

Charte de Gestion des Nuisances Sonores (Aéroport de Pau-Pyrénées)

(4ième Partie)

Annexes

GLOSSAIRE

PROCEDURES CA

ORGANISATION DE L'AEROPORT

CALENDRIER PREVISIONNEL DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

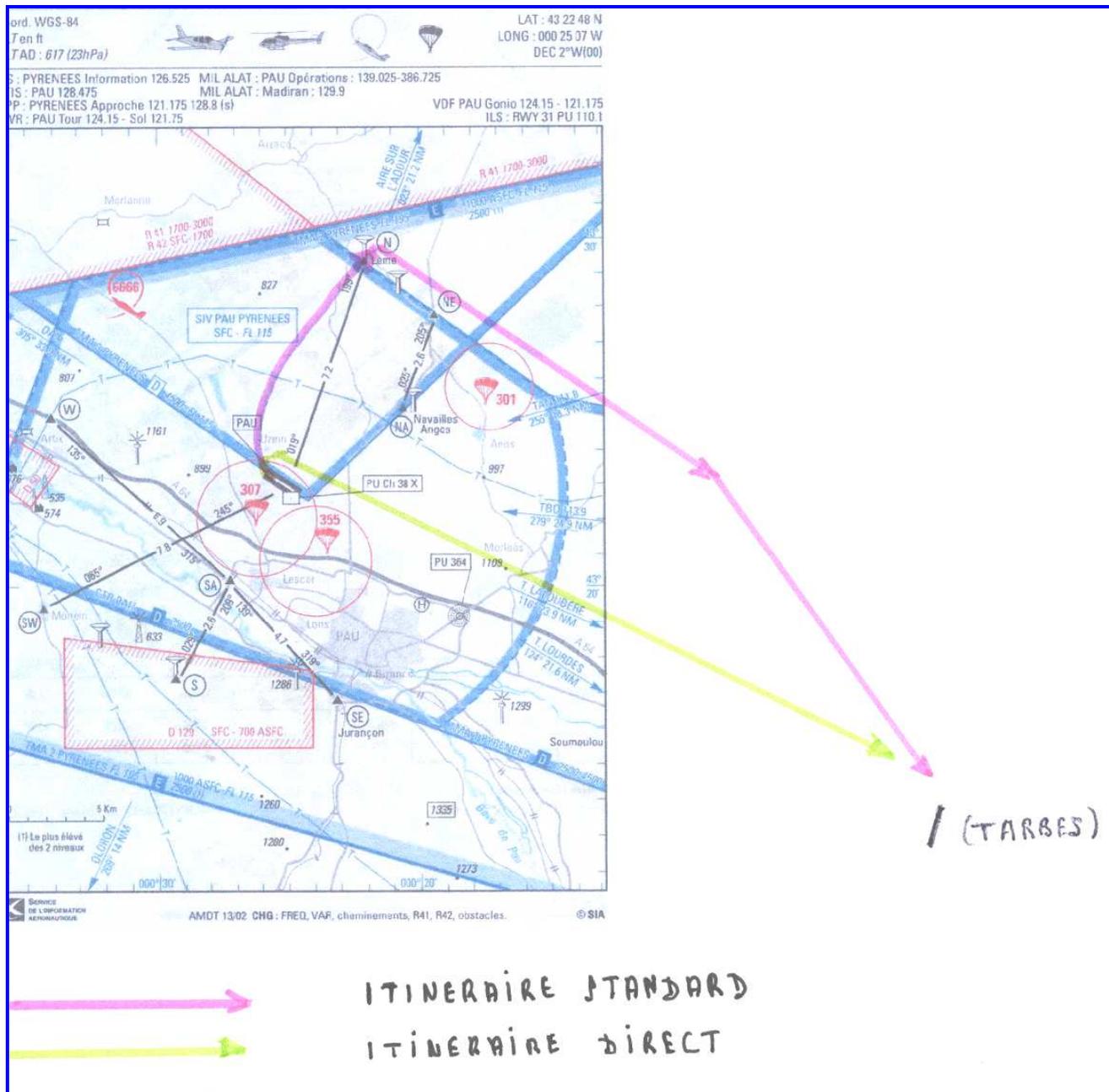
I. GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires. Autorité indépendante ayant sur les principaux aéroports français des pouvoirs de recommandation en ce qui concerne le bruit : mesure, exploitation des plates-formes (procédures...). Elle est également compétente pour prononcer des amendes administratives pour non-respect de restriction ou de procédure.
CCAR	Commission Consultative d'Aide aux Riverains.
CCE	Commission Consultative de l'Environnement.
CNPN	Commission Nationale de Prévention des Nuisances.
DAC	Direction de l'Aviation Civile (interrégionale).
Décibel (dB)	Unité de mesure de l'intensité sonore, définie sur une base logarithmique. Elle peut intégrer différentes pondérations pour traduire les sensibilités de l'oreille humaine et la nuisance sonore. Un doublement d'énergie sonore correspond à une variation d'intensité de 3Db. L'EPNdB est utilisé pour la certification acoustique des avions.
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile.
DNA	Direction de la Navigation Aérienne (DGAC).
EPNdB	Effective Perceived Noise Decibel. C'est l'unité d'intensité sonore utilisée pour la certification des avions de transport civil. Elle se caractérise par une pondération appropriée des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne.
FAA	Federal Aviation Administration (Etats-Unis).
Ft (pied)	Unité de mesure dans le plan vertical : 1mètre = 3,2808ft
Hushkit	Atténuateur de bruit.
IATA	International Air Transport Association. Association internationale du transport aérien, qui regroupe plus de 260 compagnies aériennes.
ILS	Instrument Landing System. Système radioélectrique d'aide à l'atterrissage permettant le guidage des avions durant la phase d'approche et d'atterrissage. L'ILS permet aux avions de matérialiser le plan de descente en approche (le glide), et l'axe de la piste. L'ILS permet les atterrissages par mauvaises conditions météorologiques.
Indicateur de bruit	Les indicateurs de bruit quantifient les variations de la nuisance perceptible au sol autour d'un aéroport. Ils reposent sur le calcul des énergies sonores au décollage et à l'atterrissage, qui sont généralement déterminées sur la base des niveaux de bruit certifiés des avions et du trafic enregistré sur une période définie (en principe une année). La forme des indicateurs de bruit peut varier d'une plate-forme à l'autre.

