



L'Aéroport Cannes Mandelieu fait du développement durable un enjeu permanent. La plateforme s'est engagée depuis de nombreuses années dans cette voie. Le dialogue et les échanges ouverts avec les riverains ont produit leurs effets. Les mesures concrètes nées de trois Chartes pour l'Environnement ont permis à notre plateforme de réduire notamment les nuisances sonores sans déroger aux enjeux prioritaires de sécurité et de qualité de service qui forment notre ADN. Peu d'aéroports d'Aviation Générale sont allés aussi loin dans ces efforts. L'interdiction des aéronefs les plus bruyants, les changements apportés à la trajectoire IFR, le travail de contrôle et de sensibilisation en direction des pilotes ont généré une baisse significative des nuisances sonores. Les nouveaux avions turboréacteurs dont le poids n'excède pas 35 tonnes (FA7X, GLF4 et CRJ) ont également contribué à la baisse des nuisances sonores. Notre plateforme traite 22 % du trafic de ce segment contre 78 % pour Nice Côte d'Azur. En revanche, l'arrivée de ces nouveaux appareils offre deux avantages : la possibilité de relier des destinations plus lointaines et 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. Chaque jour, nous prenons et assumons notre part de responsabilité. A chacun de jouer son rôle et de porter à la connaissance de tous les fruits du travail accompli.

Thierry Pollet

Directeur Aéroport Cannes Mandelieu et Infrastructures Aéroportuaires Aviation Générale

LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES : POINT A ET RELÈVEMENT DU CIRCUIT DE PISTE, DES RÉSULTATS TANGIBLES

Dans sa politique de lutte anti-bruit, l'Aéroport Cannes Mandelieu prend des mesures très concrètes.

Le 30 avril 2015, la plateforme a ajouté le point A au circuit d'approche dans le dernier virage des avions arrivant par la terre. Cette partie de la trajectoire IFR se faisant à vue, il est identifiable au sol par le rond-point de la pénétrante Cannes-Grasse. Le respect de ce nouveau repère permet aux pilotes d'éviter de survoler la Roquette-sur-Siagne. Un an plus tard, le 31 mars 2016, l'aéroport relevait le circuit de piste de 200 pieds, le faisant passer de 1 800 à 2 000 pieds. Première conséquence : un relèvement de 14 % à 20 % selon les zones et donc

une réduction des nuisances sonores pour les personnes survolées grâce à une nouvelle approche de descente. On estime que cette mesure permet une diminution de 8 % de la population incluse dans la zone de 50 dB du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Second effet très positif : le survol du point A se fait également 200 pieds au-dessus de ce qui se faisait avant. Grâce à cette nouvelle approche, le nombre de survols de la Roquette-sur-Siagne centre a diminué, durant les mois de juillet et d'août 2016, de 34 %, passant de 218 à 145 par rapport à 2015. Le pourcentage de survols de la Roquette-sur-Siagne a également diminué, passant de 11,8 % à 7,7 %. Par ailleurs, durant l'été, la station a révélé une diminution de 0.5 dB du bruit aéronautique.



Communes concernées	Bruit aéronautique en dB(A)	
	2016	2015
Station fixe de Cannes (Myrthes)	58,4	61,6
Station fixe de la Roquette-sur-Siagne	55,8	57,4
Station fixe de Jardin de Camille	63,9	65
Station fixe du port de La Napoule	60,3	61,2

Diminution du bruit aéronautique sur la période estivale 2016 comparée à l'été 2015.



NUISANCES SONORES : UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

L'Aéroport Cannes Mandelieu mène depuis de nombreuses années une lutte contre les nuisances sonores. Mais il ne la conduit pas seul. Un ensemble d'acteurs publics et privés s'activent quotidiennement à ses côtés. Après plus de 10 ans d'actions, les résultats sont remarquables et objectivement quantifiables.

L'ACTIVITÉ EST D'ABORD ENCADRÉE PAR DES RÉGLEMENTATIONS

Trois textes de loi définissent l'activité de la plateforme dans le but de réduire son empreinte sonore : l'arrêté préfectoral du 8 février 2005 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), le décret du 20 octobre 2010 fixant la limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population, l'arrêté du 8 septembre 2015 qui entérine notamment une levée de tonnage et interdit les appareils les plus bruyants.

