

# La Lettre aux Riverains

## Dossier spécial travaux

### Terminal 2, Parking P5, Zone commuter... (page 3)



### La Parole aux Riverains (page 2)

### Les vols de nuit (page 4)

### Indicateurs (page 4)

## Information nationale

### Premières rencontres parlementaires sur le transport aérien\*

*"Activités aéroportuaires, aménagement  
du territoire et développement durable"*

#### Texte d'introduction

"Nous nous réunissons aujourd'hui à l'occasion de ce colloque coprésidé par un Sénateur et un Député, ouvert à tous les acteurs, associations, riverains, professionnels, élus locaux et nationaux, entreprises, aménageurs du territoire, afin de mener notre réflexion sur la croissance de l'activité aéroportuaire et le développement durable. La croissance du transport aérien est bien un fait incontournable. Les plates-formes aéroportuaires et le ciel mondial sont de plus en plus surchargés et toutes les études démontrent que nous ne sommes qu'au début de ce développement. Le développement du transport aérien répond en effet à un besoin économique, mais aussi à un besoin naturel, inhérent à l'homme et à sa volonté de déplacement. Cependant, un aéroport, c'est aussi une infrastructure importante, des retombées économiques fortes, des

aménagements nouveaux et, de plus en plus, des sources de pollution et de détérioration de l'environnement. C'est maintenant que nous devons résoudre l'équation suivante : comment concilier développement aéroportuaire, aménagement du territoire et préservation de notre environnement ? Plus synthétiquement, comment organiser le développement durable de l'activité aéroportuaire et du transport aérien ? La France doit d'autant plus se préoccuper de ces questions que sa situation géographique lui impose un trafic aéroportuaire plus important que la plupart des autres pays. Par ailleurs, le contexte de libéralisation accrue des échanges commerciaux d'un côté, et la relative situation de monopole du secteur aérien d'autre part, nous obligent à réfléchir et à agir au niveau de l'Europe, le plus à même pour encadrer et réguler ce marché en pleine croissance, et réussir ce développement durable que nous appelons de nos vœux. Plus qu'à un problème technique, nous sommes confrontés à des choix de société. C'est pourquoi nous espérons que ces rencontres parlementaires seront constructives et que le dialogue entre toutes les parties présentes sera fertile".

\* Colloque organisé à Paris, le 7 février 2001, sous le haut patronage de Raymond Forni, Président de l'Assemblée nationale, Dominique Voynet, Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Jean-Claude Gayssot, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Présidé par Nicole Bricq, Députée de Seine-et-Marne et Yvon Collin, Sénateur du Tarn-et-Garonne. Participants : nombreux élus, compagnies aériennes, associations, chambres de Commerce... Pour les Alpes-Maritimes, les Présidents du GADSECA et du CAPSSA, ont été invités par la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur.

#### La Lettre aux Riverains

Directeur de la publication : Hervé de Place  
Comité de rédaction : Gérard Bomont et Myriam Balestracci (DGAC), Michel Arino (DDE), Agnès Martane  
Direction de la rédaction : Hélène Navarro, Lucilla Battiston-Kudelka, Isabelle Vandrot  
Rédacteur en chef : Denis Mornet  
Maquette : Dynactis - Nice  
Impression : GS Communication  
ISBN en cours  
Photos : Norbert Huffschmitt, Jérôme Kelagopian, Michel Raverdino

# Le développement, d'accord... mais durable\* !

par M. Jean Houlgatte, président du GADSECA



Mes commentaires à propos des premières rencontres parlementaires sur le transport aérien, auxquelles j'ai participé, tiennent en quatre points :

- 1 - Cette réunion a été bénéfique, car elle situe, au niveau gouvernemental, des problèmes qui, jusqu'ici, restaient au niveau local.

- 2 - Elle débouche sur une réflexion prospective qui témoigne que l'on se rend enfin compte que trop, c'est trop, et qu'il y a nécessairement une limite à tout, même au trafic aérien !

