets de CO₂ et des nuisances sonores, précise Matias Otho, enseignant à Cannes Aviation. De plus, nos monomoteurs sont équipés de silencieux d'échappement de 2Db, provoquant une diminution du bruit équivalente à 1,8Db. Nous travaillons actuellement aux côtés de M. Dufour, Directeur d'Exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu et M. Pollet, Responsable Relations Riverains, pour généraliser la pose de silencieux à l'ensemble des avions basés sur la plate-forme ».

Ces exigences trouvent un prolongement naturel dans le cadre des formations offertes aux stagiaires.

Le module « Environnement & nuisances sonores » dédié aux vols à vue et le module « IFR », pour la navigation aux instruments, enseignent les procédures du « Noise Abatement ». Par ce biais, les élèves savent où chercher l'information de moindre bruit et comment l'appliquer.

En outre, sur 50 h de vol, 35 h, soit 70 %, s'effectuent dans la salle du simulateur qui, par définition, ne pollue pas.

Spécificités du site cannois

Par-delà cet apprentissage général, Cannes Aviation adapte ses cours pratiques aux spécificités géographiques du bassin cannois.

« Nous adoptons un ensemble de dispositions particulières, reconnaît Matias Otho. A titre d'exemple, passé 120 mètres de hauteur, nous demandons aux stagiaires de baisser la puissance de l'appareil de 100 à 90 %. Ceci appelle un régime hélice moins élevé, une moindre consommation de kérosène et une réduction du bruit. Bien entendu, ces procédures s'appliquent si et seulement si la sécurité n'est pas engagée ».

Le respect des ronds bleus qui délimitent les territoires les plus urbanisés s'inscrit comme une priorité supplémentaire. Mis en place fin 2007 (lire Latitude 9), ce dispositif de suivi des trajectoires a été acté sans délai par Cannes Aviation, dont les supports de cours ont été actualisés en conséquence.

Parmi les opérateurs de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, la Sécurité Civile occupe une place à part. Présentation.

L'Aéroport Cannes-Mandelieu est l'une des 22 bases permanentes et opérationnelles 24h/24, 7j/7, 365j/an du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile.

Organisme d'Etat dépendant du Ministère de l'Intérieur, la base hélicoptères de Cannes-Mandelieu est dirigée par Denis Bernard, au sein des locaux installés à la pointe sud de la plate-forme.

La principale mission de la Sécurité Civile concerne le secours des personnes et des biens, dans le cadre de procédures urgentes de sauvetage. Ses missions complémentaires sont la lutte contre les incendies, le maintien de l'ordre et le contrôle routier, en particulier à l'occasion des grandes manifestations azuréennes, à travers la mise en place d'un dispositif de surveillance aérienne. Depuis que la Gendarmerie Nationale a quitté le Ministère de la Défense pour celui de l'Intérieur, un principe de subsidiarité unit Gendarmerie et Sécurité Civile. Si la première s'occupe prioritairement de police et la seconde de secours, une inversion des rôles peut être décrétée sans que l'autre corps intervienne.

Comme toutes les bases françaises, celle de Cannes-Mandelieu est équipée d'un hélicoptère de secours EC 145 d'Eurocopter, que les riverains identifient aisément à ses couleurs jaune et rouge. Quatre pilotes et autant de mécaniciens navigants forment l'effectif permanent de la base. Ils sont accompagnés d'un médecin désigné par le SDIS 06 (pompiers) et de deux secouristes issus du Peloton Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) ou du CRS 06 installé à Saint-Laurent-du-Var.

Réactivité - Efficacité

Concrètement, la chaîne d'intervention est initiée par un appel à secours reçu par le Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS, le 18) ou le SAMU (le 15). Les deux organismes sollicitent la base de Cannes-Mandelieu selon trois critères : la rapidité d'intervention, la difficulté d'accès et la gravité médicale. Si le déclenchement de l'hélicoptère est décidé, l'équipe de Denis Bernard opère sans délai. Pour preuve, « *le temps moyen écoulé entre l'appel reçu et le décollage est de 12 minutes* », confirme le chef de base, alors que la réglementation du Groupement d'Hélicoptères spécifie que le décollage doit se faire au maximum 30 minutes après appel de jour, une heure de nuit.

Si la mission peut être menée de manière autonome, on l'organise autour de trois responsabilités. Le bilan médical précède toute autre considération. En second lieu, l'équipe de la Sécurité Civile procède à la préparation conjointe de la machine et de la mission aéronautique. La

localisation du sinistre, les conditions météo, le carburant nécessaire et le matériel médical à embarquer sont analysés tour à tour. Enfin, les secouristes montagne affinent l'examen de la situation. Il leur incombe de sécuriser l'intervention du médecin et d'évacuer la victime.

