

## **Seconde Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu**

*« Le mode de développement exemplaire ne doit renoncer ni au progrès économique, ni à la croissance, mais rechercher à travers une dimension sociale et environnementale la préservation des ressources naturelles (Grenelle de l'Environnement) et d'une qualité de vie certaine. »*

### **Préambule**

- Le 25 avril 2003, le Préfet des Alpes-Maritimes et le gestionnaire de l'aéroport signaient la première Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.
- Cette Charte, signée pour 5 ans, comportait 40 actions. Toutes ont fait l'objet d'une évaluation par un cabinet indépendant présentée à la Commission Consultative de l'Environnement du 15 juillet 2008.
- Cette évaluation a montré que la Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu avait été globalement bien suivie et mise en place, mais que des axes d'amélioration étaient à rechercher. Parmi les domaines d'amélioration, le rapport soulignait la nécessité d'améliorer les trajectoires, de mieux les contrôler, d'affiner les mesures de bruit et de limiter certaines activités jugées trop bruyantes.  
Il était également mentionné la nécessité d'améliorer le système de concertation, d'information et de communication auprès des parties prenantes.
- La deuxième Charte pour l'Environnement s'inscrit donc dans la continuité de la démarche engagée avec, pour objectif, d'améliorer sensiblement l'efficacité des mesures environnementales.

## Principes qui sous-tendent la seconde Charte pour l'Environnement

1. Placer cette seconde Charte dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et des orientations majeures du développement durable.
2. Inscrire pleinement la Charte pour l'Environnement dans le plan stratégique des Aéroports de la Côte d'Azur.
3. Conserver et renforcer les acquis forts de la première Charte pour l'Environnement qui ont fait leurs preuves.  
Etre efficace en travaillant sur les nuisances sonores par type de trafic.
4. Mettre en œuvre les instructions données par Monsieur le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire dans son courrier du 16 mars 2009.  
Mettre en place un système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires des différents trafics.
5. Travailler en transparence et concertation avec les représentants des collectivités locales concernées et des associations représentatives pour rechercher une intégration de qualité de l'activité aéroportuaire.
6. Etablir un plan d'actions pour la seconde Charte pour l'Environnement en retenant trois priorités :
  - Priorité 1 : Maîtriser les nuisances et réduire la gêne
  - Priorité 2 : Travailler en confiance par la transparence et la concertation
  - Priorité 3 : Penser environnement et éthique
7. Prendre les mesures correctives nécessaires et établir les limitations ou restrictions des différents types de trafic.

## **1 - Placer cette seconde Charte dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et des orientations majeures du développement durable.**

Le mode de développement exemplaire ne doit renoncer ni au progrès économique, ni à la croissance, mais rechercher à travers une dimension sociale et environnementale la préservation des ressources naturelles.

L'objectif du développement durable est de définir des schémas viables qui concilient les trois aspects économique, social, et environnemental des activités humaines : « trois piliers » à prendre en compte par les collectivités comme par les entreprises et les individus.

La finalité du développement durable est de trouver un équilibre cohérent et viable à long terme entre ces trois enjeux. À ces trois piliers s'ajoute un enjeu transversal, indispensable à la définition et à la mise en œuvre de politiques et d'actions relatives au développement durable : la gouvernance.

La gouvernance consiste en la participation de tous les acteurs (citoyens, entreprises, associations, élus...) au processus de décision ; elle est de ce fait une forme de démocratie participative.

Le développement durable n'est pas un état statique d'harmonie mais un processus de transformation dans lequel l'exploitation des ressources, le choix des investissements, l'orientation des changements technologiques et institutionnels sont rendus cohérents avec l'avenir comme avec les besoins du présent.

## **2 - Inscrire pleinement la seconde Charte pour l'Environnement dans le plan stratégique des Aéroports de la Côte d'Azur**

La Société Aéroports de la Côte d'Azur, dans le droit fil des orientations du Livre blanc de 2002, définit l'Aéroport Cannes-Mandelieu comme l'aéroport dédié à l'aviation générale, répondant aux besoins de l'activité de tourisme, de congrès et d'affaires du bassin cannois.

