

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

(Plan)

1^{ère} PARTIE : Généralités

- **Présentation de l'aéroport**
- **Politique environnementale**
- **Mise en œuvre de la Charte**

2^{ème} PARTIE : Description des activités Engagement des partenaires

3^{ème} PARTIE : Plan d'actions

4^{ème} PARTIE : Annexes

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

(1ère Partie)

I. PRESENTATION DE L'AEROPORT DE PAU-PYRENEES

II. POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

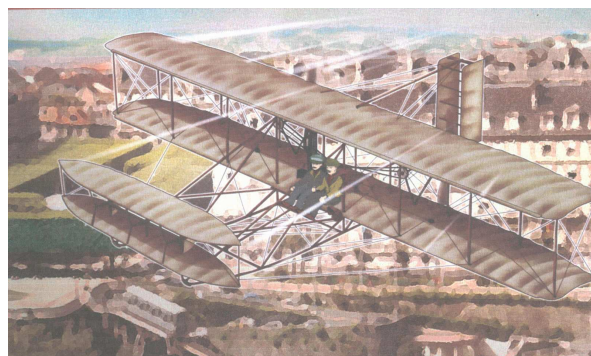
III. MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

Sommaire 1^{ère} Partie

I. PRESENTATION DE L'AEROPORT DE PAU-PYRENEES	1
I.1. HISTORIQUE	1
I.2. L'AERODROME EN QUELQUES CHIFFRES (PASSAGERS / MOUVEMENTS / DONNEES ECONOMIQUES).....	3
I.2.1. Chiffres sur les dix dernières années.....	3
I.2.1.1. Passagers	3
I.2.1.2. mouvements.....	3
I.2.2. Chiffres 2003	4
I.2.2.1. Passagers	4
I.2.2.2. Mouvements	4
I.2.3. Données économiques	5
I.2.3.1. Emplois sur la plateforme.....	5
I.2.3.2. L'aéroport Pau-Pyrénées	5
I.2.3.3. Liaisons aériennes	5
I.2.3.4. Données financières.....	6
I.2.3.5. Impact économique	6
I.2.3.6. Perspectives	6
I.2.3.7. Commentaires.....	6
II. POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT	8
II.1. SOUCI DE CONCILIER AU MIEUX L'ACTIVITE AERONAUTIQUE ET LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT.....	8
II.2. L'ACNUSA (AUTORITE DE CONTROLE DES NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES).....	8
II.3. REGLEMENTATION APPLICABLE A L'ENVIRONNEMENT DES AERODROMES	9
II.3.1. Unités de mesure	9
II.3.2. Mesure du bruit.....	9
II.3.3. Indices de mesure de bruit	9
II.3.4. Réglementation acoustique concernant les aéronefs	10
II.3.5. Plan d'exposition au bruit (PEB) / Plan de gêne sonore (PGS).....	10
III. MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE.....	12
III.1. PRINCIPES	12
III.2. ENGAGEMENTS DES PARTENAIRES	12
III.3. CONCERTATION	12
III.4. INFORMATION.....	13

I. PRESENTATION DE L'AEROPORT DE PAU-PYRENEES

I.1. Historique



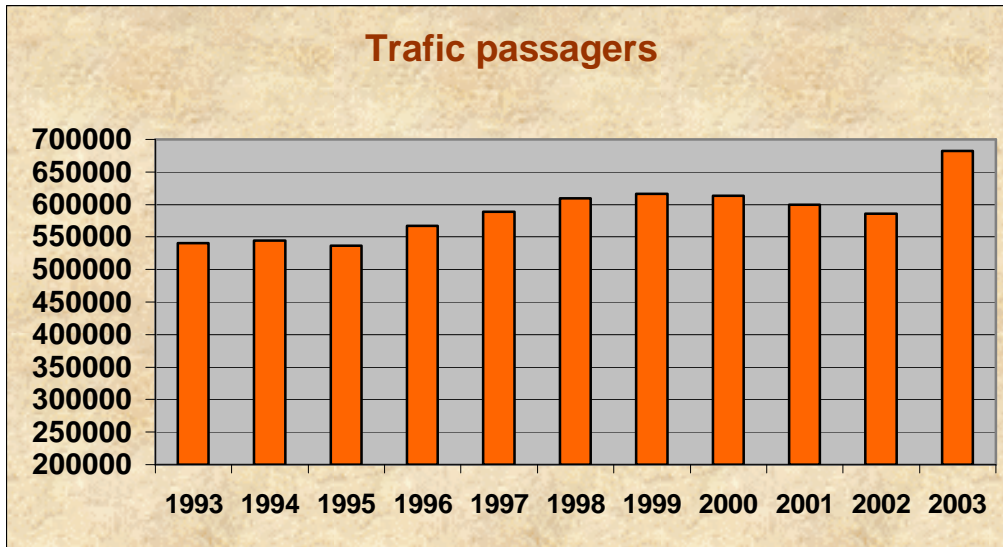
- 1880 . C'est à cette époque que remonte la vocation aéronautique du Béarn avec la pratique de l'aérostation sous l'effet de la construction de l'usine de gaz de Bizanos. L'Automobile Club du Béarn qui vient de naître prend l'habitude d'organiser autour de la ville de Pau, des courses de ballon qui attirent un public très nombreux.
- 1906 . L'espagnol Fernandez Duro remporte le prix de la section aérostatique de l'Automobile Club du Béarn en effectuant la première traversée des Pyrénées en ballon, en 15 heures de vol entre Pau et Guadix, près de Grenade, soit plus de 700km en montant à plus de 3000m d'altitude.
- 1909 . Création par les frères Wright de la première école d'aviation avec le "Flyer" sur le site de la plaine du Pont-long.
Création cette même année par Louis Blériot d'une école de formation de pilote civils et militaires sur la plate-forme actuelle de Pau Pyrénées.
Président de l'aéroclub de France, Paul Tissandier crée avec Henry Sallenave et l'impulsion d'Alfred de Lassence, maire de Pau, l'aéroclub du Béarn.
- 1909 / 1912 . Création par la compagnie aérienne du Sud Ouest d'une plate-forme utilisable par tous les avions, à l'emplacement actuel de l'école des troupes aéroportées. Quatre écoles nouvelles s'installent sur la lande du Pont-Long. La ville de Pau signe une convention avec l'armée.
. Une partie des landes du Pont-Long est cédée gratuitement à l'armée. Installation à Pau du 1er régiment d'aviation, au Sud Est de la piste de Wright, qui prendra plus tard le nom de Pont-Long. Le 1er Régiment d'Aviation s'installe sur des terrains qui seront plus tard occupés par la base aérienne 119. Le centre d'aviation créé en 1911 par le colonel Hirschauer formera à Pau 300 pilotes par mois pendant la guerre de 14-18, dont Guynemer et Vedrines.

