



Comme toutes les entreprises, l'Aéroport Cannes Mandelieu doit anticiper et refléter les évolutions dans ses engagements et ses actions. Il doit s'imprégner des innovations en amont afin de renforcer non seulement ses performances économiques, mais aussi son efficacité sociale et environnementale.

L'industrie aéronautique a connu depuis quelques années des mutations profondes grâce à ses efforts en R&D et aux innovations plaçant la consommation énergétique et plus globalement le respect de l'environnement au centre de ses démarches de conception et de production.

Elle a créé des avions plus autonomes offrant de meilleures performances acoustiques que les appareils plus anciens.

Ayant toujours développé une approche novatrice et pragmatique, l'Aéroport Cannes Mandelieu a voulu traduire ces évolutions en actes concrets.

La Charte d'Engagements pour l'Environnement, s'appuyant sur 12 ans d'actions en faveur de réduction des nuisances sonores, ouvre un nouveau chapitre dans la politique de développement durable de la plateforme, la plus restrictive de France.

L'obtention d'une levée de tonnage à 35 tonnes lui permet aujourd'hui d'accueillir cette nouvelle génération de jets au détriment des appareils plus bruyants désormais interdits sur notre tarmac.

Ce type d'avions (Long Range) offre deux avantages : la possibilité de relier des destinations plus lointaines et l'apparition d'un nouveau type de trafic pour une clientèle à haute valeur ajoutée. Autant d'opportunités supplémentaires pour développer l'emploi sur la plateforme et donc sur le Territoire. Dans le même temps, la plateforme interdit désormais les aéronefs équipés de turboréacteurs les plus bruyants dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI) avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. Trois modèles sont principalement concernés : les Falcon 50, Beechjet 400 et Cessna 650. Cette interdiction en vigueur sur toute la plage d'ouverture de la plateforme est une première en France.

Thierry Pollet

Directeur Aéroport Cannes Mandelieu
et Infrastructures Aéroportuaires Aviation Générale

AÉROPORT CANNES MANDELIEU : ACTE III



En 12 ans, les deux Chartes pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu ont inscrit la plateforme dans une démarche de développement durable exemplaire tout en lui permettant de contribuer pleinement au dynamisme économique de la Côte d'Azur.

Fort des résultats obtenus, l'aéroport a décidé d'aller encore plus loin dans sa lutte contre les nuisances sonores en élaborant une Charte d'Engagements pour l'Environnement. Elaborée en concertation avec l'Etat représenté par M. le Sous-Préfet de Grasse, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (DSAC-SE), les Services de la Navigation Aérienne Sud-Est (SNA-SE), l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), les représentants des collectivités locales, les professionnels de l'aéronautique, les associations de riverains et Aéroports de la Côte d'Azur, elle fixe la condition d'exploitation la plus restrictive de France.

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport a émis un avis favorable à l'unanimité sur cette Charte d'Engagements pour renforcer les actions de réduction des nuisances sonores.

Quatre volets d'actions la composent.

1 POURSUIVRE LES ENGAGEMENTS, LES ACTIONS ET LES RESTRICTIONS, DÉFINIS DANS LE CADRE DES DEUX PRÉCÉDENTES CHARTES

Le 1^{er} axe réaffirme les fondamentaux de la plateforme, dont la vocation est d'être uniquement réservée à l'Aviation Générale, et redéfinit l'encadrement et la surveillance de chaque famille d'activité.

LES TYPES D'ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT ET LEUR ENCADREMENT

L'accueil des jets et turbopropulseurs en IFR reste limité à 5 à 6 arrivées par heure. L'aviation légère est autorisée à l'exclusion de la voltige aérienne, des ULM, du tractage de banderoles, du vol à voile et du parachutisme. L'activité hélicoptères reste soumise au décret du 20 octobre 2010 limitant son trafic dans les zones densément peuplées. L'aéroport assure une mission d'intérêt général avec l'accueil des aéronefs d'État et les opérations de service public : organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes et lutte contre les incendies de forêt. De nuit, tous les atterrissages se font uniquement en piste 35, les tours de piste en vol à vue se font uniquement à 1500 pieds et restent interdits après 20h.

