



Commission Consultative de l'Environnement



Aéroport Cannes-Mandelieu – 13 décembre 2012

Ouverture



Madame la Sous-Préfète
Dominique-Claire MALLEMANCHE

ORDRE DU JOUR

- ➔ Rappel de la stratégie Aviation d’Affaires ACA
- ➔ Bilan de l’activité aérienne
- ➔ Présentation et analyse des tableaux de bord environnementaux des 2^{ème} et 3^{ème} trimestres dans le cadre du protocole avec l’ACNUSA:
 - Analyse des plaintes
 - Analyse des trajectoires
 - Mesures de bruit
- ➔ Présentation de la démarche d’analyse des écarts de la MVI par le SNA
- ➔ Présentation de l’organisation et du fonctionnement de l’APALE
- ➔ Etat d’avancement des actions de la Charte et bilan des actions réalisées et à venir
- ➔ Présentation du Code de Bonne Conduite Environnementale
- ➔ Tour de table
- ➔ Cérémonie de signature du Code de Bonne Conduite Environnementale

Stratégie Aviation d'Affaires ACA



Monsieur Dominique THILLAUD
Président du Directoire
d'Aéroport de la Côte d'Azur

Position au niveau Européen en 2011



L'Aviation d'Affaires représente sur les Aéroports de la Côte d'Azur 38 830 mouvements dont 27 597 sur Nice et 11 233 sur Cannes (71/29).

Ce niveau d'activité place les ACA au 3^{ème} rang des Aéroports d'Aviation d'Affaires en Europe. (source: Eurocontrol)

1.	LONDRES (Farnborough, Biggin Hill, Northolt, London City, Luton)	69 504	
2.	PARIS LE BOURGET	51 011	
3.	ACA (Nice, Cannes)		38 830
4.	GENEVE COINTRIN	37 485	
5.	LUTON	24 868	
6.	MILAN LINATE	23 135	
7.	FARNBOROUGH	19 377	



Stratégie pour l' Aviation d' Affaires

Compte tenu des caractéristiques et des restrictions aéronautiques et environnementales des trois plateformes (Nice, Cannes et Villanova d' Albenga), l'ACA a retenu la stratégie suivante pour l' accueil de l' Aviation d' Affaires:

- ◆ L' Aéroport Nice Côte d' Azur est la plateforme privilégiée pour l' accueil des appareils à fort tonnage (> 22 t) et les rotations rapides (quick-turn).
Nice Côte d' Azur privilégie les capacités et les cadences.
- ◆ L' Aéroport Cannes-Mandelieu est la plateforme privilégiée pour l' Aviation d' Affaires qui désire être basée sur la Côte d' Azur et qui désire pouvoir disposer d' infrastructures adéquates pour la gestion au sol de ses appareils.
Cannes-Mandelieu privilégie les services de qualité dans le plus étroit respect de son implication environnementale.

L'OFFRE AVIATION D'AFFAIRES ACA



aviation basée

Cannes

- > Accueil jusqu'à 22 tonnes MTOW
- > Fermé à 20h loc de fin septembre à fin mars et 30 min après CS en été
- > Circuit d'approche non-autonome gérée par Nice
- > Lignes régulières interdites
- > Fortes obligations environnementales
- > Restrictions opérationnelles de la piste
- > Vocation : aviation aff. + aviation légère (4 aéroclubs et 4 écoles de formations)
- > Régulation du trafic aff. 2012 : 5/6 arr/heure maxi uniquement coordonné pour 2 évén. par an (GPM FIF)
- > 1 terminal
- > 15 hangars, 12 abri-bulles
- > L'assistance aux avions d'affaires est assurée par le gestionnaire

aviation de passage

Nice

- > Accueil tout avion
- > Ouvert H24
- > Circuit d'approches complexes
- > Prédominance du trafic régulier
- > Aucune limitation en termes de mouvements
- > Obligations environnementales liées au trafic régulier
- > Vocation : aviation commerciale
- > Aéroport coordonné
- > 1 terminal Aviation d'Affaires, inauguré en avril 2010, mais pas de hangars
- > 2 parkings dédiés à l'aviation d'affaires : PAPA (12 avions en quick turn) et KILO (71 avions pour les stationnements longue durée) à terme
- > L'assistance est assurée par 3 sociétés d'assistance privées



Bilan de l'activité aérienne



Monsieur Thierry POLLET
Directeur d'Exploitation
de l'Aéroport Cannes-Mandelieu



BILAN DU TRAFIC A FIN NOVEMBRE 2012

	2012	Variation
Trafic affaires	10 732	- 0,3%
Aviation légère de tourisme	25247	- 0,6%
Activité des aéro-clubs/Formation	13059	- 20,4%
Activité de l'Aviation d'État (Avions et Hélicoptères)	1701	- 9%
Activité hélicoptères civils	14047	+ 5%
TOTAL	64786	- 4,4%



AVIATION D'AFFAIRES (fin novembre)

2012	Nice	Cannes Mandelieu	TOTAL
Aviation d'Affaires	31533	10 732	42 265
Variation %	+ 1,7%	- 0,3%	+ 1,1%
Répartition de Trafic 2012	74,6%	25,4%	

Évolution du trafic depuis 2007 : TRAFIC GENERAL



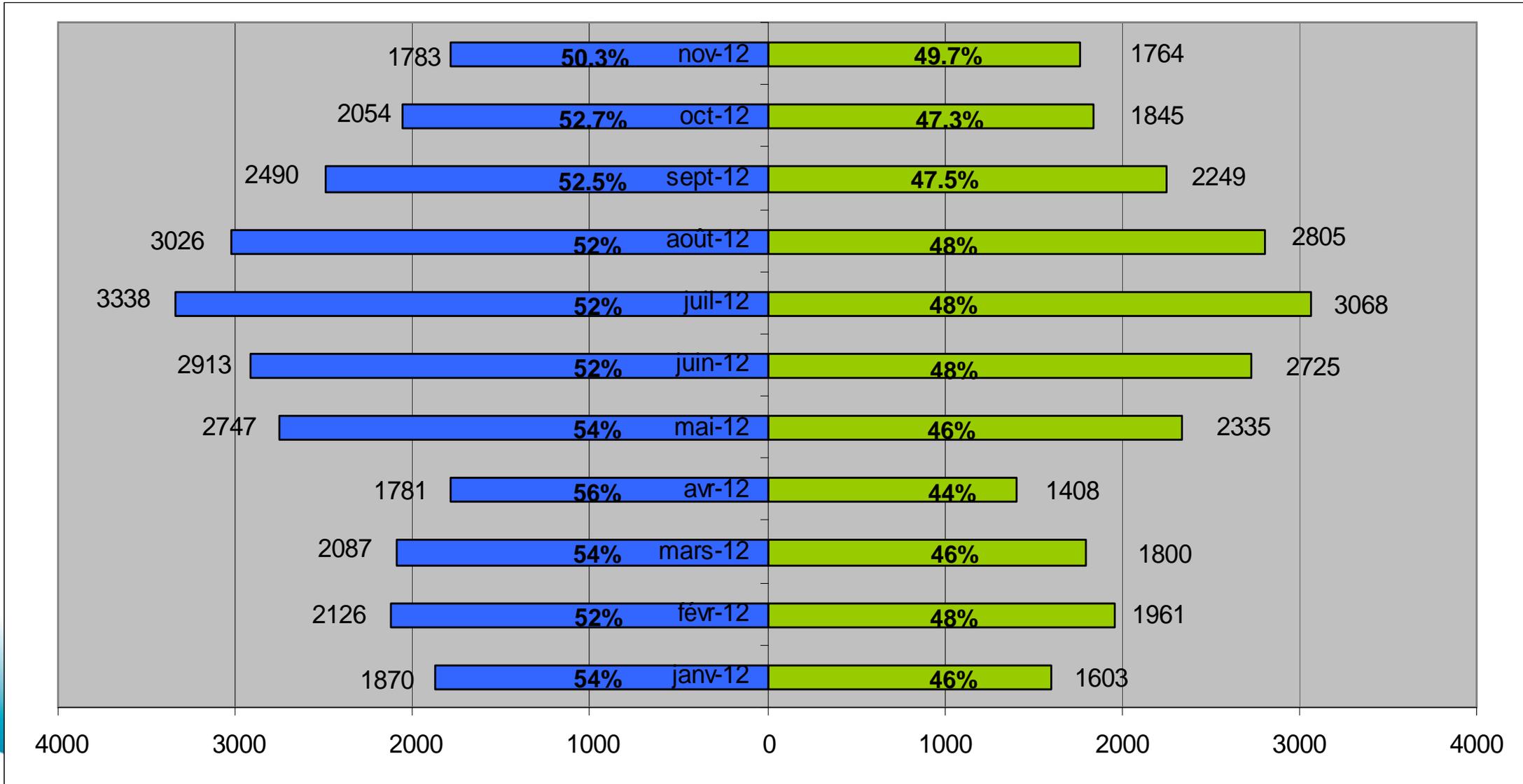
	2007	2008	2009	2010	2011
Aviation d'affaires	13 371	12 409	10 624	10 950	11172
Aviation légère	50 300	51 347	46 383	44 950	45130
Aviation d'état	2 658	2 658	1 786	1 793	2233
Hélicoptères	14 977	13 675	12 790	13 042	13886
TOTAL	81 306	80 089	71 583	70 735	72422

Répartition des mouvements arrivées/départs par QFU (seuil de piste) de la piste principale 17/35



Survol mer (52.7%)

