

AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT

MESURER ET RÉDUIRE LES NUISANCES

Après des années de récriminations, de protestations et de manifestations d'un côté, d'indifférence et d'approche technique de l'autre, autorité aéroportuaire et riverains ont construit des relations de travail et de confiance.

La pression environnementale et le ras le bol de certaines populations a amené la prise en compte du paramètre environnemental au même titre que les paramètres économiques et de sécurité. En 1997, l'Etat représenté par le Préfet des Alpes Maritimes et la CCI Nice Côte d'Azur représentée par son Président, ont élaboré et signé un protocole formalisant le lancement d'une démarche en faveur de l'environnement, basée sur le dialogue et la concertation et devant aboutir à l'adoption d'une Charte pour l'Environnement.

BRUIT

Le bruit constitue la nuisance à laquelle les riverains sont les plus sensibles. Aussi, la Charte pour l'Environnement, signée le 17 mars 2000, a donné une large place aux mesures de lutte dans ce domaine : amélioration des trajectoires, interdiction es avions les plus bruyants, sensibilisation des pilotes et des compagnies, lutte contre les procédures les plus nuisantes, développement des moyens de contrôle et de surveillance, sanctions inauguré le 15 décembre 2000, le système de mesure du bruit et des trajectoires d'avions est composé de 9 capteurs situés entre Cannes et St Jean Cap Ferrat, au plus proche des trajectoires des avions afin de mesurer leurs bruits émergents par rapport au bruit de fond

Pour répondre aux inquiétudes des riverains de l'Aéroport Nice Côte d'Azur sur les vols de nuit et leur éventuel accroissement, la CCI a lancé une démarche participative avec les riverains. Ceux-ci ont pu exprimer leurs craintes et leur degré d'acceptation.

L'objectif est de déterminer un « volume » acceptable de mouvements, et les mesures à mettre en place pour accompagner cette exploitation nocturne. La faisabilité de ce nouveau cadre sera discutée avec les professionnels du transport aérien, au cours de la phase suivante.

A souligner le problème de la procédure RIVIERA (*utilisée à 53%*) et notamment le survol du cap d'Antibes. 41% des plaintes viennent d'Antibes, contre 32% pour Nice Ouest. La nature de la plainte qui revient le plus fréquemment est celle du choix de la procédure utilisée (*46%*).

AIR

Mesurer la pollution

Qualitair, Système sur site, Comité air, Analyse des suies

Réduire les émissions polluantes de l'aéroport

moins d'APU politique systématique d'acquisition de véhicules non polluants Lutter contre les avions les plus polluants

Lutter contre la pollution routière

Politique incitative de transport en commun, centre intermodal de transports Le fonctionnement de la plate-forme aérienne peut être divisé en différentes sources de pollution atmosphérique. Les émissions dues aux avions ont été répertoriées lors de la CEAC (*Conférence Européenne de l'Aviation Civile*), les moteurs d'avions émettent principalement des oxydes d'azote (*NOx*), du monoxyde de carbone (*CO*), des composés organiques volatils (*COV*), du dioxyde de soufre (*SO2*) et des poussières (*PS*). Ils émettent aussi du dioxyde de carbone (*CO2*) et de l'eau (*H2O*). Les émissions d'oxydes d'azote et de particules en suspension sont prépondérantes en phases de décollage et de montée, alors que les dégagements de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures sont prépondérants lors du roulage. Les émissions au sol résultent directement du fonctionnement de l'aéroport. A toutes ces sources, il faut ajouter le trafic routier induit pour desservir l'aéroport. Cette source de pollution est au moins aussi importante quantitativement que les autres sources présentée précédemment.

ACTIONS

Mesurer (par analyseurs classiques aux abords des pistes et dans les terminaux des polluants ; par bio-indicateurs à proximité du trafic aérien et routier ; par tubes passifs sur toute la plate-forme)

Évaluer les émissions dues aux sources aéroportuaires, puis tenter de les modéliser cartographier au mieux les pollutions (campagnes de tubes passifs) réduire les sources principales dans un esprit d'amélioration continue (*études des sources de pollution suite campagne air intérieur, analyse spécifiques des retombées dues au kérosène*).