LES ACTIONS DE SENSIBILISATION, INFORMATION ET CONTRÔLE

La nouvelle Charte confirme également le classement de la plateforme en catégorie B. Cette classification implique des obligations réglementaires et de sécurité. Elle demande



notamment aux pilotes utilisant l'Aéroport Cannes Mandelieu à se former à des procédures « moindre nuisance » recensées dans un Briefing Pilote, dont la 6^e version est accessible sur le site internet de l'aéroport. Actualisé et affiné chaque année, ce briefing répertorie les bonnes pratiques en matière d'approche, de décollage et d'atterrissage ainsi qu'au respect des trajectoires.

Le système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires, mis en place en 2011, demeure un outil indispensable pour contrôler les trajectoires et sensibiliser les pilotes au respect des consignes environnementales. Ce dispositif, sans précédent en France pour un

aéroport de la taille de Cannes Mandelieu, offre à tous les acteurs du site une cartographie complète et incontestable de l'ensemble du trafic aérien de la plateforme.

Le personnel de l'aéroport poursuit son travail de sensibilisation des pilotes et des compagnies aux bonnes pratiques : respect des procédures et des trajectoires pour les vols aux instruments (IFR) et évitement des zones d'habitation figurées par des « ronds bleus » dans l'AIP (Publication d'Information Aéronautique) pour les vols à vue.

Par ailleurs, les acteurs du site sont appelés au respect du Code de Bonne Conduite Environnementale. Elaboré en concertation avec toutes les parties prenantes, il lie les compagnies aériennes, les organisations professionnelles du transport aérien (syndicats de contrôleurs, syndicats de pilotes), le gestionnaire de l'aéroport et les services de l'État qui en sont signataires. Chacune des parties s'engage à respecter des obligations précises ayant toutes un rapport avec la qualité de l'environnement autour de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

Enfin, l'ACNUSA contrôle la bonne application de ces engagements. Créée en 1999 pour garantir que le développement du transport aérien ne se fasse pas au détriment des riverains, elle est la référence en matière de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires. A noter que l'Aéroport Cannes Mandelieu est l'un des seuls aéroports d'aviation générale à avoir signé à sa demande un protocole avec cet organisme de contrôle.

2 MAÎTRISER LES NUISANCES ET RÉDUIRE LA GÊNE

L'initiative la plus novatrice constitue le cœur du 2^e axe de la Charte. La plateforme opère un véritable tournant dans sa politique environnementale. Comment ? En modifiant un curseur important : ce n'est plus le poids mais le bruit de l'avion qui devient le critère déterminant pour l'autoriser ou non à se poser sur le tarmac cannois.

INTERDIRE LES AVIONS BRUYANTS

Sont désormais interdits les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI) avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB*. Cette mesure aura pour conséquence de réduire significativement l'empreinte sonore de la plateforme en refusant les jets les plus bruyants. Trois modèles sont principalement concernés : les Falcon 50, Beechjet 400 et Cessna 650. Ils représentaient jusqu'à présent 2,4 % des appareils similaires fréquentant la plateforme et 2,6 % du trafic associé. Cette interdiction en vigueur sur toute la plage d'ouverture de la plateforme est une première en France.

OPTIMISER LES TRAJECTOIRES IFR (VOL AUX INSTRUMENTS)

Dans le même temps, le SNA-SE travaille à la réduction du bruit grâce à des changements dans les procédures d'atterrissage. L'objectif étant d'être et de rester plus haut, plus longtemps, il va relever (au premier trimestre 2016) de 200 pieds (près de 61 mètres) l'altitude de la VPT 17 (Manœuvre à vue imposée). Cette approche depuis une altitude plus haute va permettre une diminution des nuisances sonores de 14 % à 20 % selon les zones pour la population vivant le long de la trajectoire de vol. Le SNA-SE lance également une étude sur la diversification des procédures d'approche, notamment par le Nord-Ouest, afin de disposer, à terme d'alternatives au circuit actuel d'approche de l'aéroport par la terre (« trombone »).

Le SNA-SE a lancé le processus dès le mois de mai. Ce processus est complexe car il interfère avec l'organisation des trafics de Nice, de Marseille et de Cuers (militaire). Les premiers groupes techniques sont déjà au travail.

