



Commission Consultative de l'Environnement



Aéroport Cannes-Mandelieu – 11 décembre 2013

Ouverture



Monsieur le Sous-Préfet
Rachid BOUABANE-SCHMITT

ORDRE DU JOUR

- ➔ Bilan de l'activité aérienne
- ➔ Présentation et analyse des tableaux de bord environnementaux des 3 premiers trimestres dans le cadre du protocole avec l'ACNUSA:
 - Analyse des plaintes
 - Analyse des trajectoires
 - Mesures de bruit
- ➔ Bilan des actions 2013 de la Charte pour l'Environnement
- ➔ Présentation des démarches environnementales de Flight Plane Simulateur
- ➔ GNSS35 – retour de la CCE épistolaire – avis de l'ACNUSA
- ➔ Point sur les demandes 2013 de l'ADNA
- ➔ L'indicateur d'énergie sonore
- ➔ Présentation de la démarche environnementale ISO 14001 de la plateforme aéroportuaire.
- ➔ Tour de table

Bilan de l'Activité Aérienne



Monsieur Dominique THILLAUD

Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur

Monsieur Thierry POLLET

Directeur de la Business Unit Aéroport Cannes Mandelieu

BILAN DU TRAFIC A FIN NOVEMBRE 2013

	2013	Variation
Trafic affaires	10809	+0,7%
Aviation légère de tourisme	21366	-15,4%
Activité des aéro-clubs/Formation	10993	- 15,8%
Activité de l'Aviation d'État (Avions et Hélicoptères)	1498	- 12%
Activité hélicoptères civils	13542	-3,6%
TOTAL	58208	- 10,2%

AVIATION D’AFFAIRES (fin novembre)

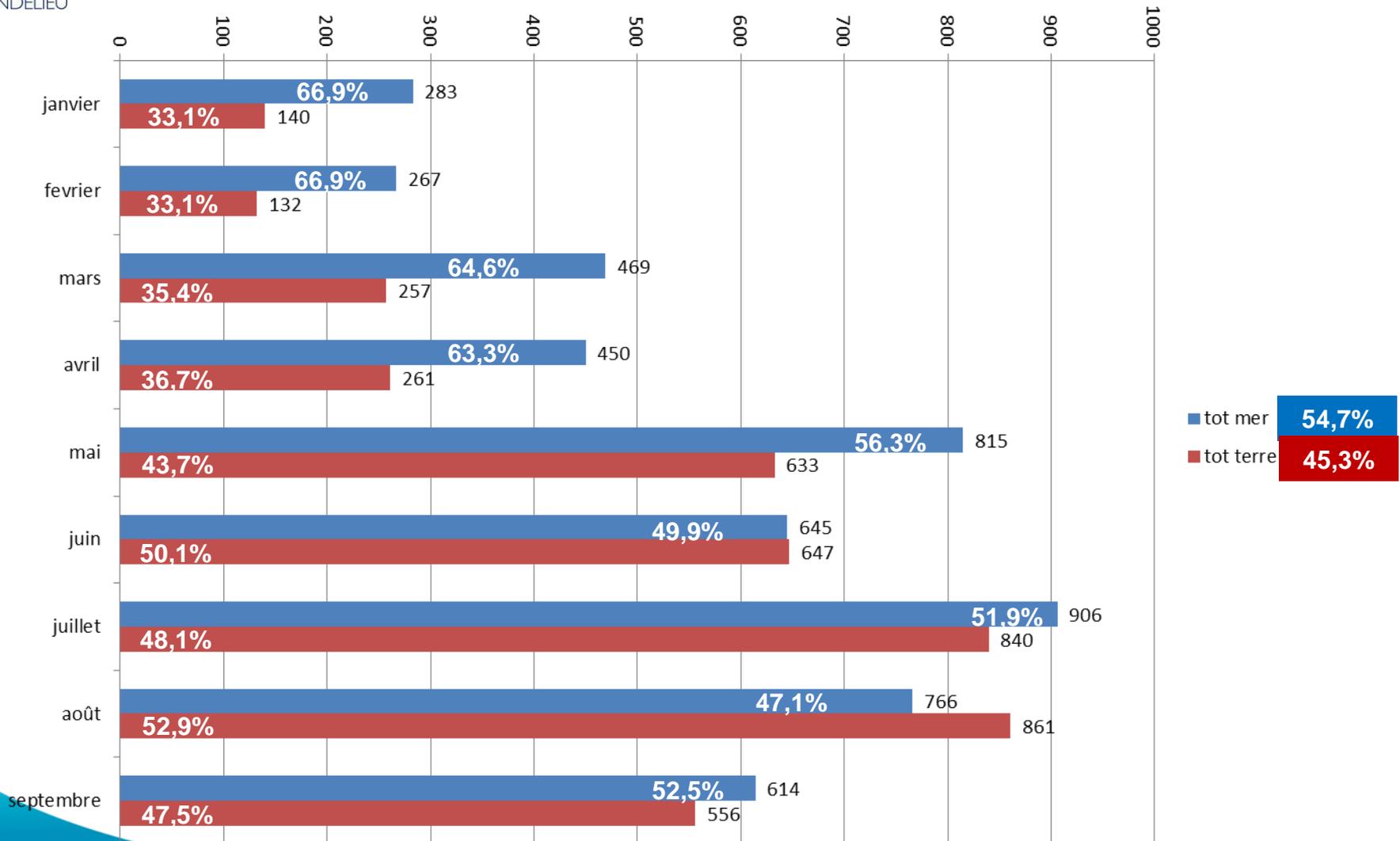
2013	Nice	Cannes Mandelieu	TOTAL
Aviation d’Affaires	30720	10 809	41529
Variation %	+ 2,8%	+ 0,7%	+2,2%
Répartition de Trafic 2013	73,9%	26,1%	

Évolution du trafic depuis 2007 : TRAFIC GENERAL



	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aviation d'affaires	13 371	12 409	10 624	10 950	11172	11210
Aviation légère	50 300	51 347	46 383	44 950	45130	40396
Aviation d'état	2 658	2 658	1 786	1 793	2233	1816
Hélicoptères	14 977	13 675	12 790	13 042	13886	14690
TOTAL	81 306	80 089	71 583	70 735	72422	68112

Répartition des mouvements arrivées/départs par QFU (seuil de piste) de la piste principale 17/35 pour l'Aviation d'Affaires



