

Janvier 2011

Latitude

AÉROPORT CANNES MANDELIEU ET ENVIRONNEMENT

N° SPECIAL



ACTE II

Notre société aéroportuaire a comme ambition, dans son projet d'entreprise, de construire des relations durables et responsables avec les acteurs de notre environnement territorial. Cette ambition s'est cristallisée à l'Aéroport Cannes Mandelieu autour d'un projet partagé, celui d'être une plate-forme d'aviation générale exemplaire et responsable en matière de développement durable et notamment dans la lutte contre les nuisances sonores. La première Charte pour l'Environnement fut le point de départ de cette démarche éco-citoyenne où le « toujours mieux » s'est substitué au « toujours plus », où la notion de responsabilité sociale est venue enrichir la notion de responsabilité économique. Et même s'il est plus facile, comme le disait Einstein, « de briser un atome qu'un préjugé humain », personne ne peut nier les résultats obtenus en matière d'amélioration de qualité de vie pour tous. Pour autant, l'effort doit être poursuivi. C'est l'objectif de cette deuxième Charte qui, en s'appuyant sur le Grenelle de l'Environnement et 5 demandes ministérielles, ouvre un nouveau chapitre pour réduire la nuisance sonore engendrée par le trafic aérien et, plus généralement, intègre une logique de développement durable dans toutes les phases de ses activités. Elaborée par les autorités de l'Etat et le gestionnaire, en concertation avec les compagnies, pilotes mais aussi représentants des communes et des associations de riverains, elle comprend 3 axes majeurs, 40 mesures concrètes, dont 12 prioritaires et un calendrier (2010 – 2014). Garantie supplémentaire d'efficacité, l'ACNUSA en surveille l'application et les effets.

Hervé de Place
Président du Directoire

UNE CHARTE, 3 AXES MAJEURS, 40 MESURES, UN CALENDRIER

Pourquoi imaginer, élaborer, appliquer la deuxième Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu ? Parce que la première, pendant cinq ans, a donné des résultats tangibles, installé des dynamiques positives, ouvert des perspectives intéressantes. Elle a aussi montré ses limites et il faut aujourd'hui instaurer une nouvelle dynamique. S'il est vrai que beaucoup reste à faire, les acquis constituent déjà une base solide pour les riverains de l'aéroport, à partir de laquelle la nouvelle Charte va se déployer.

ainsi, en adoptant de nouvelles réglementations sur les horaires d'ouverture de l'aéroport, sur le poids maximal des appareils, en confirmant l'interdiction des vols commerciaux réguliers, en travaillant en partenariat étroit avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), les collectivités locales ou encore les associations de riverains, via la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et les groupes de travail, la plate-forme a pu en partie maîtriser la nature, la cadence et l'impact de son trafic.

Toutes ces mesures et d'autres, comme le relèvement à 1800 pieds du circuit d'approche des jets et turbopropulseurs, ont limité les nuisances sonores. Mais la lutte contre le bruit n'était que le premier volet de la Charte qui a également ouvert un dialogue constructif avec les riverains et placé les dimensions environnementales et éthiques au cœur du développement de la plate-forme. Il est

Les avancées de la 1^{re} Charte

Le trafic est interdit la nuit, l'aéroport ferme à 20 h l'hiver, au plus tard à 22 h l'été. Les vols commerciaux réguliers sont interdits et seuls les appareils jusqu'à 22 tonnes sont autorisés à s'y poser. Au 3^e trimestre 2010, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a accueilli plus des deux tiers du trafic azuréen des jets privés sur son tarmac.

Au plus fort du trafic, le nombre de jets et turbopropulseurs atterrissant à Cannes Mandelieu n'excède pas les 4 à 6 appareils par heure. A la différence de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, qui privilégie les capacités et les cadences avec des appareils de forts tonnages et des rotations rapides (quick-turn), l'Aéroport Cannes Mandelieu est la plate-forme dédiée à l'aviation d'affaires qui désire se baser sur la Côte d'Azur. A ce titre, il mise sur une stratégie qualitative de services haut de gamme dans le strict respect de ses engagements environnementaux.

LA CHARTE
POUR
L'ENVIRONNEMENT

SUPPLÉMENT JOINT

LA LUTTE CONTRE LES
NUISANCES SONORES PAGE 3

RENFORCER LA PRÉVENTION
DES POLLUTIONS PAGE 7

TRANSPARENCE ET
CONCERTATION PAGE 8



à souligner que l'Aéroport Cannes Mandelieu a rempli un objectif majeur de la 1^{re} Charte, à savoir sa certification ISO 14 001.

