



CODE DE BONNE CONDUITE ENVIRONNEMENTALE

AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR

I - PRÉAMBULE

La Charte de l'Environnement, signée le 17 mars 2000, dont l'un des objectifs est d'œuvrer en faveur de la réduction et de la maîtrise des nuisances sonores autour de l'Aéroport de Nice - Côte d'Azur, a identifié le besoin d'établir un code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne autour de cet aéroport (action 9).

Les acteurs du transport aérien signataires sont convenus d'apporter une contribution active à la poursuite des objectifs de la Charte de l'Environnement. Ils ont élaboré ce code de bonne conduite, en considérant que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien.

L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur est l'outil réglementaire qui limite un certain nombre d'activités particulièrement nuisantes. Ce code de bonne conduite a pour objectif de définir certaines dispositions complémentaires en vue de la limitation des nuisances, en particulier celles qui ne peuvent pas faire l'objet d'un texte réglementaire mais que les signataires s'accordent à respecter.

Ce code porte essentiellement sur l'activité « Avions », l'activité « Hélicoptères » faisant l'objet d'un document spécifique.

II - PRINCIPES GENERAUX

Ainsi que le mentionne le préambule de la Convention de Chicago, « *le développement de l'aviation civile (...) peut grandement aider à créer entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension* ». Ces objectifs sont toujours d'actualité. Cependant, les développements parallèles du transport aérien et de l'urbanisation ont maintenant atteint un point tel que les nuisances sonores perçues par les populations survolées doivent absolument être maîtrisées.

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce code de bonne conduite est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'Aéroport de Nice – Côte d'Azur. Ce code regroupe les engagements pris par ses signataires, afin de les promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leur fonctionnement opérationnel. Ces actions accompagneront le changement de culture nécessaire pour intégrer le respect de l'environnement comme une exigence majeure.

La sécurité est et restera, l'objectif prioritaire des acteurs de la navigation aérienne. Cet objectif étant respecté, les parties signataires conviennent que la maîtrise des nuisances sonores est une donnée sociétale et constitue désormais une dimension forte du développement durable du transport aérien.

Elles œuvreront à cette fin dans la concertation et la transparence, afin d'une part, de fournir à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) les informations et propositions utiles en matière de maîtrise des nuisances sonores et de limitation de leur impact sur l'environnement, et, d'autre part, d'étudier l'application des recommandations qu'elle formule.

Le bruit perçu et la gêne ressentie au sol, lors du passage d'un avion, dépendent d'une multitude de facteurs. Parmi les principaux d'entre eux figurent :

- le type de l'avion, sa motorisation et sa masse réelle d'exploitation ;
- les procédures de conduite machine suivies par l'équipage ; elles figurent dans les manuels d'exploitation de chaque compagnie, en application des procédures définies par le constructeur, ces dernières étant approuvées par les autorités de certification ;
- les procédures de circulation aérienne établies en application de règles définies par les autorités de l'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile) en conformité avec les spécifications de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;

- les instructions de direction, d'altitude et de vitesse données par les contrôleurs aux équipages, conformément aux procédures autorisées, en fonction des objectifs de sécurité, de régularité et de ponctualité de la circulation aérienne qui leur sont fixés ;
- les conditions météorologiques qui affectent les performances des avions, la tenue des trajectoires, la propagation du son et le type de procédure en service.

Quant à la gêne ressentie, elle est fonction des éléments cités ci-dessus, mais également de l'émergence de l'énergie sonore par rapport au bruit ambiant, de la fréquence des éléments sonores, de l'heure de la journée, de la saison ainsi que de paramètres propres à chaque individu.

A partir de ces principes généraux, les engagements suivants ont été pris par les signataires :

1. La Direction Générale de l'Aviation Civile

La Direction Générale de l'Aviation Civile veillera à ce que la qualité de l'environnement sonore autour des aéroports et notamment les conséquences des actions de pilotage et de contrôle en termes de nuisances sonores, perçues au sol, reçoivent une place importante dans les différents programmes de formation des pilotes et des contrôleurs dès la formation initiale.

La Direction Générale de l'Aviation Civile, autorité réglementaire de la sécurité du transport aérien en France, étudiera, en relation avec les constructeurs d'avions et les exploitants, les méthodes de conduite machine les moins génératrices de nuisances sonores dans les phases d'approche, d'atterrissage et de décollage, et garantissant le meilleur niveau de sécurité. Elle s'attachera à promouvoir l'emploi de ces méthodes par les compagnies aériennes et les pilotes, ainsi que leur prise en compte par les concepteurs des procédures de circulation aérienne et les contrôleurs de la circulation aérienne, en définissant, en concertation avec les signataires, le cadre réglementaire adapté aux évolutions de la technique, notamment vis-à-vis des fournisseurs de base de données de navigation embarquée.