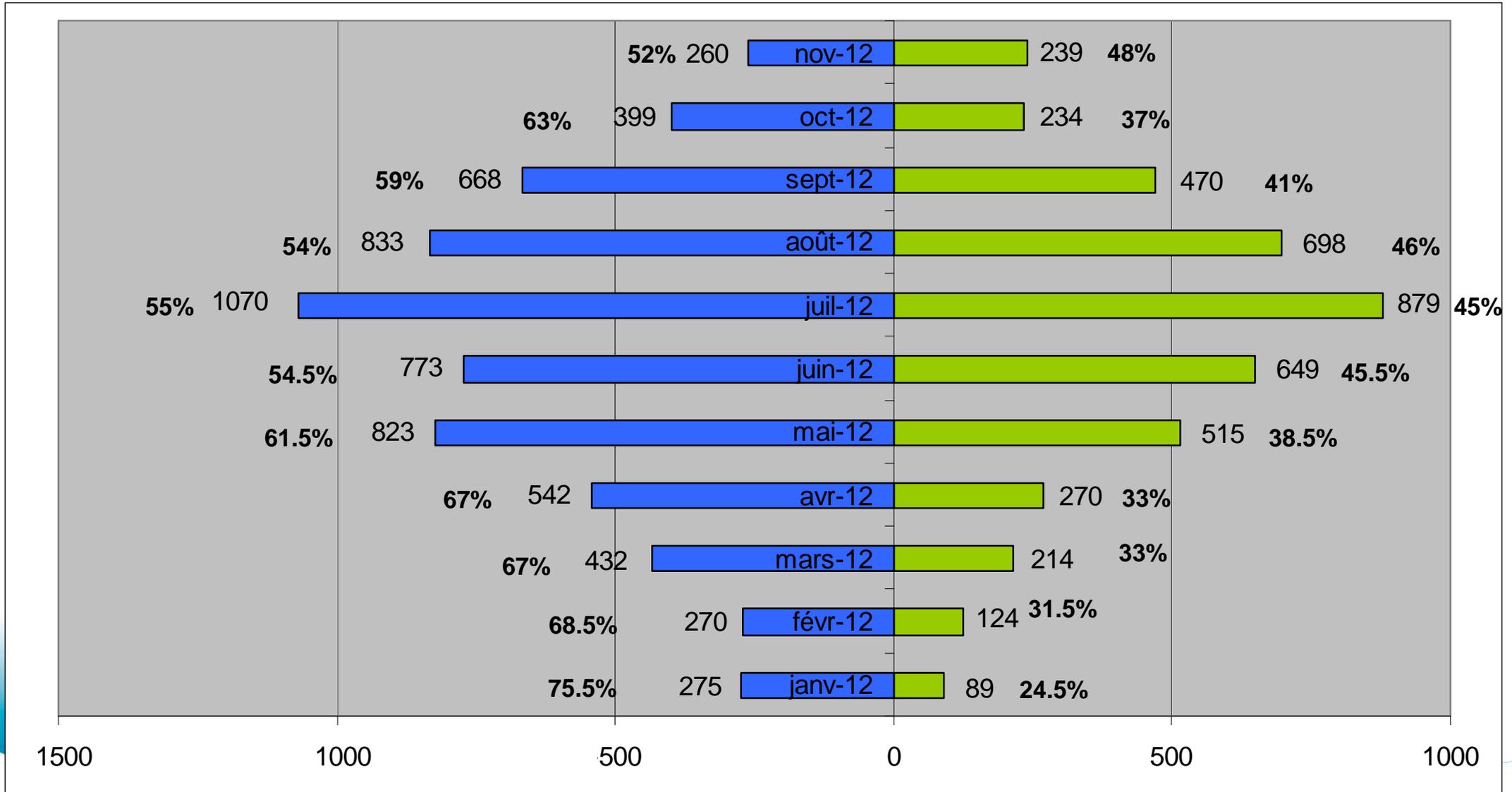
Survol terre (47.3%)



Répartition des mouvements arrivées/départs par QFU (seuil de piste) de la piste principale 17/35 pour l'aviation d'affaires

Survol mer (59%)

Survol terre (41%)



Protocole ACNUSA: Tableaux de bord 2^{ème} et 3^{ème} trimestres



Claire ROUSSEAU
Chargée d'Etudes Environnement
et Relations Riverains

1/ Analyse des plaintes



Résultats des 2ème et 3ème trimestres :

- 224 plaintes (+ 26.5% par rapport à 2011)
- 54 plaignants enregistrés (+28.5% par rapport à 2011)
- 9 communes (13 communes identifiées en 2011)





AÉROPORT
CANNES MANDELIEU



1.1/ Plaintes par nuisances

Type de nuisance	Nombre de plaintes	% 2012	% 2011
Procédure MVI (survol jet)	131	58.5%	52.5%
Survol VFR (autre que jet et hélico)	56	25%	36%
Hélicoptères	21	9.4%	10%
Inverseurs de poussée	8	3.6%	0.4%
Trafic général	3	1.3%	0%
Avion de voltige	2	0.9%	0%
Intensité de mouvements IFR	1	0.4%	0%
Pollution	1	0.4%	0%
Tonnage	1	0.4%	0%
APU	0	0%	0.8%
TOTAL	224	100%	100%



1.2/ Plaintes par localisation

Communes concernées	Nombre de plaintes	% 2012	% 2011
La Roquette sur Siagne	146	65.2%	55%
Mandelieu	30	13.4%	13%
Cannes la Bocca	22	9.8%	10%
Mouans Sartoux	15	6.7%	10.5%
Mougins	5	2.2%	5%
Pégomas	3	1.3%	1%
Grasse	1	0.4%	0%
Estérel	1	0.4%	0.4%
Les Adrets	1	0.4%	0.4%
TOTAL	224	100%	100%

1.3/ Bilan

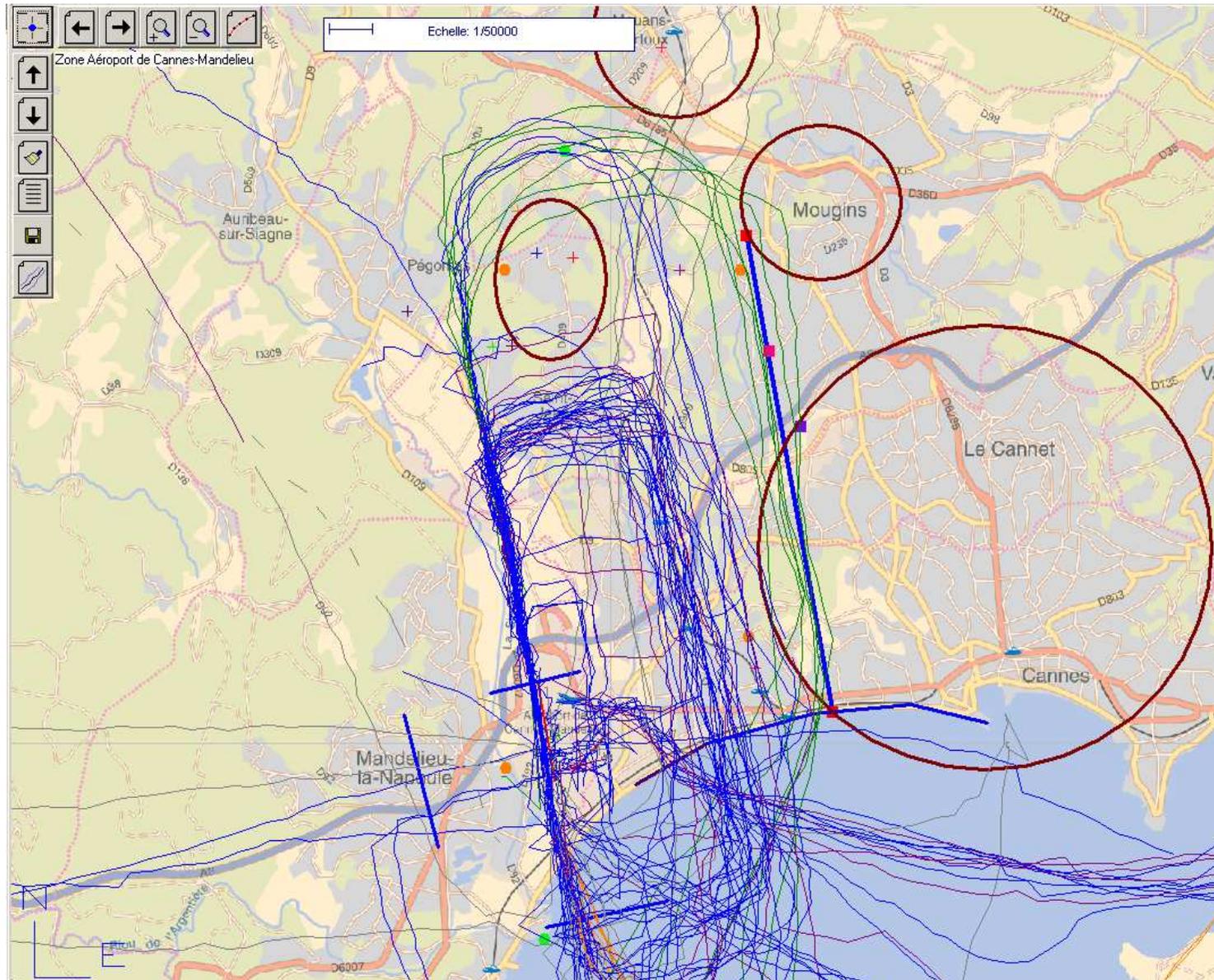


- 👉 La commune de La Roquette sur Siagne représente à elle seule 65.2 % des plaintes.
- 👉 La procédure MVI représente 58.5 % des plaintes
- 👉 Les trajectoires VFR représentent 25% des plaintes

Actions:

- 👉 Sensibilisation aux procédures moindres nuisances des pilotes Aviation Affaires et Aviation Légère (rappel briefing, contrôle des trajectoires avec les pilotes, respect des altitudes, configuration lisse...).
- 👉 Recherche et mise en place d'améliorations avec les écoles et aéroclubs (Cannes-Aviation, UACA, Aéroclub d'Antibes, Aéroclub de Saint Raphael..)