Aujourd'hui, forts des résultats obtenus, il nous faut aller plus loin. D'autant que le contexte a changé. L'entrée en vigueur des lois issues du Grenelle de l'Environ-

nement intègre ces évolutions tout en réaffirmant la vocation pour Cannes Mandelieu d'être un aéroport d'aviation générale. Elle constitue le second volet d'un pacte fondateur, rassemblant collectivités publiques et acteurs privés autour d'un projet partagé pour construire ensemble, dans la transparence et la concertation, un devenir. Elle n'est pas simplement un programme d'actions, ni la juxtaposition de projets individuels, mais l'expression d'une stratégie globale de développement à long terme. C'est une démarche commune de développement et de coexistence durables.

Il s'agit pour l'aéroport de poursuivre son effort continu d'intégration pour le bénéfice de chacun, en tenant compte à la fois de l'activité économique de la plate-forme, essentielle pour la région, et des préoccupations légitimes de ses riverains. Plus qu'un défi à relever, c'est une néces-

sité : 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.

Lors de son entrevue en mars 2009 avec les élus du bassin cannois, Dominique Bussereau, alors Ministre des Transports, a annoncé 5 mesures pour la plate-forme cannoise : son passage en catégorie B, l'application de l'arrêté Hélicoptères, le respect «des ronds bleus» (des zones urbanisées que les avions doivent éviter de survoler), l'implication de l'ACNUSA dans la Charte et la mise en place du système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit.

A RETENIR

La Charte s'inscrit dans le droit fil des conclusions du « Grenelle de l'Environnement », des 5 mesures énoncées par le Ministre des Transports et de la stratégie globale des Aéroports de la Côte d'Azur.

Elle repose sur le bilan environnemental de la plate-forme. Elle comprend 3 axes majeurs, 40 mesures concrètes dont 12 prioritaires et un calendrier.

Et de ce point de vue, les choses sont claires. **La première préoccupation environnementale des riverains reste le bruit et le survol des avions.**

Berceau de l'aéronautique de la Côte d'Azur qui fit les beaux jours, à la Belle Epoque, de quelques passionnés, l'Aéroport Cannes Mandelieu a peu à peu été absorbé dans la vaste conurbation azurée. Ici, la terre est rare et l'urbanisation forte, soumise à la pression démographique et à l'attractivité exceptionnelle du territoire. Certes, ceux qui choisissent de résider près d'un aéroport ne peuvent légitimement en ignorer les contraintes. Mais ils souhaitent vivre dans un environnement où les diverses nuisances sont maintenues sous contrôle, voire réduites en quantité et en impact.

LE RÔLE DÉTERMINANT DE L'ACNUSA

C'est l'enjeu principal de la nouvelle Charte qui, en s'appuyant sur les avancées significatives de la précédente, fixe des conditions d'exploitation strictes et en garantit les applications, en plaçant ses engagements sous le contrôle de l'autorité de référence : l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéropor-tuaires) (**action 2**). Cet organisme indépendant, créé en 1999, s'assure que le développement du transport aérien ne se fait pas au détriment des riverains.



Composée de 8 membres nommés pour six ans non renouvelables, et irrévocables – en raison de leurs compétences économiques, juridiques, techniques, environnementales ou en matière de santé, n'ayant aucun lien avec les mondes aéroportuaire et aéronautique, l'ACNUSA veille au respect des règlements assurant la protection de l'environnement sonore. Elle représente une garantie de qualité et de neutralité indiscutable pour les riverains.

Dans le cadre du protocole signé pour 5 ans, le 14 juin 2010, entre l'Etat, l'ACNUSA, la DGAC et Aéroports de la Côte d'Azur, en présence des représentants des communes et des associations de riverains, l'application des actions de la Charte et leur suivi sont placés sous le contrôle direct et permanent de cette autorité.