Dans un contexte international de mondialisation, la Direction Générale de l'Aviation Civile confortera sa participation aux groupes de travail, tant dans le cadre communautaire que dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, afin de mieux anticiper les décisions internationales au niveau national. Elle analysera les actions menées dans les pays voisins en matière d'environnement aéroportuaire.

2. Les Compagnies Aériennes

Les compagnies aériennes signataires s'attacheront à promouvoir, grâce à des procédures d'exploitation et une politique de formation adaptée, une stratégie de maîtrise des nuisances sonores. Elles poursuivront la démarche entreprise de sensibilisation et d'information de leurs équipages sur les conditions d'exploitation de l'Aéroport de Nice – Côte d'Azur ainsi que sur le contenu de la charte pour l'environnement.

Tout en accordant à la sécurité une priorité absolue, des actions seront entreprises dans les domaines suivants :

A - Equipement des flottes en moyens de navigation modernes :

Afin de renforcer la précision dans le suivi des procédures, les compagnies aériennes signataires étudieront l'opportunité d'équiper, dans des conditions économiques acceptables, leurs avions de systèmes de navigation modernes, plus performants, facilitant le pilotage et le suivi des procédures publiées et permettant une réduction sensible de la dispersion des trajectoires.

Elles apporteront une attention particulière à la qualité des prestations des fournisseurs de base de données de navigation embarquée auxquels elles font appel, de façon à évaluer les potentialités de ces techniques en matière de qualité de l'environnement sonore.

B - Participation aux études

Les compagnies aériennes signataires participeront, en fonctions des demandes exprimées et de leurs possibilités, aux études qui seront conduites pour faire évoluer le système de circulation aérienne de l'Aéroport de Nice – Côte d'Azur vers une meilleure maîtrise des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport.

C - Participation active aux commissions et groupes de travail

Les compagnies aériennes signataires s'engagent à être une force de proposition et d'innovation dans le domaine environnemental. A ce titre, elles participeront activement aux commissions et groupe de travail mis en place, afin, notamment, de faire profiter les autres partenaires de leurs expériences sur les plates-formes qu'elles fréquentent (en France ou à l'étranger).

D - Développement de consignes d'exploitation adaptées

Le niveau de bruit émis en exploitation varie, dans une certaine mesure, en fonction des méthodes de conduite définies par la compagnie et mises en œuvre par les équipages. En conséquence, les compagnies signataires apporteront leur concours aux études de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Elles définiront, en fonction des résultats de ces études, et de leur propre expérience, dans le respect des règles d'utilisation certifiées, des méthodes de conduite machine au décollage, en approche et à l'atterrissage, qui réduisent les nuisances sonores (par exemple: évolution des vitesses en approche, détermination du meilleur moment de sortie du train et des volets, etc.).

Elles intégreront les procédures correspondantes dans leur manuel d'exploitation, pour qu'elles soient utilisées par les équipages, dès lors que les impératifs de sécurité et les instructions de contrôle le permettent.

Des consignes compagnies sont établies en concertation avec les organisations professionnelles de pilotes pour promouvoir les procédures de moindre bruit à mettre en œuvre.

3. Les organisations professionnelles de contrôleurs

Les organisations signataires sont conscientes que, sans remettre en cause les impératifs de sécurité, le respect de l'environnement doit être une préoccupation constante des services de la navigation aérienne.

Elles conviennent que tous les acteurs de la navigation aérienne doivent intégrer ces contraintes, aussi bien lors des études préalables (établissement des procédures, par exemple) que dans les actions en temps réel.

Représentant un réservoir important de compétences et d'expérience, notamment en matière de sécurité et de capacité opérationnelle, elles participeront, depuis leur conception jusqu'à leur conclusion, aux études et expérimentations qui seront conduites. Elles s'attacheront à vérifier que les mesures envisagées, étudiées ou évaluées restent applicables dans le fonctionnement quotidien du contrôle sans surcharge de travail excessive sur les positions de contrôle ni risques pour la sécurité. Elles s'attacheront à promouvoir auprès de leurs mandants les procédures opérationnelles définies en concertation avec elles.

