

AEROPORT MARSEILLE PROVENCE

**Charte
De
L'Environnement**

28 février 2002

PREAMBULE

Cette charte pour l'environnement est le résultat de deux ans de concertation avec les collectivités locales et les associations de riverains.

Cette charte pour Marseille Provence est le premier document engageant le devenir de l'Aéroport, sur un ensemble de mesures visant à limiter les nuisances et à mettre en place toute une série d'actions pour améliorer la situation environnementale de l'Aéroport.

Ainsi, outre les mesures prévues pour limiter la gêne sonore, l'Aéroport s'attachera à veiller à la qualité de l'air, à surveiller le traitement des eaux usées et pluviales, à maîtriser la gestion des déchets et à protéger la faune et la flore.

A l'initiative de M. le Préfet, c'est dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport qu'un groupe ad hoc représentant toutes les parties concernées, a été chargé de l'élaboration de cette charte.

Compte tenu de sa composition, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) constitue le lieu privilégié de concertation pour tout problème d'environnement lié à l'exploitation aéroportuaire et ce d'autant plus que s'agissant des nuisances sonores l'article 2 de la Loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des NuiSances Aéroportuaires (ACNUSA) est venu en ce sens renforcer son rôle.

La CCE peut ainsi, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit.

Pour les chartes de qualité de l'environnement sonore, elle assure le suivi de leur mise en œuvre. Les différentes actions feront l'objet de bilans réguliers devant le Comité Permanent de la Commission.

L'une des premières nuisances ressentie par les riverains concerne les nuisances sonores.

Marseille Provence recherchera à bénéficier des avancées technologiques susceptibles d'améliorer les procédures de circulation aérienne dans le souci constant de diminuer les nuisances sur l'ensemble des communes concernées.

A la suite de la mise en place en 1997 de nouveaux moyens de radionavigation et de la modification des procédures de navigation aérienne, la situation a évolué quant aux zones survolées, conduisant à la remontée d'un certain nombre de plaintes de la part des riverains concernés, notamment à Marseille.

Dans l'objectif d'un développement maîtrisé du trafic aérien prenant en considération la limitation des nuisances sonores, les services de l'aviation civile s'engagent en particulier à rechercher les réponses les plus adaptées - en terme de trajectoire entre autres - et à mettre en œuvre toute solution qui permette de réduire les nuisances sonores sur les quartiers concernés de la Ville de Marseille et de minimiser l'impact sur l'environnement de l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire.

Les mesures prévues dans la charte visent avant tout à réduire la gêne sonore de 22 heures à 6 heures, (les dernières préconisations de l'ACNUSA notamment en ce qui concerne les vols de nuit viendront compléter ce dispositif) à favoriser systématiquement, lorsque la sécurité n'est pas en jeu, le survol des zones les moins urbanisées et à rechercher toute possibilité d'amélioration des procédures.

Pour le futur, les autorités aéroportuaires étudieront l'intérêt et la faisabilité de la mise en place d'un système de contrôle et d'évaluation des vibrations liées au transport aérien.

Ces engagements constituent une réelle avancée et vont dans le sens d'un développement harmonieux de l'Aéroport dans le respect de l'environnement.

Il appartient aujourd'hui à tous les acteurs du transport aérien, aux communes et aux riverains, de faire vivre cette charte de la faire évoluer pour ensemble continuer à concilier les nécessités économiques et les impératifs sociaux environnementaux.

UN AEROPORT AU SERVICE D'UNE REGION

⇒ **MARSEILLE PROVENCE ; L'AEROPORT DE 4 MILLIONS D'HABITANTS**

Marseille Provence est l'Aéroport de près de 4 millions d'habitants. Il répond aux aspirations légitimes de toute une population qui souhaite toutes facilités pour voyager.

A l'heure de la mondialisation, il répond aux besoins des entreprises qui, pour rester compétitives, doivent avoir une accessibilité rapide vers tous leurs marchés.

En ce sens, la présence et la proximité de l'Aéroport sont souvent des éléments déterminants pour toute entreprise souhaitant s'installer en Provence.