En ce qui concerne l'aviation d'affaires, une stratégie commune est définie pour les deux aéroports, Nice Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu :

- L'Aéroport Nice Côte d'Azur est la plateforme privilégiée pour l'accueil des appareils de fort tonnage (> 22 T) et les rotations rapides (quick-turn). A ce titre, il privilégie les capacités et les cadences.
- L'Aéroport Cannes-Mandelieu est la plateforme dédiée à l'aviation d'affaires (< 22 T) qui désire se baser sur la Côte d'Azur. A ce titre, il privilégie le qualitatif et les services haut de gamme dans le strict respect de ses engagements environnementaux.

La Société Aéroports de la Côte d'Azur traduira dans son programme d'investissements les orientations de cette stratégie avec notamment pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur la création de parkings avions supplémentaires et d'un terminal aviation d'affaires et pour l'Aéroport Cannes-Mandelieu, le projet de pôle d'activités aéronautiques validé en Commission Consultative de l'Environnement (hangars, services aux aéronefs, formation...).

### **3 - Conserver et renforcer les acquis forts de la première Charte pour l'Environnement qui ont fait leurs preuves.**

#### **Etre efficace en travaillant sur les nuisances sonores par type de trafic.**

La première Charte a fixé les conditions d'exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu qui permettent déjà une maîtrise des nuisances et une réduction de la gêne :

- **Interdire l'activité de nuit** : l'aéroport est fermé l'hiver à 20 heures, l'été 30 minutes après le coucher du soleil (soit vers 22 heures) ;
- **Interdire les vols commerciaux réguliers**, conformément à l'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 (ces vols sont traités sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur) ;
- **Limiter le tonnage** admissible aux appareils d'une MTOW (masse maximale au décollage) de 22 tonnes, conformément à l'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 ;
- **Accueillir l'ensemble des segments de trafic de l'aviation générale, sous certaines conditions** :

Aviation légère (Nice n'accueillant plus cette aviation), à l'exclusion des activités de voltige aérienne, ULM, tractage de banderoles, vol à voile, parachutisme,

Aviation d'affaires, à proportion de 50% maximum du trafic cumulé des 2 aéroports sur la tranche 0-22 tonnes,

Hélicoptères, principalement pour ce qui concerne le transfert de passagers avions et les activités de formation et de maintenance,

Aviation d'Etat et activités de service public (organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes, lutte contre les incendies de forêt).

La première Charte a permis l'objectivation du dialogue entre l'Aéroport et les parties prenantes (professionnels, communes, habitants, associations) :

- Mise en place de groupes de travail sous l'égide de la Commission Consultative de l'Environnement pour trouver des solutions environnementales opérationnelles,
- Elaboration d'outils de dialogue : mise en place de campagnes de mesures de bruit, de la qualité de l'air et des eaux, évolution du trafic par segments, tableau de bord environnemental, enquête de satisfaction auprès des riverains,
- Création du poste de responsable environnement, d'un espace riverains et mise en place d'actions et d'outils de communication (lettre d'information périodique, rapport annuel, journées développement durable, publication sur internet du tableau de suivi mensuel de l'activité de l'aéroport...).

Toutes ces actions sont à maintenir pour la seconde Charte.

#### **4 - Mettre en œuvre les instructions données par Monsieur le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire dans son courrier du 16 mars 2009.**

Monsieur le Ministre a reçu les représentants des collectivités locales le 3 mars 2009 et à cette occasion les instructions suivantes ont été prises et doivent donc être pleinement intégrées dans cette Charte :

- Classement de l'aéroport en catégorie B
- Arrêté spécifique à l'Aéroport Cannes-Mandelieu pour l'activité hélicoptère
- Sensibilisation des pilotes pour éviter le survol des zones habitées (ronds bleus)
- Implication de l'ACNUSA dans le contrôle de l'activité de l'aéroport
- Mise en place d'un système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires des différents trafics.

Dans le but d'établir les tableaux de bord environnementaux et de contrôler l'activité aéronautique, un système de suivi des trajectoires associé à un système de mesures de bruit sera mis en place.

Un groupe de travail est prévu avec les collectivités locales pour définir les sites d'installation des systèmes de mesures de bruit par commune concernée.

Ce système temps réel permettra au service environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu de répondre à toute demande de riverain et d'agir immédiatement auprès des pilotes en cas d'anomalie.