RÉDUIRE LE BRUIT DES AÉRONEFS À LA SOURCE

A ces mesures s'ajoute, pour les avions des autres chapitres acoustiques de l'OACI, une collaboration menée en amont avec les compagnies pour mettre en place des procédures spécifiques dans le but de réduire les nuisances. L'aéroport incite également les compagnies à équiper leur flotte avec des appareils nouvelle génération ; comme le Piaggio EVO, version nettement moins bruyante du Piaggio Adventi. En outre, l'aéroport se propose d'allouer une subvention de 25 % aux propriétaires d'avions légers basés sur la plateforme pour l'équipement de silencieux d'échappement pour leur appareil. Dans le même temps, la recherche de partenariats avec d'autres aérodromes pour l'exercice des activités de l'aviation légère sera poursuivie afin que les entraînements et les formations puissent se réaliser en alternance sur d'autres plateformes.

* L'EPNdB est l'unité de mesure de bruit appelée niveau effectif de bruit perçu en Décibel. Il est utilisé pour la certification des avions à réaction.

3 CONTRIBUTER À LA RELANCE DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET À LA CRÉATION D'EMPLOIS



Il est du devoir de l'Aéroport Cannes Mandelieu de servir le dynamisme économique de la Côte d'Azur, contribuer à l'attractivité du territoire, tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable respectant les aspirations des riverains comme celles de la population.

ACCUEILLIR UN NOUVEAU TYPE DE TRAFIC JET (TURBORÉACTEURS)

L'industrie aéronautique a sensiblement évolué depuis quelques années. Les jets nouvelle génération sont aujourd'hui plus autonomes et offrent de meilleures performances acoustiques que les appareils plus anciens. Prenant la mesure de ces évolutions, la plateforme a demandé une levée de tonnage

permettant d'accueillir depuis le 1^{er} octobre les avions turboréacteurs avec une masse maximale au décollage (MTOW) pouvant aller jusqu'à 35 tonnes. Jusqu'à présent, seuls ceux de moins de 22 tonnes étaient autorisés à atterrir à Cannes Mandelieu. Cette restriction perdurera pour les turbopropulseurs, qui resteront eux, limités à 22 tonnes.

Ce type d'avions (Long Range) offre deux avantages : possibilité de relier des destinations plus lointaines et apparition d'un nouveau type de trafic pour une clientèle à haute valeur ajoutée. Autant d'opportunités supplémentaires pour développer l'emploi sur la plateforme et donc sur le Territoire.

Cela se traduira au vu des flottes offertes par les constructeurs et avec l'interdiction des avions inférieurs à 13 EPNdB, par l'accueil de 3 types d'appareils : FA7X, GLF4 et CRJ dont les performances acoustiques sont meilleures que la plupart des appareils inférieurs à 22 tonnes.

ADAPTER LES HORAIRES D'OUVERTURE

Dans la dynamique induite par la levée du tonnage et pour rendre possibles les déplacements professionnels sur une journée, une extension horaire sur le trafic aviation d'affaires est prévue jusqu'à 21 heures en hiver. Les horaires d'été restent inchangés, soit 30 minutes après le coucher du soleil (vers 22 heures).

DÉVELOPPER LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Enfin, la plateforme continue à œuvrer au développement des retombées économiques qui profitent à l'ensemble du Territoire. Il est en effet du devoir du gestionnaire de créer les conditions idéales à l'installation d'entreprises créatrices de richesses et d'emplois pérennes. Aéroports de la Côte d'Azur a comme projet d'accueillir une base de maintenance (niveau 1 et 2) et d'exploitation avions à Nice et à Cannes.

4 RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

La lutte contre le bruit ne fait pas à elle seule une politique environnementale et encore moins de développement durable. Au-delà du programme d'actions contre les nuisances sonores, il était important que l'aéroport s'affirme comme exemplaire pour la préservation du milieu naturel, la maîtrise de la consommation énergétique mais aussi pour son implication responsable et citoyenne dans la vie locale.

DÉMARCHE AIRPORT CARBON ACCREDITATION

L'Aéroport Cannes Mandelieu s'est engagé dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA). Portée par l'association professionnelle ACI Europe, l'ACA est une certification en quatre étapes dont l'objectif final pour les participants est de parvenir à la neutralité carbone. Si la plupart des aéroports internationaux de l'aviation commerciale adhèrent à cette démarche ambitieuse, rares sont les plateformes d'aviation générale à le faire. Cannes Mandelieu est entré dans le programme en 2014. Après un an de travail, la plateforme a cartographié l'ensemble de ses émissions de gaz à effet de serre et obtenu le niveau 1 de la certification. Elle s'engage maintenant vers leur réduction.

