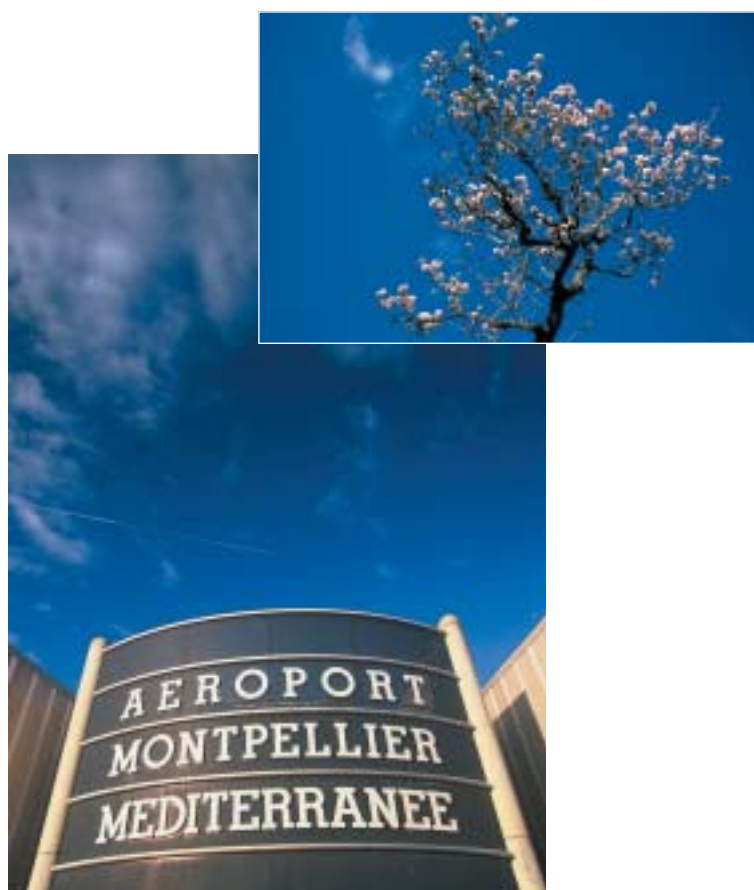
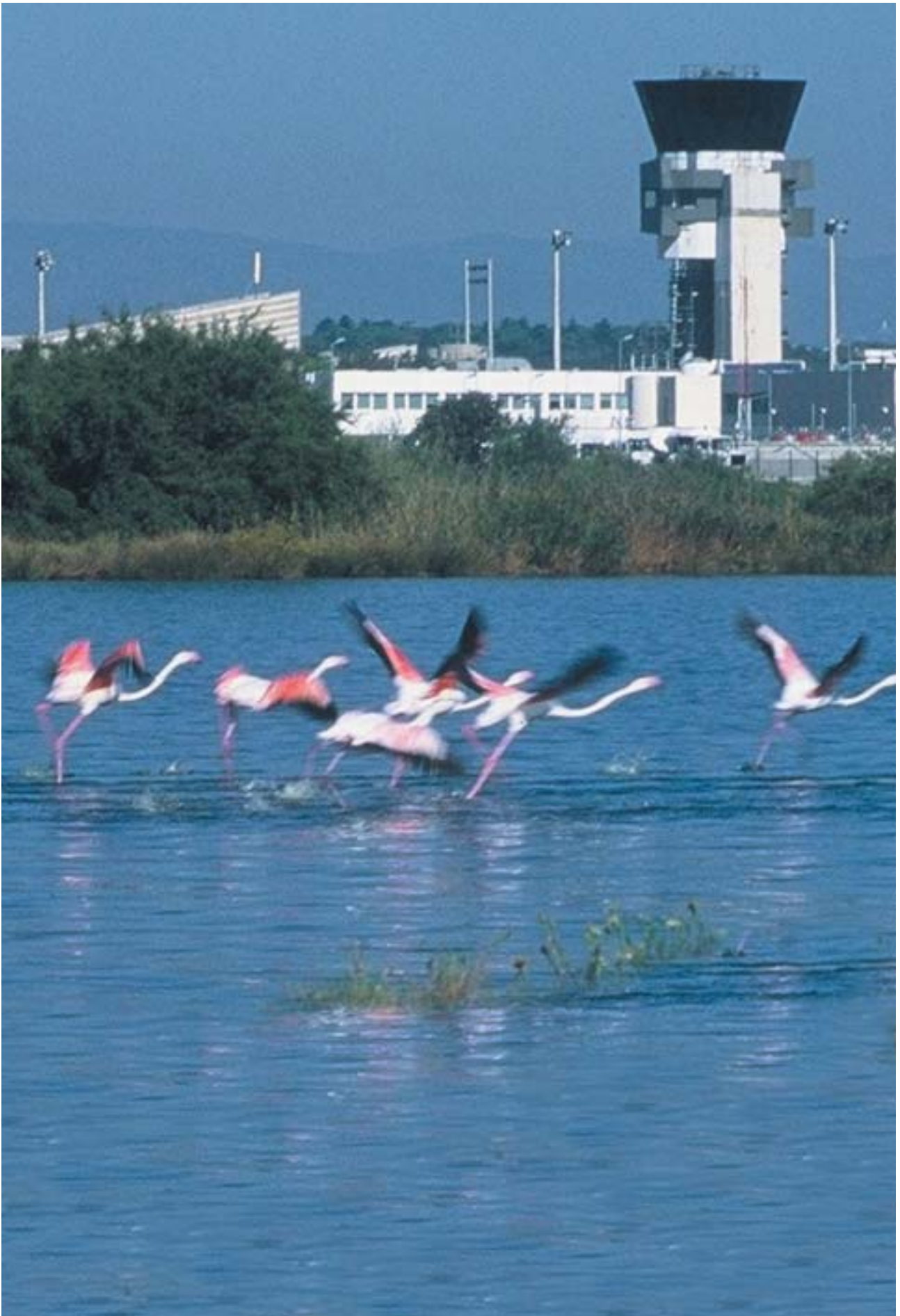