#### **5 - Travailler en transparence et concertation avec les représentants des collectivités locales concernées et des associations représentatives pour rechercher une intégration de qualité de l'activité aéroportuaire.**

- Maintenir et animer des groupes de travail propres à chaque segment de trafic (aviation légère, hélicoptères, aviation d'affaires)
- Poursuivre les partenariats avec les associations de riverains en réalisant notamment des actions d'études et de benchmark
- Etablir les tableaux de bord environnementaux et publier régulièrement les informations de trafic et de mesures de bruit
- Participer pleinement aux politiques environnementales des mairies et collectivités (agenda 21)

Poursuivre les démarches de certification déjà obtenues (qualité 9001, environnement 14001 et OHSAS 18001)

## **6 - Plan d'actions de la seconde Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu**

### **- **Priorité 1** : Maîtriser les nuisances et réduire la gêne**

Une volonté : Concentrer les efforts et les actions sur la diminution des nuisances sonores par segment de trafic

20 actions

### **- **Priorité 2** : Travailler en confiance par la transparence et la concertation**

Une volonté : Renforcer le travail partenarial avec l'ensemble des parties prenantes

8 actions

### **- **Priorité 3** : Penser Environnement et Ethique du Développement Durable**

Une volonté : Renforcer la prévention des pollutions et mieux ancrer l'Aéroport dans son bassin de vie

12 actions

## **7 - Prendre les mesures correctives nécessaires et établir les limitations ou restrictions des différents types de trafic.**

Une innovation importante de la deuxième Charte consiste à associer étroitement l'ACNUSA à son élaboration et à son suivi, avec un rôle d'expertise et d'audit.

Cette implication est une première pour un aéroport de la taille de Cannes-Mandelieu ; elle représente une garantie de qualité et de neutralité.

Dans ce cadre, conformément à la lettre du Ministre, l'ACNUSA pourra exercer son activité de contrôle en recommandant en cas de dérive constatée dans le tableau de bord environnemental et après avis de la Commission Consultative de l'Environnement de mettre en place les limitations d'activité appropriées en tenant compte des aspects règlementaires et juridiques.

**Priorité 1 : Maîtriser les nuisances et réduire la gêne****Une volonté : Concentrer les efforts et les actions sur la diminution des nuisances sonores par segment de trafic****Pré-requis**

Le niveau de sécurité de la circulation aérienne doit rester maximum quelles que soient les mesures environnementales retenues.

ACTIONS	QUI	QUAND
<b>1.1 Actions communes à tous les segments de trafic</b>		
<b>Action 1</b> Mettre en place, avec les parties prenantes, <b>un système de suivi permanent des trajectoires et du bruit</b> associé. Ce nouveau système viendra en substitution des campagnes ponctuelles de mesures de bruit en été. Corréler cette mesure avec la trajectoire de l'avion.	SA ACA	<b>2009 2010</b>
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le système permanent de mesures de bruit sera opérationnel <b>début 2010</b>, après que la localisation des capteurs des stations de mesures de bruit aura été déterminée en accord avec les communes et les associations de riverains puis validée par la Commission Consultative de l'Environnement.</li> <li>• Ce système mettra à profit un certain nombre d'avancées technologiques pour isoler le bruit de l'aéronef par rapport au bruit ambiant.</li> <li>• La mesure du bruit sera corrélée avec la trajectoire de l'avion et les stations de mesures de bruit seront utilisées pour déterminer de manière expérimentale l'altitude la moins nuisante.</li> <li>• La formalisation des résultats de mesures de bruit à l'attention de la Commission Consultative de l'Environnement sera assurée dans un souci de pédagogie de façon à éclairer les non-spécialistes sur les unités de mesures du bruit et sur la relation entre le bruit et la gêne ressentie.</li> <li>• A noter que l'Aéroport Cannes-Mandelieu sera la première « petite » plateforme à se doter d'un tel système de mesures.</li> </ul>		