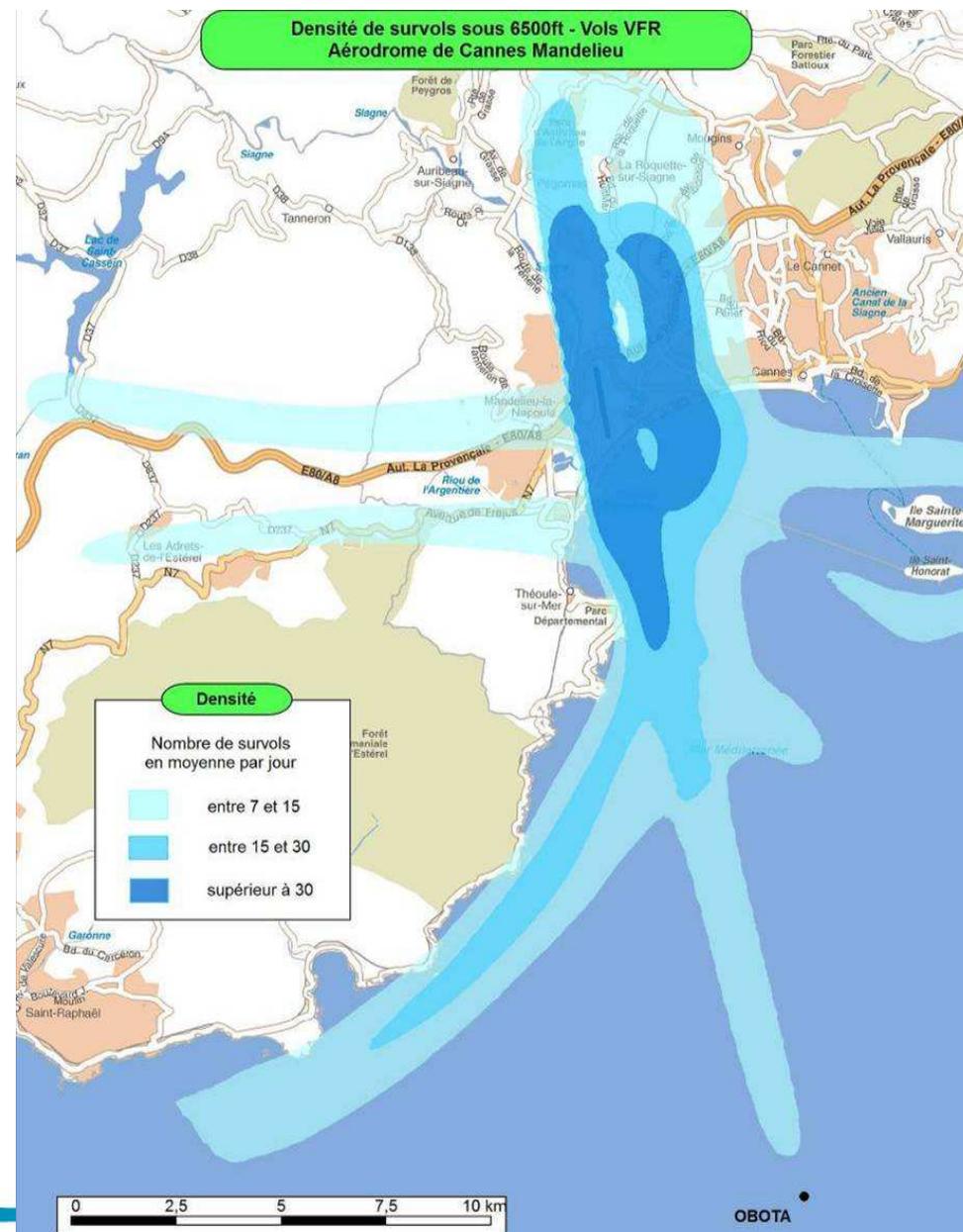
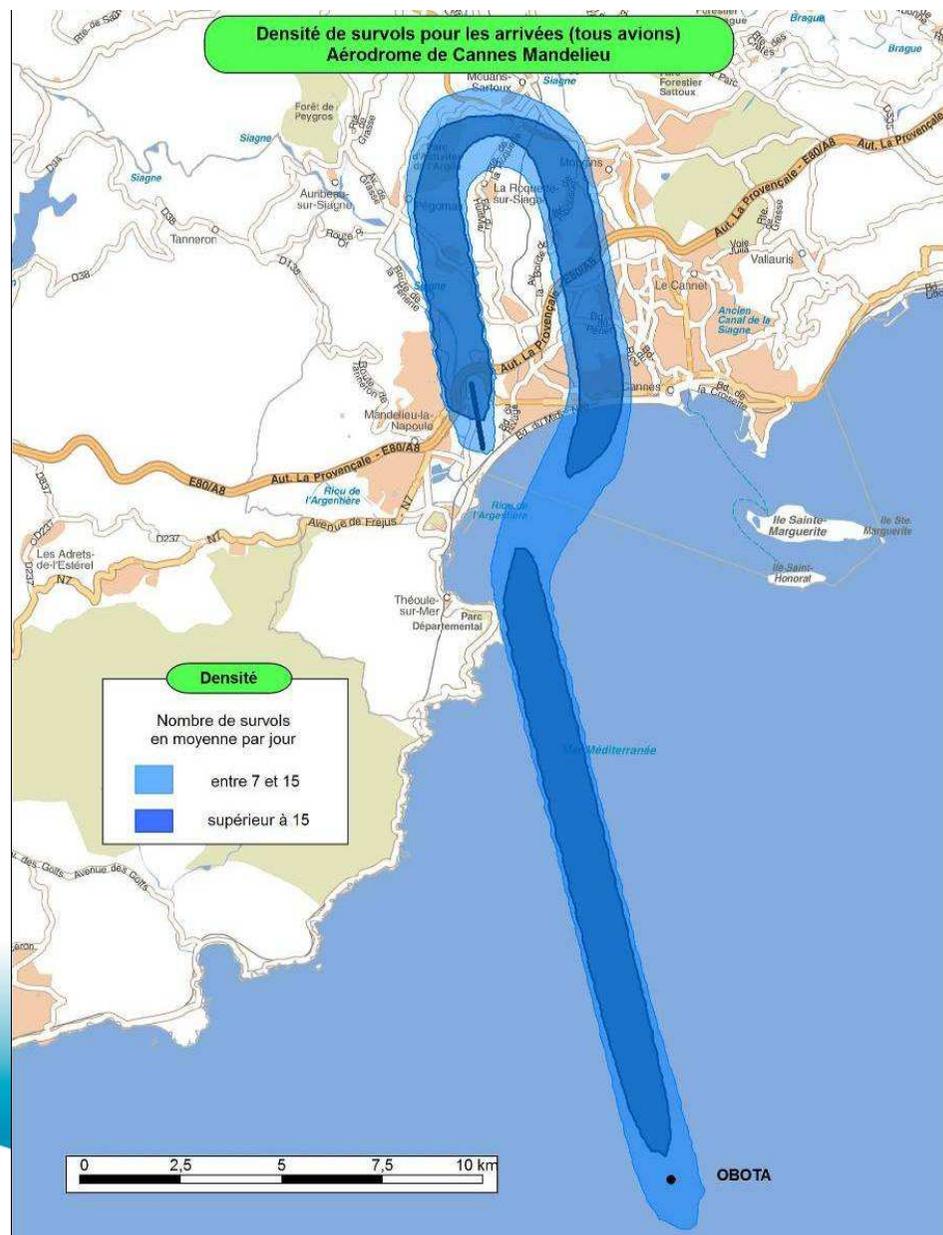
2/ Analyse des trajectoires





AÉROPORT
CANNES MANDELIU

2.1/ Cartes de densité de survols des vols VFR et IFR réalisées par la DGAC pour l'année 2010.



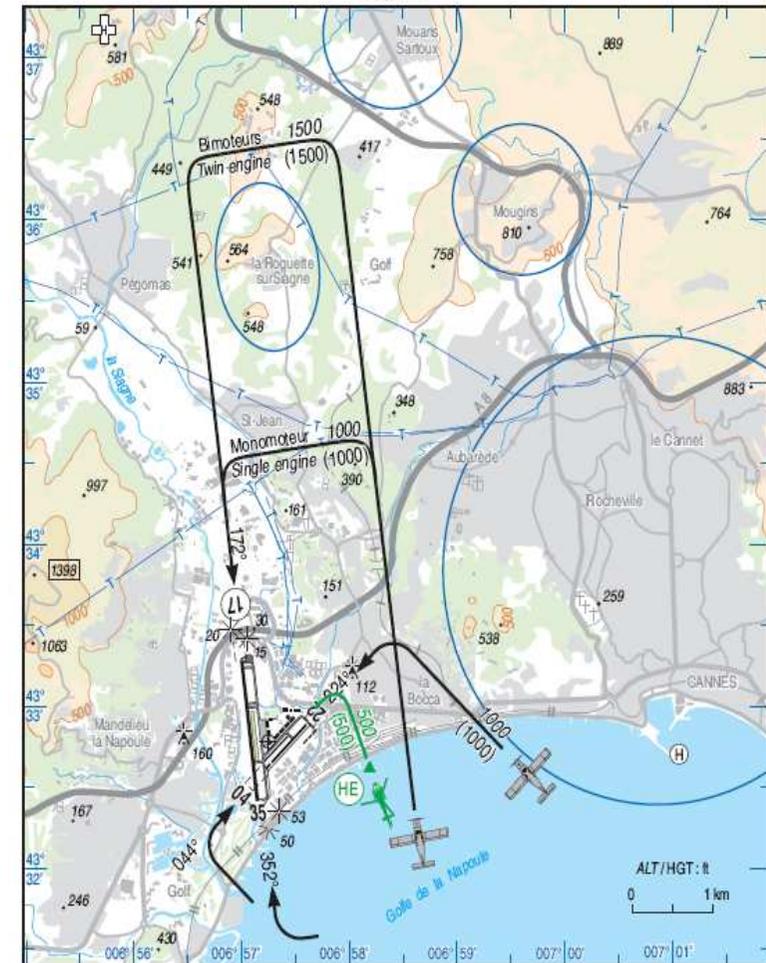
2.2/ Incursions dans les ronds bleus



	La Roquette sur Siagne	Mouans-Sartoux	Mougins
1^{er} Trimestre	13,1%	8,5%	3,6%
2^{ème} Trimestre	8,3%	5,8%	2,3%
3^{ème} Trimestre	11,4%	7,1%	3,6%
total	10,7%	7%	3,1%