# *CHARTRE DE QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE*



*“ Il n'est de richesses que d'hommes ”  
Jean BODIN*



Avec une fréquentation de 1 565 755 passagers en 2002 et un total de 84 688 mouvements d'avion (24 492 vols commerciaux et 60 196 vols d'aviation générale), l'aéroport Montpellier-Méditerranée s'inscrit à l'évidence comme un outil très important pour le développement local et régional. Desservant plus de 60 destinations, cette plate-forme aéroportuaire témoigne autant de sa vitalité sur la scène nationale qu'internationale. La mise en service récente d'une liaison vers l'Algérie, en ouvrant la voie à de nouveaux débouchés porteurs, devrait ainsi confirmer la vocation de l'aéroport Montpellier-Méditerranée à devenir un pôle d'échanges et de communication privilégié en direction des pays de la Méditerranée et notamment du Maghreb.

Ce positionnement reconnu par ses différents partenaires, ne saurait toutefois s'affranchir d'un certain nombre de contraintes : prise en compte des aspirations légitimes des riverains portant sur les nuisances sonores, respect des données environnementales liées au caractère exceptionnel du site connu pour sa richesse écologique et patrimoniale. Les perspectives de développement de l'aéroport Montpellier-Méditerranée devront donc prendre en compte les pluralités d'intérêts, parfois divergents, en favorisant l'expression d'un dialogue fondé sur l'écoute et la transparence.

L'édition de la Charte de Qualité de l'Environnement Sonore de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée, fruit d'un travail mené en partenariat avec les élus et les acteurs associatifs et économiques de l'agglomération montpelliéraine, constitue un exemple prometteur de réussite de ce dialogue. Il convient à présent de faire progresser cet outil en s'assurant de son application effective, mais également en le faisant évoluer pour tenir compte des évolutions constatées, ainsi que de l'ensemble des exigences du développement durable.



**Gérard BORRAS**

**Président de la Chambre de  
Commerce et d'Industrie  
de Montpellier**



**Francis IDRAC**

**Préfet de la Région  
Languedoc-Roussillon  
Préfet de l'Hérault**





*Anticiper sur l'avenir, c'est préparer dès aujourd'hui  
un développement durable*



La charte a été réalisée par le Comité de rédaction issu de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée créé par arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> juillet 1999.



