

CHARTE DE BONNE CONDUITE ENVIRONNEMENTALE

AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR



Octobre 2016



AÉROPORT
NICE CÔTE D'AZUR



SOMMAIRE

Préambule	3
Procédures environnementales	6
Conduites machines « environnementales »	8
Vols de nuit	10
Communication/Transparence	10
Infrastructures et équipements aéroportuaires	10
Des engagements, des acteurs	11

PRÉAMBULE

Les signataires de cette charte de bonne conduite environnementale sont convenus d'apporter une contribution active à la poursuite des objectifs des chartes de l'environnement précédentes en considérant que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien.

L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aéroport Nice Côte d'Azur est l'outil réglementaire qui limite un certain nombre d'activités particulièrement nuisantes. Cette charte de bonne conduite a pour objectif de définir certaines dispositions complémentaires en vue de la limitation des nuisances, en particulier celles qui ne peuvent pas faire l'objet d'un texte réglementaire mais que les signataires s'accordent à appliquer.

Ainsi que le mentionne le préambule de la Convention de Chicago, « le développement de l'Aviation Civile (...) peut grandement aider à créer entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension ». Ces objectifs sont toujours d'actualité. Cependant, les développements parallèles du transport aérien et de l'urbanisation ont maintenant atteint un point tel que les nuisances perçues par les populations survolées doivent absolument être maîtrisées.

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de cette charte de bonne conduite est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement autour de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Cette charte regroupe les engagements pris par ses signataires, afin de les promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leur fonctionnement opérationnel. Ces actions accompagnent le changement de culture nécessaire pour intégrer le respect de l'environnement comme une exigence majeure.

La sécurité est, et restera, l'objectif prioritaire des acteurs de la navigation aérienne. Cet objectif étant respecté, les parties signataires conviennent que la maîtrise des nuisances, qu'elles soient sonores ou en termes d'émissions atmosphériques, est une donnée sociétale et constitue désormais une dimension forte du développement durable du transport aérien.

Elles œuvreront à cette fin dans la concertation et la transparence afin, d'une part, de fournir à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) les informations et propositions utiles en matière de maîtrise des nuisances et de limitation de leur impact sur l'environnement et, d'autre part, d'étudier l'application des recommandations qu'elle formule.



La Direction Générale de l'Aviation Civile veille à ce que la qualité de l'environnement autour des aéroports, et notamment les conséquences des actions de pilotage et de contrôle en termes de nuisances perçues au sol, reçoivent une place importante dans les différents programmes de formation des pilotes et des contrôleurs dès la formation initiale.

Les Services de l'Aviation Civile de Nice, chargés de fournir les services de la circulation aérienne dans la région niçoise, poursuivront, en liaison avec les compagnies aériennes, les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes, le développement d'un dispositif de circulation aérienne ayant parmi ses objectifs la réduction des nuisances perçues au sol.

Les compagnies aériennes et leurs assistants aéroportuaires s'attachent à promouvoir, grâce à des procédures d'exploitation et une politique de formation adaptée, une stratégie de maîtrise des nuisances. Elles poursuivront la démarche entreprise de sensibilisation et d'information de leurs équipages sur les conditions d'exploitation de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ainsi que sur le contenu de la charte pour l'environnement.

Le niveau de bruit émis en exploitation varie, dans une certaine mesure, en fonction des méthodes de conduite définies par la compagnie et mises en œuvre par les équipages. En conséquence, les compagnies apporteront leur concours aux études de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Elles définiront, en fonction des résultats de ces études et de leur propre expérience, dans le respect des règles d'utilisation certifiées, des méthodes de conduite machine au décollage, en approche et à l'atterrissage, qui réduisent les nuisances (par exemple : évolution des vitesses

en approche, détermination du meilleur moment de sortie du train et des volets, etc.).

De même, les émissions gazeuses peuvent être sensiblement réduites suivant les modes opérationnels (roulage au sol, repoussage, alimentation en escale, ...). Les compagnies aériennes et leurs assistants s'attacheront donc à mettre tout en œuvre pour réduire les émissions gazeuses de leurs activités.