Par leurs participations aux différents comités, commissions et chartes visant à la qualité de l'environnement sonore, les organisations professionnelles de contrôleurs contribueront, dans la transparence, à la limitation des nuisances sonores.

4. Les organisations professionnelles de pilotes

Les organisations signataires sont conscientes que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien, mais que la maîtrise des nuisances sonores ne doit en aucun cas compromettre l'objectif premier des pilotes qui est d'assurer la sécurité des passagers et des riverains.

Par leur participation aux différents comités, commissions et chartes visant à la qualité de l'environnement sonore, les organisations de pilotes contribueront, dans la transparence, à la limitation des nuisances sonores.

Ces organisations disposent, en effet, d'un important réservoir d'expérience et de compétence sur la réalité de l'exploitation en ligne et de ses contraintes. Cette expertise permettra, d'une part, une participation active aux études et expérimentations qui seront conduites, et, d'autre part, de s'assurer que les nouvelles procédures et les mesures prises restent applicables dans l'exploitation quotidienne sans surcharge de travail excessive pour les équipages ni menaces pour la sécurité. C'est pourquoi ces organisations sont prêtes à participer activement aux expérimentations envisagées, depuis leurs conceptions jusqu'à leurs conclusions.

Elles s'attacheront à promouvoir auprès de leurs mandants la mise en œuvre des nouvelles procédures d'exploitation définies en concertation avec elles et informeront régulièrement les organisations de pilotes étrangères par l'intermédiaire des organisations internationales auxquelles elles appartiennent.

5. Le gestionnaire de l'Aéroport de Nice – Côte d'Azur

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et de la Côte d'Azur (CCINCA) s'engage à poursuivre la limitation des nuisances générées par l'exploitation de l'aéroport en privilégiant le dialogue avec les élus des communes riveraines, les acteurs du transport aérien, les associations de protection de l'environnement et de riverains.

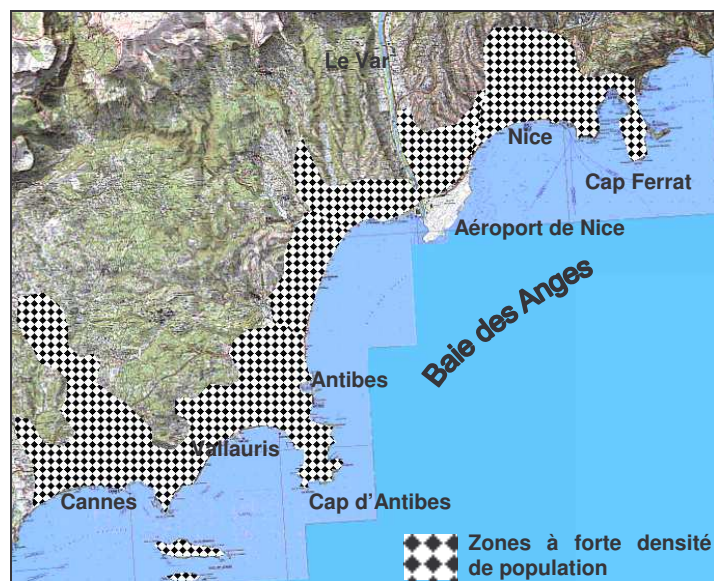
Le gestionnaire de l'Aéroport dispose d'informations fiables sur le bruit d'origine aéronautique grâce à la mise en exploitation, en 2000, d'un système de surveillance automatique du bruit des avions au voisinage de l'aéroport. Les données issues de ce système font l'objet de publications régulières (mensuelles, trimestrielles et annuelles) et sont transmises à toute personne qui en fait la demande.

III - DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les services de l'Aviation Civile de Nice, chargés de fournir les services de la circulation aérienne dans la région niçoise, poursuivront, en liaison avec les compagnies aériennes, les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes, le développement d'un dispositif de circulation aérienne ayant parmi ses objectifs la réduction des nuisances sonores perçues au sol, et tout particulièrement la nuit.