INTERVENTION DE L'ACNUSA À TOUS LES NIVEAUX

A travers un tableau de bord trimestriel, l'ACNUSA vérifie le bon déroulement des actions de la Charte. Elle contrôle l'activité aéronautique, c'est-à-dire le suivi quantitatif et qualitatif des différents courants de trafic, les mesures de bruit, le respect des trajectoires et le suivi des plaintes éventuelles. Grâce à ce diagnostic, elle dispose des informations nécessaires pour identifier et mettre en place des axes de progrès. A tout moment, elle peut demander un audit indépendant, dès lors qu'il lui semble que la lettre ou l'esprit de la Charte ne sont pas respectés. En dernier ressort, si les objectifs environnementaux de la Charte ne sont pas tenus, elle a la possibilité d'engager des mesures coercitives ou « arrêtés de restrictions » dont le non-respect donnerait lieu à sanctions.

L'implication de cette autorité à ce niveau d'engagement est une première en France pour un aéroport de la taille de Cannes Mandelieu. En signant ce protocole, la plate-forme accepte un degré de contrôle similaire aux grands aéroports français.

LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

(AXE I : ACTIONS I À 20)

Objectif prioritaire, la limitation des nuisances sonores est l'objet de toutes les attentions. sur les 40 actions, 28 y sont totalement consacrées. Des dispositions ont d'ores et déjà été prises. D'autres seront mises en place dans un calendrier resserré pour rendre rapidement visibles les améliorations.



Intervention d'un « gilet vert »

UN DISPOSITIF PERMANENT DE MESURES DE BRUIT ET DE SUIVI DES TRAJECTOIRES

Et d'abord, la mise en place d'un système, fonctionnant 24h/24, de mesures de bruit et de visualisation des trajectoires des avions (action 1). Inscrire cette action à la première place n'est pas anecdotique. C'est une première en France pour une plate-forme de cette taille.

L'implantation des capteurs, validée par la CCE, a fait l'objet d'une concertation entre la DGAC, l'ACNUSA qui a

apporté son expertise technique, le concessionnaire, les communes et les associations de riverains. En fonctionnant en continu, le système est capable d'isoler et de détecter le passage d'un aéronef (avion ou hélicoptère) par rapport au bruit ambiant. Couplé à un système radar, il permet de visualiser les trajectoires suivies par les appareils. Cette cartographie complète du bruit et des trajectoires est la pierre angulaire sur laquelle est bâti l'ensemble des actions de lutte contre les nuisances sonores. Elle permettra également d'en mesurer les effets en temps réel.

Ce suivi conduira non seulement à contrôler plus strictement les trajectoires de vols de tous les courants de trafic (aviation légère, aviation d'affaires et hélicoptères), mais aussi à repérer les avions les plus gênants et à apporter des réponses précises aux interrogations et aux réclamations des riverains. Un dispositif de gestion des informations et des

Un avion est source de nuisances sonores en vol et dans les phases de décollage et d'atterrissage. Son bruit provient de 3 sources principales : de ses moteurs, mais aussi de son aérodynamisme, c'est-à-dire de l'écoulement de l'air autour du fuselage, de la façon de piloter.

Avion équipé de silencieux

plaintes a d'ailleurs été mis en place pour recueillir et traiter les demandes des particuliers, que ce soit par téléphone, mail ou par courrier (**action 26**).

Car, une fois connus, pas question que ces résultats s'empilent dans les cartons.

LE PASSAGE DE LA PLATE-FORME EN CATÉGORIE B

Ce dispositif est indissociable d'une autre avancée essentielle pour la protection de la qualité de vie des riverains : le passage de la plate-forme en catégorie B (**action 5**). Considéré comme prioritaire, ce changement de catégorie, effectif depuis le mois d'août 2010, oblige désormais tous les pilotes qui utilisent l'Aéroport Cannes Mandelieu à être formés à ses procédures « moindre nuisance », en matière d'approche, de décollage, d'atterrissage ainsi qu'au respect des trajectoires. Un certificat valable un an, délivré par l'Aéroport Cannes Mandelieu, valide leurs acquis.

Encore faut-il faire connaître ces bonnes pratiques. De nombreuses actions de communication sont prévues pour les valoriser et les diffuser auprès de tous les utilisateurs de la plate-forme : pilotes, compagnies, aéroclubs, écoles.

INFORMER, CONTRÔLER, SANCTIONNER

Durant l'été, au plus fort du trafic, une campagne de sensibilisation est menée auprès des pilotes afin qu'ils respectent les procédures en vigueur et évitent tout débordement de trajectoire (**action 4**). Un site Internet pour expliquer et visualiser les procédures aéronautiques de la plate-forme a été spécialement créé pour eux (**action 7**). Ce « Briefing Pilot », mis en ligne le 13 mai 2010, compte, à la fin du mois de décembre 2010, plus de 3 600 pilotes inscrits.