75 % des utilisateurs de l'Aéroport Marseille Provence sont soit des habitants des Bouches du Rhône, soit des passagers à destination du département.

Les habitants des communes de Marseille et Aix et de celles situées sur le pourtour de l'Etang de Berre sont les principaux utilisateurs de la plate-forme.

A noter que, au cours des dernières années, les communes situées sur le pourtour de l'Etang de Berre ont connu une croissance importante de leur population largement supérieure à la moyenne départementale ont vu leur tissu industriel et commercial se densifier générant ainsi un nombre de plus en plus important d'utilisateurs de l'Aéroport.

⇒ **MARSEILLE PROVENCE : PORTE D'ENTREE DE LA PROVENCE**

Il est le seul aéroport international en Provence et, à ce titre, il est la porte d'entrée privilégiée pour tous les touristes étrangers souhaitant découvrir les richesses de notre région.

Marseille Provence est à moins d'une demi-heure de Marseille et d'Aix en Provence : à moins d'une heure trente des autres grandes capitales économiques et culturelles et des grands centres touristiques qui font le succès de la Provence.

⇒ **MARSEILLE PROVENCE : CREATEUR DE RICHESSE**

La présence d'un pôle aéroportuaire fort constitue pour Marseille et sa région un précieux atout économique qui contribue au développement des entreprises et ouvre de nouvelles perspectives pour dynamiser l'activité touristique.

Mais c'est aussi en soi un créateur de richesse. Avec près de 4800 emplois directs, l'Aéroport est l'un des tout premiers employeurs de la région.

Comme toute entreprise, il investit et consomme, paye des impôts et crée ainsi des flux financiers directs et indirects à hauteur de 14 milliards de francs en 2000, redistribués dans leur quasi totalité dans l'économie régionale.

Des chiffres qui témoignent de la contribution de l'Aéroport au développement économique de sa région.

L'Aéroport est situé au cœur d'un triangle urbanisé important avec Marseille, le bassin aixois et le bassin de l'Etang de Berre. Si la présence de l'Aéroport à proximité immédiate de l'Etang de Berre et près de la mer tend à limiter le survol des zones urbanisées, un certain nombre de nuisances reste encore important.

La présente charte a pour objet de rechercher des solutions dans la concertation et la transparence avec les associations et les communes concernées.

Chapitre I - Concertation, Partenariat et Transparence

La concertation, le partenariat et la transparence constituent les clés d'une politique de développement durable pour l'Aéroport.

La Commission Consultative de l'Environnement et son Comité Permanent sont par excellence les instances de dialogue indispensable pour satisfaire au droit légitime à l'information de chacun et de consultation chaque fois que des modifications des installations aéronautiques ou des conditions d'exploitation ont une incidence significative sur l'environnement.

Par la recherche de toutes solutions susceptibles de diminuer les nuisances de l'Aéroport, le travail effectué dans le cadre de la préparation de la charte de l'environnement a aussi permis d'enrichir le dialogue entre les différents partenaires.

L'engagement de l'Aéroport à plus de transparence passe par de nouvelles facilités d'accès à l'information.

Action 1 : Création d'un Service Relations Riverains et Environnement 2001

Un numéro de téléphone et un numéro de fax sont mis à disposition des communes et des associations de riverains pour toute réclamation ou remarque touchant un problème d'environnement.

Ce Service Relations Riverains et Environnement sera chargé du suivi de la demande, de transmettre celle-ci au service concerné, afin d'apporter une réponse et le cas échéant une solution aux demandes des Riverains et des populations concernées par les nuisances.

Action 2 : Réalisation d'un bilan annuel 2002

Chaque année sera diffusé un bilan annuel dans lequel seront publiées les actions réalisées en faveur de l'environnement et les indicateurs des principales sources de nuisance.

Ce bilan comprendra également un bilan annuel aéronautique et économique (mouvements aériens, nombre de passagers, évolution du trafic notamment ceux de l'activité hélicoptères et de la Sécurité Civile). Les principaux éléments de ce rapport seront diffusés sur Internet.