<p><b>Action 2</b> Etablir un protocole de suivi de la Charte avec l'ACNUSA. Les mesures correctives nécessaires sur les limitations et restrictions des différents types d'activités seront prises après consultation de la Commission Consultative de l'Environnement et de l'ACNUSA.</p>	<p>DGAC SA ACA</p>	<p>2009-2013</p>
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un protocole d'une durée de 5 ans sera signé entre l'Etat, l'ACNUSA, la DGAC, la SA.ACA.</li> <li>• Ce protocole prévoit une information trimestrielle de l'ACNUSA sur la mise en œuvre de la Charte : avancement des actions, suivi quantitatif des différents segments de trafic, suivi des mesures de bruit et de trajectoires, tableau de bord environnemental, etc.</li> <li>• L'attention de l'ACNUSA sera attirée sur la spécificité saisonnière de la plate-forme.</li> <li>• Le protocole stipulera que l'ACNUSA est à même de demander à tout moment un audit indépendant dès lors qu'il lui semble que la lettre ou l'esprit de la Charte ne sont pas respectés. Ceci correspond à la création d'un Comité d'audit sur l'efficacité de la Charte présidé par l'ACNUSA.</li> <li>• Au cas où les objectifs environnementaux ne lui sembleraient pas atteints, de nouvelles restrictions d'exploitation pourraient être décidées, dont le non respect donnerait lieu à sanctions.</li> </ul>		
<p><b>Action 3</b> Dans le cadre des GT un des objectifs sera d'analyser la liste des aéronefs les plus bruyants notamment à partir du système de mesure de bruit.</p>	<p>DGAC SA ACA</p>	<p>2009-2013</p>
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pourra en découler si nécessaire, des mesures visant à la maîtrise des vols les plus gênants (modification de l'arrêté ministériel fixant les conditions d'utilisation de l'aéroport, par exemple sur les aéronefs les plus nuisants du chapitre 3).</li> </ul>		

<p><b>Action 4</b> Mettre en place, <b>en saison, une campagne d'information des pilotes</b> aux questions environnementales en leur présentant les résultats des mesures de bruit de leurs approches.</p>	SA ACA	2010-2013
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A l'arrivée, intervention d'un Chargé Environnemental qui va au contact des pilotes lorsqu'une trajectoire anormale a été constatée grâce au système de suivi permanent des trajectoires et du bruit (rappel des procédures aéronautiques « moindre nuisance »).</li> <li>• Cette action, complémentaire de la précédente, sera effective en <b>2010</b>.</li> </ul>		
<p><b>Action 5</b> Classer la plate-forme en catégorie B en y intégrant les contraintes environnementales.</p>	DGAC	2009
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette action répond à un engagement formel du Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire dans son courrier du 16 mars 2009 (cf principe 4).</li> <li>• En accompagnement de la décision ministérielle, un « mémo technique » est produit explicitant la façon dont le classement en catégorie B va se traduire concrètement dans le fonctionnement de l'aéroport : liste des contraintes associées, énonciation des règles du jeu communes pour les pilotes, etc...</li> <li>• Ce « mémo technique » sera mis à la disposition de tous les pilotes.</li> </ul>		
<p><b>Action 6</b> Rédiger un Code de Bonne Conduite Environnementale pour les pilotes fréquentant l'Aéroport Cannes-Mandelieu.</p>	SA ACA DGAC	2010
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il s'agit d'un document élaboré par les acteurs du transport aérien (DGAC, compagnies, pilotes, gestionnaire) afin de promouvoir une adaptation aux impératifs environnementaux (procédures de circulation aérienne, procédures de conduite avions).</li> <li>• Une large information sera faite auprès des compagnies et propriétaires d'avions.</li> </ul>		