LAeq	Niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A.
Lden	Niveau Day Evening Night. Indice déterminant l'énergie sonore globale associé à un iso-contour de bruit calculé autour d'une plate-forme aéroportuaire. Cet indice est calculé pour le trafic journalier moyen annuel en supposant le sol plan, la durée d'exposition du bruit de crête de 1 minute et en pondérant par un facteur 10 les mouvements entre 22 heures et 6 heures locale et 3,16 (racine carrée de 10) ceux effectués entre 18 heures et 22 heures.
NM	Mille nautique, soit 1 852 mètres.
OACI	Organisation Internationale de l'Aviation Civile. Organisation rattachée à l'ONU, regroupant les autorités de l'aviation civile de 188 états.
PEB	Plan français d'exposition au bruit, à vocation planificatrice qui, intégrant les prévisions de trafic à un horizon de 10 à 15 ans, est destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aéroports en définissant 2 zones de bruit fort (zones A et B) et une zone de bruit modéré (zone C). En zones de bruit fort, il est interdit de construire ou de densifier l'habitat existant. En zone de bruit modéré, seules sont autorisées les constructions individuelles non groupées et insonorisées. Une zone D, à l'intérieur de laquelle les constructions seront autorisées si elles sont insonorisées est maintenant obligatoire autour des dix principaux aéroports. L'indice de planification retenu désormais pour l'élaboration de ces plans est l'indice Lden.
Pied (ft)	Unité de mesure dans le plan vertical : 1mètre = 3,2808 ft
PGS	Plan de Gêne Sonore. Le PGS est réactualisé régulièrement sur la base du trafic prévu l'année suivante. Il comporte 2 zones (I, II et III) à l'intérieur desquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Les fonds proviennent notamment du produit de la taxe bruit payée par les compagnies aériennes.
SBA	Service des Bases Aériennes (DGAC).
SFACT	Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (DGAC).
SOURDINE	Study of optimisation procedures for decreasing the impact of noise around airports. Programme de recherche financé par la Commission européenne sur l'optimisation des problèmes visant à réduire les nuisances sonores autour des aéroport.
STNA	Service Technique de la Navigation Aérienne (DGAC).
VOR : VHF	Very High Frequency Omnidirectional Range. Balise radioélectrique à portée optique, positionnée au sol et fournissant aux aéronefs dotés d'un récepteur de bord qui se présente sous la forme d'une rose orientée suivant le Nord magnétique, la radiale sur laquelle ils se trouvent par rapport à cette même balise.
VPE	Volume de Protection Environnementale.