Action 3 : L'Environnement sur Internet

2002

Sur le site Internet de l'Aéroport "www.marseille.aeroport.fr" seront créées des pages affichant les engagements de l'Aéroport à travers la charte, le bilan des actions réalisées et les mesures actualisées prises pour préserver l'environnement.

Lorsque l'Aéroport disposera des stations de mesure de bruit et dès que la technologie le permettra, sera étudiée la mise en place sur le site internet d'un système de visualisation des trajectoires.

Le contenu des informations mises en ligne devront prendre en compte tout à la fois les préconisations émises par l'ACNUSA et, pour des raisons de sûreté, le caractère confidentiel de certaines données.

Action 4 : Etablissement d'un programme d'action sur 5 ans

A partir de 2002

Un groupe de travail spécifique sera créé par le Président afin de proposer un programme d'action et d'amélioration de l'environnement sur 5 ans.

Chapitre II - Cinq Priorités pour l'Environnement

CHAPITRE II – CINQ PRIORITES POUR L'ENVIRONNEMENT

1. Réduire les nuisances sonores
2. Veiller à la qualité de l'air
3. Traiter les eaux
4. Maîtriser la gestion des déchets
5. Protéger la faune et la flore

1. REDUIRE LES NUISANCES SONORES

◆ Côté constructeur, la prise en compte du bruit généré par les avions a débuté vers 1970.

En 30 ans, les progrès réalisés par les constructeurs ont permis de réduire de plus de 20 décibels le bruit des avions à réaction. Ainsi un Airbus A320 génère 125 fois moins de bruit qu'un avion à réaction des années 60 (ex : caravelle).

Cependant, la gêne sonore reste substantielle compte tenu de l'augmentation du trafic.

Dans les dix ans qui viennent, de nouvelles générations d'avions et de moteurs seront développées. Les niveaux de nuisances sonores devraient être réduits de 5 à 10 décibels par rapport aux aéronefs actuels les plus récents.

◆ A l'initiative de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) les avions les plus bruyants encore en service¹ seront progressivement retirés de l'exploitation à mesure qu'ils atteignent 25 ans de service, avec obligation d'un retrait complet en 2002.

Parallèlement, depuis 1984, la réglementation française prévoit une modulation des redevances dues par les compagnies aériennes en fonction du bruit de leurs avions, incitant ainsi à la modernisation des flottes.

Cependant, et malgré les progrès technologiques et réglementaires, le bruit reste la première nuisance ressentie par les riverains de l'Aéroport et les populations faisant l'objet de survols.

A cet égard, les associations se sont prononcées majoritairement en faveur de la fermeture de l'Aéroport la nuit. Une position qui n'a pu être partagée par les autorités aéroportuaires, le trafic nocturne lié notamment à l'activité fret même s'il est peu élevé, restant un secteur indispensable au développement économique de notre région.

Mais d'ores et déjà à Marseille Provence des mesures ont été prises pour réduire les nuisances sonores.

- A la demande de certains habitants de la Côte Bleue, notamment d'Ensuès la Redonne, la procédure en vigueur a été modifiée afin de relever le survol des communes concernées.
- Une campagne de sensibilisation a été menée auprès des pilotes afin qu'ils respectent la procédure en vigueur et évitent tout débordement conduisant au survol de certains quartiers de Marseille (Malmousque, Endoume ...)

Les mesures qui suivent visent à poursuivre et à intensifier les efforts déjà engagés, notamment pour limiter les nuisances la nuit.

Dans le même temps, il appartiendra aux communes de veiller à la stricte application du Plan d'Exposition au Bruit afin que soit maîtrisé le développement de l'habitat au voisinage de l'Aéroport et ainsi éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores.