***Dans une logique de développement durable, l'aéroport Montpellier-Méditerranée mène une politique de réduction des nuisances sonores générées par le trafic aérien.***

Si la sécurité est et restera toujours au premier rang des préoccupations de l'Aviation Civile, la prise en compte des considérations environnementales figure désormais au deuxième rang, au même niveau que la capacité d'écoulement du trafic aérien et devant les considérations d'économie de vol.

L'aéroport de Montpellier s'insère désormais dans une agglomération à fort potentiel de croissance démographique et économique.

L'accueil de ces populations nouvelles implique un effort en terme de logement, d'équipements divers et d'organisation de l'espace.

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération montpelliéraine intégrera l'aéroport dans sa dimension environnementale comme une donnée importante et incontournable.

Ce débat ne manquera pas d'être engagé lors du lancement prochain de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit.

L'aéroport s'implique fortement depuis une dizaine d'années dans les problèmes liés à l'environnement au sein de la commission consultative de l'environnement.

Les professions aéronautiques, collectivités locales, associations et administrations compétentes souhaitent aller plus loin en devant les dispositions émises par la loi du 12 juillet 1999 et les recommandations de l'ACNUSA pour les "grands Aéroports" en créant une charte de qualité de l'environnement sonore.

Cette charte doit permettre à l'ensemble des acteurs de concilier les impératifs économiques et la qualité de vie des populations riveraines.

Les autres impacts sur l'environnement (air, eau, déchets, faune, flore) devront faire l'objet d'un complément à la charte de façon à réduire ces nuisances et à surveiller l'état réel de la zone autour de l'aéroport.

Cette charte de qualité de l'environnement sonore de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée constitue une avancée pour tous, associant :

- des engagements sur des principes généraux
- des actions concrètes pour mieux insérer l'Aéroport dans son environnement.



Elle résume l'ensemble des périmètres d'actions à réaliser dans les prochaines années.

Le conseil de suivi veillera attentivement à leur mise en œuvre.

Cette charte ouvre un espace de dialogue entre l'Aéroport, ses riverains et les élus de la région Montpelliéraine. Elle s'inscrit dans un processus d'amélioration continu qui est la garantie du développement durable de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée.

Pour favoriser ce développement durable de l'Aéroport, tous les acteurs prennent les engagements concrétisés par 27 actions articulées autour des 3 objectifs suivants :

## 1 - AMÉLIORER LES TRAJECTOIRES

## 2 - AGIR SUR LE BRUIT A LA SOURCE ET SUR L'URBANISATION

## 3- FAVORISER LA TRANSPARENCE ET LA DIFFUSION D'INFORMATIONS





# S O M M A I R E

---

Un rappel historique	4
La situation actuelle de l'aéroport Montpellier-Méditerranée	6
Les services principaux	8
Avant-propos	9

## LES OBJECTIFS

---

<b>1</b>	<b>AMÉLIORER LES TRAJECTOIRES</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>AGIR SUR LE BRUIT A LA SOURCE ET SUR L'URBANISATION</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>FAVORISER LA TRANSPARENCE ET LA DIFFUSION D'INFORMATIONS</b>	<b>18</b>

# Un rappel historique

*Situé en bordure de l'étang de l'Or, l'aéroport de Fréjorgues a été créé en 1938 par l'Armée de l'Air. Son nom est tiré de celui d'une ferme autrefois située dans l'emprise du terrain.*



**1938** : Création de l'Aérodrome par l'Armée de l'air

**1946** : Premiers vols commerciaux Paris/Montpellier/Alger

Construction d'une tour de contrôle, d'une aérogare et une piste en dur de 1 600 mètres

**1964** : Autorisation d'occupation temporaire accordée par l'État à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier

**1965** : Installation d'IBM (Liaisons aériennes privées)

**1967** : Aménagement du littoral et les grandes réalisations tels que la Grande Motte, Carnon, Port Camargue

Allongement de la piste de 1 600 à 2 000 mètres

**1969** : Allongement de la piste de 2 000 à 2 200 mètres et implantation de l'école des pilotes de lignes (SEFA)

**1971** : Construction d'une piste secondaire de 1 000 mètres destinée à l'Aviation Légère

**1972** : 150 000 passagers

**1973** : Concession par l'État à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier pour 30 ans  
Construction de la Tour de contrôle en service jusqu'en 2001



