

Charte de Gestion des Nuisances Sonores

Aéroport Pau-Pyrénées

Préambule

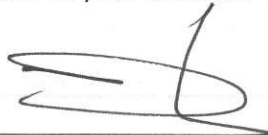
Le renouvellement de la Charte de gestion des nuisances sonores répond à un enjeu majeur : maîtriser les nuisances sonores et fixer les règles d'un développement durable de l'activité de l'aéroport Pau-Pyrénées en concertation avec les partenaires concernés.

Dès 1996, un protocole de gestion des nuisances sonores avait été rédigé, axé essentiellement sur une limitation des quotas (notamment les entraînements).

En 2004 a été signée une première Charte de gestion des nuisances sonores de l'Aéroport Pau-Pyrénées, basée sur l'amélioration des procédures et le respect des consignes de vol.

Des mesures concrètes déclinées en « Dispositions particulières » viennent concrétiser les engagements des partenaires, aboutissement de réunions basées sur le dialogue, la concertation et la transparence sous l'égide de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

La reconduction de la Charte concrétise cette politique de progrès dans tous les domaines d'activité qui touchent à l'environnement et fixe les principes généraux en s'appuyant sur le Comité de suivi pour pérenniser les évolutions, piloter le plan d'actions et les axes de progrès dans un cadre permanent.



Préfet des Pyrénées Atlantiques

Pierre-André DURAND

Directeur de la Sécurité de
L'Aviation Civile Sud-Ouest


Le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Ouest

Pascal REVEL

L'Exploitant de
l'aéroport

Pau-Pyrénées
AEROPORT PAU-PYRENEES
Chambre de Commerce et d'Industrie
Pau-Béarn
64230 UZEIN
Tél : 05 59 33 33 00
Fax : 05 59 33 33 05


Délégué Militaire Départemental

par ordre,
Le lieutenant-colonel Ph. GROSJEAN
délégué militaire départemental adjoint
des Pyrénées-Atlantiques


Pau le **1.1.MAI.2015.**

I. PRESENTATION DE L'AEROPORT PAU-PYRENEES.....	3
1. Historique	3
2. Données environnementales, les spécificités de l'aéroport Pau-Pyrénées	3
3. Perspectives.....	4
II. POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT	5
1. Concilier au mieux l'activité aéronautique et le respect de l'environnement et des Riverains .	5
2. L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires).....	5
III. MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE.....	5
1. Principes	5
2. Engagements des partenaires	6
3. Concertation, fonctionnement.....	6
4. Information.....	7
IV. LES ACTIVITES AERONAUTIQUES	7
1 Aviation commerciale.....	7
2 Largages militaires	8
3 Activités des Hélicoptères militaires	11
4 Aviation Générale.....	11
Problématique environnementale	12
Aviation de loisir (voltige aérienne)	12

AEROPORT PAU-PYRENEES
Champs de Commerce et d'Industrie
Pau-Béarn
64330 OZEN
Tél : 05 59 33 33 00
Fax : 05 59 33 33 02

Le mouvement-civilien FR GROUPEAN
d'opérations militaires expérimentales ad hoc
des Pyrénées-Alpes

I. PRESENTATION DE L'AEROPORT PAU-PYRENEES

1. Historique

La vocation aéronautique du Béarn remonte à 1880 avec la pratique de l'aérostation sous l'effet de la construction de l'usine de gaz de Bizanos. Depuis, cette vocation s'est considérablement enrichie avec maints événements aéronautiques dont des actions pionnières, en voici quelques étapes clés :

- 1930 Création de l'aérodrome de Pau.
- 1947 Arrêté d'ouverture de l'aérodrome.
- 1954 Installation de l'ETAP au camp d'Astra.
- 1955 L'Aviation civile devient l'affectataire principal de l'aérodrome.
- 1965 Une concession d'outillage public est accordée à la CCI de Pau pour 50 ans.
- 1994 Installation de l'ILS (Catégorie III) / Atterrissage tout temps.
Élaboration d'un "Protocole de gestion des nuisances".
- 2006 Création du SMAPP qui reçoit la propriété de l'aéroport en 2007.
- 2014 Début de la construction du nouveau bloc technique DGAC (nouvelle tour de contrôle). Fin des travaux prévue en 2016

L'historique détaillé de l'aéroport, les données économiques, commerciales et de trafics seront accessibles à partir du site internet de l'aéroport Pau-Pyrénées (futur espace en cours de création).