II.1.2. Vol à vue (VFR)

Si l'on prend l'exemple d'un avion de tourisme décollant de Pau pour Tarbes (vol à vue) et bien que la carte aéronautique prévoit des cheminements spécifiés, là encore les contrôleurs aériens, lorsque la densité du trafic le permet, ont toute latitude, pour autoriser le pilote à mettre le cap direct sur l'aéroport de Tarbes dès le décollage.



En conclusion, il faut retenir que :

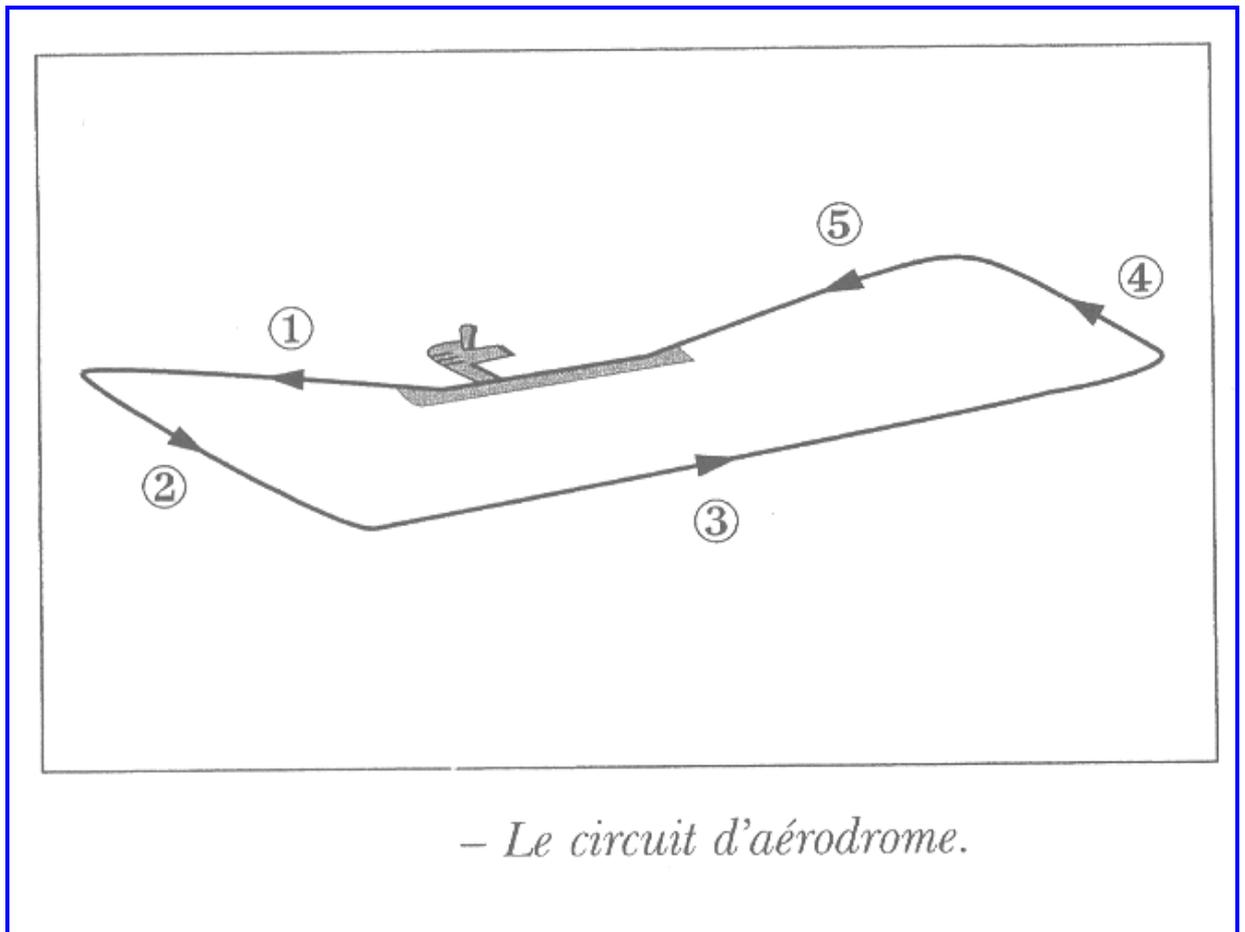
dans l'espace aérien, la position réelle d'un avion ne coïncide pas obligatoirement avec le trait symbolisant un itinéraire sur une carte aéronautique ; à toute trajectoire nominale est systématiquement associée une enveloppe (ou couloir) de largeur variable en fonction de la phase de vol qui représente l'ensemble des trajectoires possibles de l'aéronef.