DÉVELOPPEMENT DE L'UTILISATION DES GPU

Les pilotes sont incités à utiliser les GPU (Ground Power Unit), ces groupes électrogènes moins polluants et moins bruyants limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires (APU) au décollage.

MAINTIEN DES PARTENARIATS EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITÉ SUR LE SITE

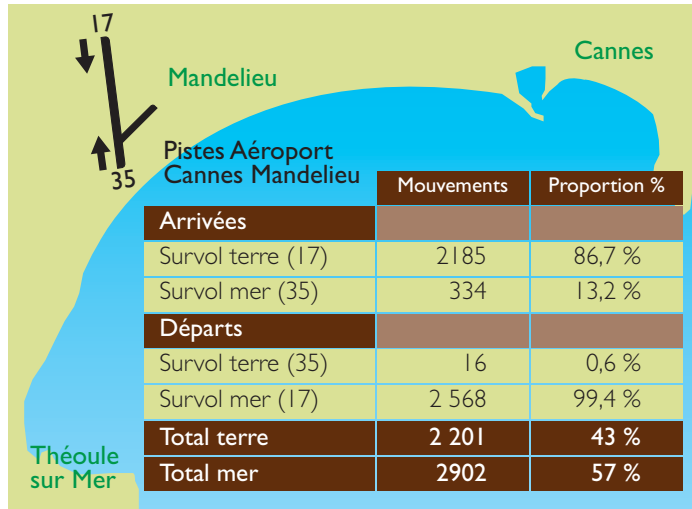
Engagée depuis longtemps dans la préservation et la mise en valeur de son patrimoine naturel, la plateforme continuera de renforcer ses actions et ses collaborations.

Depuis 2002, Aéroports de la Côte d'Azur a signé avec le Conservatoire d'Espaces Naturels PACA (CEN PACA) une convention de partenariat. Non seulement pour mieux connaître et protéger la faune et la flore de l'Aéroport Cannes Mandelieu, mais aussi pour valoriser ce patrimoine naturel remarquable et le faire découvrir au plus grand nombre.



INDICATEURS 3^e TRIMESTRE 2015

RÉPARTITION DES MOUVEMENTS QFU (SEUIL DE PISTE) DE LA PISTE PRINCIPALE 17/35 POUR LES VOLS EN IFR



Le rapport survol Terre/Mer pour les vols en IFR a augmenté en faveur des survols mer par rapport au troisième trimestre 2014. Troisième trimestre 2014 : terre 47,3 % / mer 52,6 %.

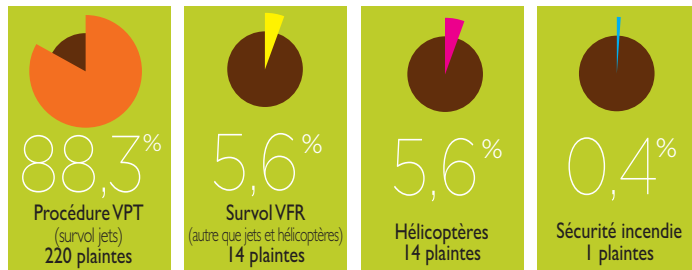
Troisième trimestre 2015 : terre 43 % / mer 57 %.

La proportion d'atterrissage pour les vols en IFR par la terre est plus importante en été qu'en hiver pour deux raisons :

- les régimes des vents
- La nuit tombe plus tard, et les avions atterrissent en 17 jusqu'à la tombée de la nuit en condition météo normale.

PLAINTES PAR NUISANCE

en % et en nombre de plaintes



249 plaintes ont été consignées dans le tableau de bord pour les mois de juillet – août et septembre 2015.

46 plaignants sont identifiés sur 5 communes.