¹ Avions classés dans le chapitre 2 de l'annexe 16 à la convention de Chicago

OBJECTIF 1 : Faire respecter et améliorer les procédures

Action 5 : Respect des trajectoires***A partir de 2001***

La gêne sonore dépend pour une large part des procédures de décollage et d'atterrissage ainsi que de leur respect. Il apparaît essentiel que les acteurs de la circulation aérienne intègrent le mieux possible l'objectif de la recherche du moindre bruit dans leur comportement quotidien tout en garantissant la sécurité des vols qui reste prioritaire.

- ✓ De minuit à 6 heures, lorsque les conditions météorologiques le permettent, les services du contrôle de la circulation aérienne privilégieront systématiquement les atterrissages face au sud-est et les décollages face au nord-ouest, privilégiant ainsi le survol de l'Etang de Berre plutôt que celui des zones habitées du sud-est de l'Aéroport.
- ✓ De 23 heures à 24 heures, chaque fois que les conditions météorologiques et les conditions de trafic le permettent, les mêmes procédures seront appliquées.
- ✓ Les exploitants aériens doivent également respecter les procédures de décollages "à moindre bruit" qui consistent à atteindre le plus rapidement possible une altitude minimale de sécurité puis à adopter la configuration normale de montée.

En ce sens, l'information auprès des pilotes et des contrôleurs sera renforcée. Le contrôle du respect des procédures sera intensifié et l'ACNUSA sera saisie, conformément aux dispositions des articles L.227-3 et L.227-4 du Code de l'Aviation Civile, pour sanctionner les manquements aux mesures prises par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Action 6 : Recherche de nouvelles procédures pour l'approche aux instruments***A partir de 2001***

Afin de limiter au maximum le survol des zones habitées tout en garantissant la sécurité des vols, il sera étudié toutes les possibilités d'améliorations possibles des procédures.

Action 7 : Etude sur les conditions d'approche à vue***A partir de 2002***

Dans le cadre des approches à vue, une réflexion sera menée pour déterminer les restrictions indispensables pour garantir le respect de l'environnement. La conduite d'approche à vue sur des zones non habitées ou non résidentielles sera recherchée en concertation avec les représentants des communes, les associations de riverains et les professionnels concernés. Une fois arrêtées, et lorsque la sécurité le permet, ces procédures seront systématiquement appliquées.

Action 8 : Elaboration d'un code de bonne conduite

A partir de 2002

Un code de bonne conduite sera réalisé en concertation par les professionnels du transport (compagnies aériennes, pilotes, sociétés de maintenance), les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes et les services de l'Etat. Ce code traduira les engagements des différents acteurs en vue de maîtriser les nuisances sonores.

Il sera présenté pour avis aux membres de la Commission Consultative de l'Environnement.

Action 9 : Mise en place des stations de mesures de bruit

2002/2003

A partir des recommandations de l'ACNUSA, un projet d'ensemble concernant l'installation des stations de mesures de bruit sera présenté aux membres de la Commission Consultative de l'Environnement.

Le lieu d'implantation fera l'objet d'une concertation.

Couplées à un système radar, il sera possible à partir de ces stations de visualiser les trajectoires suivies par les avions. Ce suivi conduira à un contrôle plus strict des procédures et permettra d'apporter des réponses plus précises aux demandes des riverains.

OBJECTIF 2 :
Limiter l'accès des avions les plus bruyants

Action 10 : Limiter le trafic des avions les plus bruyants **2001/2002**

L'Aéroport s'engage à limiter le trafic des avions du chapitre 2 à son niveau actuel (base 1999) entre 22 heures et 6 heures.

Action 11 : Interdire les inverseurs de poussée (23 h – 6 h) **A partir de 2001**

Ce dispositif permettant à l'avion de ralentir une fois au sol ne pourra pas être utilisé de 23 heures à 6 heures (sauf si la sécurité l'exige).

Action 12 : Interdire l'accès aux avions de tourisme non munis de silencieux **A partir de 2001**

OBJECTIF 3 :
Réduire les nuisances sonores au départ de l'Aéroport

Action 13 : Interdire les essais moteurs (22 h / 6 h) **A partir de 2001**

De 22 heures à 6 heures les essais moteurs seront interdits (sauf pour des raisons de sécurité, sur autorisation du Directeur de l'Aéroport et sur la zone la plus appropriée).