Enfin, le fait pour un aéronef de sortir d'un itinéraire ne constitue pas une infraction ni une anomalie lorsque le pilote a reçu une autorisation des contrôleurs aériens.

II.2. Décomposition d'un tour de piste

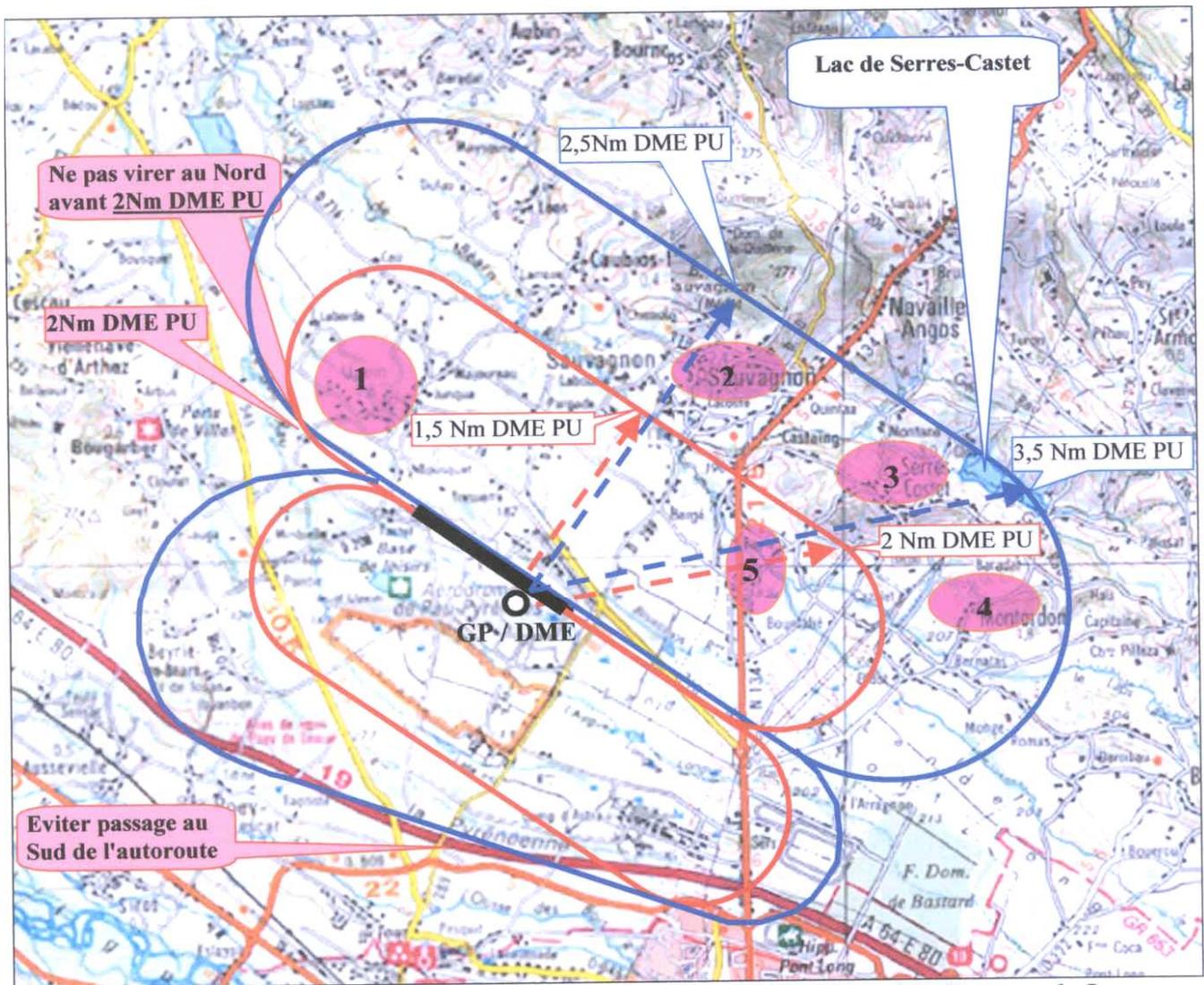
Le circuit d'aérodrome -ou tour de piste- basé sur le principe selon lequel un aéronef décolle et atterrit face au vent comporte plusieurs parties, « ou branches », définies comme suit :