2. Données environnementales, les spécificités de l'aéroport Pau-Pyrénées

L'impact de la zone aéroportuaire sur son environnement résulte des effets conjugués des activités commerciales de transport aérien et d'autres activités qui génèrent des gênes spécifiques dont la prégnance est importante. Ces activités « périphériques » comprennent :

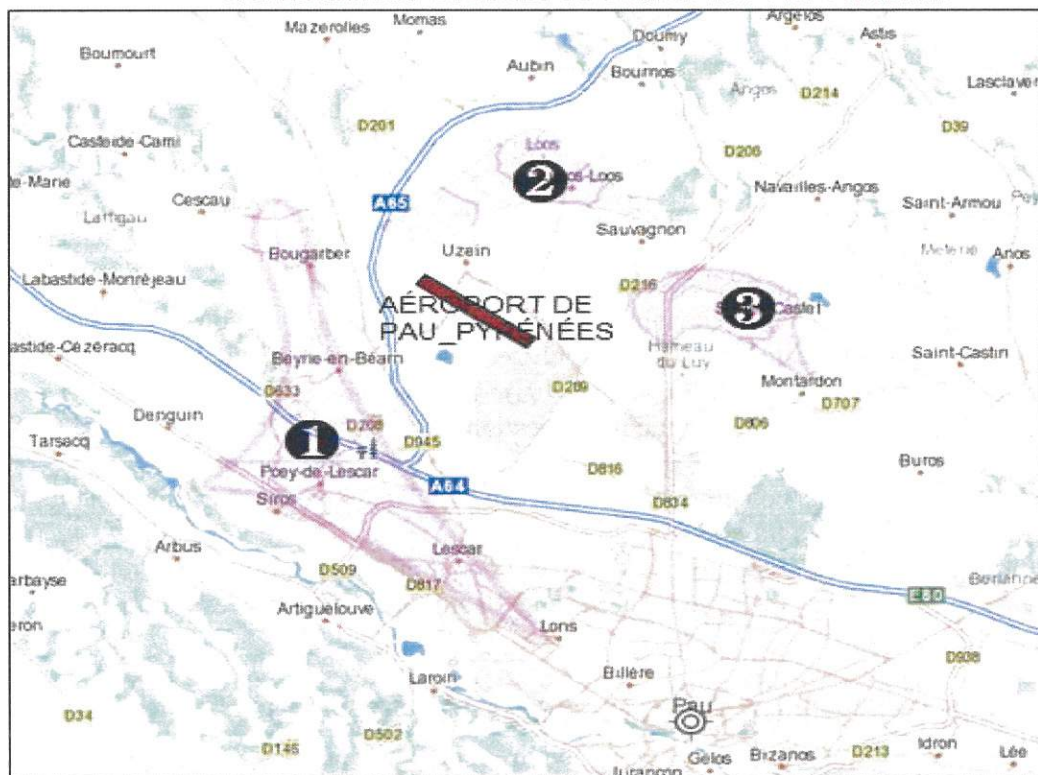
- En premier lieu, les activités militaires à partir des infrastructures adjacentes à la plateforme Pau-Pyrénées (5ème Régiment d'Hélicoptères de Combat, 4ème Régiment Hélicoptère des Forces Spéciales ainsi que l'Ecole des Troupes Aéroportées de Parachutistes).
- En deuxième lieu, les activités civiles (périphériques à l'activité commerciale de base) et les entraînements (aviation générale, hélicoptères de la Sécurité Civile, aviation légère, aviation sportive).

Leur impact est logiquement conséquent :

- Quantitativement, ces activités « périphériques » représentent plus des deux tiers des mouvements d'aéronefs civils (2008 : 22 500 Mvt sur un total de 33 700, à fin octobre 2014 : 32 645 Mvt sur un total de 40 095)
- Qualitativement, ces activités, s'exercent pour une grande part à proximité immédiate de l'aéroport (tours de piste, axes de volige ...).

Dans ce contexte particulier de mixité d'activités, toute nouvelle activité nécessiterait une information préalable des populations concernées et une mise en place de dispositions particulières pour réduire l'impact des éventuelles nuisances sonores supplémentaires.

SCHÉMATISATION ET ESTIMATION (RECENSEMENT 2007) DES PRINCIPALES ZONES DE POPULATIONS AFFECTÉES PAR LES NUISANCES SONORES DE L'AÉROPORT PAU-PYRÉNÉES



Zone 1 >13000 hab.

- Bougarber
- Aussevielle
- Beyrie en Béarn
- Poey de Lescar
- Siros
- Lescar (N)
- Lons (N-O)

Zone 2: > 4500 hab.