Obtenir la certification ISO 14001 Se concerter, communiquer Publications : bulletin d'information mensuel ; événements à venir et passés ; S'organiser : ISO 14001 Parce que l'insertion de l'aéroport dans son environnement est devenu un enjeu majeur et incontournable du développement local, une démarche environnement a été lancée dès 1997 avec l'élaboration et la signature de la Charte Environnement.

Il s'agit d'un plan d'action sur 5 ans. Fin 2002, 78% des actions sont réalisées ou en cours de réalisation.

Il s'agit d'un plan d'action sur 5 ans. Fin 2002, 78% des actions sont réalisées ou en cours de réalisation. Aujourd'hui, afin de mieux asseoir sa maîtrise et encadrer ses compétences, l'Aéroport de Nice Côte d'Azur entend certifier toutes ses activités relevant de l'exploitation, de la conception et de la maintenance. A cette fin, un système de management de l'environnement est actuellement mis en place en s'appuyant sur le référentiel international ISO 14001*

La norme ISO 14001 c'est communiquer sur les performances environnementales, sensibiliser, informer et maîtriser les impacts générés par l'activité aéroportuaire.

Cf. www.iso.org

Informations pratiques :

Aéroport Nice Côte d'Azur
06 281 Nice Cedex 3
Tel. : 04.93.21.30.30 / Fax : 04.93.21.30.29

Service Environnement :

Service Relations Riverains et Environnement

Responsable :

Isabelle VANDROT
Tél. : 04.93.21.34.00 / Fax : 04.93.21.34.01
Aide à l'insonorisation des riverains : 04.93.21.30.64
Espace riverains : 04.93.21.59.05

PEB/PGS

L'arrêté du 8 février 2005 a approuvé la révision du PEB :

la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 56.

L'arrêté du 24 décembre 2003 a approuvé la révision du PGS :

la limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II à Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55.

Le plan englobe 3700 logements.

Commission consultative d'aide aux riverains :

en 2007, 58 dossiers ont été acceptés.

Téléchargement cartes PEB et PGS sur le site de [L'ACNUSA](#)

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET NUISANCES SONORES

Le 10 avril 2008, une nouvelle procédure de décollage avait été mise en place. Les avions, qui auparavant viraient vers le large juste après le décollage, traversaient désormais une partie de la baie des Anges et tournaient vers la mer à hauteur de l'hôpital Lenval. Cette nouvelle procédure, plus bruyante, suscita la plainte des riverains. Le maire de Nice Christian Estrosi réclama alors un retour à la situation précédente auprès du secrétariat d'Etat aux Transports. Finalement, le 17 décembre 2009, en accord avec la Direction générale de l'aviation civile, la procédure initiale fut rétablie. En outre, depuis octobre 2008, les avions doivent avoir atteint une altitude de 900 mètres pour que leurs moteurs soient utilisés à pleine puissance, au lieu de 600 mètres auparavant.

SOCLE FONDATEUR :

la 3ème charte Environnement

L'engagement du Groupe pour une croissance responsable puise ses racines dans des valeurs fortes et partagées. Formalisées dans la Charte Environnement, ces valeurs guident les comportements individuels et les principes d'actions d'Aéroports de la Côte d'Azur à l'égard de ses clients, de ses collaborateurs, de ses fournisseurs et de ses riverains

Le 10 juillet 2012, Nice Côte d'Azur a lancé sa 3ème Charte Environnement. Cette 3ème version s'inscrit dans la continuité des deux précédentes. Elle optimise, consolide et pérennise les avancées décisives obtenues au cours des dix dernières années avec la mise en œuvre des actions des deux chartes précédentes.

Cette démarche sur cinq ans poursuit cinq grands engagements : contribuer à la diminution de l'empreinte écologique de l'aéroport, réduire les nuisances sonores et atmosphériques, accompagner l'évolution de culture nécessaire pour un vrai développement durable, écouter et entendre, expliquer et faire savoir.

[Télécharger la Charte Environnement 2012-2016 de l'aéroport Nice Côte d'Azur](#)

Parmi les 55 actions de la Charte Environnement 2006-2011, 2 d'entre elles n'ont pas répondu parfaitement aux attentes : le parking Kilo et les vols de nuit. Mais elles sont

inscrites, de nouveau, dans la nouvelle charte. Contribuer à la diminution de l’empreinte écologique de l’aéroport (Energie, Déchets, Eau, Biodiversité et gaz à effet de serre)

CAR RENTAL CENTRE (CRC) : un bâtiment à énergie positive

Afin d’accélérer la progression vers une économie à faibles émissions de carbone, Aéroports de la Côte d’Azur intègre l’efficacité énergétique dans ses nouvelles installations.