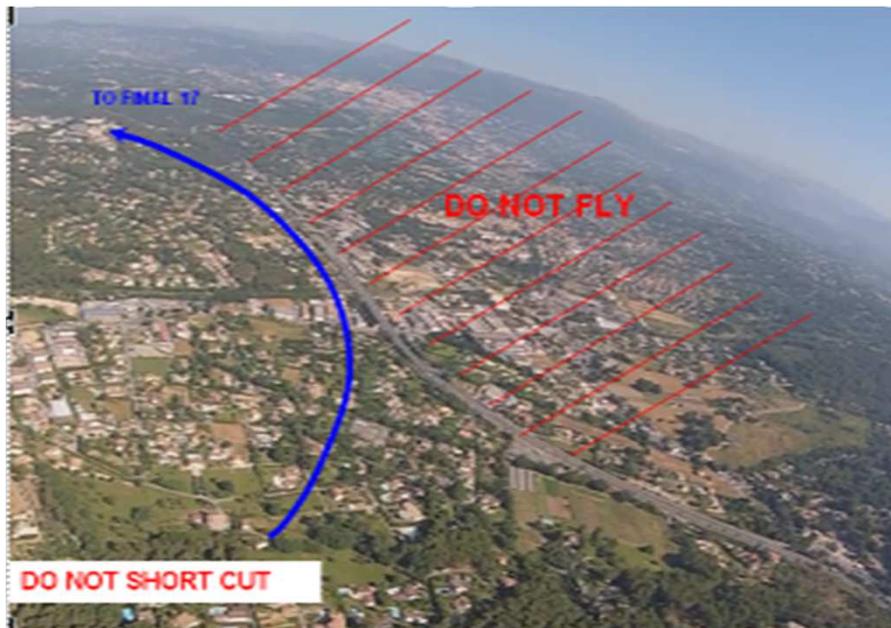
CANNES MANDELIEU
AD2 LFMD ATT 01

13 JAN 11
ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

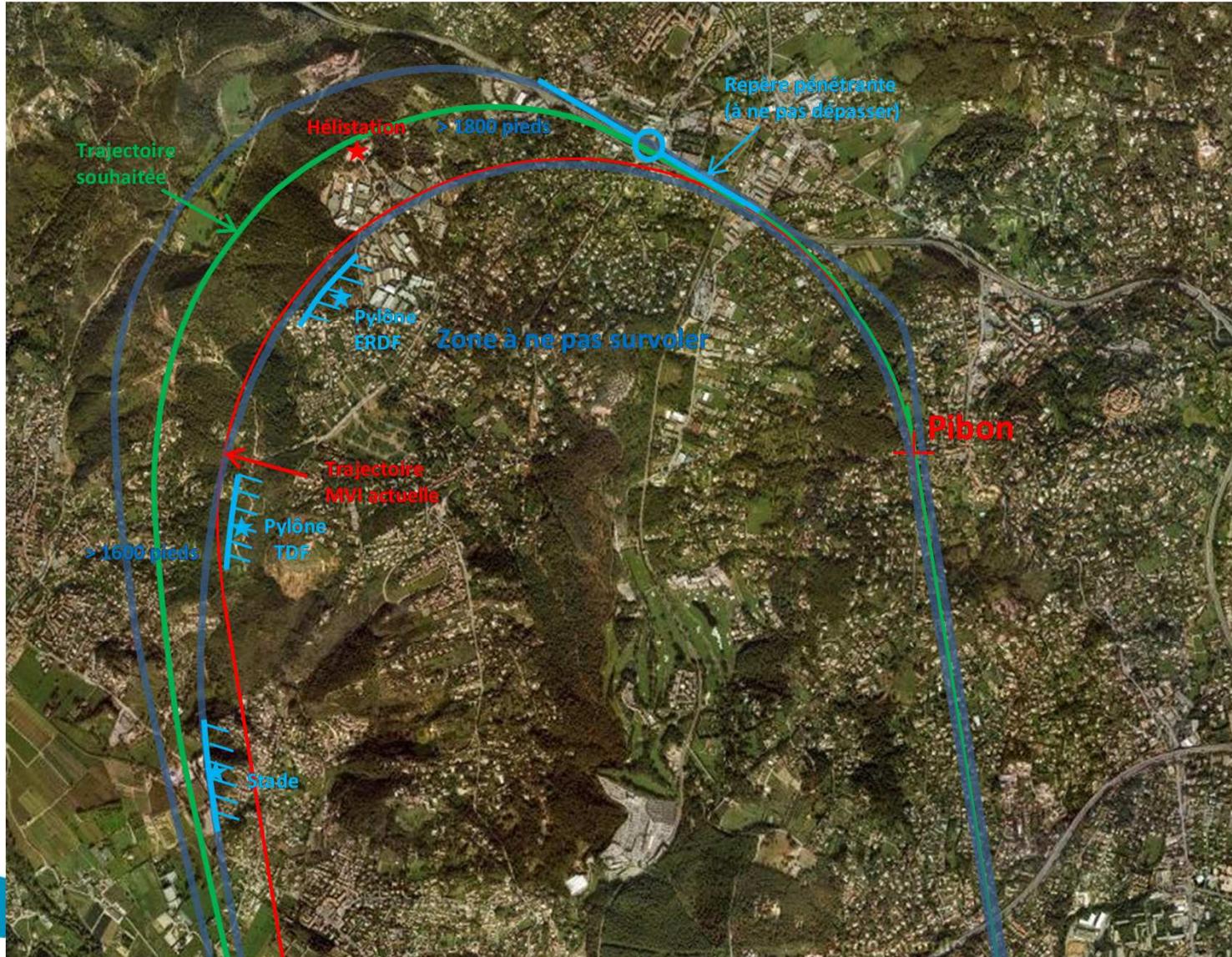


Briefing pilote IFR

- ↪ Briefing pilote mis à jour en juillet 2012.(création du briefing en 2010)
- ↪ 6695 pilotes ont validé le briefing.
- ↪ A ce jour plus de 2700 pilotes ont validé ce nouveau briefing.

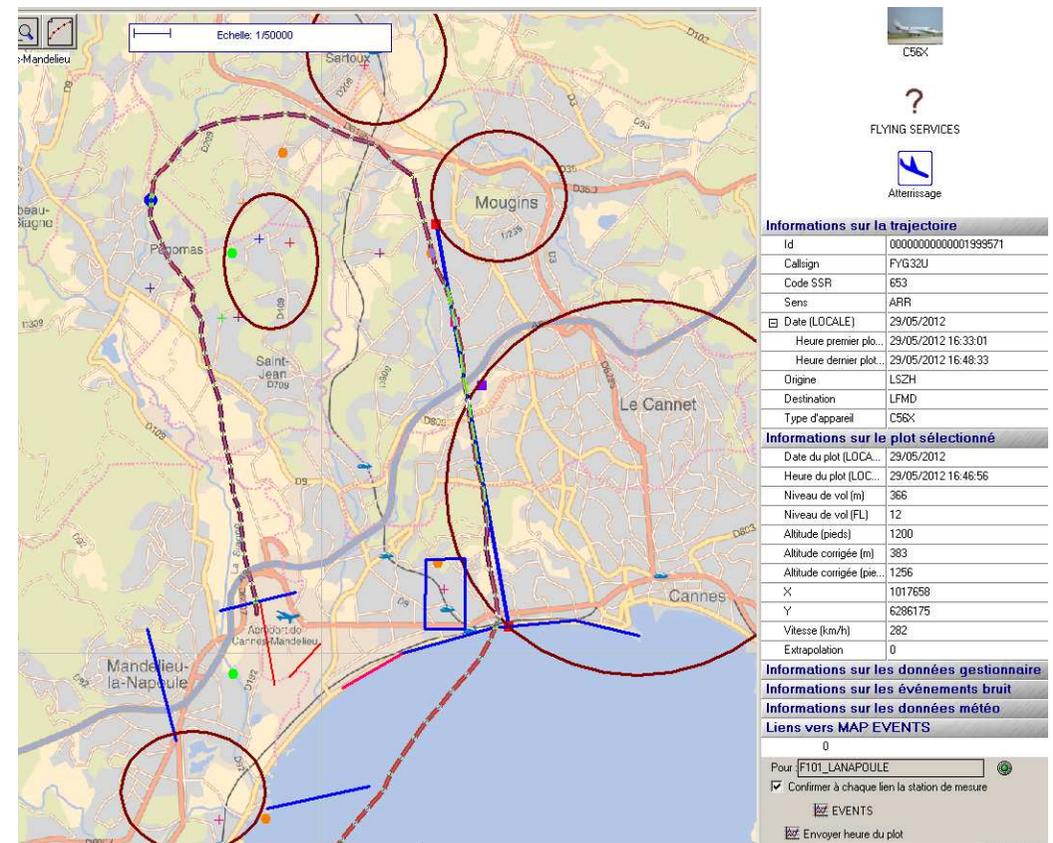
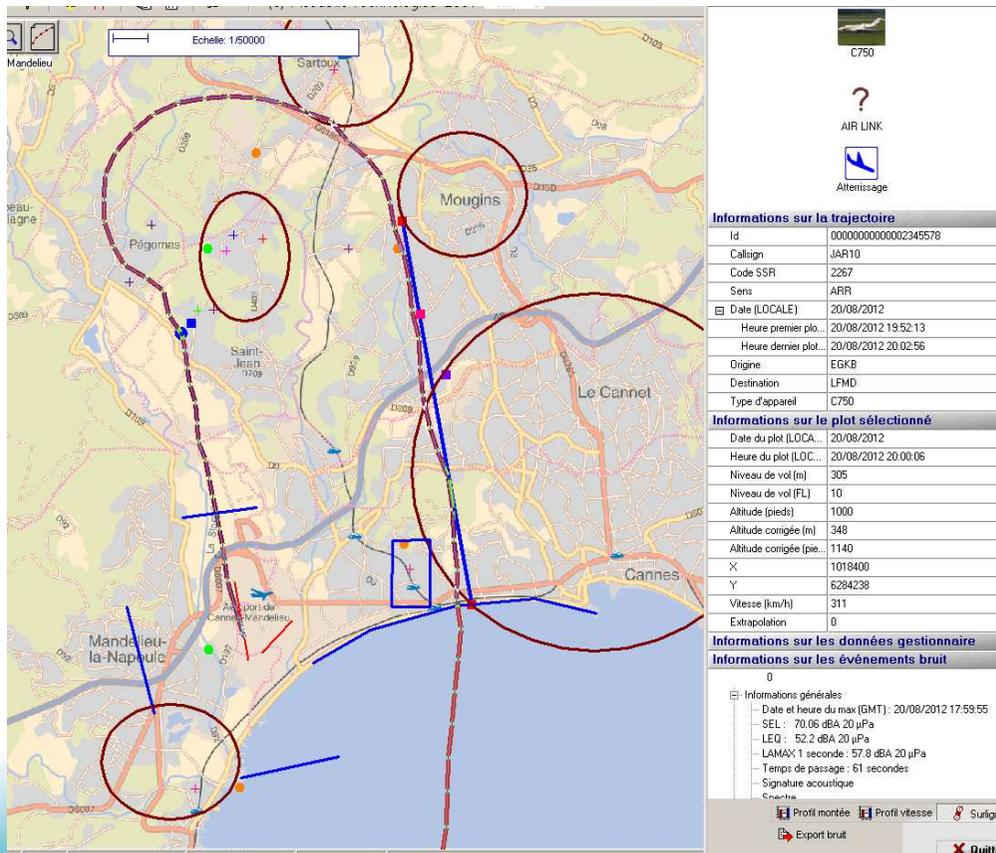


Demande de l'ADNA: étudier l'élargissement de la courbe finale vers le nord-ouest d'environ 600 mètres





Exemple de trajectoire avec élargissement





 Fluggesellschaft GmbH & Co. KG	Part C OPERATIONS MANUAL ROUTES & AIRPORTS	Chapter 3 Page 6 Rev 1 Date 27.05.2012
---	---	---

Mise en place et diffusion à tous les pilotes d'AIRGO d'un OMC (Opérating Manual Part C) pour l'ACM

(B) APPROACH & LANDING

RWY [35]

The standard procedure starts at INLOV and NEKIP respectively. Observe MEA on the interception legs and reach 2000' on the final approach course at OBOTA. Start the final descent at the FAF (6.0 DME CMD). For Category B airplanes the minimum is 1180 ft and 1600 m.

LDA for RWY 35 is 1260 m.

The use of reverse should not more than idle except for operational reasons or safety.

RWY [17]

Approach to runway 17 is to be accomplished by a standard approach to runway 35 followed by a break off to the right latest when reaching 1180 ft, and circling on prescribed track towards LUXUS and PIBON. Standard circling altitude for IFR flights is 1.800 ft with max 160 kts. Never lower gear and set flaps before end of base leg. Always fly over PIBON. Strict adherence to published tracks and turning points is required for noise abatement. **Don't shorten traffic pattern at any time!**

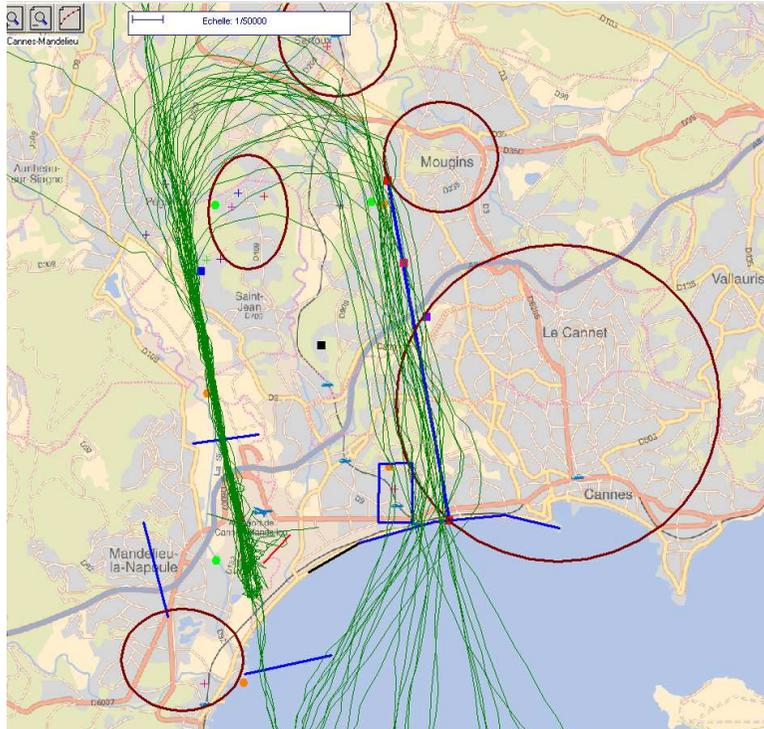
Note: Flying the exact track between LUXUS and PIBON is mandatory, PIBON is an overfly point not to be cut in turn at any time, flying inside the published tracks is not acceptable at all – flying outside the track while turning base is acceptable, even appreciate by the habitants of the very noise stressed village in the base turn area. **Don't overfly Mouans-Sartoux or Roquette-sur-Siagne. Good airmanship for noise abatement: 1. Always try to arrange for approaches on runway 35 if wind and performance permits or according weather and routing request VFR approach by the north to runway 17. 2. Lower gear and flaps as late as possible. At a speed of 160 kts we are able to fly clean and to configure the ac for landing upon intercepting long final. 2. Ask for flying traffic pattern at 2000 ft and start descend as late as possible (never before passing PIBON) On VFR arrivals ask for IFR traffic pattern or higher. 3. Set full RPM as late as possible in short final.**

LDA for RWY 17 is 1400 m

The use of reverse should not more than idle except for operational reasons or safety.