Elles intégreront les procédures correspondantes dans leur manuel d'exploitation pour qu'elles soient utilisées par les équipages, dès lors que les impératifs de sécurité et les instructions de contrôle le permettent.

Des consignes compagnies sont établies en concertation avec les organisations professionnelles de pilotes pour promouvoir les procédures de moindre bruit à mettre en œuvre.

Par leurs participations aux différents comités, commissions et chartes visant à la qualité de l'environnement, les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes contribuent, dans la transparence, à la limitation des nuisances.

Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur s'engage à poursuivre la limitation des nuisances générées par l'exploitation de l'aéroport en privilégiant le dialogue avec les élus des communes riveraines, les acteurs du transport aérien, les associations de protection de l'environnement et de riverains.

Le gestionnaire de l'aéroport dispose d'informations fiables sur le bruit d'origine aéronautique grâce à la mise en exploitation, en 2000, d'un système de surveillance automatique du bruit des avions au voisinage de l'aéroport. Les données issues de ce système font l'objet de publications régulières

(mensuelles, trimestrielles et annuelles) et sont transmises à toute personne qui en fait la demande.

De même, le gestionnaire de l'aéroport dispose de cartographies des gaz à effet de serre vérifiées par des tiers dans le cadre de l'*Airport Carbon Accreditation*.

Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur s'engage dans la démarche d'être carbone neutre d'ici 2018.

Aéroports de la Côte d'Azur s'engage sur une politique environnementale en parfaite adéquation avec les chartes environnement existantes et précédentes sur ses plateformes aéroportuaires.

Cette politique a été élaborée comme outil d'amélioration continue, permanent et participatif avec une logique de responsabilité sociétale, respectueux de l'environnement, respectueux des femmes et des hommes, tout en assurant la pérennité économique.

Portés par une logique d'ouverture et d'évolution de culture, nous sommes aussi garants du respect de la réglementation et de la prévention des risques de pollution, de la performance énergétique et de la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre.

Plus que jamais, la compétence de notre personnel et son implication sont des éléments clés de nos engagements devant nous permettre d'écouter et entendre, expliquer et faire savoir.

Avec cette politique, nous voulons :

- Réduire les nuisances sonores et atmosphériques
- Contribuer à la diminution de l'empreinte écologique de nos aéroports
- Accompagner l'évolution de culture nécessaire pour un vrai développement durable.

C'est en réalisant ces engagements et en les réévaluant régulièrement que nous pourrions faire des aéroports de la Côte d'Azur (Nice, Cannes et Saint-Tropez) de véritables outils de développement durable à l'échelle de nos Territoires.

L'Aéroport Nice Côte d'Azur présente un certain nombre de caractéristiques topographiques et climatologiques, ainsi que des options environnementales, qui ont conduit à des choix et des méthodes d'exploitation spécifiques :

- La présence de terrain montagneux au nord et à l'est de l'aéroport réduit le volume utilisable pour les procédures d'arrivées et de départ à un secteur d'environ 130° situé au sud-ouest de la plateforme.
- L'orientation des pistes, déterminée par la topographie et non par la situation des vents dominants, entraîne une assez forte occurrence de vents traversiers dus essentiel-

lement aux brises de mer et de vallée, ainsi que des situations occasionnelles de cisaillement de vent avec des gradients de vent importants à basse altitude.

- La visibilité est souvent excellente. Cependant, des épisodes d'entrées maritimes par vent de sud-ouest apportent parfois des nuages bas et de mauvaises visibilités, particulièrement en configuration 22.
- L'aérodrome est inséré dans une zone à forte densité de population (voir carte ci-dessous), ce qui impose de prendre en compte les émissions des aéronefs au sol. En particulier, afin de réduire les nuisances subies par les riverains proches de l'aérodrome, les deux pistes sont utilisées en « doublet inversé », la piste utilisée pour les décollages étant la plus éloignée des populations.