- 3 - Les réponses que les autorités peuvent apporter aujourd'hui sont encore d'une efficacité très incertaine et beaucoup de travail reste à faire.

- 4 - Si l'on ne trouve pas de vraies réponses au plafonnement des nuisances, la seule solution résidera dans le plafonnement du trafic !

Pour revenir aux problèmes spécifiques des Alpes-Maritimes, je tiens à

rappeler que le GADSECA, créé en 1970, a été l'un des premiers à se préoccuper, d'une manière globale, des conséquences à long terme de tout ce qui est susceptible d'affecter l'environnement et la qualité de vie : infrastructures urbanistiques, industrielles, routières..., schémas directeurs, POS, etc. Les problèmes des nuisances liées au trafic aérien - plus récents - ont cependant fait partie de nos préoccupations bien avant que les autorités ne s'en inquiètent. Jusqu'en 1994, bien qu'étant membre, tout comme le CAPSSA, de la Commission Consultative sur l'Environnement (COCOENVI), nous n'étions que peu écoutés. En 1996, nous avons organisé ensemble une marche de 600 personnes... et, deux jours plus tard, nous avons été reçus par Monsieur le Préfet. C'est alors que les choses ont commencé à changer.

Depuis lors, le dialogue est devenu réel, ainsi que la recherche commune de solutions. Seul regret : l'impossibilité d'avoir des contacts directs avec les pilotes et les contrôleurs aériens. Les dernières propositions de la

DGAC, d'ailleurs acceptées par la COCOENVI, correspondent aujourd'hui à nos souhaits pour les années qui viennent. Mais nous tenons à connaître les prévisions en nombre de mouvements et pas seulement en nombre de passagers.

Il nous paraît en effet impossible de dépasser 190 000 mouvements par an, dans l'état actuel de la technique. Encore ce seuil ne sera-t-il acceptable que si les nouvelles procédures sont réellement mises en place (ILS moindre bruit, Riviera au 170° et non au 177°, Procédure 22 modifiée, sans survol d'Antibes).

En conclusion, je souhaite que les responsables de l'Aéroport et du trafic aérien attachent de plus en plus d'attention au Développement durable du Département, le développement tout court des infrastructures aéroportuaires n'étant qu'un "moyen" et non un but en soi.

*\*Le concept de "Développement durable" vise à répondre aux besoins des générations actuelles, sans porter atteinte à la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.*

# Terminal 2, Parking P5, Zone commuter...

Apporter le meilleur confort aux passagers et à ceux qui les accueillent, assurer une organisation optimale pour ceux qui travaillent sur l'aire aéroportuaire, offrir un environnement et une architecture dignes du prestige international de la Côte d'Azur et de Nice... tels ont été les objectifs de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur en entreprenant des travaux considérables sur l'aéroport et en investissant plus d'un milliard de francs, de 2000 à 2003.

Sécurité, agrément, fonctionnalité et esthétique sont les maîtres mots de cet ambitieux projet.



Ci-dessus : Travaux d'extension du Terminal 2

Ci-dessous : Maquette de l'intérieur du nouveau bâtiment

## L'extension du Terminal 2

Achevé, le Terminal 2 pourra accueillir 4 millions de passagers supplémentaires par an, ce qui portera sa capacité totale annuelle à 8 millions de passagers.

Dessiné par Paul Andreu, architecte des Aéroports de Paris et du futur Opéra de Pékin, le nouveau bâtiment se présente comme un tronc de cône renversé dont les façades entièrement vitrées s'ouvrent à la lumière méditerranéenne et au panorama de la Baie des Anges et des montagnes environnantes. Il proposera un large éventail de services (boutiques, restaurants, salons, espaces de détente...), ainsi qu'un centre d'affaires et des bureaux.

Malgré les intempéries de l'hiver 2000/2001, le chantier s'est poursuivi au rythme prévu.