<p><b>Action 7</b> Renforcer la connaissance des procédures aéronautiques « moindre nuisance » qui figurent dans les publications aéronautiques.</p>	<p>SA ACA DGAC</p>	<p>2009 2010</p>
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le bureau des opérations aériennes du gestionnaire verra sa mission étendue à la diffusion aux pilotes des informations sur les procédures aéronautiques « moindre nuisance ».</li> <li>• <b>En 2010</b>, un site Internet sera créé à l'attention des pilotes, pour expliquer et visualiser les procédures aéronautiques « moindre nuisance », ainsi que les préconisations associées au classement de l'aéroport en catégorie B.</li> <li>• A partir de la saison <b>2010</b>, un dossier d'écarts aux procédures aéronautiques « moindres nuisances » sera établi.</li> </ul>		
<p><b>Action 8</b> Réaliser, par le service environnement de l'aéroport, un débriefing des pilotes en cas de signature acoustique anormale. Sensibiliser et éduquer.</p>	<p>SA ACA</p>	<p>2009-2013</p>
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'exploitation des mesures de bruit sera effectuée en temps quasiment réel (différé de 5 à 10 minutes). Ce faible délai de temps permettra au service environnement de l'aéroport d'agir rapidement auprès des pilotes en cas de signature acoustique ou de trajectoire anormale (rappel de la procédure).</li> </ul>		
<p><b>Action 9</b> Développer les activités aéronautiques qui ne génèrent pas de nuisance sonore (simulation, formation théorique, etc...) en recherchant des partenariats privés ou public ad hoc.</p>	<p>SA ACA</p>	<p>2009-2013</p>
<p><b>Commentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'aéroport a pour vocation d'attirer l'implantation d'entreprises liées au secteur aéronautique. Ceci peut se concrétiser par la création d'un ensemble de bureaux, dans la zone aéroportuaire, réservés aux entreprises du secteur aérien : formation théorique des personnels navigants, qualification théorique des pilotes, gestion administrative des flottes d'avions.</li> </ul>		

<b>1.2 Actions particulières au segment aviation légère</b>		
<b>Action 10</b> Etudier, au sein du groupe de travail aviation légère, les conditions d'une maîtrise des nuisances sonores produites par les tours de piste de l'aviation légère.	DGAC SA ACA	2010-2013
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La composition du groupe de travail aviation légère doit faire en sorte non seulement d'associer les représentants des sociétés d'aviation légère mais aussi des pilotes individuels de façon à les sensibiliser aux problématiques environnementales.</li> <li>• Une cartographie de l'équipement en silencieux ou système de réduction de bruit de tous les avions basés sera réalisée en 2010, actualisée par le gestionnaire et diffusée annuellement.</li> </ul>		
<b>Action 11</b> Rechercher, toujours au sein du groupe de travail aviation légère, l'amélioration des trajectoires pour l'aviation légère (altitude de survol, respect des ronds bleus, activité piste 04/22, etc...).	DGAC SA ACA	2009-2013
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les propositions d'amélioration formulées par les parties prenantes sont mises à l'étude par la DGAC (faisabilité technique, respect des règles de sécurité...).</li> <li>• Si les études montrent un possible effet positif, les nouvelles procédures ou les nouvelles trajectoires seront testées par la navigation aérienne puis évaluées avant application définitive.</li> </ul>		
<b>Action 12</b> Rechercher des partenariats avec d'autres aérodromes de la Région pour l'exercice des activités d'aviation légère (notamment formation et qualification de type), dans le respect du Livre Blanc.	SA ACA	2010-2013
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Livre Blanc de l'Aéroport Cannes-Mandelieu précise qu'il entre dans la vocation de la plateforme d'accueillir les activités de formation des pilotes (ce qui suppose un certain nombre d'heures de vol et un certain nombre de tours de piste, soit avec un instructeur, soit en solo).</li> <li>• Les éventuels partenariats avec d'autres plateformes seront de nature à renforcer cette formation au pilotage.</li> </ul>		

<b>1.3 Actions particulières au segment hélicoptères</b>		
<b>Action 13</b> Travailler, au sein du groupe de travail hélicoptères, pour établir des trajectoires arrivée/départ impactant au minimum les populations.	<b>DGAC SA ACA</b>	<b>2010-2013</b>
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les propositions d'amélioration formulées par les parties prenantes sont mises à l'étude par la DGAC (faisabilité technique, respect des règles de sécurité...).</li> <li>• Si les études montrent un possible effet positif, les nouvelles procédures ou les nouvelles trajectoires seront testées par la navigation aérienne puis évaluées avant application définitive.</li> </ul>		
<b>Action 14</b> Mettre en œuvre l'arrêté ministériel visant à limiter l'activité hélicoptère.	<b>DGAC</b>	<b>2010</b>
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La DGAC a pour objectif de réguler l'activité hélicoptère sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu et plus particulièrement les vols d'école. Ceci correspond à la demande de Monsieur le Ministre, dans son courrier du 16 mars 2009.</li> </ul>		