Plus de 6000 panneaux photovoltaïques sont installés sur la toiture du CRC. Il s’agit du plus grand toit photovoltaïque des Alpes-Maritimes. Cet aménagement a produit en 2012 1600 MWh, soit 15% de plus que les objectifs fixés. Cette centrale photovoltaïque permet d’éviter chaque année l’émission de 770 tonnes de CO2.

Aujourd’hui, 3,5% de la consommation globale aéroportuaire proviennent de l’énergie solaire.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION : niveau 2

Dans le cadre de l’Airport Carbon Accreditation, l’Aéroport Nice Côte d’Azur mène depuis 2011 une démarche visant la neutralité carbone pour 2018

L’Airport Carbon Accreditation est un programme de certification mis en place par l’ACI Europe. Cette certification évalue et reconnaît la démarche entreprise par les aéroports afin de réduire leurs émissions en gaz à effet de serre. Au niveau 2, elle ne prend en compte que les émissions générées par les infrastructures de l’aéroport.

Elle comprend quatre niveaux d’accréditation : la cartographie, la réduction, l’optimisation et la neutralité. Engagé dans la démarche, l’aéroport Nice Côte d’Azur a obtenu en décembre le niveau 2 de l’accréditation, qui récompense les efforts de management du CO2 et atteste de la réduction des émissions de CO2 enregistrée sur la plateforme. En deux ans, la plateforme a baissé ses émissions de 10%.

CARTOGRAPHIE PGS NICE-COTE-D’AZUR

L’arrêté du 30 décembre 2010 a approuvé la révision du PGS : la limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II à Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55. Le PGS englobe 4200 logements.

[Télécharger le PGS de l’aéroport Nice Côte d’Azur](#)

CARTOGRAPHIE PEB NICE-COTE-D'AZUR

L'arrêté du 8 février 2005 a approuvé la révision du PEB : **la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 56.**

VOLS DE NUIT

En 2009, sur la période 23 h 30 - 6 heures, la moyenne a été de 6,4 mouvements par nuit : 4,7 atterrissages et 1,7 décollage.

Les mouvements des avions commerciaux programmés représentent 28 % des mouvements de nuit et ceux des avions privés programmés, 38 %. Au-delà des nuisances directes entraînées par ces vols, des nuisances indirectes sont relevées sur le parking Kilo liées aux bips sonores de recul des tracteurs et à la durée d'utilisation des APU. La société anonyme des Aéroports de la Côte d'Azur (SAACA) a commandé une consultation juridique sur les vols de nuit auprès d'un avocat spécialiste du domaine aéroportuaire.

À la suite de cette consultation, la SAACA propose d'interdire les vols autres que les vols postaux et commerciaux réguliers programmés de transport de passagers. Des dérogations pourraient être accordées par le préfet « à l'occasion d'événements sportifs, culturels ou économiques de retentissement international se déroulant sur la Côte d'Azur ». Si les services de l'aviation civile rejoignent les préoccupations de l'aéroport sur la nécessité de restreindre les vols de nuit, ils souhaitent que le dispositif soit fiable et juridiquement incontestable.

Le dispositif proposé induirait selon eux une inégalité de traitement entre les usagers. Le durcissement des restrictions nocturnes est en cours d'étude et pourrait porter sur le niveau de bruit des avions et les créneaux d'atterrissage et de décollage. Les associations ont souligné la multiplication des vols de nuit par deux pour les arrivées et par trois pour les départs entre avril et août 2009. Elles ont déploré que ce dossier piétine depuis trois ans. L'ACNUSA a proposé de demander au ministre de saisir le Conseil d'État pour disposer d'un avis autorisé sur la réglementation envisageable. Elle a saisi le secrétaire d'État chargé des Transports de cette demande le 12 novembre et adressé copie de ce courrier au ministre chargé de l'Industrie, maire de Nice, le 20 novembre 2009. Début 2010, le Conseil d'État n'avait toujours pas été saisi

Consultation relative à la possibilité d'instaurer un couvre-feu sélectif sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur

[Télécharger l'étude](#)