Protocole ACNUSA: Tableaux de bord des 3 premiers trimestres 2013



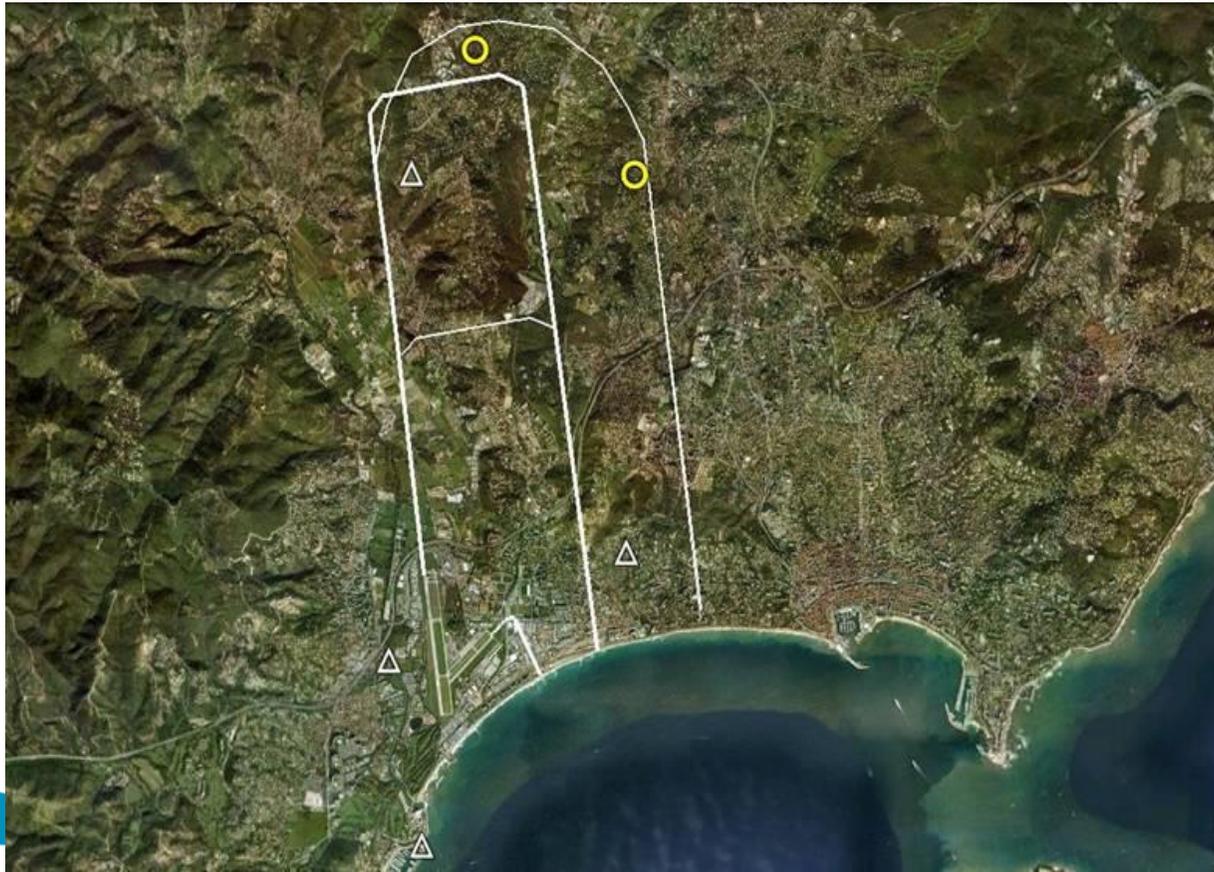
Claire ROUSSEAU
Chargée d'Etudes Environnement
et Relations Riverains

1/ Analyse des plaintes



Résultats des 3 premiers trimestres :

- 251 plaintes (-12,9% par rapport à 2012)
- 40 plaignants enregistrés (-26% par rapport à 2012)
- 12 communes (9 communes identifiées en 2012)





AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

1.1/ Plaintes par nuisances



Type de nuisance	Nombre de plaintes	% 2013		% 2012
Procédure VPT 17 (survol jet)	114	45,4%	<	58.5%
Survol VFR (autre que jet et hélico)	87	34,6%	>	25%
Hélicoptères	35	14%	>	9.4%
Avion de voltige	5	2%	>	0.9%
Trafic général	5	2%	>	1.3%
Inverseurs de poussée	4	1,6%	<	3.6%
APU	1	0,4%	>	0%
TOTAL	251	100%		-



1.2/ Plaintes par localisation



Communes concernées	Nombre de plaintes	% 2013		% 2012
La Roquette sur Siagne	149	59,4%	<	65.2%
Cannes la Bocca	41	16,3%	>	9.8%
Mandelieu	40	16%	>	13.4%
Mougins	5	2%	~	2.2%
Mouans Sartoux	4	1,6%	<	6.7%
Montauroux	4	1,6%	>	0%
Pégomas	2	0,8%	<	1.3%
Saint Jean de Estérel	2	0,8%	>	0.4%
Grasse	1	0,4%	=	0.4%
Le Cannet	1	0,4%	>	0%
Théoule	1	0,4%	>	0%
Lac de Saint Cassien	1	0,4%	>	0%
TOTAL	251	100%		-