Exemples trajectoires Piaggios de juin à août 2012

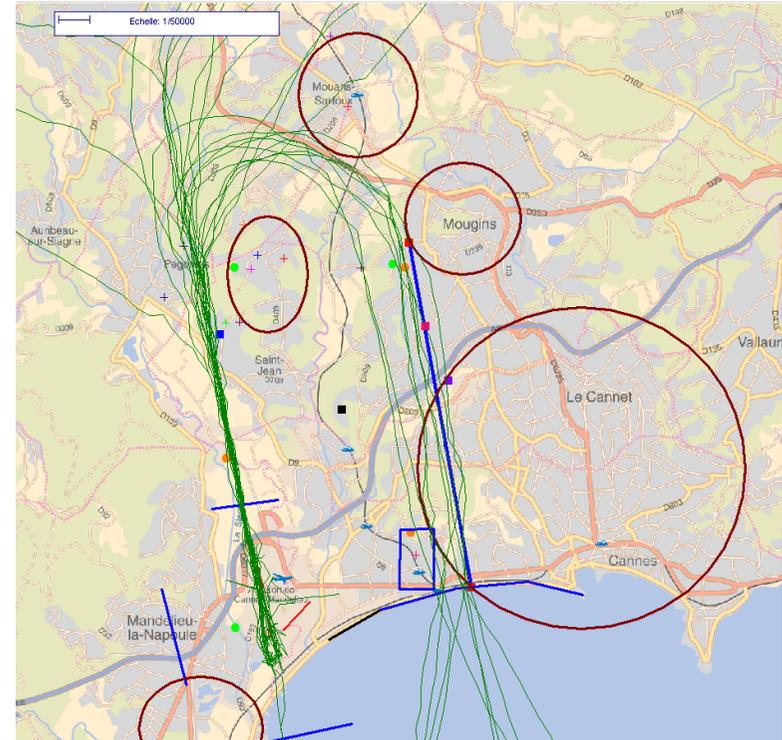
Total P180



46 arrivées

3 survols agglomération Roquette

P180 Airgo



25 arrivées

0 survol agglomération Roquette

9 ARR MVI

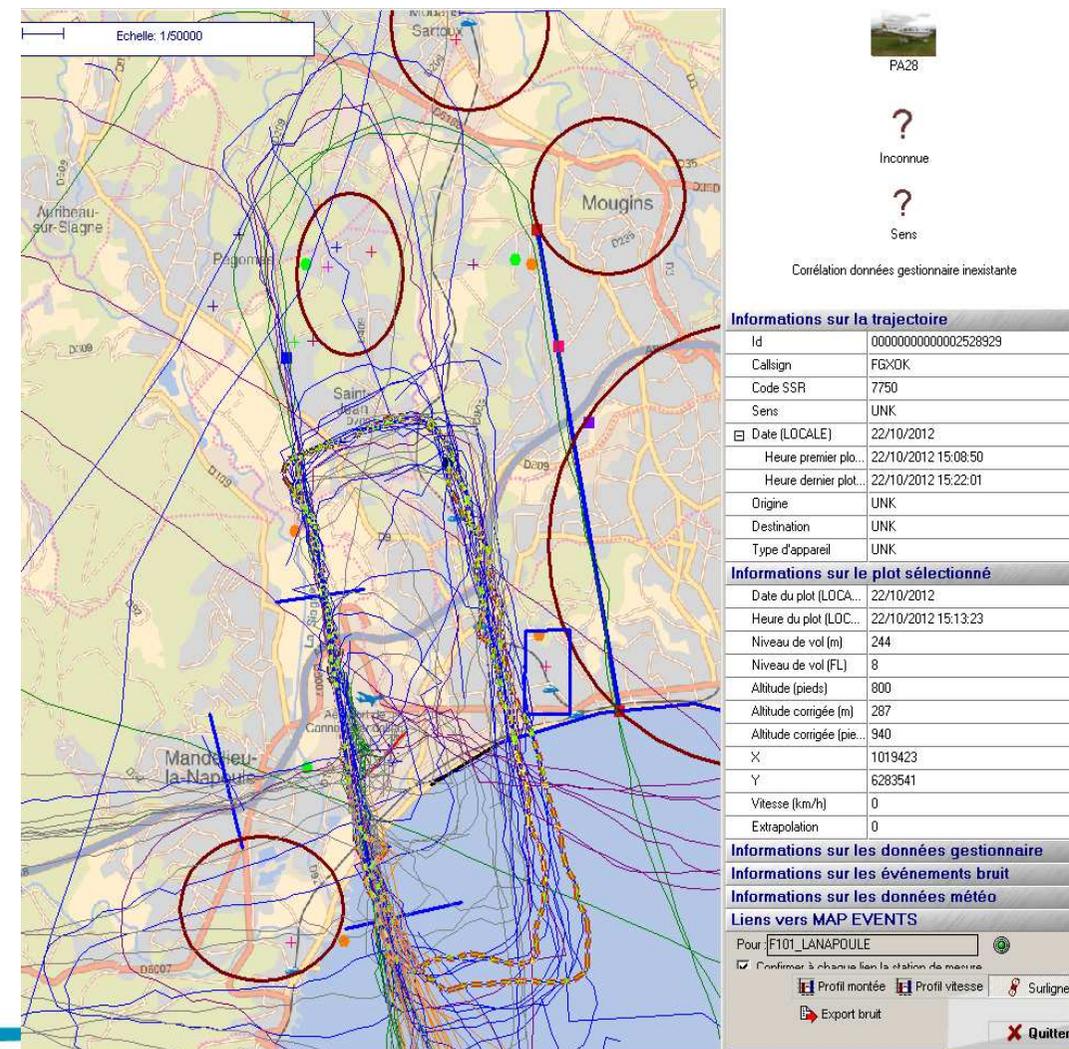
2 ARR Mer

14 ARR Nord



Identification des vols VFR depuis fin octobre 2012
sur le système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit
Equipement des avions en VFR du transpondeur mode S.

AIC France A24/12: Pour les vols VFR, l'emport d'un transpondeur mode S est obligatoire pour les nouveaux certificats de navigabilité depuis mars 2010 et à partir de 2014 pour les aéronefs pénétrant des zones publiées (projet d'arrêté en cours)



Création d'une affiche sur les atterrissages à vue et les tours de piste VFR

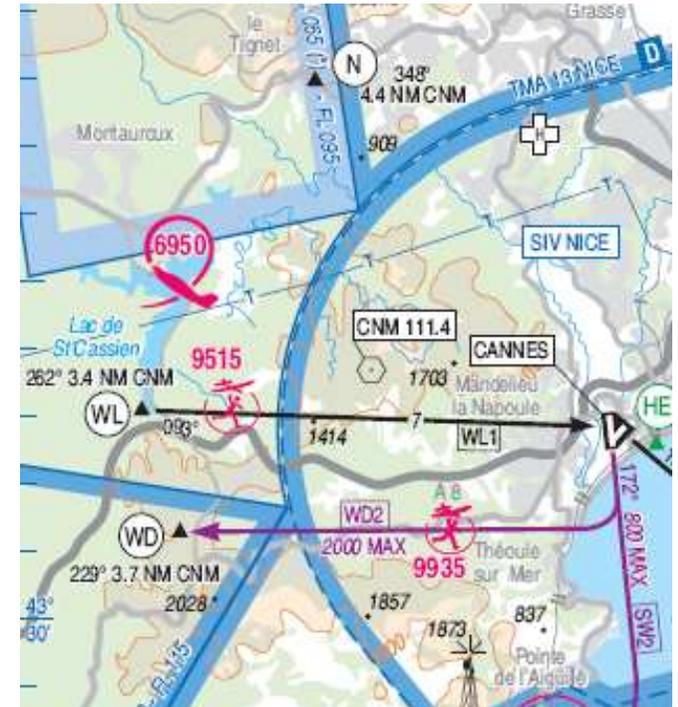


➡ Briefing VFR
monomoteurs

Les départs WD

→ 3 raisons identifiées au survol du quartier Minelle à Mandelieu:

- 1/ Les départs par N: Certains avions coupent au-dessus de Mandelieu
- 2/ Les départs WD: Certains avions atteignent 800 pieds plus tôt
- 3/ Les encadrements des écoles et aéroclubs



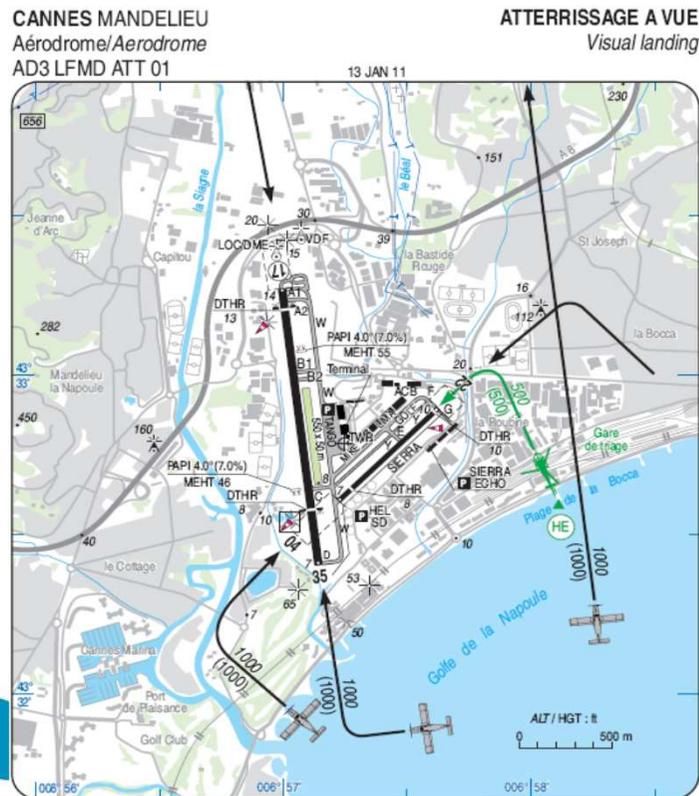
Actions réalisées:

- Consignes passées aux écoles et aéroclubs lors des GT: sortir au point WD lors d'un départ par le nord. Contourner le quartier Minelle lors des encadrements.
- Etude réalisée cet été par un stagiaire du SNA sur la prise en compte des contraintes environnementales dans les méthodes de travail des contrôleurs.