LA PLATEFORME A COMPLÉTÉ CE DISPOSITIF PAR DES CHARTES POUR L'ENVIRONNEMENT

L'Aéroport Cannes Mandelieu a élaboré des Chartes instituant d'autres restrictions d'exploitation ainsi que des actions de sensibilisation des pilotes. Parmi les principales : limitation des vols de nuit, des cadences, des tours de piste pour les aéroclubs, des APU... La création du point A et le relèvement de 200 pieds du circuit de piste ont également été engagés par l'aéroport pour protéger les riverains.

LE RÔLE DES COMMUNES LIMITROPHES

Le PEB de l'Aéroport Cannes Mandelieu existe depuis 2004. Si la plateforme met en œuvre des mesures afin de réduire les nuisances sonores, les politiques publiques ont également pour mission d'empêcher les constructions d'habitation près de l'aéroport dans le respect des limites définies par ce PEB.

LES PROGRÈS CONTINUS DES CONSTRUCTEURS D'AÉRONEFS ET MOTORISTES

Afin de satisfaire aux exigences environnementales de réduction du bruit des aéronefs, les avionneurs sont parvenus en 40 ans à diminuer de 75 % le bruit à la source des avions.

LES ACTIONS DES COMPAGNIES ET DES AÉROCLUBS BASÉS

De leur côté, les compagnies et les aéroclubs mènent en direction des pilotes des campagnes de sensibilisation afin de les familiariser aux règles et aux bonnes pratiques de la plateforme : classement en catégorie B et Briefing Pilot pour les vols IFR, respect des ronds bleus pour les vols VFR, etc.

DES MOYENS AU SOL IMPORTANTS DE CONTRÔLE ET DE MESURE

La plateforme dispose d'un système de suivi de mesure de bruit et de suivi des trajectoires permettant de mener, en cas d'infraction, des actions directes auprès des contrevenants.

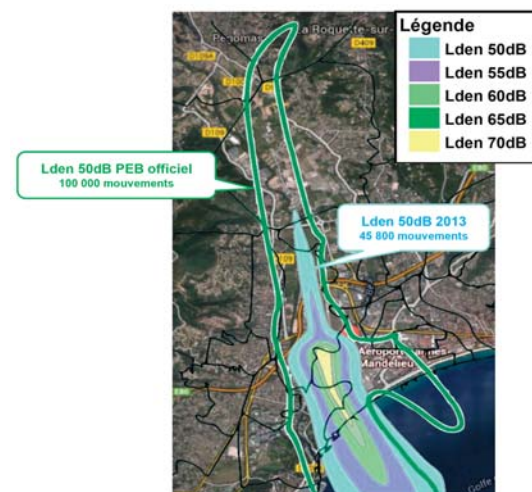
DES RÉSULTATS CONCRETS

Grâce à ces outils et aux nombreuses mesures mises en place, la dispersion des différentes trajectoires s'est nettement réduite. En 4 ans, on observe, par exemple, sur le point le plus sensible du circuit de piste, une diminution de 45 % de passages IFR au dessus de la Roquette-sur-Siagne.

Le rapport du Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques (BIPE), un cabinet d'ingénierie économique et de conseil en stratégie, a démontré en 2004 une empreinte sonore liée au trafic réel nettement inférieure à celle projetée pour le PEB.

Avec le relèvement de 200 pieds, la population incluse dans la zone de 50 dB du PEB a diminué d'environ 8 %.

Les stations révèlent également une baisse du bruit aéronautique depuis 4 ans. Le Lden mesuré pour les 4 stations a toujours été inférieur à la valeur la plus faible du PEB, ce qui correspond à la zone D à 50 dB. La durée moyenne de bruit aéronautique supérieure ou égale à 60 dB sur une journée est inférieure à 10 minutes.



COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT BILAN SUR L'ÉTUDE DE LA DIVERSIFICATION DES TRAJECTOIRES

Outil privilégié de la concertation avec la population riveraine des aéroports, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport Cannes Mandelieu s'est tenue le 29 septembre dernier.