# Un rappel historique

**1976** : Vols d'entraînement du Concorde

**1977** : Mise en service de la nouvelle aérogare 200 000 passagers

**1987** : Création d'une procédure d'arrivée VOR-DME en piste 13 Gauche

**1988** : Implantation de l'École Supérieure des Métiers de l'Aéronautique (ESMA)

**1989** : Un million de passagers transportés

**1990** : Ouverture de la nouvelle aérogare de 14 000 m<sup>2</sup> avec 3 passerelles

**1992** : Ouverture de l'aérogare d'affaires de 1 500 m<sup>2</sup>

**1994** : Construction de l'aérogare de Fret Changement de la dénomination de l'aéroport de Fréjorgues en aéroport Montpellier-Méditerranée

**1996** : Agrandissement des salles d'embarquements

**1998** : Création du Centre d'affaires

L'aéroport passe le cap des 1 500 000 passagers

**2000** : 1 730 000 passagers

**2001** : Extension de l'ESMA devenant une "Université du ciel"

**2001-2002** : Extension du bloc technique de l'Aviation Civile et construction d'une nouvelle tour de contrôle



**D** *L'aéroport Montpellier-Méditerranée est aujourd'hui à la neuvième place des aéroports français.*

## Une situation privilégiée

L'aéroport Montpellier-Méditerranée est situé au cœur de l'arc méditerranéen, espace qui s'étend de Barcelone à Gênes et qui se présente comme un des territoires européens à fort potentiel économique et démographique. Plus localement, le département de l'Hérault de 1990 à 1999 voit sa population augmenter de 12,8 % atteignant 896 000 habitants et l'agglomération montpelliéraine avec plus de 420 000 habitants constitue des bassins de clientèle privilégiés pour la plate-forme aéroportuaire montpelliéraine.

L'aéroport est l'un des trois aéroports "millionnaires" de la façade méditerranéenne française avec Nice-Côte d'Azur et Marseille-Provence. Il s'étend sur une superficie de 440 hectares situés entre les communes de Mauguio et Pérols.





## Au cœur des infrastructures de communication

Proche de la ville, bénéficiant d'un accès facile grâce à un réseau routier performant, l'aéroport Montpellier-Méditerranée est au cœur des infrastructures de communication. Le développement de l'aéroport, est guidé par une logique de complémentarité avec le transport maritime du port de Sète, le transport ferroviaire dont le TGV Méditerranée et le développement d'axes routiers et autoroutiers.

## Un aéroport pour toute une région

L'aéroport Montpellier-Méditerranée dessert plus de 60 destinations nationales et internationales en direct ou via des hubs régionaux. Paris restant la destination privilégiée des passagers. En 2000, quelques 1 730 000 voyageurs ont ainsi franchi les passerelles de l'aéroport. La plate-forme aéroportuaire emploie plus de 1 800 personnes dans une cinquantaine d'entreprises et attire de nombreux investissements publics et privés.



L'aéroport a accompagné et anticipé les défis de la capitale régionale. Les grands congrès (Euromédecine, Anthémis, Agropolis, Héliopolis, ...), les festivals prestigieux (Radio France, Cinéma Méditerranéen, danse, livre, ...), les grandes compétitions sportives (Jeux Méditerranéens, Coupe du Monde de football, ...) ont bénéficié de la présence de l'aéroport. De même, l'aéroport a également accompagné l'arrivée de nouvelles entreprises et le développement de celles déjà implantées dans la région (IBM, Dell Computer, Sanofi, Nicollin, ...).

L'Aéroport Montpellier-Méditerranée : un outil de développement local, créateur d'emplois.





La **Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier**, notée CCIM, gestionnaire de l'aéroport a pour rôle la construction, l'entretien, l'exploitation des installations aéroportuaires, le développement et la promotion de l'aéroport Montpellier-Méditerranée.