- Uzein
- Caubios-Loos
- Sauvagnon

Zone 3: >7000 hab

- Serres-Castet
- Montardon

3. Réalisations et perspectives

La zone économique du Béarn a tout autant besoin de liaisons autoroutières, de liaisons ferroviaires à grande vitesse que de liaisons aériennes. Une synergie de ces trois modes de liaison doit favoriser le développement économique d'une région et faciliter l'implantation d'entreprises nouvelles et de sièges de décision.

L'autoroute Pau-Bordeaux a été mise en service début 2011 et la liaison LGV (jusqu'à Pau) arrivera en 2020.

La réfection de la piste, du balisage, de l'ILS et des parkings, travaux réalisés entre 2009 et 2014, ont permis à l'aéroport de se doter d'une infrastructure des plus modernes propices aux développements à venir.

Pau-Pyrénées est le premier aéroport en France à mettre en place des procédures d'approche satellitaire (EGNOS), gage d'une précision accrue des trajectoires.

L'année 2015 verra la poursuite de la construction du nouveau bloc technique (nouvelle tour de contrôle).

L'objectif est de diversifier et accroître le trafic en ouvrant de nouvelles lignes « affaires », « low-cost » et européennes tout en préservant la qualité des services et des prestations avec un accroissement des activités inscrites dans une démarche générale prenant en compte les exigences d'un développement durable.

II. POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

1. Concilier au mieux l'activité aéronautique et le respect de l'environnement et des riverains

De manière simultanée, nos concitoyens réclament une protection accrue de leur cadre de vie et expriment une forte demande de transport aérien.

La réduction des nuisances sonores est une des préoccupations majeures prises en compte pour le développement du transport aérien.

Le développement de l'aviation civile et militaire requiert des solutions nouvelles qui concernent à la fois la politique nationale des transports, le développement économique régional, la conception des avions, l'exploitation des aéroports, le contrôle aérien et l'usage des sols.

Elles doivent s'appuyer sur une sensibilisation des professionnels de l'aéronautique et sur une concertation approfondie avec les collectivités locales et les riverains, concertation qui doit mieux faire comprendre et accepter que l'aéroport joue aussi un rôle primordial pour le développement économique de la région et que son activité génère par nature du bruit.

Cependant, la prise en compte des préoccupations environnementales doit s'inscrire dans son fonctionnement, induisant forcément une réflexion globale de l'ensemble des acteurs et une recherche de nouvelles pratiques qui, une fois validées, devront être respectées.

Ces dispositions environnementales permettront au développement des activités de l'aéroport de se faire au service de l'intérêt général.

2. L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires)

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 12 principales plateformes aéroportuaires françaises et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

L'aéroport Pau-Pyrénées ne figure cependant pas dans la liste des aéroports pour lesquels des procédures « moindre bruit » sont publiées.

Un recueil des textes réglementaires est disponible sur le site de l'ACNUSA : <http://www.acnusa.fr/>

III. MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

1. Principes

La recherche d'un équilibre entre les activités aéronautiques et le respect de l'environnement est la préoccupation majeure impliquant le transport aérien, l'aviation militaire et générale.

Ce défi permanent s'inscrit dans une démarche de concertation, de dialogue et de transparence à laquelle la DGAC apporte sa contribution.

Dans cette optique, la Charte de gestion des nuisances sonores de l'aéroport Pau-Pyrénées a pour objectifs principaux de :

- Entretien un dialogue de qualité, c'est-à-dire serein et constructif avec les élus, les exploitants et les riverains concernés.

- Améliorer le cadre général du déroulement des activités aéronautiques afin de réduire les nuisances sonores.
- Evaluer le bruit, réduire et prévenir la gêne sonore pour assurer dans l'avenir le développement durable de l'aéroport en maîtrisant l'urbanisation dans son voisinage (Cf. PEB de Pau-Pyrénées).

La Charte s'applique à toutes les activités aéronautiques de la plate-forme aéroportuaire listées à la rubrique IV.

2. Engagements des partenaires

La Charte de Gestion des Nuisances Sonores est élaborée sous l'égide de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques en concertation avec les acteurs concernés.

Ce document est évolutif et sera amendé au fil des évolutions constatées (activité, réglementation, développement aéroportuaire, etc).

La Charte se traduit par un plan d'actions et par des mesures ou décisions déjà mises en place dans la précédente version de 2004.

Les sociétés basées, les associations, les militaires de l'ETAP, du Détachement air, du 5ème RHC, du 4ème RHFS ainsi que les compagnies aériennes s'engagent dans des dispositions particulières environnementales pour mieux maîtriser les nuisances sonores de leurs activités.