Action 14 : Limiter le bruit des activités aéroportuaires **A partir de 2001**

Certaines activités aéroportuaires, notamment celles concernant la maintenance, peuvent entraîner des nuisances sonores. L'Aéroport s'engage à rechercher, chaque fois que cela sera nécessaire, tous moyens et dispositifs pour réduire le niveau de bruit sur l'Aéroport.

Action 15 : Mesurer le niveau du bruit sur l'Aéroport **2002/2003**

Une station de mesure du bruit sera installée sur l'Aéroport permettant d'évaluer le niveau sonore émis au départ de la plate-forme.

2. VEILLER A LA QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air est une préoccupation importante et légitime pour tous les habitants.

Les dernières études réalisées soit par le Service Technique de la Navigation Aérienne (1995) soit par l'AIRFOBEP (Association pour la surveillance de la qualité de l'Air de la région de l'Etang de Berre et de l'Ouest des Bouches du Rhône) concluent à la très faible part de l'impact du transport aérien dans la pollution atmosphérique à l'intérieur du triangle Berre / Marseilles / Velaux et à fortiori au niveau de la région PACA.

Cependant et afin de prévenir toute détérioration future, il importe de mettre en place un suivi plus régulier de la qualité de l'air.

Parallèlement, la circulation routière que suscite l'activité de l'Aéroport étant en constante augmentation, une réflexion va être menée sur la recherche de solutions alternatives.

Action 16 : Mesurer la qualité de l'air

2001/2002

Une campagne de mesure des émissions gazeuses générées par l'activité de l'Aéroport sera réalisée à partir d'un laboratoire mobile en 2001.

La synthèse des mesures réalisées sera présentée aux membres de la Commission Consultative de l'Environnement.

Action 17 : Quantifier les émissions

A partir de 2002

A partir de la connaissance des flux polluants, l'Aéroport mettra en place un suivi régulier du taux des émissions.

La synthèse des études réalisées sera présentée aux membres de la Commission Consultative de l'Environnement.

Action 18 : Le choix d'un parc automobile "propre"

A partir de 2001

La CCIMP poursuivra sa politique d'acquisition de véhicules d'exploitation à motorisation propre (électrique ou GPL).

Action 19 : Action auprès des partenaires

2001

Parallèlement, et dans le cadre des contrats qui la lient avec les sociétés d'assistance, la CCIMP incitera ces sociétés à acquérir systématiquement des véhicules non polluants.

Action 20 : Recherche de solutions favorisant le transport en Commun

A partir de 2001

En liaison avec les collectivités locales concernées seront recherchées des solutions de transport en commun (autobus à carburant propre, accès ferré...)

Action 21 : Maîtrise de la consommation d'énergie

A partir de 2001

Tout en prenant en compte les besoins indispensables de l'Aéroport, tout sera mis en œuvre pour optimiser les installations existantes et éviter tout gaspillage.

Action 22 : Rechercher et privilégier les sources d'énergie "propres"

A partir de 2001

3. TRAITER LES EAUX

L'eau est un bien précieux indispensable à toute activité humaine.

Le nombre et la diversité des sociétés implantées sur l'Aéroport doivent conduire à une surveillance accrue du traitement des eaux usées et pluviales.

- ✓ Pour les eaux usées, le réseau de collecte est propre à l'Aéroport. Pour la partie est, les eaux usées sont acheminées vers la station d'épuration de Vitrolles, pour la partie ouest, vers la station de Marignane.
- ✓ Pour les eaux pluviales, les installations de traitement doivent être complétées.

L'Aéroport Marseille Provence comporte des surfaces imperméabilisées, qu'il s'agisse de bâtiments, de parkings ou de voies de circulation pour les avions. En cas d'orage ou de fortes pluies, les eaux qui ruissellent de certaines de ces surfaces peuvent se charger de matières polluantes.

L'action de l'Aéroport s'intègre pleinement dans la réhabilitation de l'Etang de Berre qui vise au rétablissement des caractéristiques marines de l'Etang et à assurer un suivi écologique du milieu.