L'aérodrome de Nice présente un certain nombre de caractéristiques topographiques et climatologiques, ainsi que des options environnementales qui ont conduit à des choix et des méthodes d'exploitation spécifiques :

- La présence de terrain montagneux au Nord et à l'Est de l'aéroport réduit le volume utilisable pour les procédures d'arrivées et de départ à un secteur d'environ 130° situé au sud-ouest de la plate-forme.
- L'orientation des pistes, déterminée par la topographie et non par la situation des vents dominants, entraîne une assez forte occurrence de vents traversiers dus essentiellement aux brises de mer et de vallée, ainsi que des situations occasionnelles de cisaillement de vent avec des gradients de vent importants à basse altitude.
- La visibilité est souvent excellente. Cependant, des épisodes d'entrées maritimes par vent de sud-ouest apportent parfois des nuages bas et de mauvaises visibilité, particulièrement en configuration 22.
- L'aérodrome est inséré dans une zone à forte densité de population (voir carte ci-dessous), ce qui impose de prendre en compte les émissions sonores des aéronefs au sol. En particulier, afin de réduire les nuisances sonores subies par les riverains proches de l'aérodrome, les deux pistes sont utilisées en « doublet inversé », la piste utilisée pour les décollages étant la plus éloignée des populations.



- La présence de l'aéroport de Cannes-Mandelieu et de zones militaires à proximité de l'espace géré par le Centre de Contrôle de l'Aéroport de Nice-Côte d'Azur ne donne pas toute la souplesse souhaitable pour optimiser les procédures de la circulation aérienne afin de diminuer les émissions sonores.
- La ville de Nice, qui s'étend au nord et à l'est du terrain, est dans le volume des trajectoires d'approche et de départ. De plus, de fortes densités de population se situent dans un rayon de 20 km autour de l'aéroport, particulièrement dans le prolongement de l'axe de piste et sur le pourtour de la baie des Anges.

Quelques points forts en faveur tant de la sécurité que de l'environnement sont cependant à souligner : d'une part, la quasi-totalité des trajectoires d'arrivée et de départ se situent au-dessus de la mer, donc sans problème vis-à-vis du relief, ni conséquence défavorable vis-à-vis des riverains ; d'autre part, la météorologie est globalement très favorable. La conjonction de ces facteurs aide à pallier une partie des contraintes évoquées ci-dessus.

Les nouvelles actions seront définies en tenant compte de ces caractéristiques et en accordant évidemment à la sécurité une priorité absolue.

Les études de procédures optimisées de départ, d'approche et d'atterrissage seront compatibles avec la sécurité et le nombre de mouvements tout en recherchant une diminution des nuisances sonores selon les critères et les spécifications de l'OACI et des programmes européens de recherche dans ce domaine.

L'ensemble des travaux sera conduit en concertation avec tous les acteurs concernés et sera validé, en tant que de besoin, par l'Organisme de Contrôle en Vol.

Les organisations signataires s'engagent plus particulièrement sur les points suivants :

A - Amélioration du taux d'utilisation de la procédure RIVIERA :

Les conditions météorologiques régnant à Nice conduisent à ce que la piste 04 soit utilisée environ 90% du temps. Cette piste est équipée d'une procédure ILS comme sur tous les grands aéroports internationaux. Or, l'utilisation de l'ILS 04 conduit à survoler la ville d'Antibes à une hauteur d'environ 1500 pieds et génère des nuisances sonores importantes sur environ 40 000 habitants de l'agglomération, ainsi que sur Vallauris et l'est de la ville de Cannes. Les conditions météorologiques favorables régnant sur la Côte d'Azur pendant une grande partie de l'année, et la demande pressante des habitants d'Antibes ont conduit les services de l'aviation civile à mettre en service, en 1994, la procédure RIVIERA qui permet de contourner le cap d'Antibes en maintenant les trajectoires de vol sur la mer, et ainsi d'éviter le survol du cap et de la ville d'Antibes, ainsi que de Vallauris et de l'est de Cannes.

La procédure RIVIERA est une procédure de manœuvre à vue imposée basée sur le VOR-DME CGS. La nature même de cette procédure (manœuvre à vue imposée) fait qu'elle est évidemment moins précise que l'ILS, et que, pour pallier cet inconvénient, les conditions météorologiques imposées à sa mise en service sont relativement élevées : visibilité supérieure ou égale à 10 km, plafond supérieur ou égal à 3000 pieds. Il est à noter que la procédure RIVIERA est conforme aux réglementations internationales et ne bénéficie à ce titre d'aucune dérogation.

Acceptée maintenant par la grande majorité des professionnels du transport aérien, la procédure RIVIERA, bâtie uniquement pour des questions d'environnement, assure la

quiétude des habitants d'Antibes pendant environ 60% des arrivées (30% de celles-ci utilisent l'ILS lorsque les conditions météorologiques sont dégradées ; les 10% restant se posent en piste 22 dont les trajectoires de la procédure d'approche, appelée SALEYA, ne survolent ni la ville, ni le cap d'Antibes, ni Vallauris, ni Cannes). En contribuant à l'apaisement des riverains, tous les professionnels admettent qu'elle est devenue un outil majeur de l'intégration de l'aéroport dans son environnement, de la pérennité de son développement économique et de la préservation de sa capacité ultime.