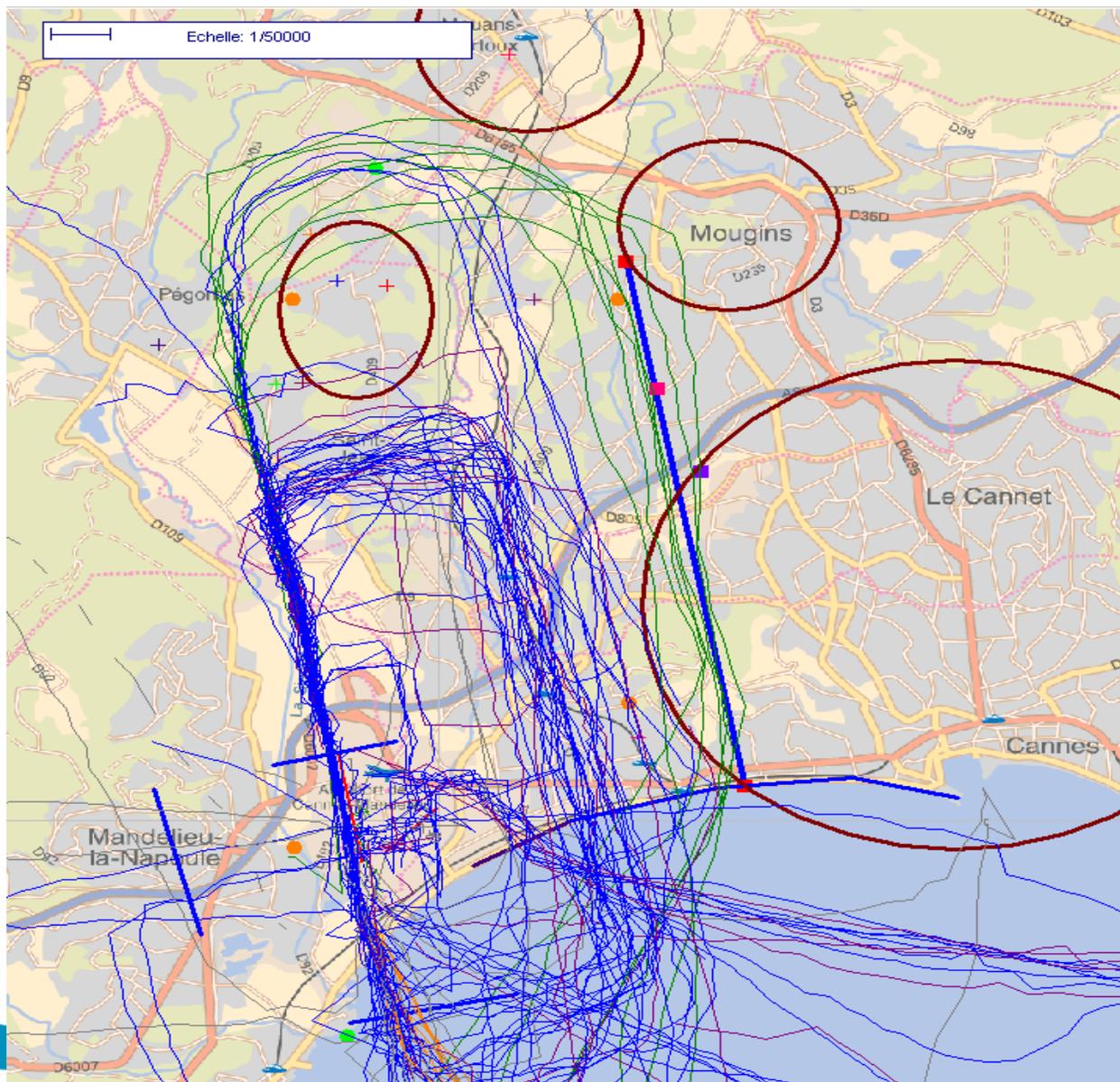


- 👉 La commune de La Roquette sur Siagne représente à elle seule 59,4 % des plaintes.
- 👉 La procédure VPT (MVI) représente 45,4 % des plaintes
- 👉 Les trajectoires VFR représentent 34,6% des plaintes

Actions permanentes:

- 👉 Sensibilisation aux procédures moindre nuisance des pilotes Aviation Affaires et Aviation Légère (rappel briefing, contrôle des trajectoires avec les pilotes, respect des altitudes, configuration lisse...).
- 👉 Recherche et mise en place d'améliorations avec les écoles et aéroclubs.

2/ Analyse des trajectoires



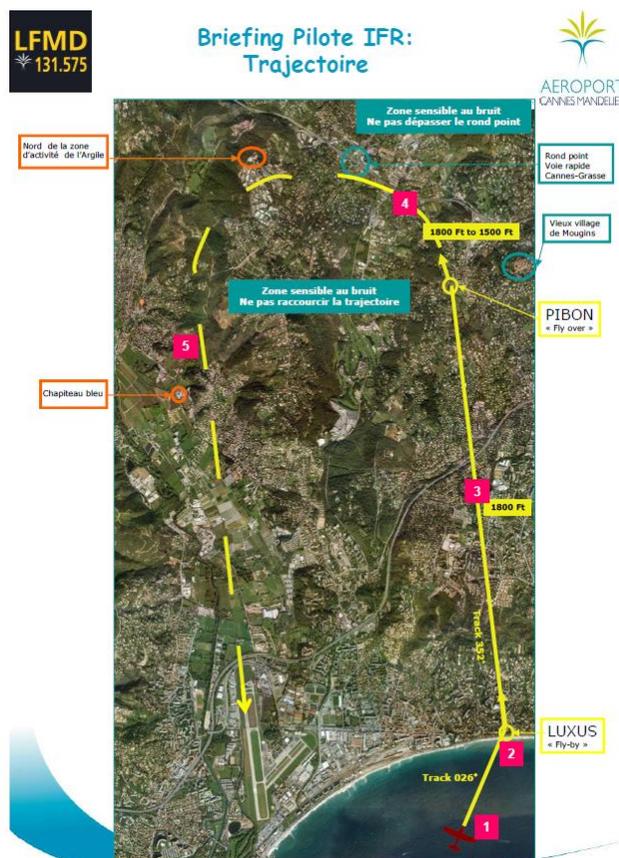
2.1/ IFR



AÉROPORT
CANNES MANDELIÉU

Briefing pilote IFR

- ↳ Briefing pilote mis à jour en juillet 2013.(création du briefing en 2010)
- ↳ Du premier juillet au premier décembre 2013 le briefing a été validé **3106** fois. **2779** pilotes ont validé ce nouveau briefing.





2.1/ IFR



Demande de l'ADNA: étudier l'élargissement de la courbe finale vers le nord-ouest d'environ 600 mètres



Conserver une configuration lisse jusqu'à PIBON
A PIBON, aller jusqu'au rond point de la voie rapide Cannes-Grasse
Ne pas dépasser la voie rapide Cannes-Grasse

Le fait de dépasser l'axe de la finale vers l'Ouest est acceptable sur le plan environnemental:

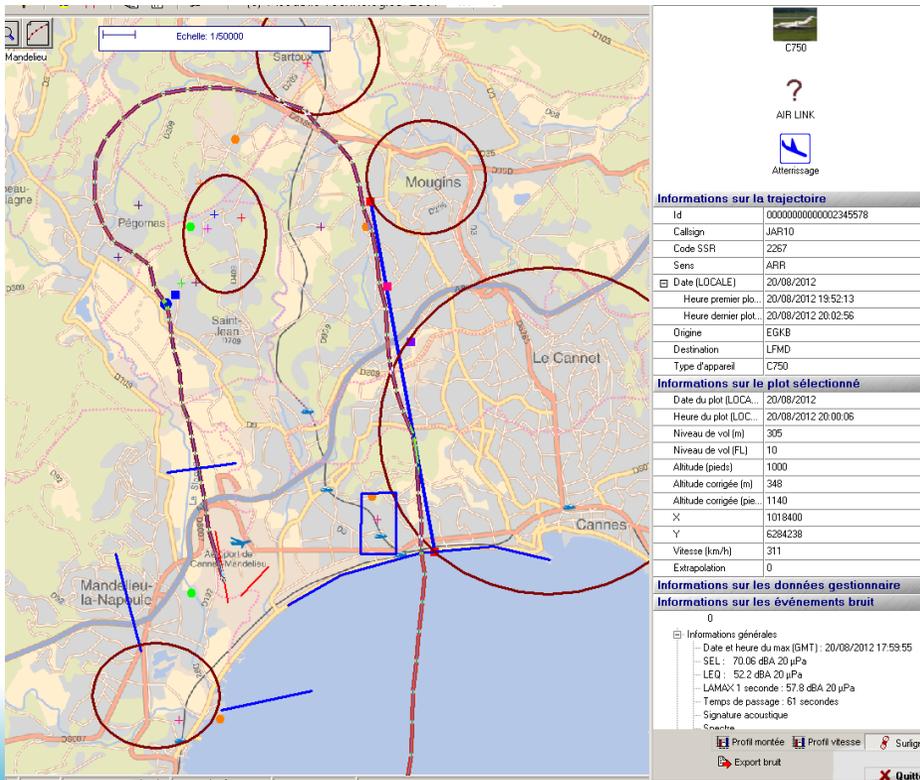
- ➔ **Identifier le nord de la zone d'activité de l'Argile**
- ➔ **Identifier le chapiteau bleu**

Limiter les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas au ralenti en fonction des impératifs de sécurité