Chaque entité s'assure du respect des engagements pris et confirme ainsi son implication dans une démarche environnementale positive.

Le Comité de suivi, mandaté le 18 novembre 2014 par la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Pau-Pyrénées, est chargé d'assurer la mise en œuvre du renouvellement de la Charte, de l'application des dispositions particulières, de la réalisation du plan d'actions.

La DSAC-SO apporte son soutien et son expertise technique pour que ce dispositif soit autonome d'ici juin 2016.

3. Concertation, fonctionnement.

La volonté de transparence est la base de la concertation entre les différents acteurs.

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est le cadre réglementaire de la concertation. Elle se compose de trois collèges : professions aéronautiques, représentants des collectivités locales et associations de protection de l'environnement et de défense des riverains.

La CCE peut émettre des recommandations sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation aéroportuaire qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement (article L571-13 du code de l'environnement).

La précédente charte 2004-2009 a vu la mise en place de groupes de travail techniques (GT) associant les usagers et les associations de riverains qui ont permis la rédaction et l'expérimentation de nouvelles procédures relatives aux différentes activités.

Dans la continuité, le Comité de suivi devient la structure de concertation.

Une annexe intitulée « Plan d'actions » est déclinée conjointement à la Charte de gestion des nuisances sonores, cette annexe comprend un tableau où sont enregistrées toutes les actions.

Le Comité de suivi est chargé de suivre l'état d'avancement du plan d'actions et de valider l'inscription des nouvelles actions décidées en séance.

4. Information du public

L'information est essentielle et doit être claire. Elle reste basée sur 3 axes :

- Améliorer la communication, l'information et la concertation (engagement des partenaires, cf rubrique III.2)
- Prendre en compte les demandes formulées pour toute nuisance sonore ressentie et y répondre (Cf formulaire de réclamation).
- Annoncer les événements particuliers (publication sur le site).

IV. LES ACTIVITES AERONAUTIQUES

1 Aviation commerciale

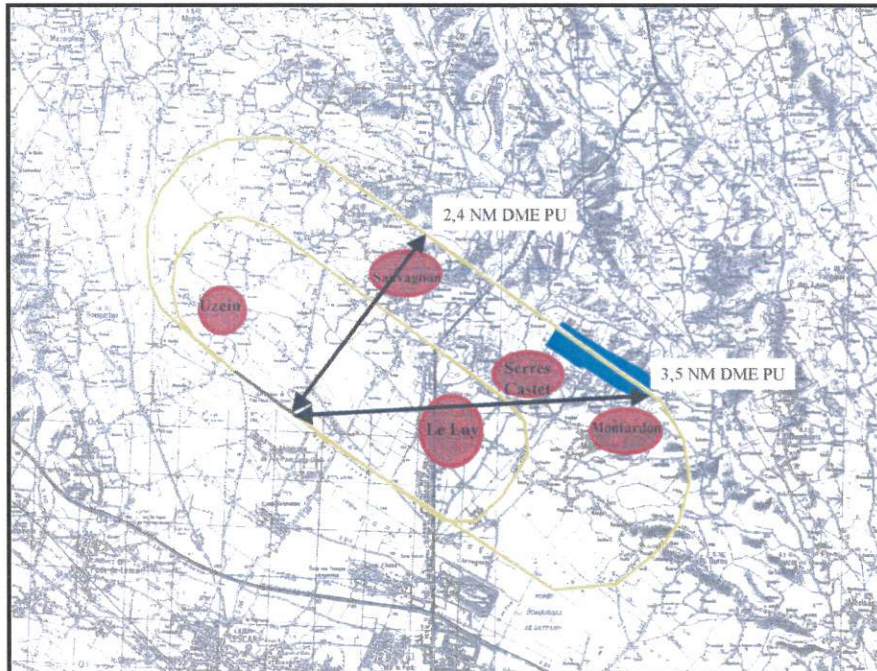
Entraînement aérien

L'activité commerciale est peu génératrice de nuisances sonores : les trajectoires d'arrivée et de départ de l'aviation commerciale sont décrites dans la documentation aéronautique en vigueur disponible sur le site du SIA. Seuls les vols d'entraînement d'aéronefs commerciaux peuvent représenter une gêne sonore notamment en tour de piste « école » effectué en vol à vue. Afin d'éviter une trop grande dispersion des trajectoires par rapport au circuit nominal, des consignes précises sont données aux équipages lors du briefing préalable à tout entraînement.

Le circuit "école" nominal correspond, pour la branche vent arrière Nord en circuit standard, au survol des coteaux de Sauvagnon / Serres-Castet / Montardon.