1. Montée initiale
2. Branche vent traversier : trajectoire perpendiculaire à l'axe de piste (l'aéronef s'éloigne de la piste après le virage qui suit le décollage)
3. Branche vent arrière : trajectoire inverse au sens de décollage
4. Etape de base : trajectoire perpendiculaire à l'axe de piste (l'aéronef se rapproche de la piste)
5. Finale : segment effectué dans l'axe de piste, après le dernier virage, face au vent, juste avant l'atterrissage.



D'un point de vue pédagogique, l'intérêt d'un tour de piste réside essentiellement dans le fait qu'il comporte, en un laps de temps relativement court, toutes les phases d'un vol complet : décollage, montée initiale, mises en virage, mise en pallier, procédure d'approche, atterrissage et remise de gaz. Au cours d'un tour de piste, l'élève pilote a la possibilité d'effectuer de manière quasiment exhaustive, toutes les actions de pilotage...

II.3. Entraînements tours de piste (Vols Hors Ligne) / Consignes aux équipages / LFBP (Juin 2004)

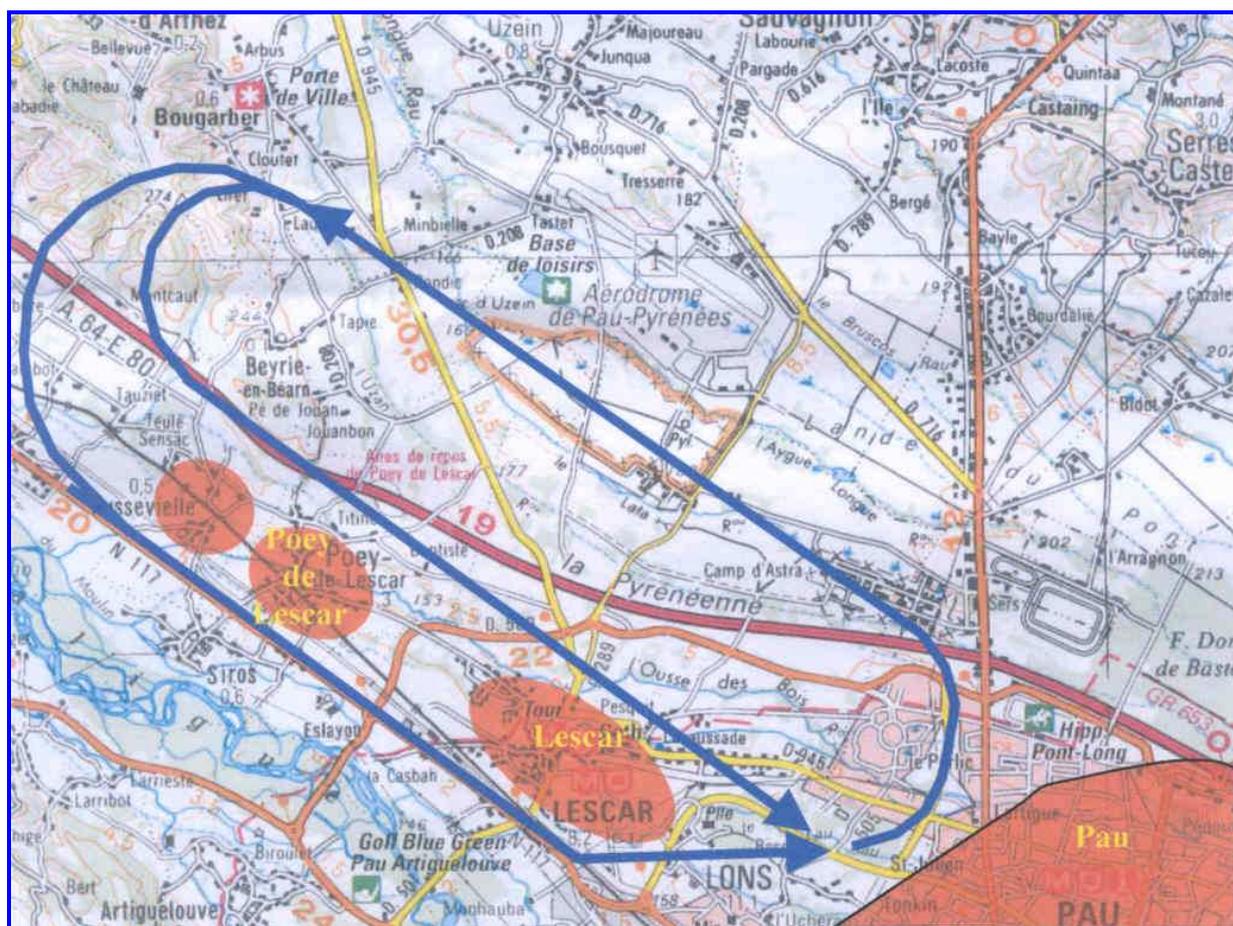


○ 1 : Uzein / 2 : Sauvagnon / 3 : Serres-Castet / 4 : Montardon / 5 : Hameau du Luy

- Circuits longs : hauteur = 1500ft (500m)
- Circuits courts : 800ft (245m) < hauteur < 1000ft (300m)

Remarque : Le Béluga effectue essentiellement des circuits courts

II.3.1. Parachutages



Expérimentation circuits largages ≤ 400 mètres

III. ORGANISATION DE L'AEROPORT DE PAU-PYRENEES

Trois acteurs principaux ayant chacun des missions bien précises oeuvrent sur la plate-forme aéroportuaire de Pau-Pyrénées.

- **DGAC :**

La Direction Générale de l'Aviation Civile est représentée au niveau de la région aquitaine par la DAC-SO et au niveau de l'aéroport par le directeur de l'aérodrome de Pau-Pyrénées.

La mission essentielle de la DGAC est d'assurer la sécurité du transport aérien.