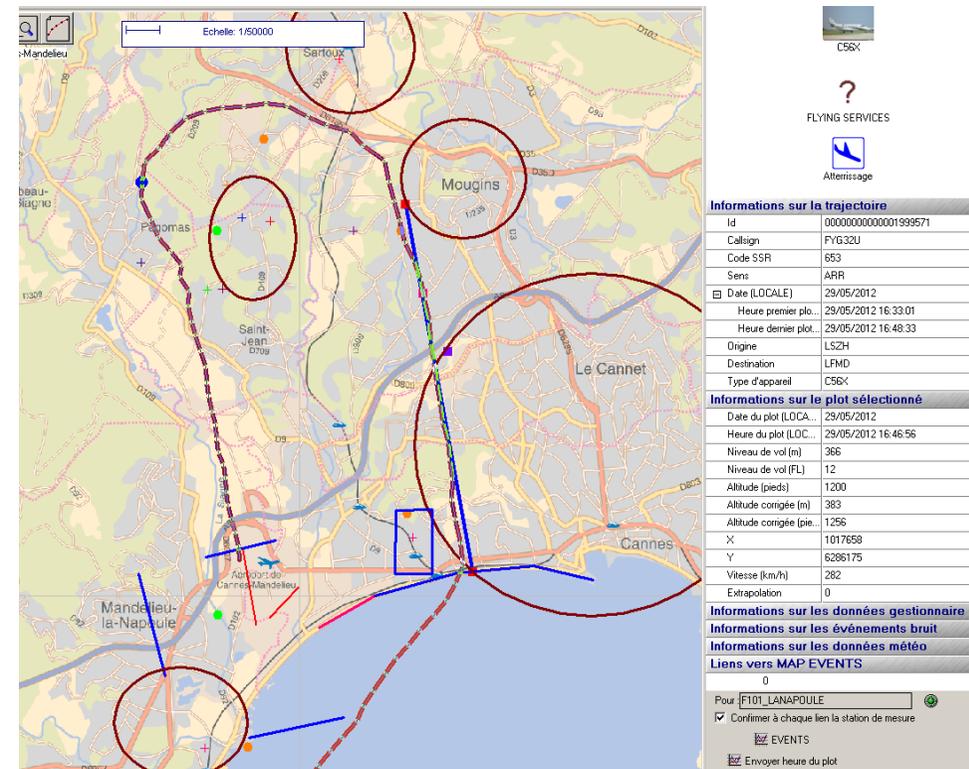


Exemple de trajectoire avec élargissement

C750: Jet Alliance



C56X: Flying Group





Analyse des cas de déviation importante:

Rappel: Premier tri effectué par le gestionnaire et renforcement des interventions auprès des pilotes

Action du gestionnaire: envoyer chaque mois **3 cas de déviation importante au SNA pour analyse.**

Rappel: Pas de VPE (volume de Protection Environnemental) sur ACM. Les écarts sont définis selon le jugement du gestionnaire

Les écarts concernent 3 immatriculations différentes: possibilité d'envoyer plusieurs trajectoires avec la même immatriculation afin d'identifier les récidivistes.

Suite à l'analyse un mail est envoyé à la **compagnie pour demande d'explications** et rappel sur les **exigences environnementales** de la plateforme.

Les 3 premiers trimestres:

- **39** mails de rappel ont été envoyés aux pilotes et compagnies qui ont effectué un écart.



Survol de la Roquette sur Siagne (comptage à partir du rond bleu identifié pour les VFR pour les 3 premiers trimestres de l'année)

	La Roquette sur Siagne	Variation %/ année précédente	%/ survol terre IFR
2012	824	-	18,7%
2013	812	-1,5%	18,8%

Création d'une plaquette environnement VFR avec la DGAC: Distribution à tous les basés + mise à disposition en salle pilote ACM et DGAC

En circuit de piste, selon les conditions opérationnelles du moment, adopter la configuration et le régime correspondant au moindre bruit.

Après décollage en RWY 17, ne pas virer avant :

- 800 ft à droite par le viaduc de Théoule
- 500 ft à gauche



De nuit :

- Atterrissage en piste 17 interdit.
- Circuit de piste à 1500 ft pour tout aéronef.
- 1^{er} virage à 1000 ft minimum en montée.

Piste 04/22 :

- Utilisable uniquement sur clairance du contrôle
- Tourner dès que possible vers la mer
- Circuits uniquement sur la mer
- Etape de base RWY 22 à l'Ouest de la voie ferrée Cannes-Grasse

Tours de piste

- Autorisés seulement entre 0600 et 1800 (HIV + 1 HR)
- Limitations entre 1000 et 1200 (HIV : + 1HR).
- Réservés aux ACFT basés ou munis de silencieux d'échappement.
- Limités à 5 consécutifs dont 3 Max à basse hauteur. (Basse hauteur: 500ft MNA)

Contrôles

L'exploitant de l'Aéroport Cannes Mandelieu dispose d'un système de suivi permanent des trajectoires et du bruit associé des avions au voisinage de l'aéroport.

Cet outil lui permet :

- de visualiser des écarts de trajectoire éventuels par rapport aux procédures nominales et les consignes environnementales associées.
- d'effectuer une sensibilisation auprès des pilotes concernés pour diminuer leur occurrence.
- de diffuser des données objectives en terme de bruit et de zones survolées auprès des riverains et également de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires) qui s'est engagée à suivre particulièrement l'activité de l'Aéroport Cannes Mandelieu et son impact sur l'environnement au travers d'un protocole établi avec l'exploitant et les services de l'aviation civile.



Aéroport
Cannes Mandelieu

Avril 2013

ENVIRONNEMENT



**Pilotes,
soyez responsables**

L'environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu est sensible

Respectez les circuits et les consignes figurant sur la carte VAC

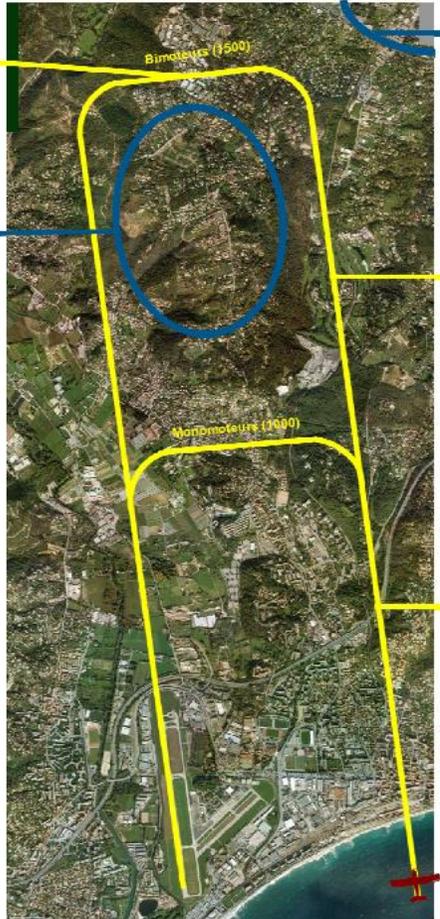
Création d'une plaquette environnement VFR avec la DGAC: Distribution à tous les basés + mise à disposition en salle pilote ACM et DGAC



Consignes spécifiques d'utilisation de l'Aéroport Cannes Mandelieu

L'environnement de l'ACM est sensible.
La gêne sonore occasionnée par les avions légers, en particulier lors des tours de piste répétitifs, est régulièrement dénoncée par les riverains de l'aéroport. Un comportement du pilote, respectueux des consignes d'utilisation de l'aéroport, est un des éléments clés d'une meilleure insertion de l'aéroport dans son environnement.

