

# CHARTRE D'ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT



## CONTEXTE

**D**epuis douze ans, les Chartes pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu ont permis des avancées décisives. Des résultats que cette troisième charte entend réaffirmer, consolider et optimiser.

En 2003, l'Aéroport Cannes Mandelieu signait sa première Charte pour l'Environnement. Ce document engageait la plateforme cannoise dans une démarche sans précédent et a donné des résultats tangibles avec plus de 75 % des objectifs définis atteints. Le 14 juin 2010, l'aéroport confirmait cette détermination en signant une seconde charte plus ambitieuse, placée dans le cadre direct du Grenelle de l'Environnement et dont le contrôle de l'efficacité est garanti, via un protocole, par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires (ACNUSA). Une fois de plus, les chiffres témoignent des efforts accomplis en faveur de l'Environnement avec 85 % des objectifs atteints.

Fort des résultats obtenus depuis douze ans, l'Aéroport Cannes Mandelieu désire encore progresser. C'est dans cette optique d'amélioration que la Sous-Préfecture de Grasse, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (DSAC-SE), les Services de la Navigation Aérienne Sud-Est (SNA-SE), l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires et la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) s'engagent dans un nouveau programme de mesures environnementales.

Cette charte repose sur une logique de responsabilité sociétale, permettant à la fois le développement qualitatif et à haute valeur ajoutée de l'activité aéroporтуaire créatrice d'emplois, et la réduction des nuisances. Elle a comme ligne de conduite de maintenir un dialogue de qualité et des relations apaisées avec les riverains, associations et élus des collectivités.

Nous constatons que les actions de ces douze dernières années ont permis d'améliorer sensiblement bon nombre de procédures pour la réduction des nuisances sonores. C'est donc avec enthousiasme que l'Aéroport Cannes Mandelieu lance aujourd'hui cette troisième Charte d'Engagements pour l'Environnement, qui s'inscrit dans la continuité des précédentes chartes et est définitivement dédiée au respect de la vie citoyenne, des hommes et de leur environnement.



# NOS ENGAGEMENTS

N°1

## POURUIVRE LES ENGAGEMENTS, LES ACTIONS ET LES RESTRICTIONS PRIS DANS LE CADRE DES PRÉCÉDENTES CHARTES

### Les types d'activités de l'aéroport

- ▶ Interdiction des vols commerciaux réguliers et des charters (dont le Dash 8)
- ▶ Ouverture pour l'ensemble des segments de trafic de l'aviation générale, sous certaines conditions :
  - Aviation légère, dans le cadre des activités de formation aéronautique, de déplacements et de loisirs sportifs, à l'exclusion des activités de vol à voile et de parachutisme sur l'aéroport
  - Hélicoptères, principalement pour ce qui concerne le bord à bord avec les avions et les activités de maintenance
  - Aéronefs d'État et activités de service public (organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes, lutte contre les incendies de forêt)

### Les encadrements des activités de l'aéroport

- ▶ Aviation d'affaires, limitation des cadences jets et turbopropulseurs (5 à 6 arrivées par heure)
- ▶ Répartition du trafic aviation d'affaires cumulé à 50/50 entre Nice et Cannes
- ▶ Décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 portant la limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population

### ▶ De nuit :

- Les atterrissages en piste 17 sont interdits pour tous les types de trafic
- VFR : les circuits de piste se font à 1500 ft jusqu'à 20h maximum heure locale

### Les actions de sensibilisation, information et contrôle

- ▶ Classement de l'aéroport en catégorie B (Briefing Pilote)
- ▶ Exploitation du système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires
- ▶ Contrôle des trajectoires et analyse des cas de déviations importantes avec la DGAC
- ▶ Sensibilisation des pilotes et compagnies aux procédures moindre bruit
- ▶ VFR : Les pilotes en vol VFR doivent respecter, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité, l'évitement des « Zones d'habitation dont le survol est à éviter » (« Ronds bleus »), mentionné dans l'AIP (Publication d'Information Aéronautique)
- ▶ Respect du Code de Bonne Conduite Environnementale par les différentes parties prenantes
- ▶ Implication de l'ACNUSA dans le contrôle de l'activité de l'aéroport

N°2

## MAÎTRISER LES NUISANCES ET RÉDUIRE LA GÊNE

### Interdire les avions bruyants

- ▶ Interdiction par Arrêté Ministériel des aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB

#### Acteur DGAC

- Seront concernées certaines immatriculations des appareils suivants : les Falcon 50, Beechjet 400 et Cessna 650 (étude 2013)
- Cette interdiction liée aux bruits certifiés sur l'intégralité de la plage d'ouverture de la plateforme est la plus restrictive au niveau national

### Réduire le bruit des aéronefs à la source

- ▶ Mettre en œuvre les actions de réduction du bruit pour les avions des autres chapitres acoustiques de l'OACI

#### Acteurs ACA / Constructeurs / Compagnies

- Equipement de silencieux pour tous les avions légers au sens CALIPSO, compatibles et basés sur l'Aéroport Cannes Mandelieu. Participation financière à hauteur de 25 % d'ACA
- Recherche de partenariats avec d'autres aérodromes pour l'exercice des activités aviation légère
- Adoption des évolutions technologiques réduisant le bruit à la source (ex : Piaggio Avanti 1 et 2)

#### Acteurs Constructeurs / Compagnies

## Optimiser les trajectoires IFR, contrôler et sanctionner

- ▶ Relèvement de 200 pieds de l'altitude de la VPT 17  
**Acteur SNA-SE**
- ▶ Lancement immédiat d'une étude sur la diversification des procédures d'approche, notamment par le Nord-Ouest, afin de disposer à terme d'alternatives au trombone actuel. Un calendrier d'étapes de l'étude sera fourni par le SNA-SE. Un point d'avancement sera réalisé dans le cadre des groupes de travail  
**Acteur SNA-SE**