Réunissant l'ensemble des parties prenantes (la Sous-Préfecture, l'ACNUSA, les services de la DSAC-SE et du SNA-SE, les associations de riverains, les collectivités et

les professions aéronautiques), elle a notamment permis de retracer les efforts engagés par la plateforme en matière de lutte contre les nuisances sonores et ses résultats très concrets. Cette session a plus particulièrement été l'occasion de faire un bilan sur l'étude de diversification des trajectoires. Conduite par le Service de la Navigation Aérienne Sud-Est (SNA-SE), elle avait pour finalité de proposer des alternatives éventuelles au circuit actuel d'approche de l'aéroport par la terre (« trombone »). Un processus très complexe devant

tenir compte de l'organisation des trafics de Nice, Marseille et Cuers (militaire). Le SNA-SE a présenté ses conclusions. En l'état actuel des équipements et au vu de la réglementation et de la configuration de la plateforme, aucune option n'est applicable, qui garantisse à la fois la sécurité des usagers et minimise les retombées environnementales. Toutefois, le SNA-SE n'exclut pas, en fonction de l'évolution des technologies, de possibles solutions alternatives pour l'avenir.

AÉROPORT CANNES MANDELIEU : EN ROUTE VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE

Engagé dans la certification Airport Carbon Accreditation, l'Aéroport de la Côte d'Azur présente un bilan remarquable.

L'Aéroport Nice Côte d'Azur vient en effet de réussir la dernière étape, le niveau 3+, de la démarche, devenant ainsi le 1^{er} aéroport français et le 25^e dans le monde certifié carbone neutre. Un résultat d'autant plus remarquable qu'il y parvient deux ans avant l'échéance qu'il s'était fixée. De son côté, l'Aéroport Cannes Mandelieu passe directement du niveau 1 au niveau 3.

En 2014, l'Aéroport Cannes Mandelieu s'est engagé dans la démarche dans un but précis : devenir carbone neutre. Ce programme, initié par l'ACI Europe, association professionnelle regroupant les principaux aéroports européens, est le plus ambitieux en termes de mesure et de réduction des émissions de Gaz à Effet de

Serre (GES). Il compte 4 étapes : « la mesure », permettant d'orienter objectivement et donc efficacement les actions correctrices afin d'accéder au 2^e niveau : celui de la « réduction ». S'ensuit la phase de « l'optimisation », associant les entreprises et les administrations présentes sur le site, mais aussi les salariés, les passagers et leurs accompagnants. Le 4^e et dernier niveau est celui de la « compensation ». Le principe est simple : la part résiduelle qui ne peut être réduite est compensée. La cartographie des émissions a été menée avec succès et la plateforme a obtenu son niveau 1 en 2014.

JAMAIS DEUX SANS TROIS

Dans le même temps, un travail de réduction des émissions de CO₂ a été entrepris qui a permis en 3 ans une baisse de 16 % des GES. Ces avancées remarquables ont permis à un auditeur externe d'entériner son passage directement en phase d'optimisation. L'objectif

final est de parvenir à la neutralité carbone avant 2018. A ce jour, 113 aéroports sont certifiés en Europe et 166 dans le monde ont rejoint ce programme volontaire de réduction des GES, dont 32 sont certifiés au niveau 3. Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, l'Aéroport de Saint-Tropez, alimenté, tout comme l'Aéroport Cannes Mandelieu, par une électricité verte depuis le mois d'avril, est directement entré dans le programme au niveau 3, venant ainsi reconnaître les efforts de la plateforme aéroportuaire varoise en matière d'économie d'énergie.



UN SILENCIEUX POUR AUGUSTE MAÏCON



L'Union Aéronautique de la Côte d'Azur (UACA) est souvent pionnière. Cela tient sans doute à son histoire qui fait d'elle le plus ancien aéroclub de France toujours en activité depuis sa création. « Dès 1994, l'UACA a pris la mesure des problèmes posés par les nuisances sonores, souligne son vice-président Léon Robin. Pionnier en la matière, nous avons participé au développement et à la certification d'un silencieux conçu par une PMI locale qui équipe plusieurs de nos 9 appareils, en majorité des Piper ». Ce volontarisme a trouvé un prolongement naturel dans l'implication du club à toute la démarche environnementale de l'Aéroport Cannes Mandelieu. « Participation à l'élaboration du PEB,