Relayer l'information aux autres usagers pour poursuivre les efforts déjà entrepris afin de préserver l'environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu



« Rond Bleu » de Mouans-Sartoux: Zone à ne pas survoler

« Rond Bleu » de la Roquette sur Siagne: Zone à ne pas survoler

Région n° 3 à surveiller: Parc d'Activité de l'Argès

Région n° 2 à surveiller: Le golf de Néaigine

Région n° 1 à surveiller: Le escudo de l'azur



La périphérie de l'Aéroport Cannes Mandelieu s'est fortement urbanisée ces dernières années rendant très sensible le problème des nuisances sonores. L'aéroport s'est engagé auprès des riverains à réduire les nuisances sonores. Pour cela, de nombreuses actions ont été mises en place : système de mesure de bruit, Charte pour l'Environnement, Code de bonne conduite, etc...

Cas Général

- QFU 172 préférentiel
- Respecter le circuit d'aérodrome en vol de la carte VAC et les consignes particulières associées.

Procédures moindre bruit

Circuit de piste multimoteurs à 1500 ft ; maintenir 1500 ft jusqu'à l'interception de l'axe de la finale.

Respecter l'évitement des « ronds bleus » (zones d'habitation dont le survol est à éviter).

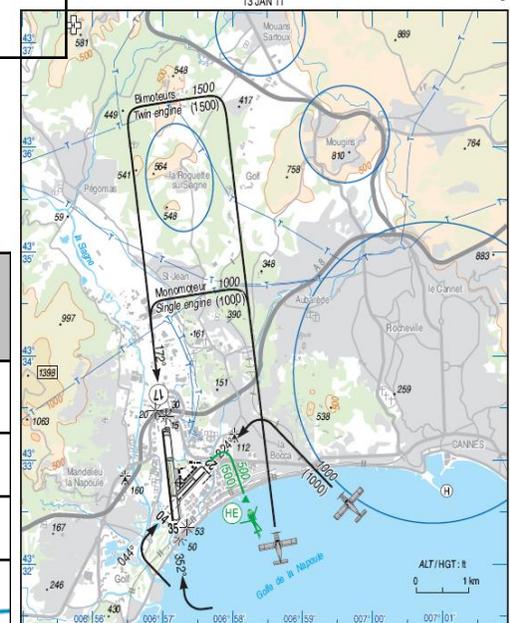


Inursions dans les ronds bleus

	La Roquette sur Siagne	Mouans Sartoux	Mx-Sx <1500 pieds	Mougins	Mougins <1500 pieds
1 ^{er} Trimestre 2013	8%	7%	-	2,9%	-
2 ^{ème} Trimestre 2013	8,6%	7,6%	2,8%	3,2%	2%
3 ^{ème} Trimestre 2013	9,7%	8%	2,9%	3,5%	1,8%
total	8,9% <	7,6% ~	1,9%	3,2% ~	2,8%

CANNES MANDELIEU
AD2 LFMD ATT 01

13 JAN 11
ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

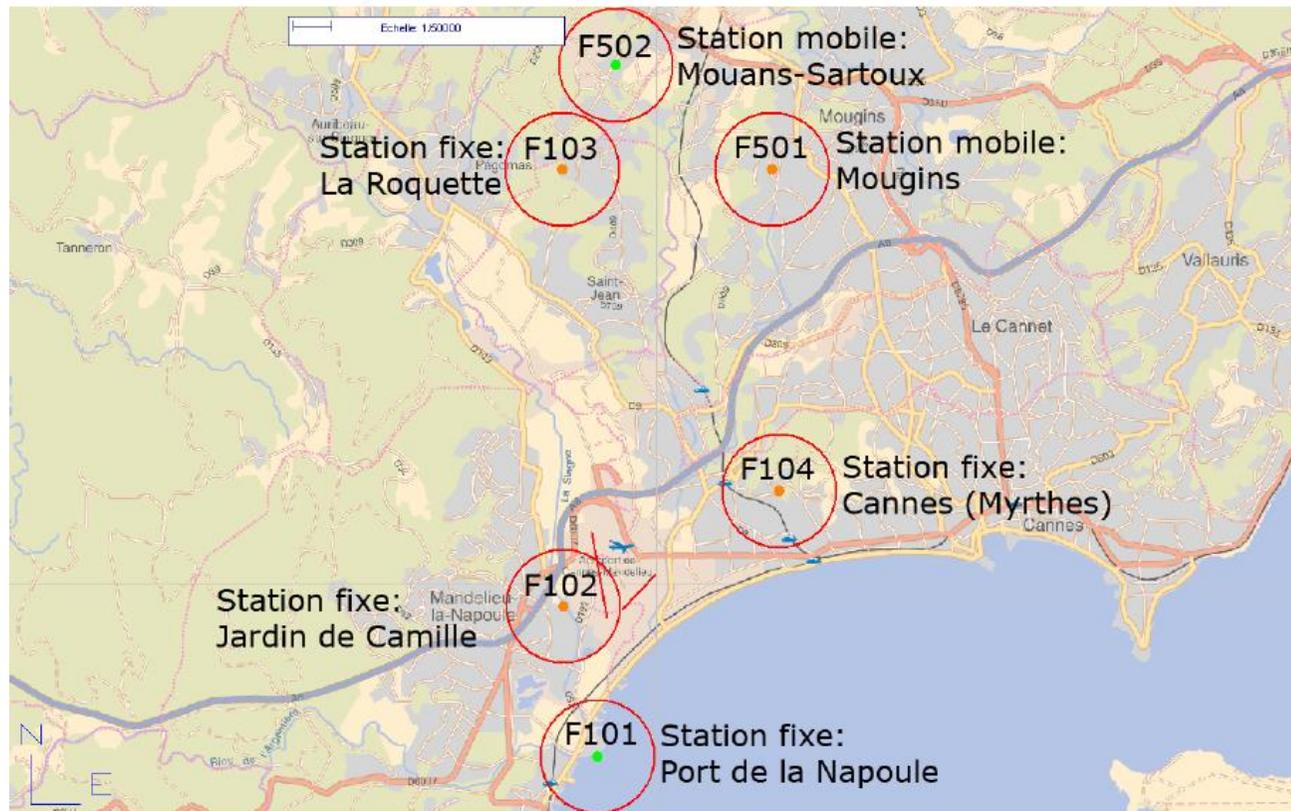


Rappel 2012:

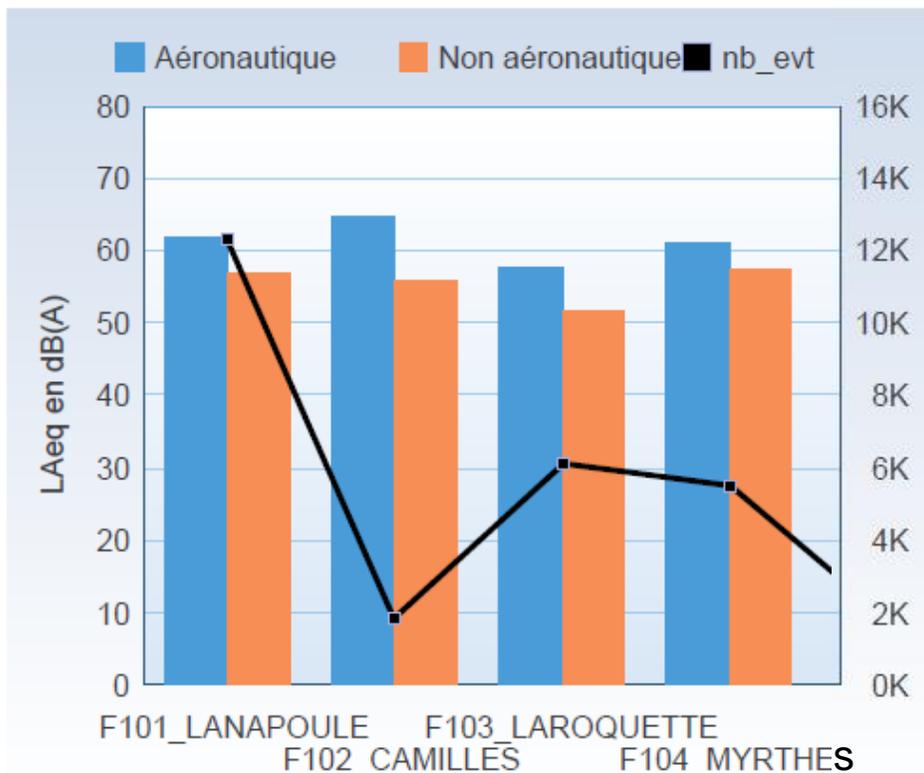
	La Roquette sur Siagne	Mouans Sartoux	Mougins
1 ^{er} Trimestre 2012	13,1%	8,5%	3,6%
2 ^{ème} Trimestre 2012	8,3%	5,8%	2,3%
3 ^{ème} Trimestre 2012	11,4%	7,1%	3,6%
total	10,7%	7%	3,1%

Résultats des quatre stations permanentes et de la station mobile de mesures de bruit pour les 3 premiers trimestres 2013

Carte des points de mesures sur Cannes-Mandelieu



3.1/ Emergence et fréquence du bruit avion

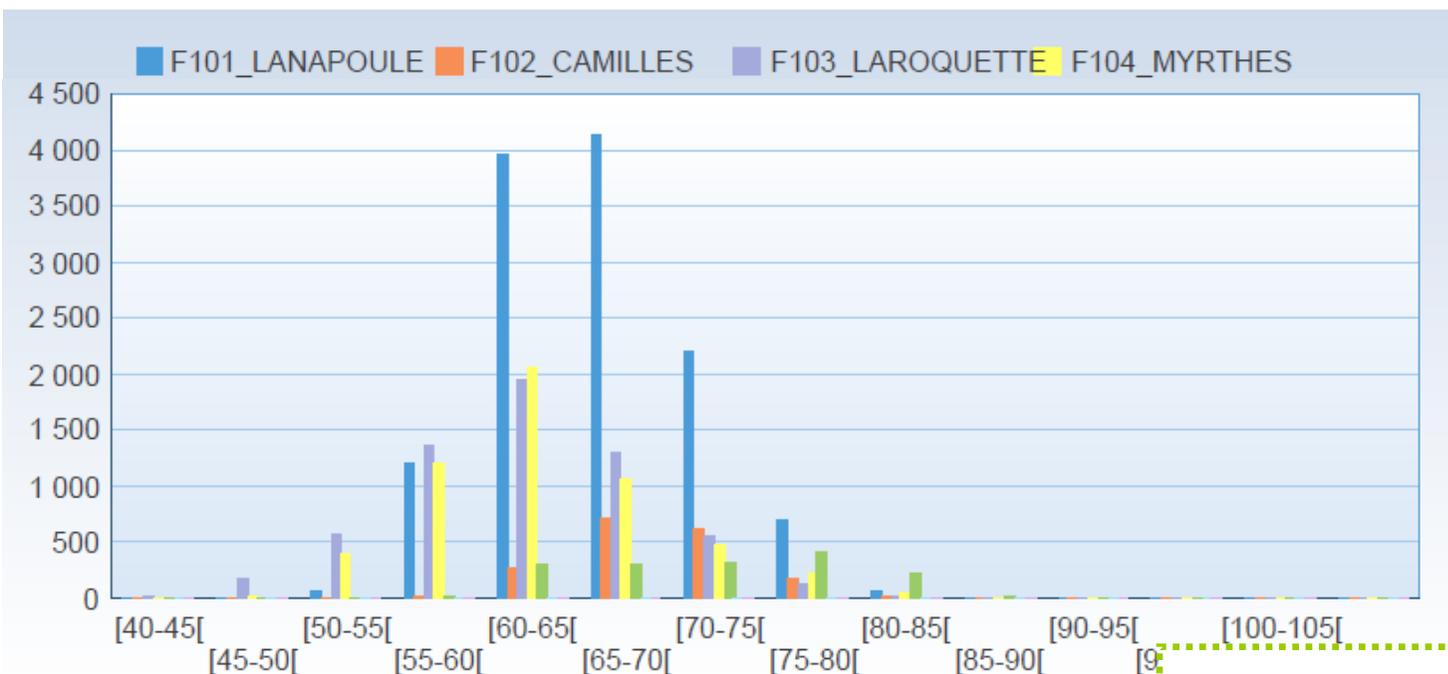


Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Station fixe de Cannes (Myrthes)	61.3 dB(A)	57.6 dB(A)
Station fixe de La Roquette	57.9 dB(A)	51.7 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	64.5 dB(A)	55.9 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	61.9 dB(A)	57.2 dB(A)



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

3.2/ Nombre d'évènements sonores par tranche de dB



- La majorité des évènements sonores se situe entre 55 et 75 dB.
- Le capteur de La Napoule a le plus grand nombre d'évènements sonores compris entre 70 et 75 dB car il capte tous les décollages (phase de vol la plus bruyante).

3.3/ Suivi des vols sensibles : Les avions en IFR les plus et moins bruyants



3 premiers trimestres 2013

Station	Avions les plus bruyants	Avions les moins bruyants
La Napoule	F900, H25B	C56X, P46T
Camilles	F2TH, F900	C56X, C510
La Roquette	P180, PC12, C56X	C525, C25A et B
Myrthes	PC12	C510, H25B

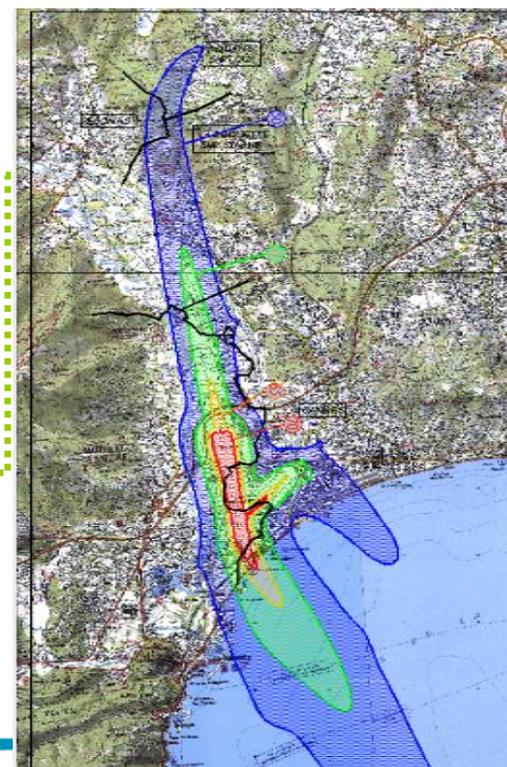


AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

3.4/ Lden (Indice de gêne par station de mesure)