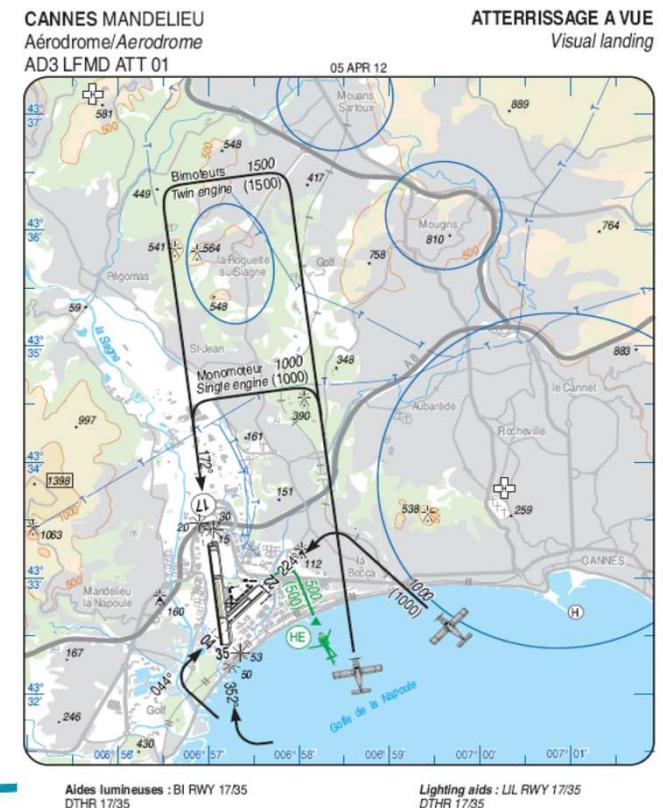
2 actions réalisées depuis la CCE du 8 décembre 2011 pour les hélicoptères:

- ➔ Mise en ligne le 5 avril 2012 d'une nouvelle carte VAC avec intégration des ronds bleus (zones fortement urbanisées pour lesquelles le survol est à éviter).

Avant



Après (nouvelle carte)



2.6/ Hélicoptères

→ Diffusion d'une plaquette hélicoptères avec les éléments clés des procédures moindre bruit aux sociétés basées et prochainement sur le site internet de l'ACM

Hélicoptères

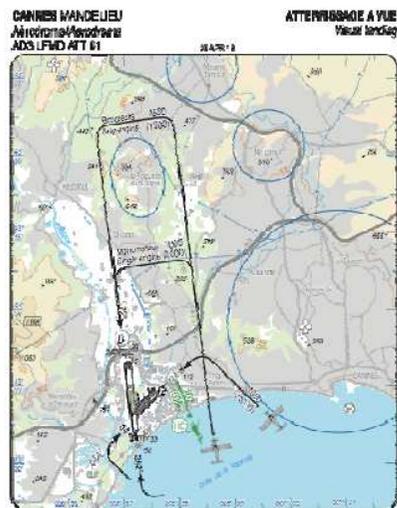


L'aéroport Cannes-Mandelieu s'engage au travers de sa deuxième Charte pour l'Environnement à maîtriser les nuisances et réduire la gêne.

Rappel des principales dispositions du décret du 20 octobre 2010:
Aérodrome situé en zone à forte densité de population :

- Vols d'entraînement interdits
- Vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure interdits.
- Respecter les procédures dites « à moindre bruit »

Les ronds bleus sont des zones fortement urbanisées pour lesquelles le survol est déconseillé.



Procédures moindre bruit

Sources de bruit d'un hélicoptère



Les procédures décrites sont des conseils aux pilotes pour éviter des nuisances sonores exagérées. Il convient donc d'inciter chacun à les adopter chaque fois que possible.

- + Reconnaître que l'hélicoptère fait du bruit et qu'il est nécessaire de faire des efforts pour le réduire.
- + Limiter autant que possible le temps passé au sol rotor tournant.
- + Respecter les itinéraires et altitude au DEP et ARR.
- + Avoir conscience que les phases de vol décollages/atterrissages sont les plus sensibles du point de vue des émissions sonores bruyantes.
- + Faire la croisière en haute altitude ($Z \times 2 = \text{bruit} / 2$)
- + Limiter votre vitesse au-dessus des zones habitées: réduction de 5 à 10 kts conseillée.
- + Monter à VOM ou selon les procédures moindre bruit des constructeurs.
- + Eviter les zones résidentielles, hôpitaux, églises et parcs.
- + Limiter les vols stationnaires.
- + Limiter les évolutions ou évoluer en douceur
 - pas de « coup » de palonnier
 - pas de virage à grande inclinaison (high g)
 - pas de virage rapide
- + Choisir la trajectoire la moins gênante pour les zones survolées.
- + Le bruit lors d'un vol de croisière est directement lié à la vitesse et à l'altitude de l'appareil.
- + Planifiez votre itinéraire d'approche pour un moindre bruit.
- + Effectuer une approche à faible impact sonore.

A votre disposition

<http://www.rotor.com>

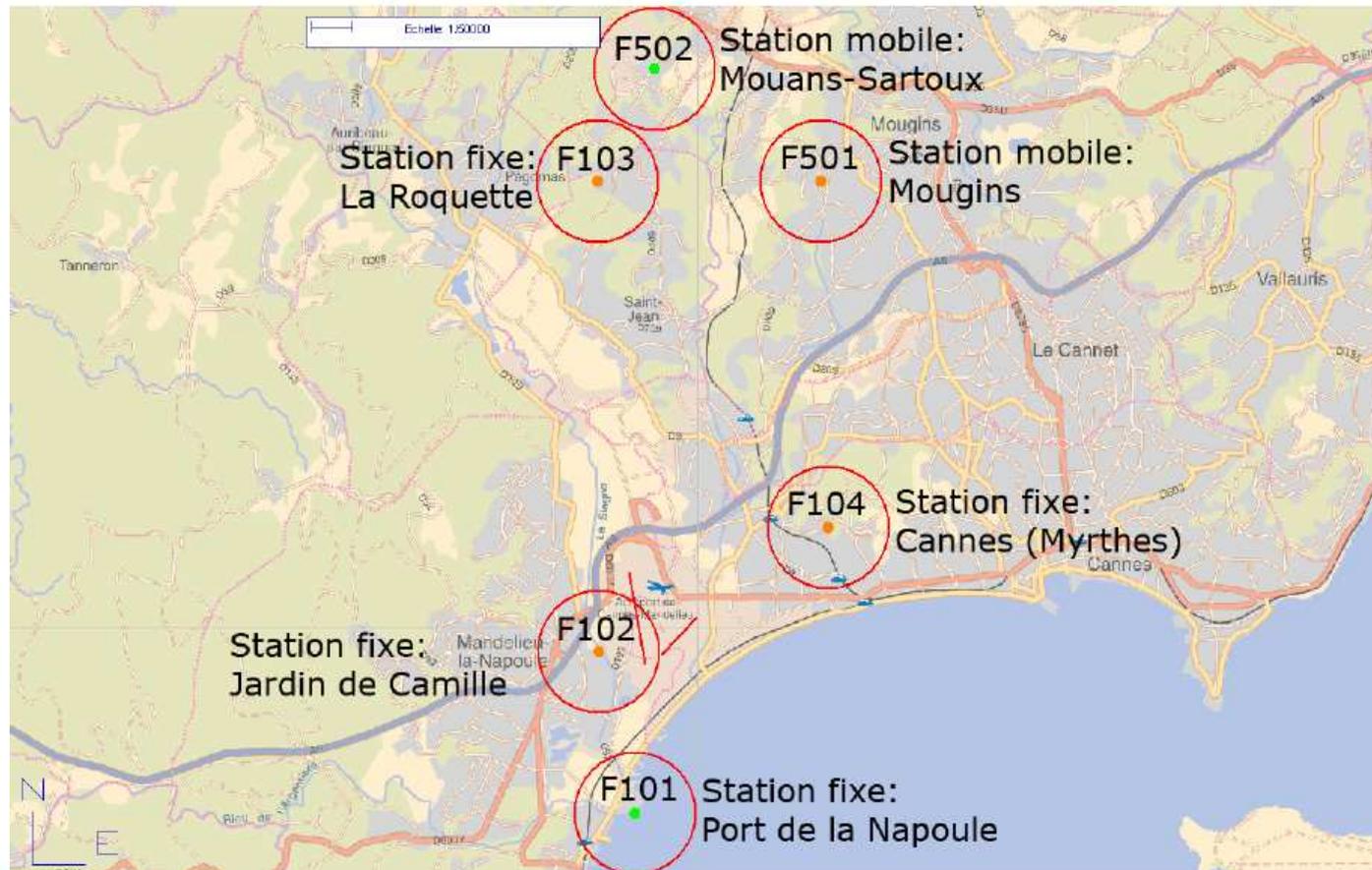
la brochure
«Fly Neighborly Guide»
produced by the
Helicopter Association International
Fly Neighborly Committee

et
recommandée par UFH
Union Française de l'Hélicoptère

L'application de ces procédures ne doit jamais revêtir un caractère obligatoire susceptible de dissuader un pilote de réaliser des manœuvres de sécurité utiles au vol.

Résultats des quatre stations permanentes et de la station mobile de mesures de bruit pour les 2^{ème} et 3^{ème} trimestres

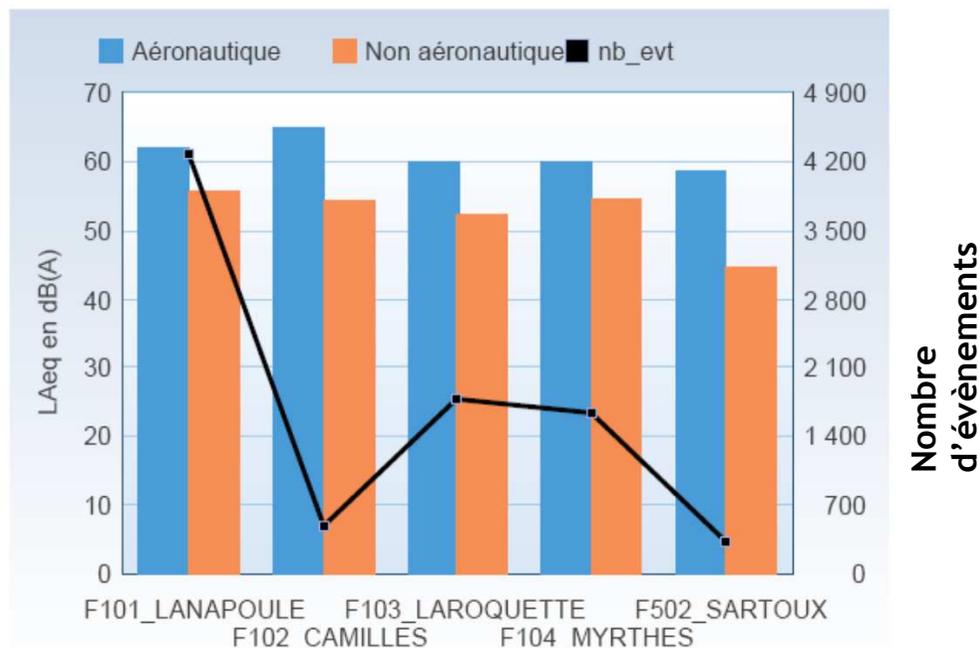
Carte des points de mesures sur Cannes-Mandelieu



