

ACQUIS DES CHARTES et ACCORDS POUR LE RESPECT **DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RIVERAINS**

ACQUIS DE LA PREMIERE CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT (2003)

La première charte a fixé les conditions d'exploitation de l'aéroport de Cannes-Mandelieu qui ont permis une maîtrise des nuisances et une réduction de la gêne, principalement :

- Interdiction activité de nuit ;
- Pas de vols commerciaux ;
- Tonnage limité à 22 t ;
- Aviation légère autorisée, à l'exception de la voltige, ULM, tractage de banderoles, vol à voile, parachutisme ;
- Aviation d'affaire limitée, principalement orientée vers Nice.

La première charte a permis en outre :

- La mise en place de groupe de travail, sous l'égide de la Commission Consultative pour l'Environnement (CCE) ;
- Création du poste responsable environnement d'un espace riverain et mise en place d'outils de communication ;
- L'élaboration d'outils de dialogue, campagne de mesure de bruit, évolution de trafic, tableau de bord environnemental.

Ces actions étant mentionnées comme « à reconduire » dans la seconde charte.

La mise en œuvre de cette première charte a fait l'objet d'une évaluation par un cabinet indépendant présentée à le CCE du 15 juillet 2008. Cette évaluation a montré une mise en place correcte mais soulignait la nécessité :

1. D'améliorer les trajectoires et de mieux les contrôler ;
2. D'affiner les mesures de bruit ;
3. De limiter certaines activités jugées trop bruyantes ;
4. D'améliorer le système de concertation d'information et de communication auprès des parties prenantes.

DEUXIEME CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT (2010)

Cette deuxième charte a été élaborée suivant les principes suivants :

1. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement
2. Inscrite dans le plan stratégique des Aéroports de la Côte d'Azur.
3. Conserver les acquis de la première charte
4. Mise en œuvre des instructions du Ministre de l'Ecologie (sensibilisation des pilotes pour éviter le survol des zones habitées, mise en place d'un système de mesure de bruit, arrêté spécifique hélicoptères, classement catégorie B, ...)

5. Travailler en transparence et concertation
6. Etablir un plan d'action
7. Prendre les mesures correctives nécessaires et établir les limitations ou restriction des différents types de trafic
8. Hiérarchiser les actions en donnant priorité aux actions de maîtrise de la gêne sonore
9. Exploiter les enseignements de de la première charte

MISE EN ŒUVRE RESULTATS DE LA DEUXIEME CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT

La deuxième charte est donc éditée le 14 juin 2010, pour une durée de 4 ans. Elle se décline en 40 actions dont 12 sont considérées comme prioritaires.

A ce jour beaucoup de points de la charte restent ouverts, bien qu'arrivée à échéance, en particulier :

1. amélioration du respect des trajectoires existantes (actions 4, 7, 8),
2. privilégier les arrivées par la mer (action 20),
3. envisager une arrivée par l'ouest (action 16)
4. réduire les mouvements des écoles de pilotage et de l'aviation légère (action 12)
5. famille de plaintes 2013 (jugées critiques) toujours non résolues (hélicoptères, vols du soir, DA42, Piaggio/arrivée directe nord)

AUTRES ACCORD POUR L'ENVIRONNEMENT, notamment consolidés en Commission Consultative de l'Environnement d'avril puis de décembre 2015

1. Interdire les avions les plus bruyants, limitant l'accès aux turboréacteurs certifiés en référence de bruit supérieure ou égale à 13 EPNdB ; autorisation d'accès à 3 types de turboréacteurs identifiés, de masse maximale MTOW 35 tonnes ; introduction maximale de 200 jets supplémentaires sur 3 mois glissants.
2. Les autres aéronefs sont limités à 22 tonnes.
3. Reprise des acquis des chartes I et II, avec en mise en priorité les actions qui n'ont pas été menées à leur terme.
4. Rappel des limitations structurelles de l'aéroport et de navigation arienne à :
 - a. vols IFR limités à 5 (ponctuellement à 6) arrivées par heure
 - b. emprise géographique des pistes et de l'ensemble du terrain de l'aéroport figée ne permettant pas un agrandissement.
5. Réduire le bruit des aéronefs à la source ; équipement en silencieux de tous les avions basés.
6. Relèvement de 200 pieds de la VPT 17.
7. Lancement immédiat d'une étude sur la diversification des procédures d'approche (dont Nord-Ouest)
8. Riposte graduée auprès des récidivistes ne respectant pas les consignes environnementales.