La **Délégation Régionale de l'Aviation Civile Languedoc Roussillon**, notée DGAC, assure le contrôle de la circulation aérienne et la tutelle de toutes les activités aéronautiques et aéroportuaires. Elle veille à l'application de la législation et de la réglementation en vigueur, notamment en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.



La **Direction Départementale de l'Équipement** notée DDE, assure les missions de l'État en matière de :

- planification du développement et gestion domaniale de la plateforme aéroportuaire.
- construction et entretien des installations aéronautiques lui incombant.





# OBJECTIF 1 :

## Améliorer les trajectoires

- *LIMITER au maximum le survol des agglomérations*
- *PRIVILÉGIER l'utilisation de l'espace maritime*
- *ÉVITER la concentration des nuisances*
- *MAINTENIR A DES ALTITUDES élevées les arrivées survolant des zones urbanisées*



## Action 1

---

### ÉTUDIER de nouvelles procédures de départ pour les avions commerciaux qui décollent vers le Nord

En décollage Nord (piste 31 Droite), certains départs survolent l'urbanisation NORD - EST de Montpellier.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à étudier de nouvelles trajectoires de manière à ne survoler qu'un minimum de population. Une étude d'impact sera réalisée par les services techniques centraux, la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) et les services locaux.



## Action 2

---

### En piste 31 Droite, PRIVILÉGIER l'approche par l'ouest de l'aéroport

Cette procédure est très favorable pour l'environnement car les avions survolent la mer.



**ENGAGEMENT :** La DGAC et les Compagnies Aériennes s'engagent à privilégier les arrivées selon cette procédure, que ce soit pour le pilotage "aux instruments" ou pour les approches à vue. Le code de bonne conduite précisera cette consigne afin d'éviter les survols de Pérols et Lattes.

Le taux d'utilisation de cette procédure fera partie du tableau de bord environnemental annuel.

## Action 3

---

**AMÉLIORER** les procédures des décollages vers la mer de façon à réduire le bruit sur les agglomérations littorales

Lors des décollages vers la mer, il faut éviter que les virages provoquent des nuisances sur les agglomérations du littoral.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à étudier une amélioration des trajectoires de décollage vers la mer.

## Action 4

---

**De nuit, PRIVILÉGIER l'utilisation des arrivées/départs survolant l'espace maritime**

Lorsque le vent le permet et lorsqu'il y a très peu de trafic, on peut assurer des décollages vers la mer, notamment, le matin de très bonne heure.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à publier, une consigne visant à privilégier les décollages vers la mer, entre 22 heures le soir et 7 heures locales le matin.



## Action 5

---

**DÉFINIR** des aires environnementales pour les Départs initiaux

Les trajectoires ne sont pas strictement "filaires". Leur utilisation s'inscrit dans un "volume de protection environnementale".

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à définir les aires environnementales pour les départs initiaux, afin de pouvoir isoler les situations inhabituelles.

## Action 6

---

### CONTENIR les nuisances des tours de piste "Aviation légère"

Le développement de l'urbanisation des communes de LATTES-BOIRARGUES, PÉROLS et CARNON s'est fait malgré la présence de la piste d'aviation générale très proche. Les pilotes accompagnés ou non de leurs instructeurs doivent faire des manœuvres contraignantes pour un pilote en apprentissage pour limiter le survol des agglomérations.

**ENGAGEMENTS:** Les pilotes et les instructeurs s'engagent d'une part à effectuer un virage après décollage piste 31 Gauche pour éviter BOIRARGUES. D'autre part, ils s'engagent dans la mesure du possible à éviter le survol de LATTES, PÉROLS et CARNON (voir les cercles d'évitement sur les cartes aéronautiques).



## Action 7

---



### CRÉER des trajectoires hélicoptères de transit sur la mer

Les transits d'hélicoptères survolent parfois les zones urbanisées.

**ENGAGEMENT:** La DGAC s'engage à créer un itinéraire de transit sur la mer dans le respect des réglementations existantes. Cet itinéraire sera publié dans la documentation aéronautique.