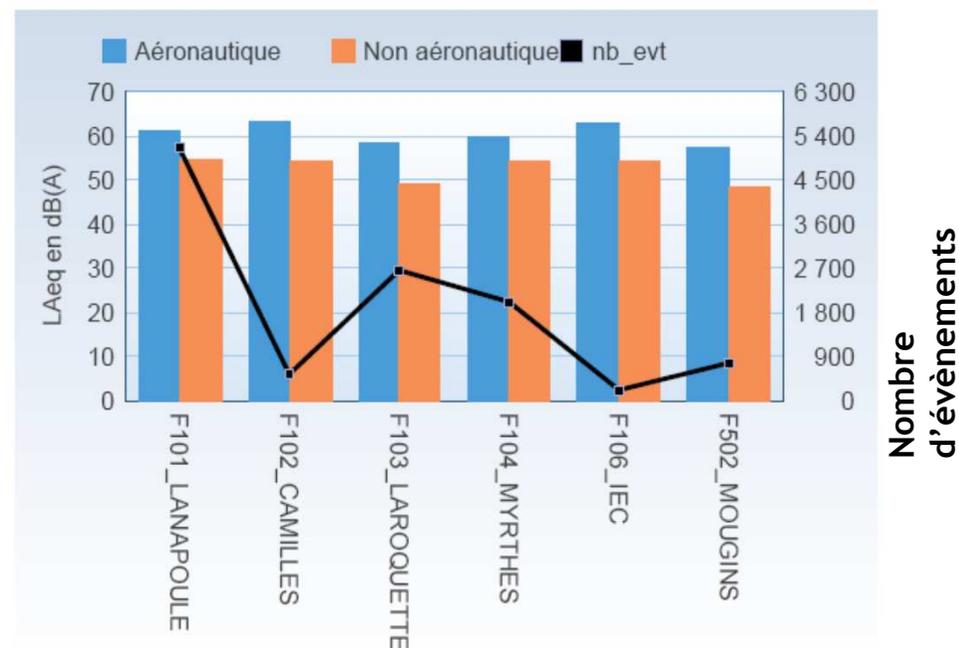


3.1/ Emergence et fréquence du bruit avion

2^{ème} trimestre



3^{ème} trimestre



Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Station fixe de Cannes (Myrthes)	60.1 dB(A)	54.6 dB(A)
Station fixe de La Roquette	60.1 dB(A)	52.4 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	65.1 dB(A)	54.2 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	61.9 dB(A)	55.5 dB(A)
Station Mobile de Mouans Sartoux	58.5 dB(A)	44.4 dB(A)

Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Capteur d'énergie sonore	63 dB(A)	54.1 dB(A)
Station fixe de Cannes (Myrthes)	59.8 dB(A)	54.3 dB(A)
Station fixe de La Roquette	58 dB(A)	48.8 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	63.6 dB(A)	54 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	61.4 dB(A)	54.7 dB(A)
Station mobile de Mougins (Allée Saint-Barthélémy)	57.4 dB(A)	48.4 dB(A)

3.1/ Emergence et fréquence du bruit avion

👉 Le bruit aéronautique se situe entre des 57 – 65 dB pour l'ensemble des capteurs



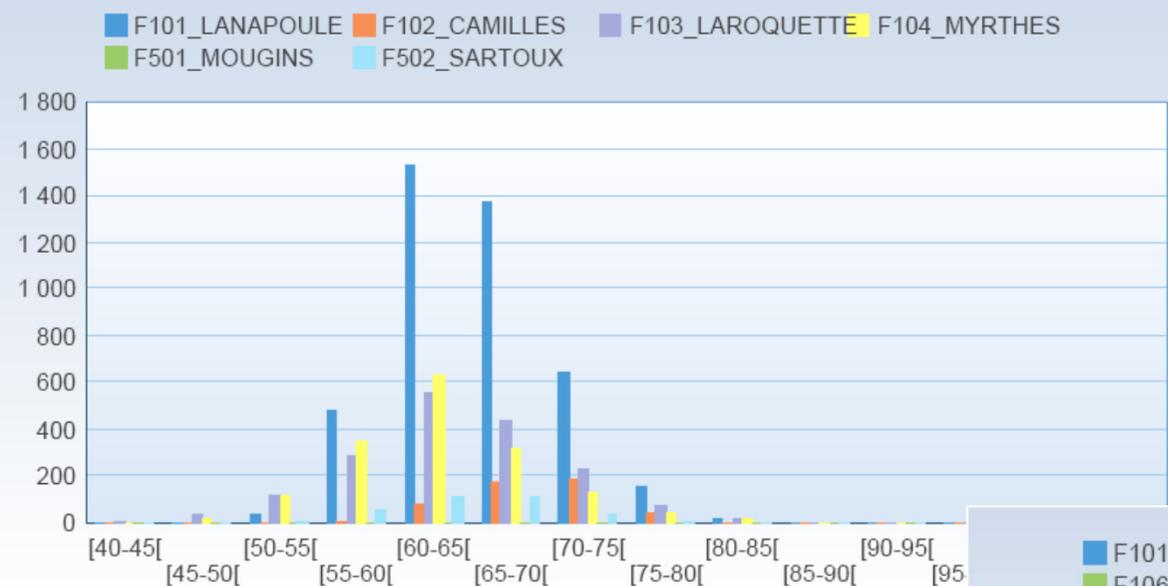
	Avion au décollage	130	Douloureux
	Marteau-piqueur	120	Douloureux
	Concert et discothèque	110	Risque de surdité
	Baladeur à puissance maximum	100	Pénible
	Moto	90	Pénible
	Automobile	80	Fatigant
	Aspirateur	70	Fatigant
	Grand magasin	60	Supportable
	Machine à laver	50	Agréable
	Bureau tranquille	40	Agréable
	Chambre à coucher	30	Agréable
	Conversation à voix basse	20	Calme
	Vent dans les arbres	10	Calme
	Seuil d'audibilité	0	Calme



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

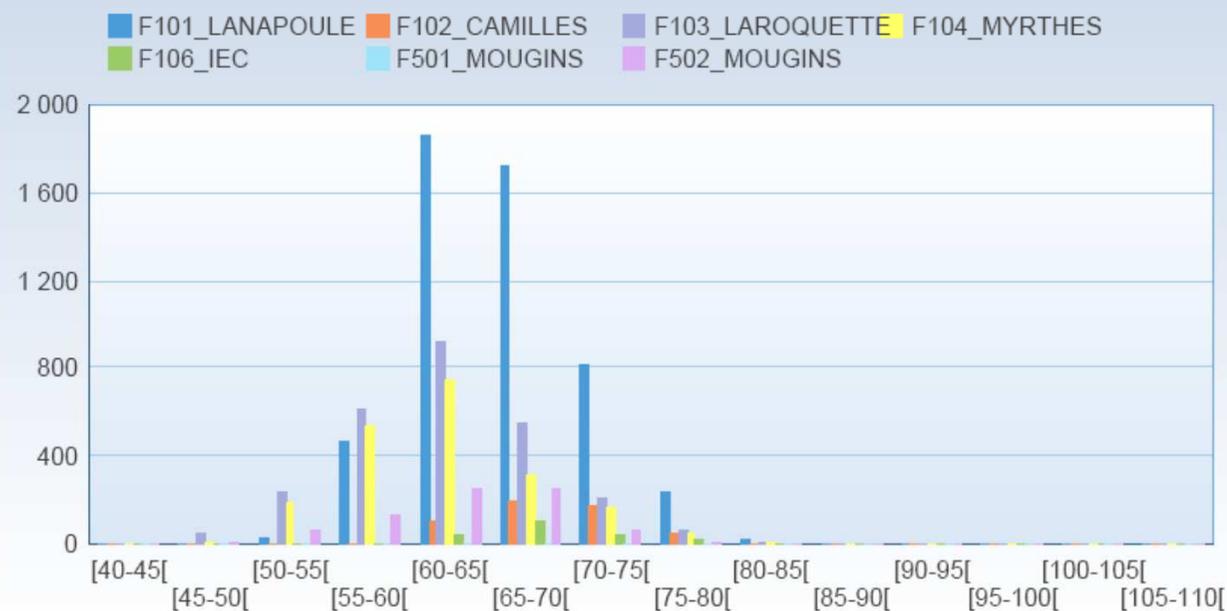
3.2/ Nombre d'évènements sonores par tranche de DB

2^{ème} trimestre



- La majorité des évènements sonores se situe entre 55 et 75 dB.
- Le capteur de La Napoule a le plus grand nombre d'évènements sonores compris entre 70 et 75 dB car il capte tous les décollages (phase de vol la plus bruyante).

3^{ème} trimestre



3.3/ Suivi des vols sensibles : Les avions les plus et moins bruyants



2^{ème} trimestre

Station	Avion le plus bruyant	Avion le moins bruyant
La Napoule	C650 : 88dB (DEP)	C525 :48,9dB (DEP)
Camilles	BE40 :80dB (DEP)	PC12 : 63 dB (DEP)
La Roquette	FA50 : 84,7dB (ARR)	SR22 :50,9dB (ARR)
Myrthes	PAY1 :86,9 dB (ARR)	F2TH :51,3dB (ARR)
Mouans-Sartoux	P180 : 77,1dB (ARR)	PA46 :49,3dB (ARR)

3^{ème} trimestre

Station	Avion le plus bruyant	Avion le moins bruyant
La Napoule	G150 :85,7dB (DEP)	C550 :57,8dB (DEP)
Camilles	C25B :78,3dB (DEP)	SR22 : 62,1dB (DEP)
La Roquette	P180 :85,3dB (ARR)	C25A :50,2dB (ARR)
Myrthes	P46T : 79,6dB (ARR)	C525 :52,1dB (ARR)
Mougins	P180 :75,8dB (ARR)	PC12 :50,9dB (ARR)

3.4/ Lden (Indice de gêne par station de mesure)

2^{ème} trimestre

Station	Ld	Le	Ln	Lden
F101_LANAPOULE	49,4 dB(A)	46,6 dB(A)	28,5 dB(A)	48,5 dB(A)
F102_CAMILLES	43,4 dB(A)	39,1 dB(A)	24,2 dB(A)	42,1 dB(A)
F103_LAROQUETTE	44,3 dB(A)	40,3 dB(A)	13,1 dB(A)	42,8 dB(A)
F104_MYRTHES	43,7 dB(A)	39,5 dB(A)	19,9 dB(A)	42,3 dB(A)
F502_SARTOUX	35,2 dB(A)	31,8 dB(A)	10,7 dB(A)	34,0 dB(A)

3^{ème} trimestre

Station	Ld	Le	Ln	Lden
F101_LANAPOULE	49,5 dB(A)	47,2 dB(A)	28,8 dB(A)	48,8 dB(A)
F102_CAMILLES	42,2 dB(A)	38,3 dB(A)	21,5 dB(A)	40,9 dB(A)
F103_LAROQUETTE	43,6 dB(A)	41,2 dB(A)	9,8 dB(A)	42,7 dB(A)
F104_MYRTHES	44,3 dB(A)	39,5 dB(A)	21,1 dB(A)	42,7 dB(A)
F106_IEC	37,0 dB(A)	35,2 dB(A)	- dB(A)	36,3 dB(A)
F502_MOUGINS	37,8 dB(A)	35,0 dB(A)	13,0 dB(A)	36,8 dB(A)