Par ailleurs, un Code de Bonne Conduite Environnementale sera établi avec l'ensemble des professionnels du transport aérien présent sur la plate-forme : compagnies, pilotes, sociétés de maintenance, services de l'État, etc. Ce code présentera les engagements pris par chacun d'eux pour maîtriser les nuisances sonores (**action 6**).

Enfin, en partenariat avec les acteurs de la circulation aérienne (DGAC et Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est), le gestionnaire fait figurer les procédures « moindre nuisance » spécifiques de l'Aéroport Cannes Mandelieu dans les publications aéronautiques (**action 7**).

Cependant un avion n'est pas un train sur ses rails ! Il est important de comprendre que les procédures qui définissent sur le papier une trajectoire idéale ne sont pas toujours possibles dans la réalité. Les conditions météorologiques, les performances de l'avion, la précision relative des instruments mais aussi des erreurs d'appréciation dans le pilotage peuvent nuire au respect rigoureux de cette trajectoire. En cas de signature acoustique anormale, une enquête est systématiquement diligentée pour en déterminer les causes (**action 8**). Le Chargé Environnemental va à la rencontre des pilotes pour leur rappeler les règles qui s'appliquent sur la plate-forme. Les contrevenants récidivistes seront inscrits sur une liste transmise aux services de l'Etat (**action 4**).

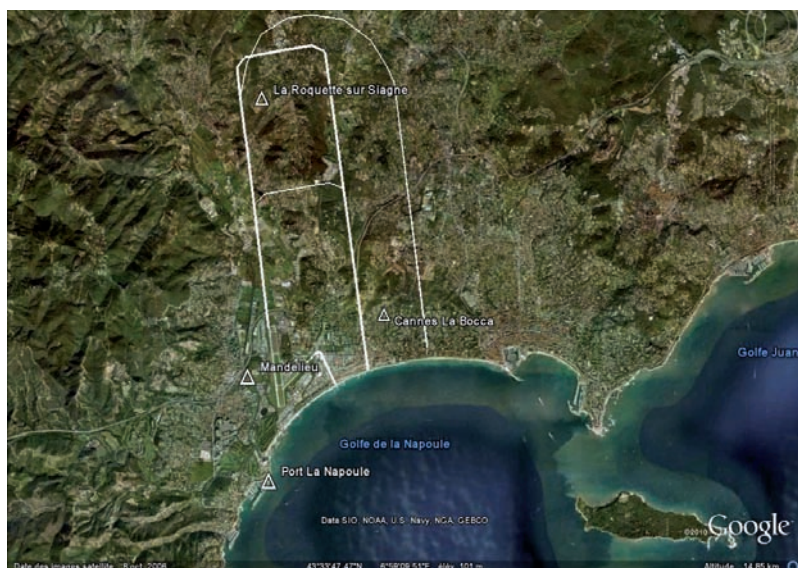
L'OACI RÉPARTIT LES AVIONS EN QUATRE CLASSES ACOUSTIQUES SELON LEUR NIVEAU DE BRUIT :

les avions « non certifiés », qui ne respectent pas les limites de bruit fixées par les instances aéronautiques internationales, sont interdits sur les aéroports européens ; les avions inscrits au « chapitre 2 », interdits sur les aéroports européens depuis le 1^{er} avril 2002 (sauf dérogation) ; le « chapitre 3 », qui recense les avions les moins bruyants en activité (dont ceux initialement certifiés « chapitre 2 » qui, moyennant quelques modifications, ont pu accéder au statut de « chapitre 3 »). Et, depuis octobre 2001, un 4^e chapitre, de 10 décibels plus exigeant que le « chapitre 3 ».

Divulgués, expliqués et tenus à la disposition de la CCE et de l'ACNUSA, ils serviront aux acteurs de la circulation aérienne à adopter et à promouvoir les procédures de « moindre nuisance » tout en garantissant la sécurité des vols qui reste prioritaire : utilisation préférentielle de routes aériennes, procédures spécifiques pour le décollage, l'approche et l'atterrissage dans le respect des règles de la sécurité aérienne. L'ensemble des acteurs aéronautiques de la plate-forme est mobilisé et chaque courant de trafic est concerné.