Description des circuits d'entraînement vol VHL

Carte / Consignes aux équipages



Pour éviter une trop grande dispersion des trajectoires, des repères précis ont été identifiés le long du circuit, des distances DME permettent aux pilotes de se recalier.

Un briefing équipage est fait avant chaque séance d'entraînement pour un respect strict des circuits définis.

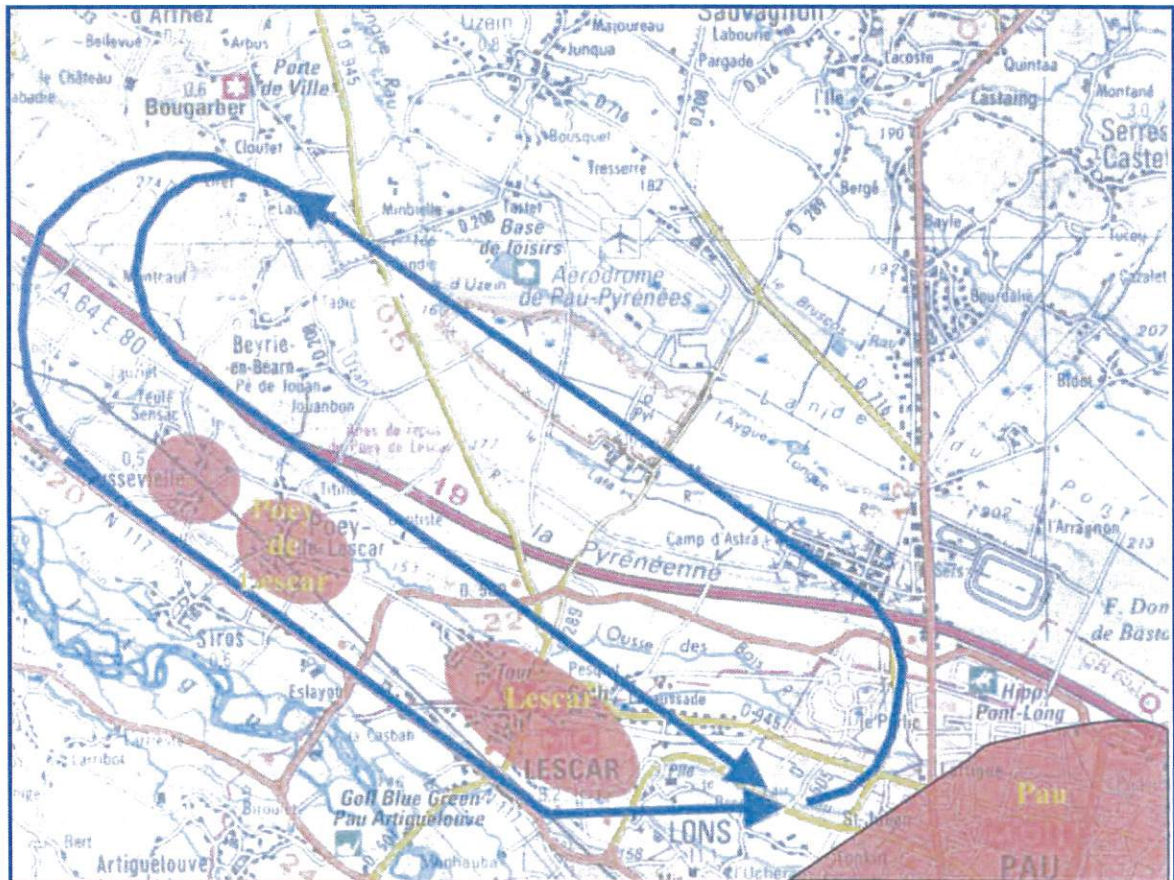
2 Largages militaires

Problématique environnementale

Les largages en automatique amènent les aéronefs à survoler les zones urbanisées (Lescar / Lons / Poey de Lescar). Les largages à haute altitude amènent les aéronefs à évoluer dans le sud du terrain et revenir sur zone jusqu'à l'altitude de largage. D'autre part, 80% des sauts de ce type sont réalisés à partir d'aéronefs civils (donc moins bruyants) loués par le ministère de la défense dans le cadre de contrats passés selon le code des marchés publics.

Les sauts effectués en automatique (« à ouverture automatique ») sont les plus pénalisants au niveau des nuisances engendrées. Toutefois la mise en œuvre de circuit de largage évitant le survol des principales zones habitées a déjà largement contribué à diminuer les nuisances sonores. De plus l'agrandissement de la zone de « mise à terre de Wright » a été réalisé et permettra de réduire le nombre de rotations d'avions largueurs, réduisant de fait les nuisances sonores causées.