Quelques chiffres :

- 120 mètres de diamètre et 20 mètres de haut.
- 2 niveaux (1 pour les départs, 1 pour les arrivées)
- 37 000 m<sup>2</sup> de surface.
- Double viaduc d'accès : professionnels et "dépose-minute".
- Toiture circulaire de plus d'un hectare de superficie, reposant sur une charpente faite de 1 700 tonnes d'acier.
- Parois extérieures constituées de 2000 vitrages.
- Béton spécial répondant à toutes contraintes extérieures, notamment la salinité de l'air.
- 6 passerelles télescopiques pour accès aux avions.
- Durée des travaux : 27 mois.
- Livraison : octobre 2002.

- Coût : 650 millions de francs H.T., soit 99,09 millions d'euros.

## Le parking P5

L'accroissement de la capacité du Terminal 2 se traduira par un besoin accru en places de parking. Entièrement repensé, le parking P5 a été conçu pour mieux s'intégrer à l'environnement, avec deux niveaux enterrés sur quatre et une large place donnée aux espaces verts. Parallèlement, un système très élaboré de signalisation en facilitera l'accès.

Quelques chiffres :

- 3 îlots sur 4 niveaux
- 6000 m<sup>2</sup> d'espaces verts.
- Surface : 85 000 m<sup>2</sup>.
- Capacité : 2 675 emplacements.
- 2 niveaux directement reliés aux départs et aux arrivées.
- Coût : 250 millions de francs H.T., soit 38,11 millions d'euros.
- Mise en service échelonnée de avril 2002 à juin 2003.

## La zone commuter

L'adaptation du Terminal 1 à la fonction "commuter" pour les avions de moins de 100 places, facilitera les correspondances régionales par petits porteurs en permettant :

- un embarquement "au contact",
- une salle d'embarquement avec des services commerciaux,
- un tri des bagages-correspondance au niveau de la piste.

- Coût : 58 millions de francs H.T., soit 8,91 millions d'euros.
- Mise en service : octobre 2002.

## Le réaménagement de la zone hélicoptères "Aire Mike"

La nouvelle configuration permet d'augmenter le nombre de postes, de simplifier les procédures d'atterrissage et de décollage, mais aussi d'améliorer les conditions de sécurité. Entamé en janvier 2001, ce réaménagement a été mis en service avant le Grand Prix de Monaco.

## Les nouveautés du Terminal 1

Au premier étage du Terminal 1, les 600 m<sup>2</sup> de l'ancien centre de réservation d'Air France seront entièrement réaménagés d'ici septembre 2001. Ils accueilleront le nouvel Espace Riverains, des bureaux et un lieu de prière pour les religions catholique, israélite et musulmane. Par ailleurs, 1 000 m<sup>2</sup> de bureaux, destinés particulièrement aux compagnies aériennes, seront aménagés dans les espaces libérés par l'extension du Terminal 1.

## Les séparateurs-débourbeurs

Ils sont destinés à séparer les hydrocarbures avant le rejet des eaux pluviales en mer. Les travaux ont débuté durant le 1er trimestre 2001. Ils seront cependant interrompus au cours du 2e semestre 2001, afin de limiter les captages dans les nappes souterraines. Ils reprendront fin 2002.

1 - Parking P5      2 - Extension du Terminal 2      3 - Zone commuter



## Nouvelles brèves

### Table ronde sur l'Environnement : le 15 juin 2001.

Décidé dans la Charte, cet événement permettra de faire un point général sur l'environnement, avec des représentants des constructeurs aéronautiques, les Associations et les partenaires de l'Aéroport. Un journaliste animateur coordonnera les débats.

### L'année de la qualité de l'air

Après la mise en œuvre du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, en 2000, l'année 2001 verra la réalisation d'un dispositif pour le contrôle de la qualité de l'air. Les membres du Comité Air détermineront les composants qui seront analysés et ils choisiront le système le plus adapté pour répondre à leurs attentes et aux normes réglementaires.