Sur la période des 2^{ème} et 3^{ème} trimestres le Lden est inférieur à 50 dB qui est la valeur correspondant à la zone D du PEB



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



Analyse des écarts de la MVI



Claire ROUSSEAU
Chargée d'Etudes Environnement
et Relations Riverains

Méthode d'analyse des écarts de la MVI



Réunion SNA/ACM le 19 mars 2012

Rappel: Premier tri effectué par le gestionnaire et renforcement des interventions auprès des pilotes

Action du gestionnaire: envoyer chaque mois **3 cas de déviations importantes au SNA pour analyse.**

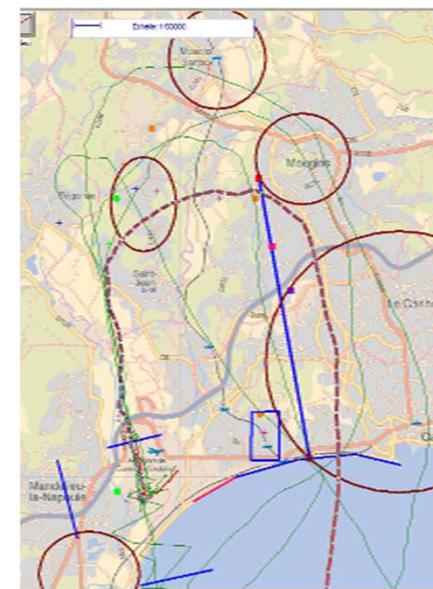
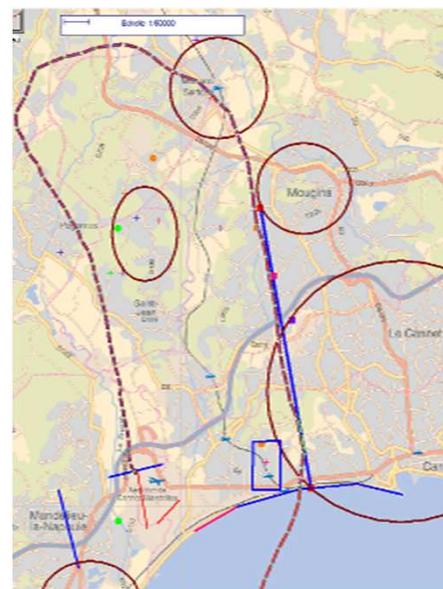
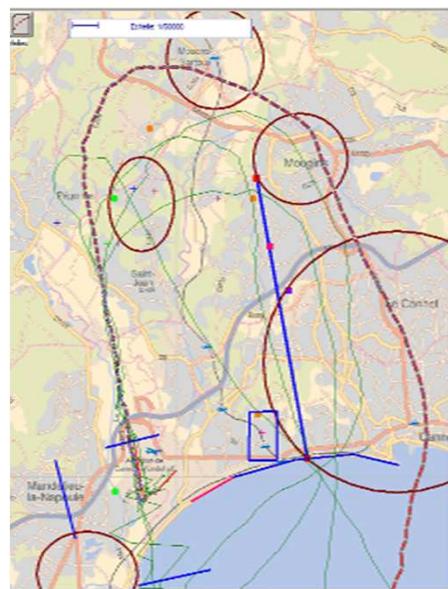
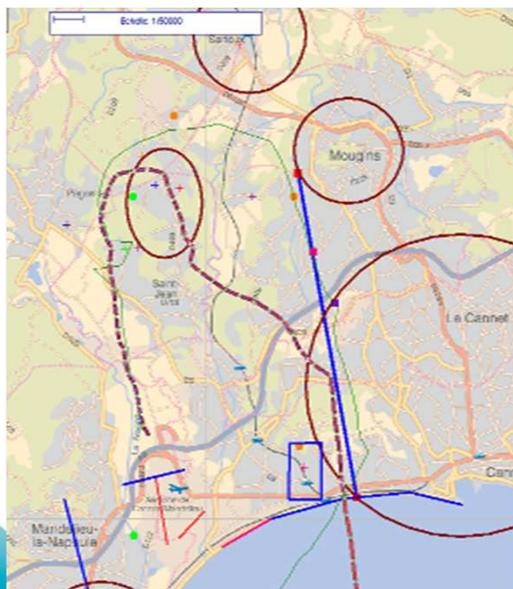
Rappel: Pas de VPE (volume de Protection Environnemental) sur ACM. Les écarts sont définis selon le jugement du gestionnaire

Les écarts concernent 3 immatriculations différentes: possibilité d'envoyer plusieurs trajectoires avec la même immatriculation afin d'identifier les récidivistes.

Suite à l'analyse un mail est envoyé à la **compagnie pour explication** et rappel sur les **exigences environnementales** de la plateforme.

De mars à octobre 2012

- **24** avions signalés
- **44** trajectoires analysées
- **20** mails de rappel ont été envoyés aux pilotes et compagnies qui ont effectué un écart.



Présentation de l'organisation et du fonctionnement de l'APALE



Madame Nicole COVEN



Etat d'avancement des actions de la Charte



Monsieur Thierry POLLET

Directeur d'Exploitation de l'Aéroport Cannes-
Mandelieu

Plan d'actions de la deuxième Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

P1

Maitriser les nuisances et **réduire** la gêne

👉 20 actions

14: 👍 **Conformes aux objectifs** 5: 👉 **En cours** 1: 🚫 **Non commencée**

P2

Travailler en **confiance** par la **transparence** et la **concertation**

👉 8 actions

7: 👍 **Conformes aux objectifs** 1: 🚫 **Non commencée**

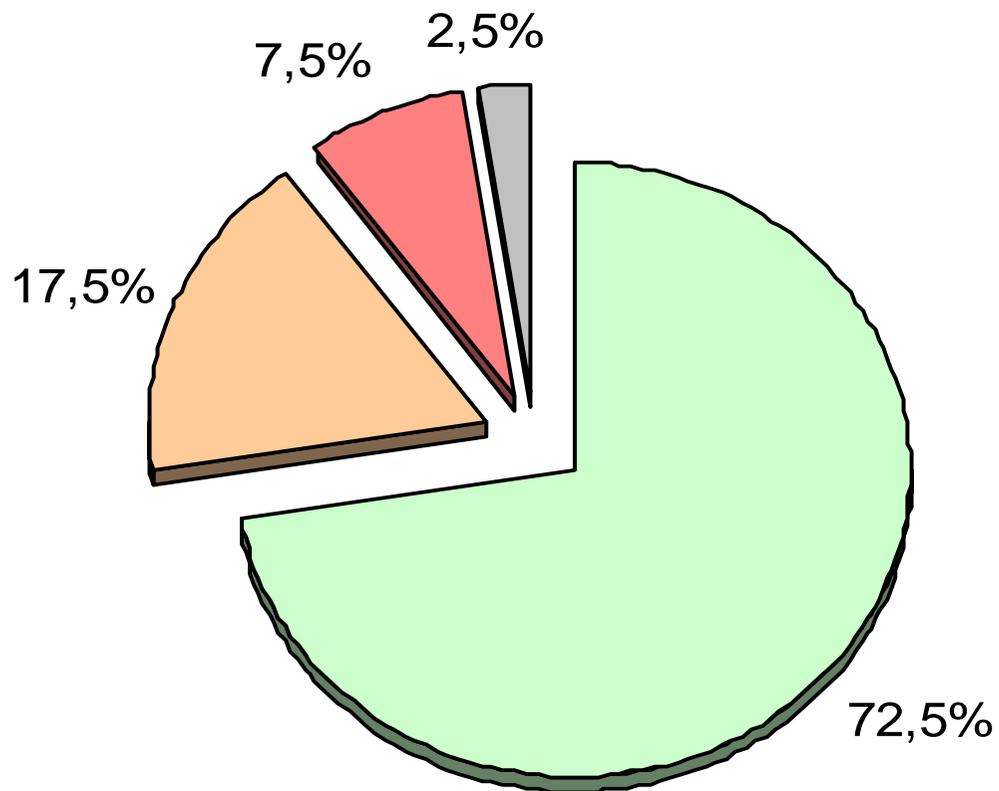
P3

Penser **Environnement** et **Ethique** du **Développement Durable**

👉 12 actions

8: 👍 **Conformes aux objectifs** 2: 👉 **En cours** 1: 🚫 **Non commencée** 1: 🚫 **Abandonnée**

Etat d'avancement des actions de la Charte pour l'Environnement



- Conformes: 29 actions
- En cours: 7 actions
- Non commencées: 3 actions
- Abandonnée: 1 action



Actions en cours

Action 9 :

Développer les activités aéronautiques qui ne génèrent pas de nuisance sonore

Action 12 :

Rechercher des partenariats avec d'autres aérodromes pour l'exercice des activités aviation légère

Action 15 :

Limitier à 6 par heure le nombre d'arrivées IFR (régulation ou coordination)

Action 18:

Développer l'utilisation des GPU

Action 19 :

Travailler avec les pilotes, les opérateurs et les constructeurs sur l'optimisation des procédures de décollage moindre bruit.

Action 29:

Poursuivre notre engagement à traiter 100% des eaux de ruissellement de la plateforme

Action 33:

Valorisation du patrimoine naturel par des actions de sensibilisation auprès du public



Actions non commencées

Action 20 :

Etudier l'intérêt d'un allongement de la piste vers le nord pour favoriser les arrivées par la mer

👉 Objectif 2014

Action 22 :

Réaliser une enquête périodique de satisfaction des riverains

👉 Objectif 2011

Action 36 :

Centraliser et diffuser par internet les offres d'emplois de la plateforme avec l'aide des communes riveraines

👉 Objectif 2014

Action abandonnée

Action 40 :

Mettre en place un site de production d'énergie photovoltaïque après étude d'innocuité



Actions réalisées en 2012:

- Analyse des écarts de la MVI avec le SNA
- Nouvelle carte VAC hélicoptères mise en ligne le 5 avril 2012: Intégration des ronds bleus
- Distribution d'un feuillet hélicoptères avec les principales recommandations des procédures moindres bruit + lien vers le site procédure moindre bruit (UFH).
- Mise en place d'un volet environnement au Cannes AirShow: Présentation du système au grand public, pilotes, compagnies
- Mise à jour et relance du briefing pilote IFR aux 6695 pilotes le 26/07. A ce jour + de 2700 pilotes ont validé le nouveau briefing.
- Etude sur la mise à jour du briefing pilote l'élargissement de la courbe finale de la MVI avec l'ADNA, la DSAC-SE et le SNA-SE

Bilan des principales actions 2012



Actions réalisées en 2012:

- Sensibilisation environnement des nouveaux contrôleurs aériens/ ingénieurs ENAC (3 sessions réalisées 2012)
- Rédaction d'un OMC par la compagnie AIRGO
- Poursuite des sensibilisations terrain des pilotes (basés et de passage).
- Mise en place d'un affichage sur les atterrissages à vue et les tours de piste VFR
- Rédaction et diffusion du Code de Bonne Conduite Environnementale

Autres actions à venir (1^{er} trimestre 2013):

- Diffusion du nouveau briefing pilote VFR aux basés et sur le site de l'AOPA
- Mise à jour du briefing pilote IFR

Code de Bonne Conduite Environnemental de l'ACM



Monsieur Michel SIVRY
Chargé d'Affaires Mission Environnement
SNA-SE



Tour de table