Description des circuits de largage



Deux circuits de largage sont définis pour les parachutages (à ouverture automatique) :

- un circuit court en partie au nord de l'autoroute, parallèle à la piste, pour les aéronefs de faible tonnage (CASA).

- un circuit long parallèle à la piste, verticale route de Bayonne (RN117) pour les avions plus lourds (Transall C160, hercules C130).

Un extrait du protocole d'accord en vigueur entre l'ETAP et l'organisme de contrôle Pyrénées concernant la description des circuits sera intégré dans les dispositions particulières rédigées entre l'ETAP, le DLA et la DSAC/SO (Cf annexe Dispositions Particulières).

Description des circuits de largage

On parle de parachutages pour tout ce qui a trait à l'aérolargage de personnels et de largages pour la partie livraison par air de matériels.

L'activité de formation et d'entraînement parachutiste dépend principalement des conditions météorologiques et ne peut donc être programmée sur du long ou moyen terme. Ceci explique une planification des activités variant fortement dans le temps (jour, nuit, etc.), sur très court préavis. Il est donc impossible de communiquer en amont vers l'extérieur sur l'organisation des séances, en particulier celles ayant lieu de nuit.

On distingue 3 types d'activités :

- Parachutages de personnels en saut à ouverture automatique (SOA) de jour et de nuit :

Avec les différents types d'avions utilisés par les différentes armées, la mise à terre des personnels se fait essentiellement entre 200 et 400 mètres du sol sur la zone de « Wright » (cf. carte jointe). Ce sont tous les sauts de brevet, de PMP, de qualification et d'entraînement soit un peu plus de 20 000 sauts par an au-dessus de la zone.

D'autres sauts ont lieu sur des zones extérieures, dans le Béarn ou le Pays Basque essentiellement à hauteur d'environ 6 à 7 000 sauts par an.

- Parachutage de personnels en saut à ouverture commandée retardée (SOCR) de jour et de nuit :

La mise à terre des personnels se fait essentiellement à 3500 mètres du sol sur la zone de « Wright » ou sur la zone de l'ETAP (PJE 355). Ces sauts s'effectuent avec des parachutes de type « aile » et comprennent une phase de chute libre.

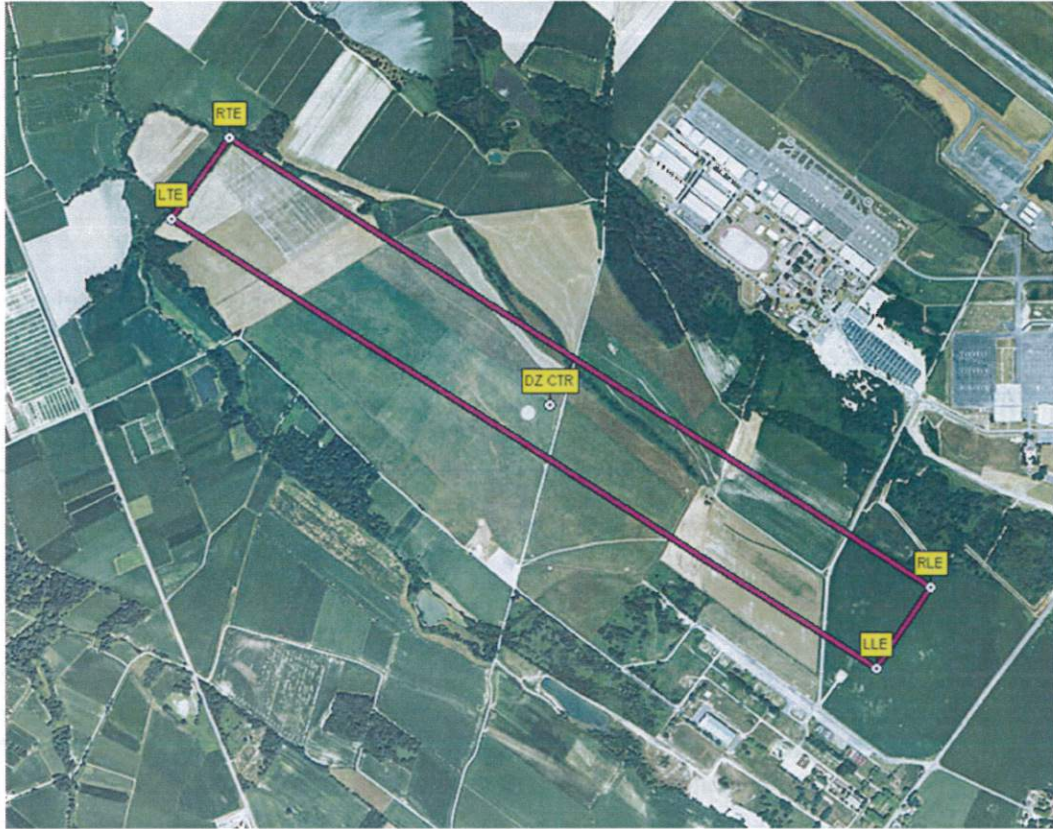
- Largage de matériels par gravité ou éjection de jour et de nuit :