<b>1.4 Actions particulières au segment aviation d'affaires</b>		
<b>Action 15</b> Limiter au maximum à 6 par heure le nombre d'arrivées pour la totalité des vols IFR (régulation ou coordination).	<b>DGAC</b> <b>SA ACA</b>	<b>2010-2013</b>
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Principe de la coordination va dans le sens des exigences environnementales de maîtrise du trafic aérien et notamment de l'aviation d'affaires.</li> <li>• La régulation comme la coordination visent à garantir un écoulement plus fluide du trafic aérien, notamment en permettant une programmation des vols sur l'aéroport qui soit compatible avec sa capacité d'accueil.</li> </ul>		
<b>Action 16</b> Rechercher, dans le cadre du groupe de travail aviation d'affaires, l'optimisation des trajectoires arrivée et départ de l'aviation d'affaires, de façon à diminuer les nuisances sonores. Contrôler et faire respecter les procédures d'approche.	<b>SA ACA</b> <b>DGAC</b>	<b>2010-2013</b>
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A minima, la DGAC et la SA. ACA veillent au respect de la procédure MVI pour les jets (1800 pieds, respect des points de passage Luxus et Pibon, vitesse maximum de 160 nœuds...).</li> <li>• Dans la mesure où plusieurs possibilités sont combinables, il appartient au GT de se prononcer sur de nouvelles trajectoires en fonction des avancées technologiques pour limiter au maximum les nuisances.</li> <li>• Les propositions d'amélioration formulées par les parties prenantes sont mises à l'étude par la DGAC (faisabilité technique, respect des règles de sécurité...).</li> <li>• Si les études montrent un possible effet positif, les nouvelles procédures ou les nouvelles trajectoires seront testées par la navigation aérienne puis évaluées avant application définitive.</li> </ul>		

<b>Action 17</b> Limiter l'usage des inverseurs de poussées. Les conditions d'usage seront publiées à l'AIP.	SA ACA	2010-2013
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices seront limités au ralenti chaque fois que possible, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité.</li> <li>• En tout état de cause, les raisons pour lesquelles les inverseurs de poussées sont utilisés seront documentées. Un dossier des écarts sera établi.</li> <li>• L'utilisation de la bretelle Charlie sera réservée aux aéronefs de masse inférieure à 3 tonnes, ceci afin d'éviter l'utilisation des inverseurs pour des questions de confort.</li> </ul>		
<b>Action 18</b> Limiter l'usage des APU (avant vol 20' et après vol 10'). Développer l'usage des GPU ou des bornes de fourniture d'énergie électrique.	DGAC SA ACA	2010-2013
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La SA. ACA créera des postes de stationnement équipés de GPU non thermiques (2 par an) afin de proposer une alternative écologique aux APU.</li> </ul>		
<b>Action 19</b> Travailler avec les pilotes, les opérateurs et les constructeurs sur l'optimisation des procédures de décollage à moindre bruit.	DGAC SA ACA	2010-2013
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructeurs aéronautiques (Dassault) et les opérateurs (Netjets) proposeront des procédures de décollage moindre bruit pour chacun des appareils de leur production ou de leur flotte.</li> </ul>		
<b>Action 20</b> Etudier l'intérêt d'un allongement de piste vers le nord, de façon à favoriser les arrivées par la mer, suivant conditions météo, et à éviter autant que possible le survol des zones habitées.	SA ACA	2012
<b>Commentaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'objectif est de permettre autant que possible des arrivées par la mer qui sont de loin les moins génératrices de nuisances sonores.</li> </ul>		

**Priorité 2 : Travailler en confiance par la transparence et la concertation****Une volonté : Renforcer les échanges avec l'ensemble des parties prenantes et privilégier le dialogue****Pré-requis**

La concertation et le dialogue nécessitent une attitude positive d'écoute et de compréhension mutuelles « comprendre et accepter l'autre ».