Capteur de mesure de bruit



Le dispositif permettra également d'identifier les avions les plus bruyants, notamment ceux du chapitre 3 de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI), et d'étudier leurs modalités d'accueil sur la plate-forme (**action 3**).

Une fois réalisé ce travail indispensable de responsabilisation, la Charte prévoit des actions spécifiques par courant de trafic, aviation légère, aviation d'affaires, hélicoptères, en recherchant pour chacun d'eux des réponses techniques et réglementaires appropriées. Car tous, à l'exception de la Sécurité Civile dans le cadre de ses interventions d'urgences, doivent placer leurs activités sous le signe de la moindre nuisance.

UNE MÉTHODOLOGIE PARTICIPATIVE

Des groupes de travail spécifiques sont en première ligne pour sensibiliser leurs membres aux solutions de « moindre bruit » en travaillant sur les trajectoires ou la modernisation de la flotte. Dans le même temps, une réflexion est engagée sur les possibilités qu'offre l'Aéroport pour redéployer les activités, favoriser les implantations d'entreprises qui ne génèrent pas de nuisances sonores (**action 9**), voire réfléchir à des aménagements spécifiques (**action 20**).

• L'aviation légère (**actions 10 à 12**)

Le Groupe de Travail « Aviation Légère » recherche et travaille régulièrement à améliorer et à faire respecter par tous (pilotes, écoles, aéroclubs, sociétés de

pilotage) les trajectoires et les procédures (altitude de survol, tours de piste, respect des ronds bleus, c'est-à-dire des périmètres où le survol doit être évité) (**action 11**).

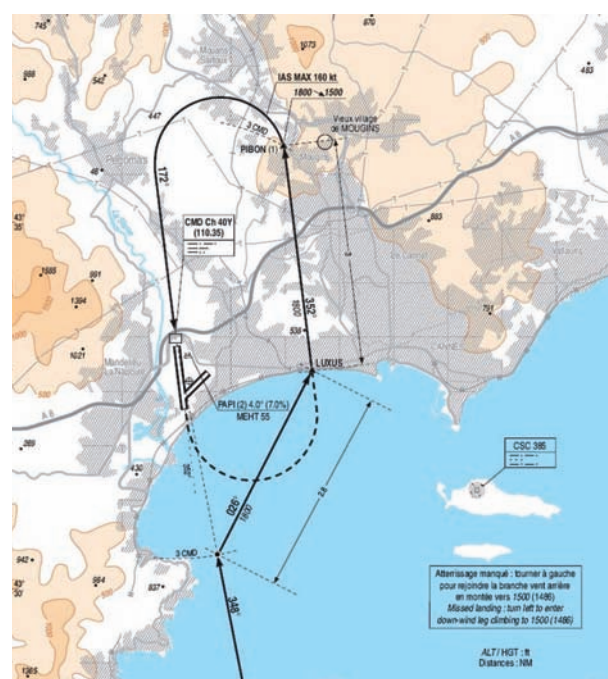
Les « tours de piste », effectués par les élèves-pilotes dans le cadre de leur formation, feront l'objet d'une attention particulière (**action 10**). Même si l'usage du simulateur de vol tend à s'accroître, ces « tours de piste » restent indispensables au bon déroulement de l'apprentissage des futurs pilotes. Malheureusement, avec des moteurs à plein régime, une altitude basse, le survol des zones riveraines et la répétition des vols, ces exercices sont une source de nuisances sonores répétées. D'où l'engagement de tout mettre en œuvre pour en réduire sensiblement l'impact dans le respect du Livre Blanc de l'Aéroport Cannes Mandelieu, qui précise que la plate-forme a vocation à accueillir cette activité de formation. La Charte prévoit ainsi de confier une partie de ces « tours de pistes » à d'autres aéroports régionaux dans le cadre de partenariats (**action 12**).

En attendant, le gestionnaire encourage les pilotes et les écoles basées à équiper leur appareil de « dispositifs réducteurs de bruit ». En juillet 2010, une école de pilotage a, par exemple, doté ses deux bimoteurs en silencieux d'échappement grâce au concours financier du gestionnaire. Une liste des appareils basés avec leurs caractéristiques sera établie chaque année pour mesurer les efforts accomplis dans ce sens.

• L'activité Hélicoptère (**actions 13 et 14**)

Conformément à la demande expresse du Ministre des Transports d'appliquer le décret Hélicoptère du 20 octobre 2010 (publié au JO le 21), des échéances tout aussi importantes attendent cette activité.