Action 23 : Traitement des eaux pluviales

2001 et suivantes

Les eaux de pluies susceptibles d'être polluées doivent être systématiquement collectées et traitées, débarrassées d'une grande majorité de leurs impuretés avant toute évacuation.

L'Aéroport continuera d'acquérir de nouvelles installations de traitement afin de prévenir toute pollution.

Action 24 : Suivi de la dépollution

2001/2002

Un suivi de la dépollution des eaux pluviales aux sorties des exutoires de l'Aéroport sera mis en place.

4. MAITRISER LA GESTION DES DECHETS

Lieu d'implantation de nombreuses sociétés de services et d'entreprises industrielles, l'Aéroport est un important producteur de déchets.

Même si la CCIMP ne génère qu'une très faible part de ces déchets, il lui appartient de jouer le rôle de coordinateur et de conseil auprès de toutes les entreprises situées sur le site et de promouvoir une politique efficace de gestion des déchets.

En 1996, l'Aéroport Marseille Provence a été l'un des tous premiers en France à mettre en place une politique de tri sélectif à la source.

Cette démarche a été accompagnée d'une importante campagne de sensibilisation auprès de tous les partenaires.

En 2000, 2 300 tonnes ont été traitées de manière sélective.

Action 25 : Développer le tri sélectif **2002**

L'objectif est d'augmenter le type de déchets triés afin d'accroître la part des déchets recyclés.

Parallèlement, l'Aéroport engagera de nouvelles actions de communication afin de sensibiliser l'ensemble des entreprises du site.

Action 26: Sanctionner l'incivilité **2001**

L'Aéroport renforcera sa vigilance contre les dépôts sauvages et prendra toute sanction nécessaire pour faire respecter les consignes de propreté.

Action 27 : Clause de Propreté **2001**

Des clauses de propreté seront systématiquement insérées dans les contrats liant les entreprises à l'Aéroport.

5. PROTÉGER LA FAUNE ET LA FLORE

Inséré dans un tissu urbain et industriel important, l'Aéroport est également l'un des principaux espaces verts du pourtour de l'Etang de Berre.

Près des ¾ de sa surface sont occupés essentiellement par de la prairie fauchée et des zones humides.

La juxtaposition de milieux naturels (prairies), de milieux humides (Salins du Lion) et lagunes (Etang de Vaine à l'est, Etang de Bolmon au sud) constitue un atout qu'il convient de préserver.

Si la protection de la faune constitue une préoccupation importante des autorités aéroportuaires, la lutte contre le péril aviaire, pour des raisons évidentes de sécurité, reste prioritaire.

L'Aéroport se doit aussi d'être un lieu accueillant, en harmonie avec son environnement. Il est une véritable vitrine de la Provence pour tous les passagers arrivant dans notre région. C'est aussi un lieu de rupture et de rêve pour tous ceux qui s'envolent vers d'autres horizons.

L'aménagement paysager de l'aérogare et de ses pourtours (accès routier, parking...) doit en ce sens être poursuivi et développé.

Action 28 : Protection des milieux humides

A partir de 2001

Les aménagements à venir de l'Aéroport ne se feront pas au détriment de la zone humide des Salins du Lion qui constitue un espace remarquable à préserver.

Action 29 : Protection de la faune

A partir de 2001

Les milieux humides situés de part et d'autre de l'Aéroport constituent des espaces d'accueil pour les oiseaux.

Dans le cadre de la lutte contre le péril aviaire, l'Aéroport recherchera tout nouveau moyen d'effarouchement des oiseaux qui concilie l'impératif de sécurité et la pérennisation des espèces.

Action 30 : Elaboration d'un Schéma Directeur Paysager

2002

Dans le cadre de la poursuite de l'aménagement paysager de la plate-forme sera élaboré un schéma directeur précisant les améliorations prévues et les dates de réalisation.