L'ETAP n'assure plus de formation aux largages au sein de l'école. Toutefois, pour des raisons d'entraînement des stagiaires, ou de conservation de capacité opérationnelle des unités de la brigade parachutistes ou des forces spéciales, des activités peuvent toujours être envisagées sur les zones de sauts de Pau.

Lors d'une séance de parachutage, la priorité en termes de sécurité étant de faire atterrir l'ensemble des « sautants » sur la zone prévue, l'axe de largage est prioritairement choisi en fonction de la direction et de la force du vent. Ceci implique que les circuits de largage définis peuvent varier légèrement dans leur trajectoire (axe).

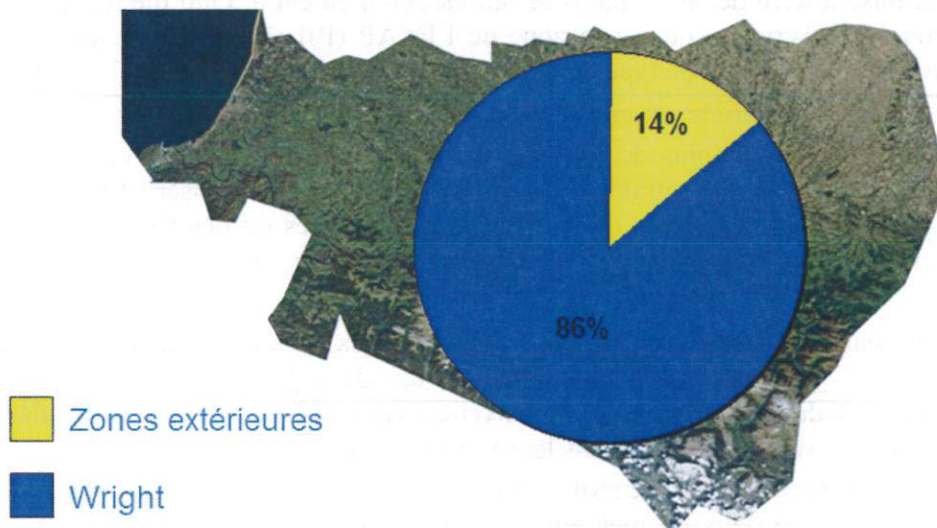
D'autre part, en raison de la nécessité à chaque passage de mettre tous les parachutistes présents dans l'avion dans les meilleures conditions de sécurité lors de leur préparation dans la soute, il peut arriver que cette phase soit plus ou moins longue. Cela varie en fonction du nombre de passagers ou bien encore de l'expérience des largueurs. Les circuits peuvent donc être aussi allongés pour gagner les délais nécessaires à bord.

Zone de mise à terre de WRIGHT

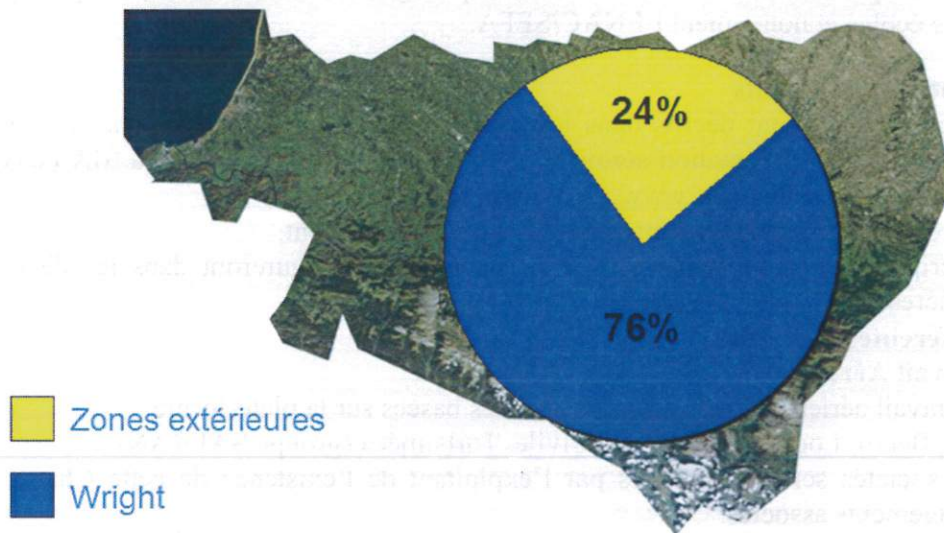


Bilan synthétique de l'activité « Largage »

- REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES SAUTS OA :



• **REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES SAUTS OR :**



3 Activités des Hélicoptères militaires

Le renouvellement du parc hélicoptère par des appareils de nouvelle génération (actuellement Tigre, Cougar et Caracal, et à partir de 2019 Caïman) associé à des moyens de simulation dédiés ne devrait pas augmenter l'activité actuelle qui dépend surtout de l'engagement sur les théâtres d'opérations extérieures.

Problématique environnementale

La localisation des zones de travail des unités de l'ALAT et les vents dominants de secteur Ouest se traduisent par une forte proportion de départs utilisant l'itinéraire normalisé Nord, concentrant ainsi les nuisances sonores sur la commune d'Uzein.

Deux itinéraires de contournement sont utilisés par les hélicoptères militaires afin d'éviter le survol d'Uzein. De même, un itinéraire a été mis en place afin d'éviter le survol de Sauvagnon et de Serres-Castet. Il est à noter que ces itinéraires n'ont pas de caractère obligatoire (sécurité, météo, trafic conflictuel...) mais qu'ils sont respectés par les équipages militaires, soucieux du respect environnemental.

Description des activités des hélicoptères militaires

Les activités des hélicoptères militaires sont de deux types :

- Des trajectoires d'arrivée et de départ
- Des activités particulières de formation et d'entraînement sur la plateforme

La description détaillée des circuits hélicoptères du 5ème RHC et du 4ème RHFS figure dans les dispositions particulières rédigées entre le 5ème RHC, le 4ème RHFS et la DSAC/SO.

4 Aviation Générale

L'aviation générale se présente sous la forme d'activités particulières regroupant de la formation professionnelle et privée, du travail aérien en avion et hélicoptère, de l'aviation de loisir.

Problématique environnementale

Les tours de piste d'école constituent la principale gêne avec les vols de nuit pratiqués par certaines écoles et notamment l'ENAC/SEFA.

Description des circuits

Les circuits à vue sont décrits dans les cartes VAC (visual approach chart) en vigueur publiés dans la documentation aéronautique et disponibles sur le site du SIA (service de l'information aéronautique ; www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

Ces cartes sont susceptibles d'être mises à jour régulièrement.

La description de ces circuits et les cartes en vigueur figureront dans les dispositions particulières.

Les différentes activités :

- Travail Aérien

Le travail aérien est réalisé par les sociétés basées sur la plate-forme :

Héli-Béarn, Locavions, Sécurité Civile, Turboméca (groupe SAFRAN)

Les sociétés seront informées par l'exploitant de l'existence de cette Charte et des engagements associés.

- Aviation de loisir

L'attention des pratiquants de cette activité est attirée sur le fait que celle-ci est à la base une activité de loisir, fût-elle à caractère sportif et qu'en conséquence, elle ne saurait être pratiquée sans le strict respect de la tranquillité des populations riveraines.

Aviation de loisir (hors voltige aérienne)

L'aviation de loisir est pratiquée par les associations suivantes :

L'Aéroclub du Béarn, l'aéro-club Uzein Aéro Turbo (UAT) de l'association sportive et culturelle Turboméca, l'association des aéro constructeurs amateurs palois (ACAP), Les sociétés sont informées par l'exploitant de l'existence de cette Charte et des engagements associés.

Aviation de loisir (voltige aérienne)

Un club basé pratique la voltige aérienne, « Pau Pyrénées Air Club » (PPAC) avec des avions de voltige loués à la société « Locavions » qui sont : un Cap 10 et un monoplace Cap 231.

Description des axes de voltige

Trois axes de voltige sont utilisés, et décrits dans les dispositions particulières liées à l'activité de voltige aérienne :

- Axe de voltige verticale piste
- Axe zone de WRIGHT
- Axe de voltige n° 6666 / Mazerolles

Les conditions d'utilisation de ces axes font l'objet de dispositions particulières rédigées entre les parties prenantes (CF annexes).

Liste des annexes

- Annexe I : Plan d'actions
- Annexe II : Dispositions particulières (EATC, ETAP, Hélico, Voltige)
- Annexe III : Glossaire