### La lutte contre la fièvre aphteuse...

A la demande des autorités préfectorales, et sur instruction du Ministère de l'Agriculture, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a renforcé, depuis le 25 mars, les mesures de lutte contre l'épizootie, pour les vols venant de Grande-Bretagne. Les restes des plateaux-repas faisaient déjà l'objet d'une destruction systématique séparée. Depuis le 25 mars, ils ne sont plus traités au contact des terminaux, mais sur des postes écartés.

Les passagers débarquant de passerelles mobiles passent sur des tapis imprégnés d'un désinfectant, le TH4 +.

### François Janin : qui êtes-vous ?

Après avoir obtenu une maîtrise de sciences de l'environnement, à Mulhouse, j'ai pris mes fonctions au service Relations Riverains et Environnement en juillet 2000. Je suis plus particulièrement chargé de la gestion des informations et des plaintes, en liaison avec le Système de mesures de bruit et du suivi des trajectoires des avions. Tél : 04 93 21 59 05.



François Janin

Tous les renseignements sur les vols, les niveaux de bruit et l'environnement sont également accessibles sur Internet : [www.nice.aeroport.fr](http://www.nice.aeroport.fr)  
Rubrique : "Qui sommes-nous ?"

## Les vols de nuit

étape pour aboutir, à terme, à l'interdiction totale. Reste à voir la position du Sénat...

### La position de l'Aéroport Nice Côte d'Azur

Nuisance indéniable pour les riverains, les vols de nuits sont pourtant incontournables pour :

- la Poste
- les journaux
- le Fret Express
- les vols sanitaires, etc.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur, dans le cadre de la Charte Environnement, s'est engagée à étudier la maîtrise des vols de nuit; la proposition de loi confirme l'importance de

cette démarche. Le trafic nocturne correspondant à des activités essentielles doit toutefois s'accompagner de mesures de surveillance strictes, destinées à garantir un niveau de bruit acceptable :

- aller au-delà de l'interdiction des chapitres II,
- fixer un seuil de bruit à ne pas dépasser sous peine de sanctions.

Il faut aussi des dérogations exceptionnelles pour des événements à caractère international, culturels ou sportifs, nécessitant une desserte intensive. Enfin, la mise en place de cette interdiction doit s'accompagner d'un échéancier permettant aux entreprises de transports aériens de se réorganiser, et aux transports ferroviaires de mettre en place une offre alternative indispensable.

### La proposition de Loi Cochet

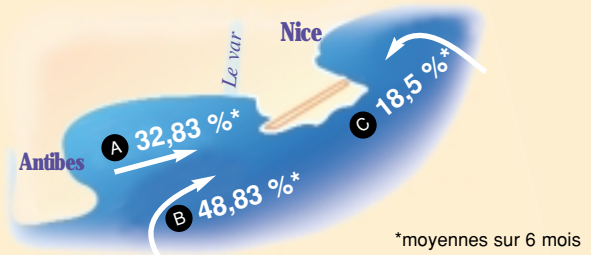
La proposition n°1 portait sur l'interdiction des vols de nuit de 23 h à 6 h du matin. La proposition n° 2, adoptée par l'Assemblée, les interdit sur 7 heures consécutives lorsqu'ils excèdent 85 dbA mesurés à la limite zone A et zone B du plan d'exposition au bruit. Elle est considérée comme une première

## Indicateurs



### Différentes procédures de décollage

	nov 00	déc 00	jan 01	fév 01	mar 01	avr 01
<b>A</b> D'est en ouest :	18 %	11 %	21 %	20 %	26 %	14 %
<b>B</b> D'ouest en est :	82 %	89 %	79 %	80 %	74 %	86 %