Même si les modalités d'application restent à définir, ce décret fixe des règles très strictes de survol des zones urbanisées. Désormais, le nombre de décollages et d'atterrissages d'hélicoptère à partir d'un aéroport proche d'une zone urbanisée pourra être limité « par plage horaire, par jour, par mois, saison et année ». Hormis les vols sanitaires et de secours, toutes les activités liées aux hélicoptères (école, transport, travail aérien, etc.), sont impactées.

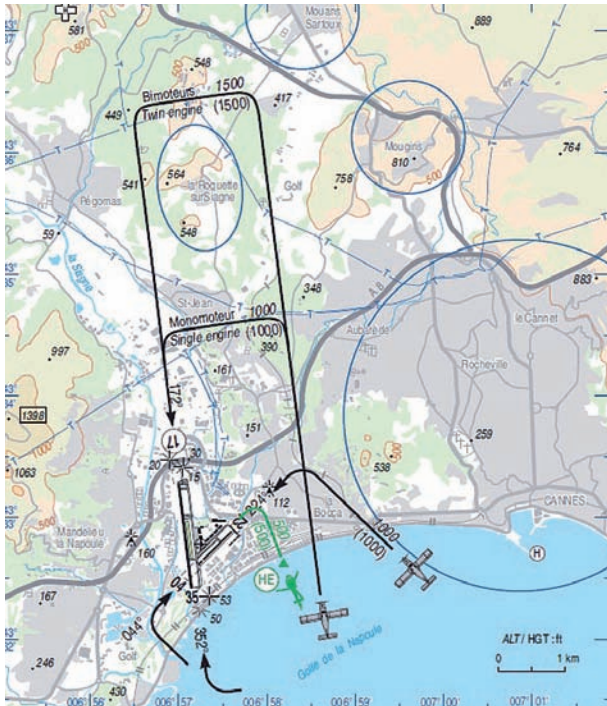


Approche aux instruments

Dans cette recherche permanente de réduction des nuisances sonores, le redéploiement de l'activité hélicoptère sur la plate-forme mérite une attention particulière. Aéroports de la Côte d'Azur étudiera, en concertation avec la DGAC, cette option et les améliorations à en attendre.

• L'aviation d'affaires (**actions 15 à 20**)

Déjà fortement encadrée, l'activité aviation d'affaires poursuivra ses efforts. Le mouvement des jets et turbopropulseurs



Atterrissage à vue et « ronds bleus »

(vols IFR) sur l'Aéroport Cannes Mandelieu reste limité à 6 arrivées par heure maximum (action 15).

Afin de réduire au mieux le survol des zones habitées tout en garantissant la sécurité des vols, le Groupe de Travail « Aviation d'affaires », en relation avec les aviateurs, cherchera à optimiser les procédures opérationnelles particulières de la plate-forme pour limiter l'impact sonore des départs et des arrivées (actions 16 et 19).

Au cours de leur escale, les avions au sol sont alimentés soit par un moteur auxiliaire dit APU (Auxiliary Power Unit) qui assure l'alimentation électrique, l'air climatisé et permet le démarrage des réacteurs, soit par un groupe électrogène spécifique appelé GPU (Ground Power Unit). Sans même parler des émissions nocives qu'entraîne la consommation de kérosène, les APU sont d'incontestables sources de bruit. La Charte engage donc les pilotes et les compagnies à ne les utiliser qu'au maximum 20 mn avant le départ et 10 mn après l'arrivée. De son côté, afin de proposer une alternative écologique, Aéroports de la Côte d'Azur a décidé d'équiper ses postes de stationnement de GPU électriques, moins polluants et moins bruyants, à raison de 2 par an (action 18).

Lors de l'atterrissage, à chaque fois que les règles de sécurité l'autorisent, les pilotes limiteront l'utilisation des inver-

seurs de poussée (un système d'aide au freinage). En tout état de cause, les raisons de leur utilisation devront être justifiées. Un dossier des écarts sera établi (action 17). Dans cette logique et sauf instruction particulière, l'utilisation de la bretelle Charlie, qui incitait les pilotes à réduire leur distance de freinage pour gagner plus rapidement leur parking, est désormais réservée aux appareils de moins de 3 tonnes.