Dans le cas où l'intervention requiert des moyens additionnels, le CODIS contacte la Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS) et le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) pour évaluer puis organiser l'adjonction des ressources. « *Nous ne sommes gestionnaires que de la partie aéronautique*, précise Denis Bernard. *Nous représentons un vecteur important certes, mais un vecteur seulement* ».

Aléatoire par nature, l'activité de la Sécurité Civile exclut le principe d'une journée-type. Elle est, en revanche, caractérisée par une forte saisonnalité. L'automne est propice aux accidents de chasse. En hiver, l'essentiel des interventions concerne les chutes à ski, les avalanches ou les malaises en haute montagne. Le printemps coïncide avec la reprise des activités sportives en milieu naturel, comme « *le VTT grand pourvoyeur de sinistres* ». L'été enfin, 50 % des interventions découlent de la pratique du canyoning. Le reste émane souvent du routier en zone sensible (ravins, pierres...).



Adhésion aux normes environnementales

En période d'alerte, les pilotes et mécaniciens navigants peuvent intervenir jusqu'à cinq jours consécutivement, à raison de huit heures de vol quotidiennes au maximum. Ces situations exceptionnelles alternent avec des journées dénuées d'urgences. Dans ce cas, les équipes s'entraînent sur la base de Cannes-Mandelieu. Elles veillent en particulier à emprunter les trajectoires les moins bruyantes. En concertation avec la DGAC, le pilote ne dévie des trajectoires et ne pousse les performances de l'appareil que dans des circonstances extrêmes, « *uniquement lorsqu'un bilan médical l'exige* », précise Denis Bernard. Dans tous les autres cas, le retour de mission s'effectue à une vitesse minimisée. Pour le chef de base, « *l'utilité publique de notre organisme ne le soustrait pas au respect des normes environnementales* ». Comme l'ensemble des acteurs de la plate-forme, les équipes de la Sécurité Civile veillent au respect des actions inscrites dans la Charte de l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Membre impliqué des organes de concertation, Denis Bernard apprécie que les riverains aient conscience de la mission d'intérêt collectif attachée à son service : « *ils se montrent très compréhensifs au passage de l'EC 145* ».



ESPACE RIVERAINS

DAVID LISNARD EXPOSE SA VISION DE L'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU

4



David Lisnard

Latitude : David Lisnard, en votre qualité de président du Palais des Festivals et des Congrès et de premier adjoint au Maire de Cannes en charge du développement économique, considérez vous que l'Aéroport Cannes-Mandelieu participe à l'attractivité du territoire ?

D.L. : L'Aéroport Cannes-Mandelieu est le deuxième aéroport d'affaires de France après Le Bourget. Il constitue donc indéniablement un facteur d'attractivité territoriale et contribue ainsi à la prospérité de la Côte d'Azur. Les problématiques rencontrées ne me semblent pas relever d'un manque de clients mais plutôt de la gestion de la croissance et de l'insertion dans le site. L'identité internationale des Alpes-Maritimes en général, du bassin cannois en particulier, la capacité d'accueillir dans les mêmes conditions que partout ailleurs dans le monde ceux qui choisissent notre territoire pour investir et consommer, les nombreux emplois et donc l'enjeu social qui y sont liés, nécessitent un tel équipement. Le défi aujourd'hui semble de l'adapter constamment à son époque et de veiller à la qualité de vie des riverains.

Latitude : Les clients des grands congrès cannois et des manifestations internationales émettent-ils des attentes spécifiques ? Comment les reportez-vous ?

D.L. : Contrairement à une idée reçue, il ne me semble pas que l'Aéroport Cannes-Mandelieu soit primordial pour les salons professionnels accueillis au Palais des Festivals et des Congrès. Bien-sûr, il constitue un atout incontestable et important pour le tourisme d'affaires, mais il est surtout indispensable au tourisme individuel haut de gamme, celui qui caractérise depuis longtemps la Côte d'Azur.

Ceci étant, il est certain que durant nos deux plus grandes manifestations internationales professionnelles, en l'occurrence le Festival de Cannes et le MIPIM, l'Aéroport Cannes-Mandelieu accueille des clients et VIP et joue donc un rôle appréciable. Ceux qui choisissent ce mode de transport veulent avant tout de la qualité, un accueil personnalisé, simplifié, pratique et efficace. Je crois que l'équipe de gestion du site aéroportuaire connaît et intègre parfaitement ces attentes.

Latitude : L'ouest de Cannes est appelé à se métamorphoser, notamment au travers du projet de technopole de l'image qui jouxte l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Quel rôle assignez-vous à la plate-forme ?