A ce titre elle rend les services du contrôle de la circulation aérienne, assure la mise en œuvre de la politique de sûreté aéroportuaire décidée par le gouvernement, exerce toutes les missions liées au contrôle technique d'exploitation des différents acteurs et veille au développement durable de l'aéroport à travers des actions pour la prévention des nuisances sonores.

- **CCI :**

Propriété de l'Etat, l'aéroport Pau-Pyrénées est donné en concession d'outillage public à la CCI Pau Béarn jusqu'en 2015. La CCI assure la gestion et l'exploitation commerciale de l'aéroport outil d'aménagement du territoire et vecteur de développement économique.

Le Directeur de l'aéroport, nommé par la CCI Pau Béarn a pour mission de répondre à la demande des compagnies aériennes, des passagers et des entreprises et administrations présentes sur le site. Son rôle est de rendre un service de qualité, d'anticiper les besoins futurs, et de réaliser les investissements nécessaires d'un développement durable de l'aéroport en prenant en compte l'environnement.

Son rôle est de développer le trafic et les liaisons et d'offrir aux ressortissants de la CCI Pau Béarn, et de la région Béarn, la possibilité de voyager et d'être en relation avec l'Europe et le monde.

Une aérogare moderne et adapté, une technologie de pointe, et un service de qualité apprécié dans le cadre d'un équilibre de gestion qui anticipe et permet un développement futur.

Depuis juillet 1999, la CCI Pau Béarn gestionnaire est pleinement en charge des missions de sécurité-sûreté avec l'aide de la taxe d'aéroport créée pour cela.

En 2003, la CCI Pau Béarn emploie près de 170 personnes sur le site de l'aéroport Pau-Pyrénées.

- **DDE :**

La DDE représentée par le SLBA assure la gestion du domaine public aéronautique.

Elle veille à l'application des servitudes aéronautiques de dégagement de la plate-forme et application du PEB.