Chapitre III - L'Environnement au Quotidien

Le respect de l'environnement passe à la fois par une maîtrise des nuisances actuelles mais aussi par une veille permanente sur tout nouvel impact susceptible de se produire.

La définition de toute politique de développement aéroportuaire doit prendre en compte systématiquement les préoccupations environnementales.

En ce sens, l'Aéroport entend mettre en place progressivement un système de management environnemental global.

Action 31 : Sensibilisation du personnel CCIMP **2001**

La CCIMP s'engage à ce que le travail quotidien de ses collaborateurs soit effectué dans le respect de l'environnement.

Les personnels continueront à être sensibilisés et pour certains formés afin d'acquérir ou d'actualiser leur connaissances environnementales (réglementaires, techniques...).

Tout nouvel employé de la CCIMP sera informé de la démarche environnementale de l'Aéroport.

Action 32 : Sensibilisation des autres personnels de l'Aéroport **A partir de 2001**

L'Aéroport s'engage à sensibiliser les entreprises s'installant sur la plate-forme des mesures prises et à suivre pour respecter l'environnement et pour les inciter chaque fois que possible à aller plus loin que les prescriptions prévues par la législation en vigueur.

Action 33 : Prise en compte systématique du respect de l'environnement **2001**

Dès les premières études d'un projet, la composante environnementale doit être systématiquement prise en compte au même titre que les aspects techniques, économiques ou sécuritaires. De même lors de l'acquisition de nouveaux matériels ou nouveaux produits.

Action 34 : Information de la Commission Consultative de l'Environnement **2001**

La Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport sera informée de tout projet d'extension ou de toute modification de conditions d'exploitation qui peuvent avoir un impact sur l'environnement et sur la qualité de vie des riverains.

Chapitre IV - Sommaire

Action 1	Création d'un Service Relations Riverains et Environnement	2001
Action 2	Réalisation d'un bilan annuel	2002
Action 3	L'Environnement sur Internet	2002
Action 4	Etablissement d'un programme d'action sur 5 ans	A partir de 2002
Action 5	Respect des trajectoires	A partir de 2001
Action 6	Recherche de nouvelles trajectoires pour l'approche aux instruments	A partir de 2001
Action 7	Etude sur les conditions d'approche à vue	A partir de 2002
Action 8	Elaboration d'un code de bonne conduite	A partir de 2002
Action 9	Mise en place des stations de mesure de bruit	2002/2003
Action 10	Limiter le trafic des avions les plus bruyants	2001/2002
Action 11	Interdire les inverseurs de poussée la nuit	A partir de 2001
Action 12	Interdire l'accès aux avions de tourisme non munis de silencieux	A partir de 2001
Action 13	Interdire les essais de moteurs la nuit	A partir de 2001
Action 14	Limiter le bruit des activités aéroportuaires	A partir de 2001
Action 15	Mesurer le niveau du bruit	2002/2003
Action 16	Mesurer la qualité de l'air	2001/2002
Action 17	Quantifier les émissions	A partir de 2002
Action 18	Le choix d'un parc automobile "propre"	A partir de 2001
Action 19	Action auprès des partenaires	2001
Action 20	Recherche de solution favorisant le transport en commun	A partir de 2001
Action 21	Maîtrise de la consommation d'énergie	A partir de 2001
Action 22	Rechercher et privilégier les sources d'énergie "propres"	A partir de 2001
Action 23	Traitement des eaux pluviales	2001 et suivantes
Action 24	Suivi de la dépollution	2001/2002
Action 25	Développer le tri sélectif	2002
Action 26	Sanctionner l'incivilité	2001
Action 27	Clause de Propreté	2001
Action 28	Protection des milieux humides	A partir de 2001
Action 29	Protection de la faune	A partir de 2001
Action 30	Elaboration d'un Schéma Directeur Paysager	2002
Action 31	Sensibilisation du personnel de la CCIMP	2001
Action 32	Sensibilisation des autres personnels de l'Aéroport	A partir de 2001
Action 33	Prise en compte systématique du respect de l'environnement	2001
Action 34	Information de la Commission Consultative de l'Environnement	2001