Station	Lden
F101_LANAPOULE	48,2 dB(A)
F102_CAMILLES	42,9 dB(A)
F103_LAROQUETTE	41,2 dB(A)
F104_MYRTHES	43,5 dB(A)

Sur la période des 3 premiers trimestres le Lden est inférieur à 50 dB qui est la valeur correspondant à la zone D du PEB



Zone A		Lden 70
Zone B		Lden 65
Zone C		Lden 57
Zone D		Lden 50



LFMD.dwg
S.S.B.A Sud-Est DTR/PAE
Ech: 1/25 000° Janv.2004

Bilan des actions 2013 de la Charte pour l'Environnement



Claire ROUSSEAU
Chargée d'Etudes Environnement
et Relations Riverains

Plan d'actions de la deuxième Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu

P1

Maitriser les nuisances et réduire la gêne

☞ 20 actions

17: ☝ Conformes aux objectifs 2: ☞ En cours 1: 🖐 Non commencée

P2

Travailler en confiance par la transparence et la concertation

☞ 8 actions

7: ☝ Conformes aux objectifs 1: 🖐 Reportée

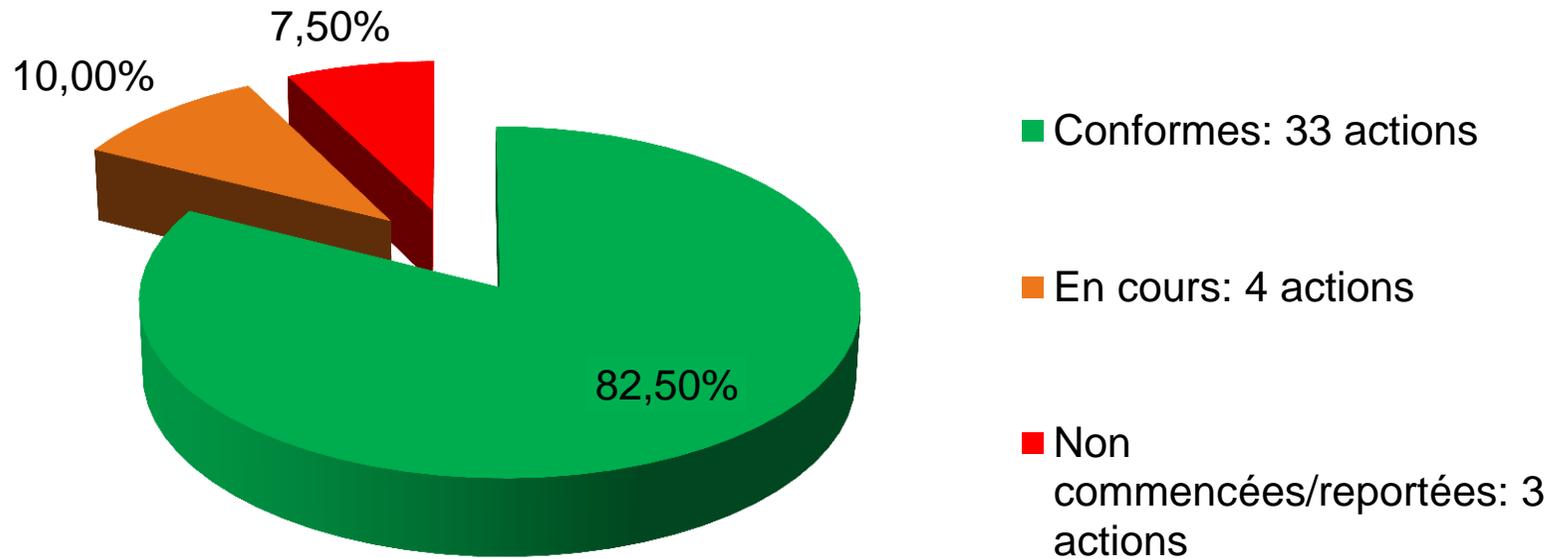
P3

Penser Environnement et Ethique du Développement Durable

☞ 12 actions

9: ☝ Conformes aux objectifs 2: ☞ En cours 1: 🖐 Non commencée

Etat d'avancement des actions de la Charte pour l'Environnement





Les dernières actions conformes

Action 9 :

Développer les activités aéronautiques qui ne génèrent pas de nuisance sonore

Action 15 :

Limiter à 6 par heure le nombre d'arrivées IFR (régulation ou coordination)

Action 19 :

Travailler avec les pilotes, les opérateurs et les constructeurs sur l'optimisation des procédures de décollage moindre bruit. => à poursuivre

Action 33:

Valorisation du patrimoine naturel par des actions de sensibilisation auprès du public



Actions en cours

Action 12 :

Rechercher des partenariats avec d'autres aérodromes pour l'exercice des activités aviation légère

Action 18:

Développer l'utilisation des GPU

Action 29:

Poursuivre notre engagement à traiter 100% des eaux de ruissellement de la plateforme

Action 40 :

Mettre en place un site de production d'énergie photovoltaïque après étude d'innocuité



Actions non réalisées /reportées

Action 22 :

Réaliser une enquête périodique de satisfaction des riverains

Action 36 :

Centraliser et diffuser par internet les offres d'emplois de la plateforme avec l'aide des communes riveraines

Action 20 :

Etudier l'intérêt d'un allongement de la piste vers le nord pour favoriser les arrivées par la mer



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Bilan des principales actions 2013



Principales actions réalisées en 2013:

- Mise en place d'un volet environnement au Cannes Air Show: Présentation du système au grand public, pilotes, compagnies.
- Nouveau site internet avec un volet environnement et briefing.
- Mise à jour du briefing pilotes IFR V4 selon les demandes de l'ADNA et conformément à la réglementation. Relance de validation du briefing auprès des pilotes (validation par 3137 pilotes du 30/04/13 au 01/12/13).
- Sensibilisation environnement des nouveaux contrôleurs aériens/ ingénieurs ENAC (2 sessions réalisées 2013).
- Analyse des cas des écarts à la VPT avec la DGAC: **39** mails de rappel ont été envoyés aux pilotes et compagnies qui ont effectué un écart.
- Poursuite des sensibilisations terrain des pilotes (basés et de passage).
- Création d'une plaquette environnement VFR avec la DGAC en prenant en compte les demandes de l'ADEC.



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Bilan des principales actions 2013



Principales actions réalisées en 2013:

- Réalisation d'un GT IFR/VFR
- Etude réalisée sur les approches en IFR par l'ouest
- Intégration dans les contrats des aéronefs basés d'un paragraphe sur les aspects maîtrise des nuisances sonores et suivi des trajectoires avec signature du Code de Bonne Conduite Environnementale
- 2 nouveaux signataires du Code de Bonne Conduite Environnementale= **41 signataires**
- Etude sur l'indicateur d'énergie sonore(ACNUSA, DGAC, ACM)
- 2 visites de la Mairie de Cannes + 2 visites du Collège Albert Camus Mandelieu: soit 115 personnes
- Création d'un sentier de découverte de la butte de Saint Cassien avec la ville de Cannes et le CEN PACA
- Installation de ruches sur la terrasse du terminal

Flight Plane Simulateur



Monsieur Jean-Marc DURAND

Gérant de la société Flight Plane Simulateur



Mise en service d'une procédure d'approche RNAV (GNSS) LPV en piste 35. Retour de la CCE épistolaire



Monsieur Daniel FIORIO
Chargé Environnement au SNA/SE



Point sur les demandes de l'ADNA



Claire ROUSSEAU et l'ADNA



Le plan d'actions a été défini en 4 points:

 Réunions entre l'ADNA et l'ACM pour état d'avancement du plan d'actions: les 5 et 30 septembre et le 5 novembre 2013 avec participation du SNA/SE et M. PERICHON.