### Différentes procédures d'atterrissage

	nov 00	déc 00	jan 01	fév 01	mar 01	avr 01
<b>A</b> Procédure ILS :	41 %	43 %	37 %	23 %	26 %	27 %
<b>B</b> Procédure Riviera :	41 %	46 %	42 %	57 %	48 %	59 %
<b>C</b> Procédure 22 :	18 %	11 %	21 %	20 %	26 %	14 %

### Indicateurs de déchets (avril 2001)

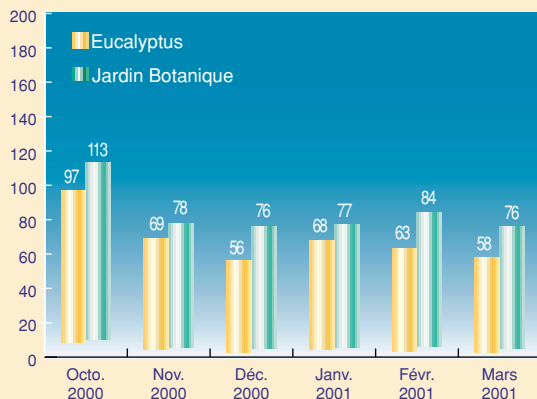
Total déchets 1999 : 2.767 tonnes, dont : ● carton 249,35 tonnes ● papier 21,09 tonnes ● verre 13,18 tonnes — Recyclage 1 : 10,25 %  
 Total déchets 2000 : 2.690,32 tonnes, dont : ● carton 231,56 tonnes ● papier 43,62 tonnes ● verre 15,76 tonnes — Recyclage 1 : 10,8 %  
 Total déchets 2001 : 804,93 tonnes, dont : ● carton 60,92 tonnes ● papier 22,76 tonnes ● verre 14,81 tonnes — Recyclage 1 : 12,2 %

**Indicateurs véhicules non polluants** - Nombre total de véhicules : 48, dont 14 véhicules électriques, soit 29 %

### Indicateurs Qualitair valeurs moyennes en microgrammes par m<sup>3</sup> (µg/m<sup>3</sup>)

#### L'ozone O<sub>3</sub> :

L'ozone se forme à partir des oxydes d'azote et des composés organiques, sous l'effet du rayonnement solaire ultra-violet.



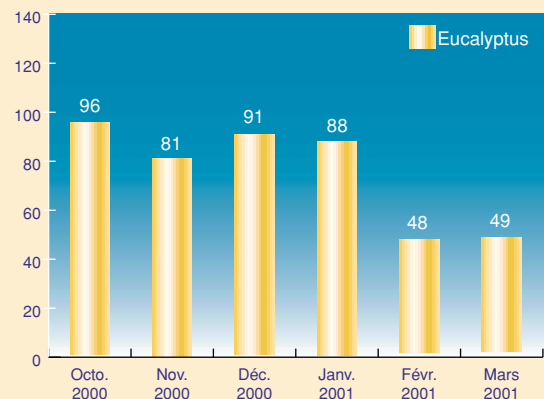
Objectif qualité  
 Seuil de recommandation\*  
 Seuil d'alerte

**Normes** (décrets d'application du 6 mai 1998 et textes du 17 août 1998) :

110 µg/m<sup>3</sup> sur 8 h  
 180 µg/m<sup>3</sup> sur une heure  
 360 µg/m<sup>3</sup> sur une heure

#### Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> :

Le dioxyde d'azote résulte de la combinaison rapide du NO avec l'oxygène de l'air ; il est plus toxique que le NO.



Valeur limite  
 Objectif qualité  
 Seuil de recommandation  
 Seuil d'alerte

200 µg/m<sup>3</sup> (prises sur toute l'année)\*  
 135 µg/m<sup>3</sup> (prises sur toute l'année)\*  
 200 µg/m<sup>3</sup> sur une heure  
 400 µg/m<sup>3</sup> sur une heure

\* à ne pas dépasser plus de 175 heures par an.