Conscients de ces enjeux, les organisations professionnelles de contrôleurs s'attacheront à promouvoir auprès de leurs mandants la mise en service de la procédure RIVIERA. Cette procédure sera mise en service à chaque fois que les conditions requises seront remplies – en particulier de nuit – et qu'aucune condition météorologique observée ou rapportée n'introduit de doute sur sa bonne exécution.

Egalement conscients des enjeux que véhicule la procédure RIVIERA, les organisations professionnelles de pilotes acceptent de ne solliciter la procédure ILS que si des contraintes de sécurité l'imposent.

Ces organisations professionnelles demandent cependant que des études soient menées et aboutissent le plus rapidement possible dans le but d'améliorer l'exécution de la procédure RIVIERA, notamment dans le cadre de l'emploi des nouvelles technologies (voir § I ci-dessous).

B - Procédure ILS moindre bruit :

Depuis mars 2003, la pente de l'ILS 04L a été ramenée à 3°. Il est reconnu par l'ensemble des professionnels que cette disposition permet de réaliser dans les meilleures conditions des procédures ILS moindre bruit.

La DGAC, les compagnies aériennes et les organisations professionnelles de pilotes et de contrôleurs s'engagent à définir ensemble les meilleures conditions de livraison sur l'ILS (altitude, vitesse, point géographique) permettant aux équipages d'exécuter des procédures ILS moindre bruit dans les meilleures conditions possibles.

Les compagnies aériennes s'engagent à faire figurer dans les manuels d'exploitation de chacun de leurs appareils les procédures et méthodes de conduite du vol permettant de réaliser des ILS moindre bruit.

Lorsque la procédure ILS sera en service, les pilotes s'engagent à réaliser une procédure ILS moindre bruit à chaque fois que les conditions d'exécution définies dans le manuel d'exploitation seront remplies. Cet engagement sera plus particulièrement respecté pendant les périodes où le trafic aérien est relativement faible et peu perturbé par les contraintes de la circulation aérienne, notamment la nuit (*).

Lorsque l'ILS sera en service, les contrôleurs s'engagent à chaque fois que les contraintes de la circulation aérienne le permettront à faciliter l'exécution de procédures ILS moindre bruit par les équipages. Cet engagement sera plus particulièrement respecté pendant les périodes où le trafic aérien est relativement faible et peu perturbé par les contraintes de la circulation aérienne, notamment la nuit (*).

(*) Entre 22 heures et 6 heures locales, période pendant laquelle il est reconnu que le niveau de perception par les personnes survolées est le plus sensible.

C - Procédure ILS :

Les équipages s'engagent, à chaque fois que cela sera possible au regard de la sécurité et des contraintes imposées par le contrôle, à ne sortir que le minimum de traînées nécessaires avant le passage de la balise NC. En particulier, la sortie du train d'atterrissage et l'ajustement de puissance consécutif seront faits après NC.

Sauf instruction contraire donnée par les services du contrôle de la circulation aérienne, les pilotes s'engagent à respecter les vitesses mentionnées sur les feuilles de procédures.

D - Utilisation des inverseurs de poussée :

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices devraient être limités au ralenti chaque fois que possible, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité.

E - Vols de nuit :

Le gestionnaire de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur s'engage à ne pas favoriser la programmation de vols commerciaux entre 23 heures 30 et 6 heures (heures d'atterrissage ou de décollage).

Les compagnies aériennes s'engagent à ne pas solliciter la programmation de vols commerciaux entre 23 heures 30 et 6 heures (heures d'atterrissage ou de décollage).

F - Approches à vue :

Les approches à vue, de par l'affranchissement de la trajectoire des contraintes du pilotage aux instruments, offrent un potentiel important de liberté d'évolution permettant un assouplissement des trajectoires tout en préservant les spécificités environnementales. Leur intégration raisonnée dans le système de circulation aérienne peut apporter un gain significatif en termes d'impact sonore.

La carte AD2 LFMN ENV 01 définit les consignes que doivent respecter les pilotes – sauf impératif de sécurité –, afin de minimiser les nuisances sonores lors de l'exécution d'une approche à vue.