## Action 8

### AMÉLIORER les procédures d'arrivée et de départ Hélicoptères de l'Aéroport



En dehors des missions d'assistance des personnes en danger, les itinéraires habituels pour atterrir ou décoller de Montpellier doivent être redéfinis pour réduire les nuisances.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à étudier des nouvelles procédures arrivées/départs hélicoptères. Une carte sera publiée dans la documentation aéronautique.

## Action 9

### ÉTUDIER les possibilités de guidage en plan vertical des aéronefs en piste 13 Gauche

Actuellement, la descente durant l'atterrissage en piste 13 Gauche est contrôlée par un VOR-DME qui nécessite des remises en poussée des réacteurs lors des paliers intermédiaires.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à mettre en œuvre un moyen de guidage vertical des aéronefs en piste 13 Gauche en étudiant les conséquences environnementales.





## OBJECTIF 2 :

Agir sur le bruit à la source  
et sur l'urbanisation



## Action 10

---

### ÉLABORER un code de bonne conduite

Les modalités d'utilisation des aéronefs et de respect des trajectoires par les usagers aériens influent fortement sur les nuisances sonores.

**ENGAGEMENT :** Les acteurs aéronautiques s'engagent à élaborer un code de bonne conduite qui traduira les engagements de la charte en consignes applicables par les usagers aériens. Il sera remis à jour autant de fois que nécessaire.

## Action 11

---

### APPLIQUER la redevance d'atterrissage modulée en fonction du groupe acoustique des aéronefs

La réglementation permet de moduler la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs.

**ENGAGEMENT :** La CCIM s'engage à vérifier le groupe acoustique des aéronefs et à appliquer strictement le barème de la redevance d'atterrissage correspondante.





## Action 12

### PRIVILÉGIER les avions les plus respectueux de l'environnement

L'impact sonore global de l'Aéroport dépend du nombre d'avions bruyants qui le fréquentent

**ENGAGEMENT :** Depuis le 1er avril 2002, sauf dérogation du Ministre en charge de l'Aviation Civile, un avion ne peut être exploité sur les aéroports de la France métropolitaine que s'il est muni d'un certificat acoustique attestant sa conformité aux normes du chapitre III (Arrêté du 14 décembre 1993). La CCIM et les Compagnies Aériennes s'engagent par ailleurs, à privilégier l'utilisation des avions les moins bruyants pour assurer la desserte de l'aéroport Montpellier - Méditerranée.



## Action 13

### ÉTUDIER la réduction des nuisances sonores au sol

Des sociétés de maintenance aéronautique sont basées sur l'Aéroport Montpellier - Méditerranée. Cette activité nécessite d'effectuer des mesures de puissance sur les moteurs d'aéronefs.

**ENGAGEMENT :** La CCIM s'engage à étudier avec les autorités compétentes toutes les mesures et éventuellement les aménagements visant à limiter la propagation du bruit au sol, généré par la maintenance aéronautique. Des consignes d'utilisation des aires d'essais seront inscrites dans le code de bonne conduite.



## Action 14

### SUBVENTIONNER l'équipement d'atténuateurs de bruit par l'Aviation légère

Certains avions monomoteurs destinés à l'école font de nombreux tours de piste pour l'entraînement des pilotes. Ce phénomène de répétition engendre de la gêne.

**ENGAGEMENT :** Les écoles et les aéro-clubs concernés s'engagent lorsque c'est possible à équiper les avions les plus bruyants d'équipements atténuateur de bruit. Le Ministère de l'Environnement, par le biais de la DIREN peut octroyer une subvention sous réserve qu'un code de bonne relation soit signé avec ces usagers.



## Action 15

### METTRE A JOUR le Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B)

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) datant de 1975 est aujourd'hui obsolète. C'est un document "préventif" qui protège l'Aéroport de l'urbanisation.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à faire approuver un nouveau PEB qui sera basé sur les nouveaux indices. Il comportera en outre une nouvelle zone D, prévue par le législateur (Loi N°99-588 du 12 juillet 1999 et décret N° 2002-626 du 26 avril 2002) qui sera définie en Commission Consultative de l'Environnement.