au Livre Blanc de la plateforme ainsi qu'à la définition des meilleures trajectoires pour la vie des riverains. Mais aussi, à la préparation des Chartes pour l'Environnement ». Dernièrement, l'UACA a enrichi sa flotte d'un nouveau Piper. Baptisé Auguste Maïcon en l'honneur d'un pionnier azuréen, celui-là même qui passa plusieurs fois sous le pont du Var. Cet avion a été équipé comme les autres d'un silencieux. Conformément à sa politique volontariste, l'Aéroport Cannes Mandelieu a subventionné à hauteur de 25 % l'achat de l'équipement. « La plateforme s'est engagée à soutenir financièrement ces projets de moindres nuisances. Pour un club comme le nôtre, cette aide est une très bonne nouvelle ».

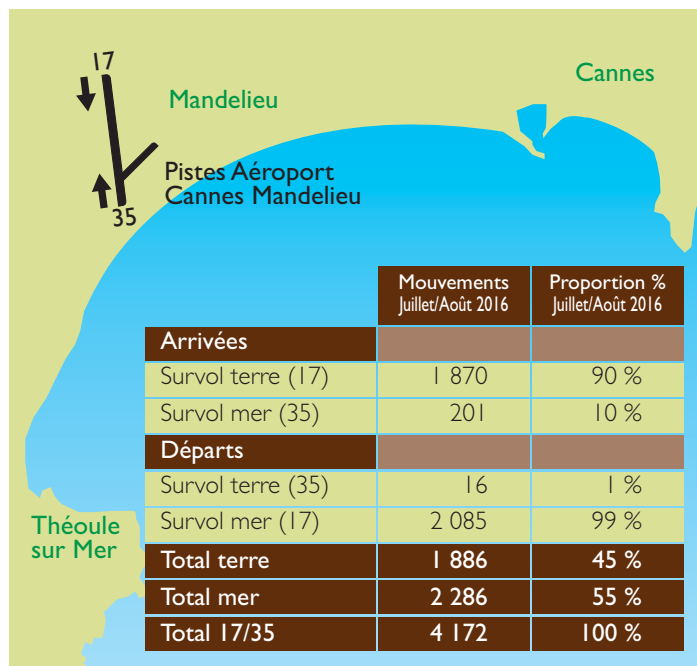
INTERDICTION DES JETS LES PLUS BRUYANTS

L'interdiction des jets les plus bruyants est une des mesures phares de la Charte d'Engagements pour l'Environnement. L'arrêté du 8 septembre 2015 interdit les aéronefs équipés de turbohélices 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 en vigueur sur toute la plage d'ouverture de la plateforme est une première en France. Elle a pour conséquence de réduire l'empreinte sonore de la plateforme. Trois modèles sont principalement concernés : les Falcon 50, Beechjet 400 et Cessna 650. La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (DSAC-SE) contrôle et verbalise, le cas échéant, les contrevenants. Les amendes administratives sont sous la responsabilité de l'ACNUSA. Conformément à la loi du 29 décembre 2012, la peine maximale encourue peut atteindre 40 000 €. Depuis le début de l'année, 80 appareils ont été interdits sur l'Aéroport Cannes Mandelieu en raison d'une marge acoustique dépassant celle désormais autorisée sur la plateforme. D'octobre 2015 au mois avril de cette année, aucune infraction n'a été constatée.

* 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.