Le SLBA est également le service constructeur de l'Etat et le maître d'œuvre de travaux à infrastructures liés aux aéronefs.

CALENDRIER PREVISIONNEL DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

Axe 1 : Améliorer la communication

Action	Mesure	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation date
1	Instituer un dialogue permanent avec les riverains	DGAC	DGAC	A la signature de la Charte	
2	Définir une procédure de gestion des plaintes	DGAC	Élus / Associations / CCI DGAC / ETAP Armée de l'Air / RHC	Septembre 2004	
3	Diffuser des statistiques de trafic et de plaintes mensuelles	DGAC / CCI	Élus / Associations / CCI DGAC / ETAP / Armée de l'air / 5 ^{ème} RHC	Janvier 2005	
4	Instaurer un système de communication rapide avec les mairies	DGAC / CCI	Élus	Fin 2004	
5	Informers au préalable les riverains des séances d'entraînement	DGAC	Élus / Associations	4 ^{ème} trimestre 2004	
6	Créer une rubrique « environnement » sur INTERNET	CCI	CCI / DGAC	Fin 2004	
7	Élaborer un bulletin annuel « environnement »	DGAC	CCI / DGAC	1 ^{er} trimestre 2005	
8	Élaborer un glossaire aéronautique	DGAC	DGAC	A la signature de la Charte	
9	Réaliser un document sur les procédures circulation aérienne	DGAC	DGAC	A la signature de la Charte	
10	Mettre en place un comité de suivi de la charte	Préfecture / DGAC / CCI	Membres CCI	A la signature de la Charte	
11	Réaliser des conférences/débats sur l'environnement	DGAC	Comité de suivi	Courant 2005	

CALENDRIER PREVISIONNEL DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

Axe 2 : Améliorer les procédures, leur respect

Action	Mesure	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation date
12	S'équiper d'un logiciel de trajectographie IGN	DGAC	DGAC	Échéance 2005	
13	Définir les circuits d'entraînement et les consignes pilotes associées	DGAC	DGAC / Compagnies	A la signature de la Charte	
14	Définir des circuits pour l'avion largueur	DGAC	ETAP / Antenne Air	Officialisation procédure : fin 2004	
15	Vérifier les circuits hélicoptères	DGAC	5 ^{ème} RHC	2005	
16	Elaborer des consignes pour les vols de nuit hélicoptères RHC	DGAC	DGAC / 5 ^{ème} RHC / DAOS	Fin 2004	
17	Améliorer la présentation des cartes VAC	DGAC	DGAC	Fin 2004 Début 2005	
18	Définir un axe de voligté aérienne DZ307	DGAC	DGAC	Fin 2004	
19	Surveiller le respect des limitations de vitesse des aéronefs	DGAC / Contrôleurs Aériens	Compagnies	A la signature de la Charte	
20	Contrôler le respect des trajectoires et fournir des chevelus	DGAC	DGAC	Date de livraison logiciel cartographique	
21	Former les contrôleurs	DGAC	DGAC / Contrôleurs Aériens	A la signature de la Charte	

CALENDRIER PREVISIONNEL DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

Axe 3 : Evaluer le bruit, réduire et prévenir la gêne

Action	Mesure	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation Date
22	S'équiper d'un sonomètre	DGAC	DGAC	A la signature de la Charte	
23	Réaliser une campagne de mesures de bruit	DGAC	DGAC / Élus / Associations / Comité de suivi	2005	
24	Publier des procédures de moindre bruit	DGAC	DGAC	Fin 2004	
25	Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée de nuit	DGAC	Compagnies	Fin 2004	
26	Limiter le nombre annuel d'entraînements d'aéronefs commerciaux	DGAC / CCI	DGAC / CCI	A la signature de la Charte	
27	Interdire l'entraînement de nuit et limiter le soir	DGAC / CCI	DGAC / CCI	A la signature de la Charte	
28	Interdire l'entraînement le week-end et jours fériés	DGAC / CCI	DGAC / CCI	A la signature de la Charte	
29	Cibler les types d'aéronefs autorisés à l'entraînement	DGAC / CCI	DGAC / CCI	A la signature de la Charte	
30	Mettre en place un indicateur PGS	DGAC	DGAC	A la Signature de la Charte	