ACTIONS	QUI	QUAND
<p><b>Action 21</b>            Informer les riverains, municipalités, associations préalablement à tout événement susceptible de modifier la perception environnementale de l'aéroport.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 22</b>            Faire réaliser par un organisme de sondage indépendant et reconnu une enquête périodique de satisfaction des riverains.            Définir le cahier des charges en commun et publier largement les résultats de cette enquête.</p>	SA ACA	2011
<p><b>Action 23</b>            Diffuser, deux fois par an, une lettre d'information destinée à faire le point sur les actions environnementales mises en œuvre.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 24</b>            Publier annuellement les actions environnementales menées à Cannes-Mandelieu, conjointement à la publication des actions environnementales menées à Nice Côte d'Azur.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 25</b>            Elaborer un tableau de bord annuel développement durable qui comprendra notamment les indicateurs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eléments de trafic</li> <li>- Procédures d'atterrissage (mer/terre)</li> <li>- Mesures de bruit des stations d'enregistrements et trajectoires</li> <li>- Mesures qualité de l'air, de l'eau</li> <li>- Eléments météorologie</li> <li>- Création d'une rubrique avions bruyants</li> </ul>	SA ACA	2009-2013



<p><b>Action 26</b> Mettre en place une organisation adaptée pour instruire les demandes d'information et réclamations liées au trafic aéroportuaire formulées par courrier, téléphone ou internet.</p>	SA ACA	2009
<p><b>Action 27</b> Maintenir et animer les groupes de travail propres à chaque segment de trafic de l'aéroport :  - Activité aviation légère  - Activité aviation d'affaires  - Activité hélicoptères  Les groupes de travail devront réfléchir sur les améliorations possibles de trajectoires et prendre en compte les avancées technologiques.  L'action des GT est centrale dans la concrétisation des engagements de la charte de l'environnement.  Il sera porté une attention particulière à leur fonctionnement (régularité des réunions, animation, formalisation des comptes-rendus, etc.) de façon à alimenter le dialogue entre les parties prenantes et à faire avancer de façon significative les conditions d'exploitation de l'aéroport.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 28</b> Accroître le partenariat avec les associations représentatives et les communes concernées pour faire partager la connaissance du contexte et des évolutions (réglementaires, économiques, technologiques...) de l'aviation générale (par exemple, colloques et séminaires sur l'environnement...).</p>	SA ACA	2010

### **Priorité 3 : Penser Environnement et Ethique**

#### **Une volonté : Renforcer la prévention des pollutions et mieux ancrer l'aéroport dans son bassin de vie**

##### **Pré-requis**

La prise en compte du Grenelle de l'Environnement nécessite une vision sociétale du rôle de l'entreprise.

<b>ACTION</b>	<b>QUI</b>	<b>QUAND</b>
<b>Action 29</b> Poursuivre notre engagement à traiter 100% des eaux de ruissellement de la plateforme aéroportuaire.	SA ACA	2009-2010
<b>Action 30</b> Poursuivre la politique de gestion des énergies et des fluides (électricité, gaz, eau potable, eau industrielle). Envisager le développement des énergies renouvelables (par exemple photovoltaïque).	SA ACA	2009-2013
<b>Action 31</b> Poursuivre le travail entamé avec le CEEP (Conservatoire Etudes des Ecosystèmes de Provence) pour préserver et maintenir les espèces et habitats naturels remarquables.	SA ACA	2009-2013
<b>Action 32</b> Créer la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur (sous égide de la Fondation de France) afin d'aider les associations dans le secteur du développement durable.	SA ACA	2009
<b>Action 33</b> Valoriser l'intérêt du patrimoine naturel de l'aéroport par des actions de sensibilisation auprès des publics (classes d'enfants, visites, partenariat avec le lycée professionnel agricole d'Antibes).	SA ACA	2009-2013
<b>Action 34</b> S'engager à développer la norme HQE pour les nouvelles constructions sur l'aéroport.	SA ACA	2009-2013

<p><b>Action 35</b> Développer l'emploi aéroportuaire en recherchant l'implantation de sociétés basées sur la plateforme.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 36</b> Centraliser et diffuser par Internet les offres d'emplois de la plate-forme avec l'aide des communes riveraines.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 37</b> Développer les actions de communication et de pédagogie (visites plateforme, JDD, journal d'information, relations presse).</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 38</b> Conserver un plan d'exposition au bruit (PEB) suffisamment protecteur.</p>	DGAC SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 39</b> Participer activement à l'agenda 21 des mairies de Cannes et Mandelieu ou d'autres collectivités locales le souhaitant.</p>	SA ACA	2009-2013
<p><b>Action 40</b> Utiliser les espaces de l'aéroport pour mettre en place un site de production d'énergie photovoltaïque.</p>	SA ACA	2012

## Rubrique en savoir plus

### Action 8

La réglementation impose aux élèves-pilotes de réaliser des tours de piste.