- ▶ Riposte graduée auprès des récidivistes avec 3 niveaux de rappel (1 : mail. 2 : courrier signature Directeur de l'Aéroport Cannes Mandelieu. 3 : courrier signature Président du Directoire ACA et du Délégué Côte d'Azur DSAC-SE)  
**Acteurs ACA/DSAC-SE**

## N°3

### RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

- ▶ Réduction des Gaz à Effet de Serre : Démarche Airport Carbon Accreditation  
**Acteur ACA**
- ▶ Limitation des émissions polluantes et des consommations énergétiques (Développer l'utilisation des GPU)  
**Acteur ACA**

- ▶ Préservation de la Biodiversité  
**Acteur ACA**
- ▶ Optimisation du Système de Management Environnemental.  
**Acteur ACA**

## N°4

### CONTRIBUER À LA RELANCE DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET À LA CRÉATION D'EMPLOIS

#### Accueillir un nouveau type de trafic jet (turboréacteurs)

- ▶ Accueil de modules de plus de 22 tonnes mais limités à 35 tonnes. Même en l'absence de toute limitation réglementaire, l'Aéroport Cannes Mandelieu, dans sa configuration (aéronautique et aéroportuaire), ne peut accueillir des avions supérieurs à 35 tonnes. Cela se traduira au vu des flottes offertes par les constructeurs et avec l'interdiction des avions inférieurs à 13 EPNdB, par l'accueil de 3 types d'appareils : FA7X, GLF4 et CRJ dont les performances acoustiques sont meilleures que la plupart des appareils inférieurs à 22 tonnes.  
**Acteurs DSAC-SE/ACA**

- ▶ Les turbopropulseurs resteront limités à 22 tonnes.  
**Acteurs DSAC-SE/ACA**

#### Développer les retombées économiques

- ▶ Promotion d'activités nouvelles liées au trafic à plus haute valeur ajoutée  
**Acteur ACA**
- ▶ Contribuer au développement touristique du Bassin Cannois et de la Région  
**Acteur ACA**

#### Adapter les horaires d'ouverture

- ▶ Afin d'optimiser l'impact économique et de rendre possibles les déplacements professionnels sur une journée, une extension d'horaire sur le trafic aviation d'affaires est prévue jusqu'à 21h heure locale en hiver  
**Acteurs DSNA/ACA**

Pour rappel :

- Après 20h heure locale, les tours de piste restent interdits
- Tous les atterrissages de nuit se font uniquement en piste 35, arrivées par la mer
- L'été (du dernier week-end de mars au dernier week-end de septembre) l'activité aviation d'affaires s'arrête 30 minutes après le coucher du soleil

# MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

## Mise en œuvre

Cette Charte d'Engagements pour l'Environnement est complémentaire au nouvel arrêté de restriction d'usage qui reprendra les mesures suivantes :

- ▶ Interdiction aux aéronefs assurant des transports commerciaux réguliers
- ▶ Interdiction aux aéronefs équipés de turboréacteurs, dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB
- ▶ Interdiction aux aéronefs relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale volume 1 deuxième partie chapitre II deuxième édition (1988)
- ▶ Interdiction aux aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage (MTOW) est supérieure à 35 tonnes.

## Suivi

Afin de travailler en transparence avec les différentes parties prenantes, cette Charte d'Engagements pour l'Environnement fera l'objet d'un suivi par les organes de concertation de l'Aéroport Cannes Mandelieu tels que la Commission Consultative de l'Environnement et les groupes de travail.

Cette Charte sera amenée à être révisée si des évolutions technologiques et réglementaires majeures étaient constatées.

Les informations en découlant pourront être retrouvées dans les différents supports de communication existants.

Dans le cadre de son instruction par les services de la DGAC, l'arrêté ministériel fera l'objet, un an après sa mise en application, d'un retour d'efficacité réalisé par la DGAC en collaboration avec ACA et présenté en Commission Consultative de l'Environnement.

Aéroports de la Côte d'Azur s'engage pour l'avenir et dans la durée. Une éventuelle évolution de son actionnariat n'est en aucun cas susceptible d'entraîner une remise en cause des engagements qui sont pris aujourd'hui par Aéroports de la Côte d'Azur. En premier lieu, parce que lorsqu'une société s'engage ou contracte, son engagement ou son contrat reste valable quel que soit son actionnariat. Ensuite, parce qu'Aéroports de la Côte d'Azur n'est pas seule à s'engager : un certain nombre d'engagements relèvent d'une mise en œuvre par l'Aviation Civile voire d'un arrêté ministériel et sont de ce fait solidement ancrés pour l'avenir. Enfin, l'exploitation de l'aéroport reste soumise à un Cahier des Charges de l'État qui encadre de manière précise et rigoureuse l'activité de l'exploitant quelle que soit l'évolution de son actionnariat.

Fait à Cannes, le 14 décembre 2015



La Sous-Préfecture  
de Grasse

**Philippe CASTANET**  
Sous-préfet de Grasse



La Direction Générale  
de l'Aviation Civile (DGAC)

**Yves TATIBOUET**  
Directeur de la Sécurité  
de l'Aviation Civile Sud Est



L'Autorité de Contrôle  
des Nuisances Aéroportuaires  
(ACNUSA)

**Victor HAÏM**  
Président de l'Autorité  
de Contrôle des Nuisances  
Aéroportuaires



Aéroports de la Côte d'Azur  
(ACA)

**Dominique THILLAUD**  
Président du Directoire  
d'Aéroports de  
la Côte d'Azur