Autre proposition, étudier l'intérêt d'un allongement de piste vers le Nord, de façon à favoriser les arrivées par la mer, suivant les conditions météo, et éviter autant que possible le survol des zones habitées. Il faut cependant noter que les arrivées mer sont déjà une obligation de nuit, les atterrissages en 17 par la terre étant interdits pendant cette période pour des raisons environnementales. L'étude devra, en particulier, réfléchir aux conditions d'utilisation de la piste 35 en vue de favoriser les atterrissages par la mer tout en éradiquant la pratique du multi QFU* et en préservant le niveau de sécurité de la plate-forme (action 20).

En contrepartie de ce dispositif ambivalent et si l'on veut que les gains réalisés en matière de réduction du bruit perdurent, les communes ont un rôle à jouer :

Elles devront veiller à la stricte application du Plan d'Exposition au Bruit afin que soit maîtrisé le développement de l'habitat au voisinage de l'aéroport et ainsi éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores (action 38).

Mais 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 une force d'exemplarité pour la préservation du milieu naturel, la maîtrise de la consommation énergétique mais aussi pour son implication responsable et citoyenne dans la vie locale.

Moins immédiatement perceptibles, car moins directement ressenties par les riverains, ces actions n'en constituent pas moins un volet essentiel de la Charte.

*Le QFU est l'orientation de la piste exprimée en dizaine de degrés par rapport au nord magnétique.



Avion équipé de silencieux

RENFORCER LA PRÉVENTION DES POLLUTIONS ET MIEUX ANCRER L'AÉROPORT DANS SON BASSIN DE VIE

(AXE 3 : ACTIONS 29 À 40)

En conjuguant sur le même temps et sur le même mode, protection de l'environnement, croissance économique et progrès social, l'Aéroport Cannes Mandelieu s'inscrit en droite ligne des enjeux de développement durable fixés par le Grenelle de l'Environnement.



L'Agenda 21 (ou Action 21) est un plan d'action pour le XXI^e siècle adopté par 173 chefs d'État lors du sommet de la Terre à Rio, en 1992. Les collectivités territoriales sont invitées, dans le cadre de son chapitre 28, à mettre en place un programme d'Agenda 21 à leur échelle. Celui-ci, fondé sur la consultation et la participation de la population, intègre les principes du développement durable.

PRÉVENIR LES POLLUTIONS, OPTIMISER LA GESTION DES RESSOURCES ET VALORISER LA BIODIVERSITÉ

Le Code de l'Environnement rappelle que protéger, mettre en valeur, restaurer et gérer les ressources et les milieux naturels sont d'intérêt général (article L 110.1). Engagée depuis longtemps dans la préservation et la mise en valeur de son patrimoine naturel, la plate-forme renforcera ses installations de traitement afin de prévenir tout risque de pollution. Les eaux de pluie susceptibles d'être polluées seront systématiquement collectées et traitées, avant toute évacuation (action 29).

La réduction des gaz à effet de serre fait également partie de ses priorités. Outre une politique maîtrisée des énergies et des fluides (électricité, gaz, eau), la plate-forme engage une réflexion pour développer les énergies renouvelables avec, comme seul préalable, la sécurité des vols (actions 30 et 40).

Paradoxe de l'urbanisation, l'Aéroport Cannes Mandelieu abrite une des dernières prairies humides du département, où des plantes rares (la jacinthe romaine et l'alpiste aquatique) ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux sédentaires ou migrateurs, dont 29 protégées, ont été répertoriées. Les aménagements à venir préserveront ce capital écologique remarquable. Dans cette logique, la Charte reconduit le partenariat qui lie l'Aéroport Cannes Mandelieu au Conservatoire Etudes des Ecosystèmes de Provence (action 31). Le CEEP poursuivra les inventaires de la faune et sa mission d'assistance technique.

IL N'EST DE RICHESSE QUE D'HOMMES...

Sans la dynamique économique, un territoire décline. Il est du devoir du gestionnaire de créer les conditions idéales à l'installation d'entreprises créatrices de richesses et d'emplois pérennes qui ne génèrent pas de nuisances sonores (action 35). Mais aussi de relayer, via son site Internet, les offres d'emplois de la plate-forme (action 36). Actuellement, 270 femmes et hommes travaillent à l'aéroport. Les futurs aménagements intégreront des technologies sobres en énergie et porteuses d'un meilleur confort pour minimiser l'impact des constructions sur l'environnement. L'objectif ? Offrir un cadre propice à la réussite professionnelle en créant des conditions exemplaires de travail où l'éclairage, l'acoustique, mais également la sécurité, le confort et l'esthétisme seront basés sur la norme Haute Qualité Environnementale (HQE) (action 34).