## Action 16

### INTÉGRER les contraintes des Arrivées-Départs de l'Aéroport de Montpellier dans le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT)

Le Plan d'Exposition au Bruit actuel ou futur ne tient compte que des zones assez proches de l'Aéroport. Les zones situées sous les trajectoires d'arrivées et de départs des avions doivent être identifiées dans les nouveaux documents d'urbanisme comme le SCOT et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de façon à éviter la multiplication des réclamations pour nuisances.

**ENGAGEMENT :** Les collectivités locales s'engagent, au moyen de ces documents, à limiter l'urbanisation sous les "couloirs aériens" autour de l'Aéroport de Montpellier et à informer les acheteurs immobiliers potentiels des nuisances aéronautiques existantes.

## Action 17

### RÉGLEMENTER les entraînements d'avions gros porteurs

Malgré la forte diminution de ce type d'entraînement, les riverains des agglomérations de CASTELNAU LE LEZ, de MONTPELLIER et de LA GRANDE MOTTE sont gênés par la répétition des "poser-décoller" des avions gros porteurs.

**ENGAGEMENT :** La CCIM s'engage à limiter les entraînements d'avions gros porteurs à une séance par mois de 1 ou 2 jours et limité à 10 jours par an pendant les mois autorisés (du premier octobre au 15 juin). La DGAC assurera l'information des équipages, préalablement à tous les entraînements.





## OBJECTIF 3 :

Favoriser la transparence  
et la diffusion d'informations





## Action 18

### CRÉER un "Point d'accueil environnement"

La CCIM, gestionnaire de l'aéroport, s'attache à développer un esprit de dialogue avec les riverains pour mieux comprendre leur problème et expliquer les nécessités du contrôle aérien.

**ENGAGEMENT :** Afin d'améliorer les relations avec les riverains, la CCIM s'engage à mettre en place un point d'accueil environnement pour recueillir les réclamations, les observations et les demandes de renseignements. Les questions techniques sont retransmises aux services de la Navigation Aérienne qui sont compétents en matière de contrôle Aérien.

## Action 19

### DISPOSER D'INFORMATIONS OBJECTIVES

La loi du 12 juillet 1999 prévoit la mise en place d'indicateurs de mesure du bruit pour les "aérodromes dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieur ou égale à 20 tonnes est supérieur à 20 000".

**ENGAGEMENT :** L'aéroport Montpellier-Méditerranée est en dessous des niveaux fixés par le législateur. Néanmoins, la CCIM s'engage à installer un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.

Ce système permettra à la fois de disposer de mesures acoustiques sur un certain nombre de points et de corrélérer ces mesures avec les données trajectographiques.



## Action 20

### CRÉER un tableau de bord environnemental

Tous les partenaires politiques, associatifs, et économiques doivent avoir les mêmes informations sur les statistiques de trafic, les réclamations, les principaux niveaux de bruit mesurés, les pistes préférentielles, les créneaux horaires, la composition des flottes, etc.

**ENGAGEMENT :** La CCIM et la DGAC s'engagent à créer un tableau de bord environnemental et à le diffuser aux membres de la Commission Consultative de l'Environnement, aux membres du conseil de suivi de la charte, et aux usagers aériens.

## Action 21

### SENSIBILISER les compagnies aériennes à la problématique environnementale de l'Aéroport de Montpellier

Les pilotes sont de plus en plus sensibilisés au respect des mesures de moindre bruit. Cependant, les particularités de l'aéroport Montpellier-Méditerranée analysées au travers des réclamations reçues par le point d'accueil environnement doivent faire l'objet d'une large communication aux usagers.

**ENGAGEMENT :** La DGAC s'engage à informer les compagnies sur les réclamations dont elles font l'objet et à les sensibiliser sur la nécessité de veiller au respect des mesures de moindre bruit contenues dans le code de bonne conduite.

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 nouvelles conditions d'exploitation de l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée ainsi que sur le contenu de la présente charte de qualité de l'environnement sonore et du code de bonne conduite qui en découle. La DGAC et la CCIM s'engagent à présenter cette charte à toute nouvelle compagnie qui sera amenée à opérer sur l'Aéroport Montpellier-Méditerranée.



## Action 22

### CRÉER un conseil de suivi de la mise en œuvre de la charte

Il est important que toutes les actions définies dans la charte soient suivies d'effets.