1/ Accélérer l'évitement du collinaire : quartier du Plan Sarrain à Mouans-Sartoux, des Mitres à Pegomas et des Roques à la Roquette (Survol du chapiteau bleu avec virage élargi).

2-3/ Actions vis-à-vis des pilotes et compagnies

-  Plan de communication avec les pilotes
-  Procédure avec riposte graduée

4/ Consolider les études sur l'arrivée par l'ouest. Lancer une étude globale sur toutes les nouvelles trajectoires d'approche.



Etat d'avancement des différents points:

1/ Accélérer l'évitement du collinaire:

- ↪ L'approche désaxée ne peut pas être publiée dans l'AIP car non faisable d'un point de vue réglementaire.
- ↪ L'amélioration du briefing : action déjà réalisée au maximum des possibilités demandées par l'ADNA et conforme avec la réglementation.
- ↪ Les procédures compagnies (ex: Airgo): il y a possibilité de sensibiliser les compagnies et de leur demander de mettre en place des procédures internes pour améliorer le suivi des trajectoires suivant leur type d'appareil.
- ↪ Mise en place d'un point GPS en haut du virage de la VPT: meilleur suivi des trajectoires pour éviter de couper sur la Roquette et pour éviter de dépasser la pénétrante.



Etat d'avancement des différents points:

2-3/ Actions vis-à-vis des pilotes et compagnies:

Dans le règlement distribué aux basés lors de leur contrat d'engagement sur la plateforme, une partie sur le respect des trajectoires et la réduction des nuisances sonores a été ajoutée.

Objectif: Que tous les propriétaires d'aéronefs basés aient connaissance des règles environnementales de la plateforme communiquées par le gestionnaire et qu'ils le formalisent par la signature du **Code de Bonne Conduite Environnementale**.

4/ Consolider les études sur l'arrivée par l'ouest. Lancer une étude globale sur toutes les nouvelles trajectoires d'approche:

Etude réalisée avec Mr Perichon et le SNA/SE: L'approche par l'ouest n'est pas applicable en IFR car elle croise notamment les flux de Nice.



Les actions à venir en 2014:

- ↪ Travailler auprès des compagnies pour mettre en place des procédures OMB / OMC (ex: Airgo)
- ↪ Etude sur les performances acoustiques des avions
- ↪ Poursuivre les travaux sur l'amélioration des procédures (point GPS dans l'étape de base VPT RWY 17,...)
- ↪ Mettre en place le système de courrier en recommandé avec accusé de réception pour les « récidivistes »
- ↪ Test sur l'indicateur « overshoot de l'axe final »

L'indicateur d'Énergie Sonore



Monsieur Philippe LEPOUTRE
Responsable du pôle bruit ACNUSA



Contexte:

- Article 5 du Protocole pour le Contrôle de l'Efficacité de la Charte pour l'Environnement établi entre l'ACNUSA, l'ACA, la Préfecture, la DGAC, l'ADNA, le SID, la ville de Cannes, l'EBAA, l'AACMP.
- En collaboration avec le SNA/SE et l'ACM, l'ACNUSA a coordonné les travaux qui se sont concrétisés lors de 4 réunions de travail (les 30 novembre et 1^{er} décembre 2010 puis les 17 février et 10 juin 2011).
- 1^{er} test effectué en 2012: mise en place d'un capteur sur un site choisi en accord avec les parties prenantes: ➡ Résultat non concluant.
- Téléconférence le 11 mars 2013 avec l'ACNUSA, le SNA/SE, le STAC, la DTA et l'ACM: ➡ Redéfinir un plan d'actions pour la mise en place du capteur d'énergie sonore.
- Téléconférence le 22 novembre 2013 avec l'ACNUSA, le SNA/SE, le STAC, la DTA et l'ACM: ➡ Examen des deux méthodes de calcul de l'indicateur.



Actions 2013:

Deux approches pour calculer cet indicateur ont été réalisées :

- ➔ **1/ l'indicateur mesuré** : Un calcul réalisé par le STAC à partir des mesures réalisées du 14 mai 2013 au 2 juin 2013 avec le capteur de bruit positionné au niveau des pépinières Rubino (autre point identifié à la réunion du 30 novembre 2010).
- ➔ **2/ l'indicateur certifié** : Un calcul réalisé par la DTA à partir des données de certification des aéronefs sur cette même période et sur 2012.



Résultats:

Pour rappel, cet indicateur doit refléter l'activité de la plateforme par rapport à la typologie des avions. Il doit donc tenir compte de l'évolution du trafic et de la flotte des appareils venant sur la plateforme.

Aucune des deux méthodes de calcul ne peut répondre à 100% à la demande initiale de l'ACNUSA.

➡ **1/ l'indicateur mesuré** : très bon taux de corrélation pour les IFR. Les VFR présentent non seulement un faible taux de corrélation mais ne permettent pas de distinguer les atterrissages et les décollages.

➡ **2/ l'indicateur certifié** : Le calcul est réalisé sur les avions de chapitre 3 ou 4 et prend en compte 3/4 des vols mesurés.

=> Décision sur le choix de la méthode de calcul par la Commission Consultative de l'Environnement.

Présentation de la démarche environnementale ISO 14001 de la plateforme aéroportuaire.



Madame Sylvie VIEUXLOUP
Responsable Systèmes de Management
Environnemental ACA



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Actions Sociétales



➔ La Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur a alloué une aide en 2012 à la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) PACA.

100 ANS D'ACTIONS POUR LA NATURE
LPO

Devine qui vient nicher dans mon école?

- 1. La fabrication du nid**
Dès la mi-mars, comme chaque année, le couple apporte des mousses et des brindilles pour construire son nid.
- 2. La couvaison**
Après la ponte de 6 à 12 œufs, les adultes couvent à tour de rôle.
- 3. L'éclosion**
Environ 15 jours plus tard, c'est l'éclosion ! Les premiers poussins pointent le bout de leur bec.
- 4. Le nourrissage**
Les parents font plus de 500 aller-retours pour nourrir leurs petits de vers, chenilles et autres insectes.
- 5. L'envol**
Cela fait moins de 20 jours qu'ils sont nés et déjà les plus courageux prennent leur envol.

Une petite caméra est cachée dans notre nichoir, vous pourrez ainsi observer l'élevage de nos jeunes !

C'est notre cycle de vie !

Illustrations : Corinne Roussier - LPO
Conception : LPO FNCA (LPO)
Avec le soutien de :

VILLE DE NICE
Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) PACA

Mise en place de ruches



Depuis la mi-juillet → 2 ruches ont été installées sur la toiture du terminal.



Au-delà de la simple protection de l'espèce menacée, l'aéroport conduit une expérience environnementale de surveillance de qualité de l'air basée sur l'étude de leur miel → Excellent bio-indicateur.



Tour de table