- La présence de l'Aéroport Cannes Mandelieu et de zones militaires à proximité de l'espace géré par le Centre de Contrôle de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ne donne pas toute la souplesse souhaitable pour optimiser les procédures de la circulation aérienne afin de diminuer les émissions sonores.
- La ville de Nice, qui s'étend au nord et à l'est du terrain, est dans le volume des trajectoires d'approche et de départ. De plus, de fortes densités de population se situent dans un rayon de 20 km autour de l'aéroport, particulièrement dans le prolongement de l'axe de piste et sur le pourtour de la Baie des Anges.

Quelques points forts en faveur tant de la sécurité que de l'environnement sont cependant à souligner : d'une part, la quasi-totalité des trajectoires d'arrivée et de départ se situent au-dessus de la mer; donc sans problème vis-à-vis du relief, ni conséquence défavorable vis-à-vis des riverains ; d'autre part, la météorologie est globalement très favorable. La conjonction de ces facteurs aide à pallier une partie des contraintes évoquées ci-dessus.



Les signataires s'engagent plus particulièrement sur les points suivants :

PROCÉDURES « ENVIRONNEMENTALES »

ATTERRISSAGES 04

Favoriser dans la mesure du possible la mise en service de la procédure d'évitement d'Antibes et ainsi utiliser au minimum la procédure ILS dans les conditions actuelles. La DGAC étudiera la possibilité de mise en place des procédures satellitaires susceptibles de se substituer aux procédures ILS en 04.

Les conditions météorologiques régnant à Nice conduisent à ce que la piste 04 soit utilisée environ 85% du temps. Cette piste est équipée d'une procédure ILS comme sur tous les grands aéroports internationaux. Or, l'utilisation de l'ILS 04 conduit à survoler la ville d'Antibes à une hauteur d'environ 1 500 pieds et génère des nuisances sonores importantes sur environ 40 000 habitants de l'agglomération, ainsi que sur Golfe-Juan et l'est de la ville de Cannes. Les conditions météorologiques favorables régnant sur la Côte d'Azur pendant une grande partie de l'année et la demande des habitants d'Antibes ont conduit les Services de l'Aviation Civile à mettre en service, en 1994, la procédure RIVIERA (VORA) qui permet de contourner le Cap d'Antibes en maintenant les

trajectoires de vol sur la mer, et ainsi d'éviter le survol du Cap et de la ville d'Antibes, ainsi que l'est de Cannes.

La procédure VOR A (basée sur le VOR-DME CGS) se termine en manœuvre à vue imposée (VPT). La nature même de cette procédure fait que les conditions météorologiques imposées à sa mise en service sont relativement élevées : visibilité supérieure ou égale à 10 km, plafond supérieur ou égal à 3 000 pieds. Il est à noter que la procédure VOR A est conforme aux réglementations internationales et ne bénéficie à ce titre d'aucune dérogation.

La procédure VOR A, bâtie uniquement pour des questions d'environnement, assure la quiétude des habitants d'Antibes pendant environ 65% des arrivées (20% de celles-ci utilisent l'ILS lorsque les conditions météorologiques sont dégradées ; les 15% restants se posent en piste 22 dont les trajectoires de la procédure d'approche, appelée VOR B, ne survolent ni la ville, ni le Cap d'Antibes, ni Vallauris, ni Cannes). En contribuant à l'apaisement des riverains, tous les professionnels admettent qu'elle est



devenue un outil majeur de l'intégration de l'aéroport dans son environnement, de la pérennité de son développement économique et de la préservation de sa capacité ultime.

Conscientes de ces enjeux, les organisations professionnelles de contrôleurs s'attacheront à promouvoir auprès de leurs mandants la mise en service de la procédure VORA. Cette procédure sera mise en service autant que possible lorsque les conditions requises seront remplies, sauf en cas de conditions météorologiques observées ou rapportées introduisant un doute sur sa bonne exécution ou tout autre élément réduisant la sécurité de la circulation aérienne.

Egalement conscientes des enjeux que véhicule la procédure VORA, les organisations professionnelles de pilotes acceptent de ne solliciter la procédure ILS que si des contraintes de sécurité l'imposent.

APPROCHES À VUE

La carte AD2 LFMN ENV 01 définit les consignes que doivent respecter les pilotes – sauf impératif de sécurité – **afin de minimiser les nuisances sonores lors de l'exécution d'une approche à vue : le survol des terres en dessous de 5 000 pieds est interdit.**

Les modifications et améliorations de cette carte seront effectuées en concertation avec les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes.