PLAINTES PAR LOCALISATION

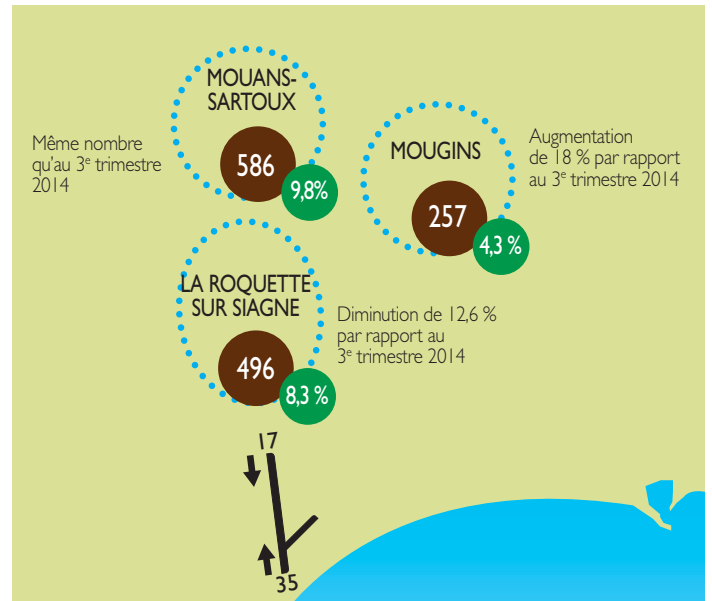
en % et en nombre de plaintes

Commune concernée	Nombre de plaintes	%
La Roquette sur Siagne	208	83,5
Pégomas	17	6,8
Cannes la Bocca	15	6
Mougins	3	1,2
Mouans-Sartoux	6	2,4
Total	249	100

- Le nombre de plaintes a augmenté de 25,7 % par rapport au 3^e trimestre 2014 (198 plaintes au 3^e trimestre 2014).
- Le nombre de signalements de jets a augmenté de 80 % malgré une baisse du nombre des survols de La Roquette sur Siagne de 18,3 % par rapport au 3^e trimestre 2014.

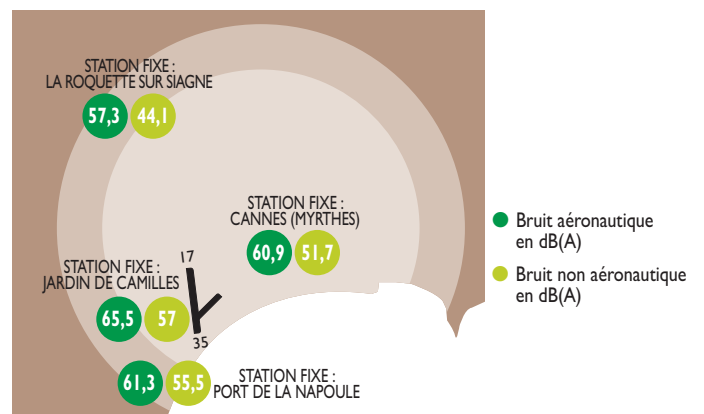
RESPECT DES TRAJECTOIRES ARRIVÉE/DÉPART INSERTIONS ROUNDS BLEUS 3^e TRIMESTRE (VFR UNIQUEMENT)

en nombre et en % par rapport au trafic VFR sur la terre



Les ronds bleus 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 5 986 passages au-dessus de la terre au 3^e trimestre 2015.

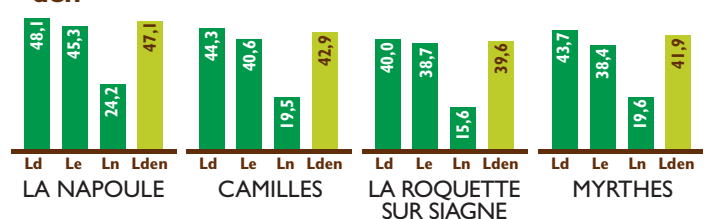
ÉMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION



Le bruit aéronautique mesuré pour les stations de La Napoule et du jardin Camille est plus important que pour les autres stations (65,5 dB et 61,3 dB) car elles mesurent le bruit des décollages des avions. Le décollage étant la phase de vol la plus bruyante.

BRUIT ET PROCÉDURES D'ATTERRISSAGE

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



Sur la période de juillet à septembre 2015, le Lden mesuré par chaque station est inférieur à 50 dB, valeur correspondant à la zone D du PEB.