Les modifications et améliorations de cette carte seront effectuées en concertation avec les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes.

G - Départs :

Les procédures de départ vers le nord de l'aéroport de Nice comportent toutes un éloignement en mer destiné à permettre une prise d'altitude nécessaire, d'une part, à s'affranchir des obstacles, et d'autre part, à réduire l'impact sonore des aéronefs.

En guidage radar au départ de Nice, les contrôleurs s'efforceront d'éviter les trajectoires qui conduiraient à un survol des terres à un niveau de vol inférieur à 65.

Les pilotes s'efforceront de conduire le vol de façon à survoler les terres à un niveau de vol supérieur à 65.

H - Palmes du silence et Décibel de plomb :

Les compagnies aériennes acceptent que soient publiés mensuellement pour chaque capteur l'événement sonore le plus faible (« Palme du silence ») et le plus fort (« Décibel de plomb ») avec mention du nom de l'exploitant, du type d'appareil et de la vitesse.

I - Nouvelles technologies :

Les parties signataires s'engagent à étudier les préalables techniques, technologiques et opérationnels nécessaires à l'éloignement des procédures en mer. Dans ce cadre, la DGAC mènera une étude d'approches courbes, avec un guidage latéral et vertical continu, y compris dans les virages, ainsi que d'outils évolués de planification et de surveillance pour le contrôle aérien, permettant d'envisager des trajectoires plus éloignées du Cap d'Antibes.

Cependant, le volume disponible pour permettre au service de contrôle d'assurer les descentes, les approches, les montées et les procédures d'approche interrompue ou d'atterrissage manqué, déjà particulièrement étroit du fait des caractéristiques topographiques, est encore réduit lorsque la procédure Riviera est mise en service. Il convient donc de veiller à ne pas dégrader cette situation.

D'autre part, une attention particulière sera portée au concept « d'approche à descente continue améliorée ». Ce nouveau concept intègre, en particulier, les principes suivants :

- les approches courbes, avec un guidage latéral et vertical continu, y compris dans les virages ;
- la navigation 4D : prédiction et gestion de la trajectoire de l'avion en position et en temps (incluant la navigation de précision évoquée plus haut), en cohérence avec le processus de gestion du trafic ;
- une réduction de vitesse pendant la descente jusqu'à l'atterrissage surveillée et contrôlée via une avionique embarquée performante gérant l'énergie ;
- des outils évolués de planification et de surveillance pour le contrôle aérien.

IV - NOUVELLES VOIES DE RECHERCHES

Le code de bonne conduite doit être un document évolutif. La recherche de la qualité de l'environnement sonore dépend non seulement des actions décrites ci-dessus, mais également de l'évaluation critique de leurs conséquences en termes de sécurité, de capacité et de nuisances sonores. De plus, au fur et à mesure que la prise de conscience « Qualité de l'environnement sonore » se développera parmi les acteurs de la circulation aérienne, de nouvelles idées et de nouvelles techniques apparaîtront qu'il conviendra d'évaluer et de mettre en œuvre pourvu que les conséquences démontrées permettent de progresser dans le domaine de la qualité de l'environnement sonore autour de l'Aéroport de Nice – Côte d'Azur.

Les services de l'Aviation Civile de Nice organiseront environ une fois par an, avec les signataires, des rencontres professionnelles entre spécialistes, pilotes, contrôleurs, concepteurs des procédures de circulation aérienne, destinées à :

- procéder à des échanges d'informations techniques, notamment sur les pratiques et procédures visant à préserver la qualité de l'environnement sonore mises en œuvre à l'étranger sur des aéroports de taille comparable à Nice ;
- dresser un bilan quantitatif des mesures en vigueur et des pratiques adoptées dans le cadre de ce code de bonne conduite ;
- examiner les propositions nouvelles formulées au cours de ces rencontres ;
- approfondir les besoins en termes de formations ou d'informations relatifs à l'établissement de règles ou de procédures nouvelles découlant de ces propositions.

Ces rencontres constitueront une force de proposition. Les mises en œuvre éventuelles de procédures ou de techniques identifiées à l'occasion de ces débats devront s'effectuer selon les procédures normales d'études techniques, de concertation, de consultation, d'information et de vérification de conformité aux normes et règlements applicables.

V - DISPOSITIF DE SUIVI DU CODE DE BONNE CONDUITE

Les signataires conviennent de se réunir périodiquement, au moins une fois par an, pour dresser le bilan de l'application de ce code de bonne conduite et en étudier les amendements éventuels.