MANŒUVRE À VUE

Favoriser les trajectoires les plus « environnementales » : atterrissages 22 et 04 éloignés du littoral, dans la mesure du possible, lors d'une manœuvre à vue.

DÉCOLLAGES

Les procédures de départ vers le nord de l'aéroport de Nice comportent toutes un éloignement en mer destiné à permettre une prise d'altitude nécessaire, d'une part, à s'affranchir des obstacles, et d'autre part, à réduire l'impact sonore des aéronefs.

En guidage radar au départ de Nice, les contrôleurs s'efforceront d'éviter les trajectoires qui conduiraient à un survol des terres à une altitude inférieure à 6 000 pieds. Les pilotes s'efforceront de conduire le vol de façon à survoler les terres à une altitude supérieure à 6 000 pieds.

NOUVELLES TECHNOLOGIES

Les parties signataires s'engagent à étudier les préalables techniques, technologiques et opérationnels nécessaires à la mise en place de procédures d'approche basées sur les technologies nouvelles de navigation aérienne.

Cependant, d'éventuelles futures procédures d'approche ne devront en aucun cas dégrader la capacité de gestion du trafic ainsi que la sécurité du dispositif de circulation aérienne de Nice.



CONDUITES MACHINES « ENVIRONNEMENTALES »

PROCÉDURE ILS MOINDRE BRUIT

Depuis mars 2003, la pente de l'ILS 04L a été ramenée à 3°. Il est reconnu par l'ensemble des professionnels que cette disposition permet de réaliser dans les meilleures conditions des procédures ILS moindre bruit.

La DGAC, les compagnies aériennes et les organisations professionnelles de pilotes et de contrôleurs s'engagent à définir ensemble les meilleures conditions de livraison sur l'ILS (altitude, vitesse, point géographique) permettant aux équipages d'exécuter des procédures ILS moindre bruit dans les meilleures conditions possibles.

Les compagnies aériennes s'engagent à faire figurer dans les manuels d'exploitation de chacun de leurs appareils les procédures et méthodes de conduite du vol permettant de réaliser des ILS moindre bruit.

Lorsque la procédure ILS est en service, les pilotes s'engagent à réaliser une procédure ILS moindre bruit à chaque fois que les conditions d'exécution définies dans le manuel d'exploitation seront remplies. Cet engage-

ment sera plus particulièrement respecté pendant les périodes où le trafic aérien est relativement faible et peu perturbé par les contraintes de la circulation aérienne, notamment la nuit.

Lorsque l'ILS est en service, les contrôleurs s'engagent, à chaque fois que les contraintes de la circulation aérienne le permettront, à faciliter l'exécution de procédures ILS moindre bruit par les équipages. Cet engagement sera plus particulièrement respecté pendant les périodes où le trafic aérien est relativement faible et peu perturbé par les contraintes de la circulation aérienne, notamment la nuit.

Les équipages s'engagent, à chaque fois que cela sera possible au regard de la sécurité et des contraintes imposées par le contrôle, à ne sortir que le minimum de traînées nécessaires avant le passage de la balise NC. En particulier, la sortie du train d'atterrissage et l'ajustement de puissance consécutif seront faits après NC.

Sauf instruction contraire donnée par les services du contrôle de la circulation aérienne, les pilotes s'engagent à respecter les vitesses mentionnées sur les feuilles de procédures.



LES ÉQUIPAGES, COMPAGNIES ET ASSISTANTS S'ENGAGENT À FAVORISER L'UTILISATION DES CONDUITES MACHINES LES MOINS ÉMISSIVES ET LES MOINS BRUYANTES

- Procédures d'approche permettant une conduite de vol optimisée en termes de nuisances (évitement des paliers, configuration « lisse », ...)
 - Roulage au sol à 1 moteur / 2
 - Utilisation de « green-taxiing » pour le repoussage et le roulage des avions
 - Utilisation des inverseurs de poussée : à l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices devraient être limités au ralenti chaque fois que possible, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité
- Utilisation systématique et le plus longtemps possible du 400 Hz en passerelle et aux postes de démarrage de l'aire Kilo et ainsi utiliser au minimum les APU. Utiliser également les équipements de climatisation disponibles au lieu des APU
 - Utilisation de bio-carburants.