**ENGAGEMENT :** Un conseil de suivi des actions de la charte sera créé. Il comprendra des élus, des associations de riverains et des acteurs du transport aérien et sera le prolongement du Comité de rédaction de la charte. Il aura pour mission de veiller au bon déroulement des actions, d'informer la Commission Consultative de l'Environnement et de proposer des amendements éventuels.



## Action 23

### VALORISER la politique environnementale de l'Aéroport

Une charte engage tous les acteurs.

**ENGAGEMENT :** Les élus et les associations de riverains signataires s'engagent :

- à promouvoir la charte et informer objectivement leurs mandants sur les actions entreprises par les différents acteurs aéronautiques.
- à étudier les répercussions économiques, sociales et environnementales des exigences de leurs mandants sur l'ensemble des communes riveraines.



## Action 24

### INFORMER les collectivités locales et les associations concernées par les nuisances sonores lors de situations particulières

Les élus locaux et notamment les maires sont directement interpellés par les associations et les riverains lors des vols d'entraînements d'avions gros porteur.

**ENGAGEMENT :** La CCIM s'engage avec les autorités compétentes à informer les mairies riveraines et les associations lors de situations particulières.

## Action 25

### CRÉER un "Espace Environnement" dans l'aérogare

Le système de mesure de bruit, mis en service par la CCIM, pourra diffuser des informations à l'attention notamment des riverains, conformément à un protocole d'accord établi avec la DGAC. Cet "espace Environnement" est recommandé par l'ACNUSA sur les "grands aéroports".

**ENGAGEMENT :** La CCIM s'engage à réserver sur le site de l'aéroport, un espace consacré à l'information sur la politique environnementale de l'aéroport et notamment, sur les impacts sonores de l'activité aérienne.



## Action 26

---

### **INTÉGRER l'environnement dans tout projet et FAVORISER la transparence dans les projets d'avenir**

L'aéroport Montpellier-Méditerranée est un aéroport avec des possibilités d'extension au cœur d'une région dynamique par sa population et ses entreprises. Mais son développement doit prendre en compte son environnement exceptionnel.

**ENGAGEMENT :** Les collectivités et les acteurs aéroportuaires s'engagent à intégrer l'environnement dans tout projet de développement susceptible d'avoir des impacts sur la qualité de l'environnement sonore et d'en informer les membres de la commission consultative de l'environnement.

## Action 27

---

### **DISPOSER d'informations en amont lors d'évolution de procédures, trajectoires ou installations aéroportuaires**

Il faut intégrer l'ensemble des partenaires, des élus et des riverains dans la conception des projets: LOI DÉMOCRATIE et PROXIMITÉ du 27 février 2002 et les recommandations de l'ACNUSA pour les "grands aéroports"

**ENGAGEMENT :** Lorsque des modifications de procédures, trajectoires ou installations devront avoir lieu, la DGAC s'engage à prévenir, en amont de leurs études, le Conseil de suivi de la Charte afin, si cela est possible ou nécessaire, de pouvoir intervenir avant et non pas après leur mise en service.

Elle s'engage aussi à donner la date de mise en application afin d'être en mesure de fournir des explications aux riverains pour que ceux-ci ne soient plus mis devant le fait accompli.

# Remerciements

La charte a été réalisée à partir des réunions de concertation  
du comité de rédaction :

La Préfecture de l'Hérault

La Délégation Régionale de l'Aviation Civile

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier

Les Compagnies : Air France, Air Littoral

Les Contrôleurs aériens

Les Communes de :

Castelnau-le-Lez, La Grande Motte, Mauguio,  
Montferrier-sur-Lez, Montpellier, Pérols, Saint Aunès

Les Associations de riverains :

Association de défense contre les nuisances aériennes,  
Comité de défense de l'environnement des quartiers Est de Montpellier





L'aéroport Montpellier-Méditerranée est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier

Aéroport Montpellier-Méditerranée  
CS 10 001 - 34137 MAUGUIO cedex  
Tél : 04 67 20 85 00 - Fax : 04 67 22 02 12 - [www.montpellier.aeroport.fr](http://www.montpellier.aeroport.fr)