L'architecture légère et transparente du hangar I4, mis en service en avril 2010, est de ce point de vue révélatrice. Ses façades, revêtues d'une résille en bois, atténuent l'ardeur du soleil en été, tout en laissant passer la lumière. Le puits provençal permet selon la saison, grâce à des canalisations d'air enterrées, de rafraîchir ou d'adoucir l'air et ainsi de réduire la facture énergétique.

La plate-forme apportera également sa contribution à l'élaboration de l'Agenda 21 des communes environnantes qui le lui demandent, dont celles de Cannes et de Mandelieu (action 39).



TRANSPARENCE ET CONCERTATION

(AXE 2 : ACTIONS 21 À 28)

Si depuis la première Charte, toutes les parties prenantes reconnaissent l'amélioration de la concertation, beaucoup soulignent encore des difficultés de compréhension entre les riverains et les responsables de l'espace aérien dont le langage et les critères de perception peuvent différer. La Charte insiste sur la nécessité de multiplier les passerelles avec les riverains pour mieux faire passer les messages et partager les avancées.

La réussite de la Charte repose sur le partage et l'implication de toutes les parties prenantes.

En impliquant dans les décisions associations, citoyens, élus, entreprises, la première Charte avait jeté les bases d'une « démocratie participative » avant l'heure. La deuxième Charte va plus loin et bâtit un véritable projet collectif où la participation et la responsabilisation de chacun des intervenants dans la gouvernance garantiront sa réussite.

Cet esprit d'ouverture, révélateur de nouvelles pratiques et d'un désir de faire bouger les choses, privilégie la concertation et l'écoute à tous les niveaux. Celle-ci exige la transparence. Une place très large est faite pour divulguer le plus largement les avancées et les décisions prises et faire le point sur les actions mises en œuvre et leur résultat. Poursuite de la parution du journal d'information Latitude (action 23), rapport d'activités (action 24), édition de tableaux de bord environnementaux et publication régulier



lière des données de trafic et des mesures de bruit (action 25), relaieront auprès du public l'état d'avancement de la Charte et toute initiative environnementale qui aurait des répercussions sur la vie et l'activité du site (action 21).

Il s'agit de rendre compte le plus précisément et le plus clairement des avancées, mais également de recueillir le ressenti des riverains à travers des enquêtes de satisfaction indépendantes (action 22) pour évaluer l'adéquation de la Charte à leurs attentes.

Pièces maîtresses du dispositif, l'action et le rôle des groupes de travail de chaque segment de trafic (aviation légère, aviation d'affaires et hélicoptère) restent déterminants. Ce sont eux qui contribuent à enrichir le débat, à réfléchir à d'éventuelles améliorations et à apporter leur expertise. Dans ces échanges ouverts et constructifs, l'aéroport a un rôle de régulateur et de catalyseur à tenir. Il veille donc à maintenir ces groupes actifs en permanence (action 27).

Parce qu'elles sont les représentantes des citoyens et s'impliquent directement, les communes et les associations sont concernées au premier chef par la Charte. L'Aéroport Cannes-Mandelieu veillera à accroître ses liens avec elles, au travers des groupes de travail, mais aussi en multipliant les occasions de rencontres autour de thèmes liés à l'aviation générale (action 28).

Mais la question reste posée de savoir comment faire participer le plus grand nombre de citoyens ? L'aéroport multipliera les initiatives pour dialoguer directement avec la population. La poursuite des journées découvertes à destination du plus grand nombre, jeune public et adultes, sera l'occasion d'ouvrir les portes d'un monde qui est encore peu ou mal connu et de présenter ses savoir-faire. Comme pour toutes les portes ouvertes, il s'agit d'une rencontre entre des professionnels et des personnes curieuses, et la règle du jeu est claire : l'accès est totalement libre, et chacun sera le bienvenu (action 37).



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 : Olivier Dufour, Directeur d'Exploitation de l'Aéroport Cannes Mandelieu • Rédacteur en chef : Héléne 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 • Rédaction & Conception : Azur Communication • Crédits photo : Aéroports de la Côte d'Azur, Jérôme Kelagopian, Marie Cécile Ruhier • N° ISSN : 1952-8507 • Janvier 2011

Imprimé sur papier recyclé