VOLS DE NUIT

Le gestionnaire de l'Aéroport Nice Côte d'Azur s'engage à ne pas favoriser la programmation de vols commerciaux entre 23 heures 30 et 6 heures (heures d'atterrissage ou de décollage).

Les compagnies aériennes s'engagent à ne pas solliciter la programmation de vols commerciaux entre 23 heures 30 et 6 heures (heures d'atterrissage ou de décollage).

COMMUNICATION/ TRANSPARENCE

Aéroports de la Côte d'Azur s'engage à communiquer, à toutes demandes, les données issues du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires homologué par le Service Technique de l'Aviation Civile et l'AC-NUSA et à publier les indicateurs dans le bulletin mensuel et la lettre aux riverains.

L'aéroport s'engage également à informer sur tout événement qui aurait un impact sur l'environnement (trafic, pistes, procédures,...).

Publication des niveaux de bruit : les compagnies aériennes acceptent que soient publiés mensuellement pour chaque capteur l'événement sonore le plus faible et le plus fort avec mention du nom de l'exploitant et du type d'appareil.

Aéroports de la Côte d'Azur s'engage à mesurer la qualité de l'air sur la plateforme et à publier les relevés des analyseurs Air PACA situés sur l'aéroport.

Tous les signataires s'engagent à fournir au gestionnaire les données énergétiques nécessaires au programme *Airport Carbon Accreditation*. Ces données ne seront communiquées que sous forme agrégées « Aéroport ».

INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS AÉROPORTUAIRES

Réduire les émissions des gaz à effet de serre des plateformes d'Aéroports de la Côte d'Azur par l'obtention de l'*Airport Carbon Accreditation* niveau 3+ et par la certification énergétique ISO 50001.

Les signataires, au travers de cette chartre de bonne conduite, s'engagent également à :

- Promouvoir les nouvelles technologies les moins émissives et les moins bruyantes liées à leurs activités
- Favoriser toute organisation limitant ces émissions, notamment en communiquant auprès de leurs salariés sur les démarches environnementales mises en place sur les aéroports (PDE, tri des déchets,...) mais également en participant aux actions de sensibilisation pilotées par le gestionnaire.

La recherche de la qualité de l'environnement dépend non seulement des actions décrites ci-dessus, mais également de l'évaluation critique de leurs conséquences en termes de sécurité, de capacité et de nuisances. De plus, au fur et à mesure que la prise de conscience « Qualité de l'environnement » se développe parmi les acteurs de la circulation aérienne, de nouvelles idées et de nouvelles techniques apparaissent qu'il conviendra d'évaluer et de mettre en œuvre, pourvu que les conséquences démontrées permettent de progresser dans le domaine de la qualité de l'environnement autour de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Les signataires conviennent de se réunir périodiquement, en Groupe de Travail ou en Comité Permanent / Commission Consultative de l'Environnement, pour dresser le bilan de l'application de cette charte de bonne conduite et ainsi la faire évoluer.

DES ENGAGEMENTS, DES ACTEURS



**MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR**



AOC

easyJet

**Association V.A.R.L.P.
Vivre à Roquefort-les-Pins**



**Comité de quartier
du Mt Boron,
Mt Alban, Cap de Nice
et Col de Villefranche**

GADSECA
Groupement des Associations de Défense
des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur

**COMITÉ DE QUARTIER
CARRAS - LES BOSQUETS - SAINTE HÉLÈNE**

**ASSOCIATION DE PROTECTION
DU LITTORAL, DES CAPS
ET DES CORNICHERS
SAINT-JEAN-CAP-FERRAT**

CONTACT

François Janin

Tél : 04 93 21 59 05

francois.janin@cote-azur.aeroport.fr



www.nice.aeroport.fr


AÉROPORT
NICE CÔTE D'AZUR