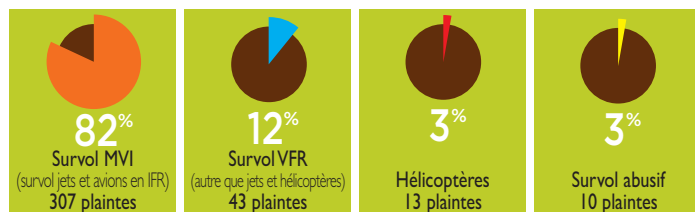
INDICATEURS BILAN ÉTÉ 2016

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



PLAINTES PAR NUISANCE

en % et en nombre de plaintes



PLAINTES PAR LOCALISATION

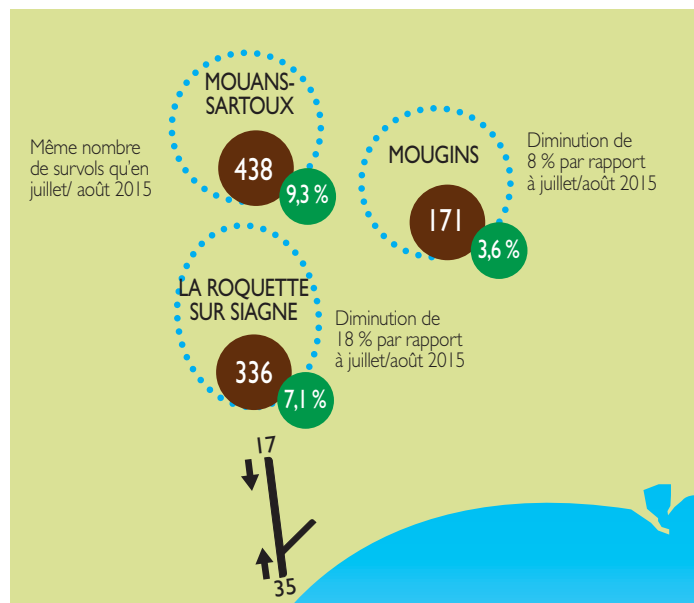
en % et en nombre de plaintes

Communes concernées	Nombre de plaintes	%
La Roquette-sur-Siagne	313	83
Pégomas	22	6
Mouans-Sartoux	12	3
Mougins	11	3
Cannes la Bocca	7	2
Le Cannet	7	2
Mandelieu la Napoule	1	1
Total	373	100

373 plaintes ont été consignées dans le tableau de bord pour l'été 2016. On note une augmentation de 157 % du nombre de plaintes par rapport à l'été 2015 (145 plaintes consignées). 43 plaignants ont été identifiés sur 7 communes, pour 37 plaignants sur 5 communes en 2015.

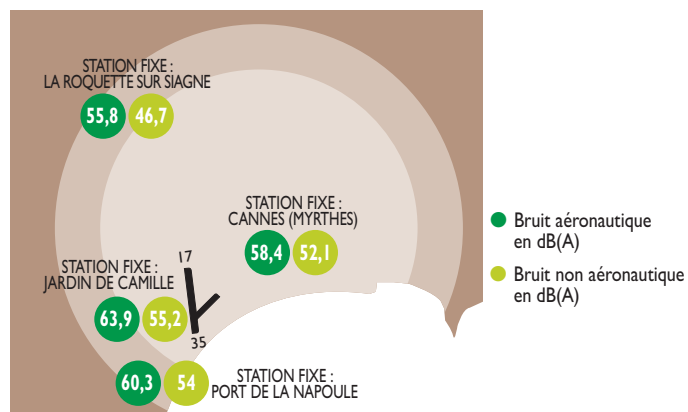
RESPECT DES TRAJECTOIRES ARRIVÉE/DÉPART INCURSIONS ROUNDS BLEUS (VFR UNIQUEMENT)

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. Nombre de mouvements total : 4 734 passages au-dessus de la terre pour juillet et août 2016.

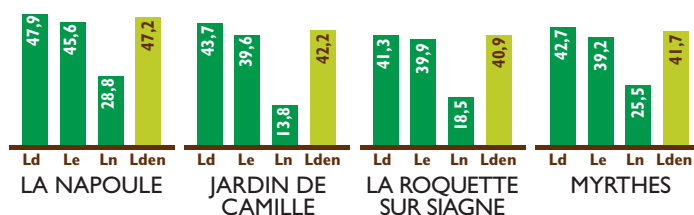
ÉMERGENCE ET FRÉQUENCE DU BRUIT AVION



Le bruit aéronautique mesuré pour les stations de La Napoule et du jardin de Camille est plus important que pour les autres stations (60,3 dB et 63,9 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

Lden (indice de gêne par station de mesure) en dB(A)



Sur l'été 2016, le Lden mesuré par chaque station est également inférieur à 50 dB, valeur correspondant à la zone D du PEB.

www.cannes.aeroport.fr