Il s'agit d'un circuit défini par la documentation aéronautique de l'aérodrome concerné en tenant compte des caractéristiques et contraintes spécifiques de l'aérodrome, tant aéronautiques qu'environnementales.

A Cannes-Mandelieu, environ 90% de ces exercices se pratiquent en QFU 17, ou la phase de décollage et de montée s'effectue exclusivement par la mer. Une procédure de limitation des nuisances est systématiquement appliquée dès le franchissement de la cote au cours du reste du circuit, qui s'effectue à puissance réduite. Les circuits utilisés sont les circuits d'aérodrome utilisés par l'ensemble des monomoteurs légers, tels que définis sur la fiche VAC du SIA (Service de l'information Aéronautique

### Action 9

Les « ronds bleus » sont des « périmètres où le survol doit être évité ». la carte des « ronds bleus » est régulièrement actualisée et communiquée aux pilotes. Les contrôleurs sont régulièrement sensibilisés (formation) sur les mesures environnementales, dont les « ronds bleus ». Sous réserve qu'il l'ait détecté, le contrôleur informe le pilote qu'il survole un « rond bleu ».

Longue de 760 mètres et large de 30 mètres, la piste 04/22 est la deuxième piste de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Orientée Est-Ouest, elle est sensiblement perpendiculaire à la piste principale. Du fait de sa longueur limitée et de la direction du vent dominant, elle n'accueille que 5% du trafic de l'aviation légère mais elle est indispensable sous certaines conditions de vent.

### Action 12

Chaque année, les pilotes d'hélicoptère réalisent environ 5.000 entraînements sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Lors de certaines phases de l'exercice, comme le vol stationnaire ou la réduction de la vitesse, l'appareil génère un bruit important. La limitation des entraînements aura donc un effet immédiat sur les nuisances sonores subies par les riverains.

### Action 16

L'APU (Auxiliary Power Unit soit, en français, groupe auxiliaire de puissance) est un turbomoteur embarqué qui sert essentiellement au sol, pour pallier les moteurs principaux quand ils sont à l'arrêt. Il fournit, d'une part, de l'air comprimé pour le démarrage des réacteurs, la pressurisation ou encore le dégivrage et, d'autre part, de l'électricité. Certes, l'utilisation d'une telle turbine permet une économie de carburant substantielle, mais, dans le même temps, elle occasionne inévitablement des nuisances sonores.

Le GPU (Ground Power Unit soit, en français, unité de puissance sol) est un groupe électrogène d'alimentation en électricité des avions.

### **Action 18**

Si l'on veut développer les atterrissages par la mer sans altérer les conditions de sécurité, la piste cannoise doit être allongée de 150 mètres, côté Nord. En effet, la longueur de piste utilisable n'est pas la même selon que l'on atterrit par la mer ou par la terre. Cette différence est liée à la présence d'obstacles, côté mer, qui retardent l'atterrissage des appareils. Le seuil de piste Sud (le point où l'appareil peut toucher le sol sans danger) est ainsi décalé de 150 mètres par rapport au Nord. Par conséquent, la distance maximale de roulage n'est pas la même selon la procédure utilisée. L'agrandissement de la piste permettrait de garantir, dans tous les cas, une sécurité optimale.

### **Action 19**

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) est une instance administrative indépendante créée en 1999. Composée de membres nommés pour six ans non renouvelables, n'ayant aucun lien avec les mondes aéroportuaire et aéronautique, elle veille au respect des règlements assurant la protection de l'environnement sonore. Elle conseille également les principaux aérodromes français sur la mesure du bruit et les indicateurs, sur l'évaluation et la maîtrise des nuisances, ainsi que sur les limitations de l'impact du transport aérien et de l'activité aéroportuaire sur l'environnement, notamment par les procédures de moindre bruit au décollage et à l'atterrissage.

### **Action 40**

Produire de l'électricité solaire sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu, voilà un projet qui n'a rien de fantaisiste. Il y a en effet un précédent. La SA.ACA (Société Aéroports de la Côte d'Azur), gestionnaire des plates-formes cannoise et niçoise, va installer une ferme solaire sur le toit de l'un des parkings de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Les 6600 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques produiront 1 gigawatt par an, soit la consommation annuelle d'un village de 700 habitants.