D.L. : En effet, nous développons autour de THALES ALENIA SPACE, premier site européen d'assemblage intégral de satellites, toute une activité technopolitaine, en particulier dans le cadre de l'opération baptisée Bastide Rouge. Bureaux dits « intelligents », salle avant-gardiste d'expérimentation des usages du numérique, pépinière d'entreprises, développement de l'université, réalisation d'un parc public, constituent autant d'actions destinées à embellir l'entrée ouest de Cannes la Bocca et proposer de nouveaux débouchés à notre jeunesse. Dans les atouts du territoire que nous mettons en valeur pour faire la promotion de cette opération, notamment auprès d'investisseurs et d'entreprises à implanter, figure bien sûr l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Cela prouve que c'est un plus pour le territoire et pas un handicap ! Tout ce qui favorise la circulation des hommes, comme d'ailleurs des biens et des informations, est source de prospérité. Il n'y a pas de développement humain sans flux. Ceux-ci doivent être maîtrisés et organisés. L'Aéroport Cannes-Mandelieu s'inscrit dans cette chaîne de l'accueil et des possibilités de déplacements, en complémentarité, donc en gardant sa spécificité, de tous les moyens existants.

L'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU OPTIMISE LES MESURES DE BRUIT

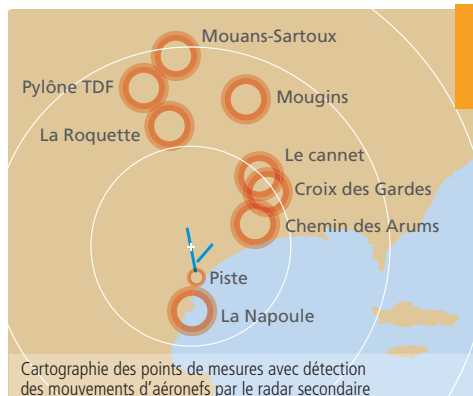
Objectif prioritaire désigné par la Charte de l'Environnement, la limitation des nuisances sonores fait l'objet de perfectionnements notoires.

La dernière campagne de mesures de bruit organisée du 15 juillet au 15 septembre 2009 a ainsi été effectuée à partir de stations automatiques, fonctionnant 24h/24 et 7j/7. Les capteurs ont été placés dans huit sites correspondant aux trajectoires qu'empruntent les aéronefs à l'approche de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

L'intérêt de ce nouveau dispositif est multiple.

Il permet en premier lieu d'estimer le coefficient de corrélation unissant le bruit aux trajectoires des avions. Il favorise également la tenue de rapports au jour le jour, lesquels identifient avec précision les phases d'activité critique.

A plus longue échéance, la campagne initiée en 2009 ouvre la voie à des comparaisons pertinentes, assises sur des procédés de mesures irréfutables.



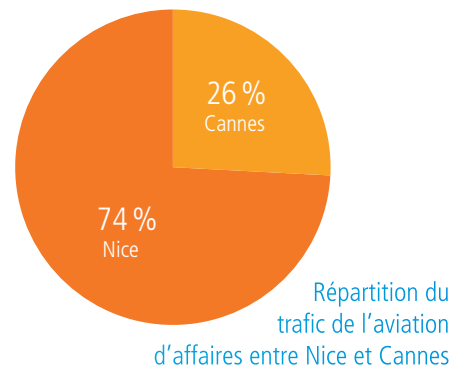
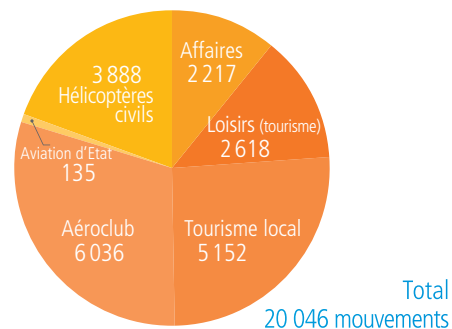
Au cours de l'été 2010, 4 stations permanentes de mesure de bruit seront installées. Nous communiquerons sur les résultats dans les prochains numéros de latitude.

FEUILLE DE ROUTE

Juin 2010 : Commission consultative de l'environnement

Juin-juillet 2010 : Mise en place du système de gestion des trajectoires et installation et stations fixes de mesure de bruit

Trafic à avril 2010



Document édité par
Aéroports de la Côte d'Azur

Directeur de la Publication :
Hervé de Place, Président du Directoire

Directeur de la Rédaction :
Olivier Dufour, Directeur d'exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Rédacteur en chef :
Hélène Navarro, Responsable de la Communication

Comité de rédaction :
Corinne Rugiu, Chargée des Éditions
Thierry Pollet, Responsable des relations riverains et institutionnels de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

Responsable rédaction et suivi technique :
Corinne Rugiu

Rédacteur : Thomas de Pariente

Conception : OPS2.com

Crédits Photo :
Aéroports de la Côte d'Azur,
Jérôme Kelagopian, Thomas de Pariente

N° ISSN : 1952-8507



www.cannes.aeroport.fr
0 8 2 0 4 2 6 6 6 6 (0,12 €/minute)