- 1930 . *Création de l'aérodrome de Pau Idron (au Sud Est de la ville de Pau).*
- 1937 . *Première liaison postale à partir de la plate-forme militaire du Pont-Long (Paris-Bordeaux-Pau et retour).*
- 1945 . *Au lendemain de la guerre, après remise en état de la plate-forme, reprise de l'activité postale sur la ligne Paris--Bordeaux-Toulouse-Pau et retour.*
- 1954 . *Installation de l'ETAP au camp d'Astra.*
- 1955 . *Alors que le projet de création d'une piste en dur, de bâtiments techniques et d'une aérogare sur le site actuel avance rapidement, l'Aviation Civile devient affectataire principal.*
- 1958 . *Mise en en service de nouvelles installations.*
- 1960 . *Création de la première ligne régulière intérieure assurée par la société Air Nautic entre Pau et Paris.*
- 1964 . *Arrivée d'Air Inter à Pau-Uzein – 10 571 passagers.*
- 1965 . *Une concession d'outillage public est accordée pour 50 ans à la CCI de Pau.*
- 1978 . *Ouverture de la ligne Biarritz-Pau-Lyon par la compagnie Air Littoral.*
- 1983 . *Mise en service de l'Airbus 300 sur Pau-Pyrénées.*
- 1984 . *337 471 passagers – Début d'agrandissement de l'aérogare.*
- 1987 . *438 163 passagers.*
- 1988 . *Ouverture de la ligne Pau-Nantes.*
- 1990 . *540 734 passagers.*
- 1992 . *L'aéroport s'appelle « Pau-Pyrénées ».*
- 1994 . *Installation de l'ILS (Catégorie III) / Atterrissage tout temps.*
. *Élaboration d'un "Protocole de gestion des nuisances".*
- 1995 . *Création de la ligne Pau-Clermont.*
- 1996 . *Expérience AOM et ouverture du Pau-Roissy par Air Inter.*
- 1997 . *Fusion Air France-Air Inter.*
- 1999 . *Création du Syndicat Mixte regroupant de 115 à 150 communes pour le financement de l'aéroport.*
- 2000 . *613 314 passagers.*
- 2002 . *Mise en service de l'aérogare actuelle.*

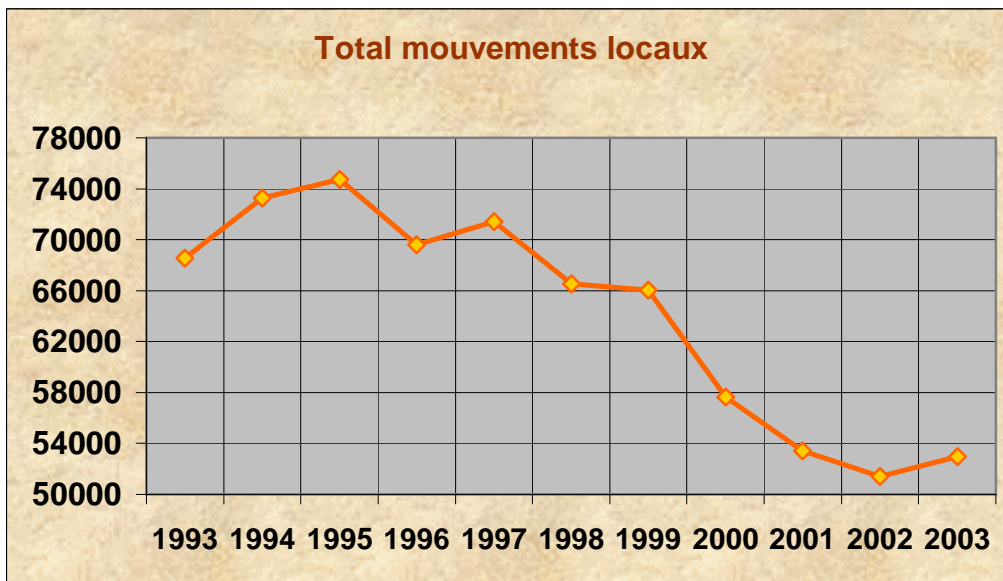
I.2. L'aérodrome en quelques chiffres (passagers / mouvements / données économiques)

I.2.1. Chiffres sur les dix dernières années

I.2.1.1. Passagers

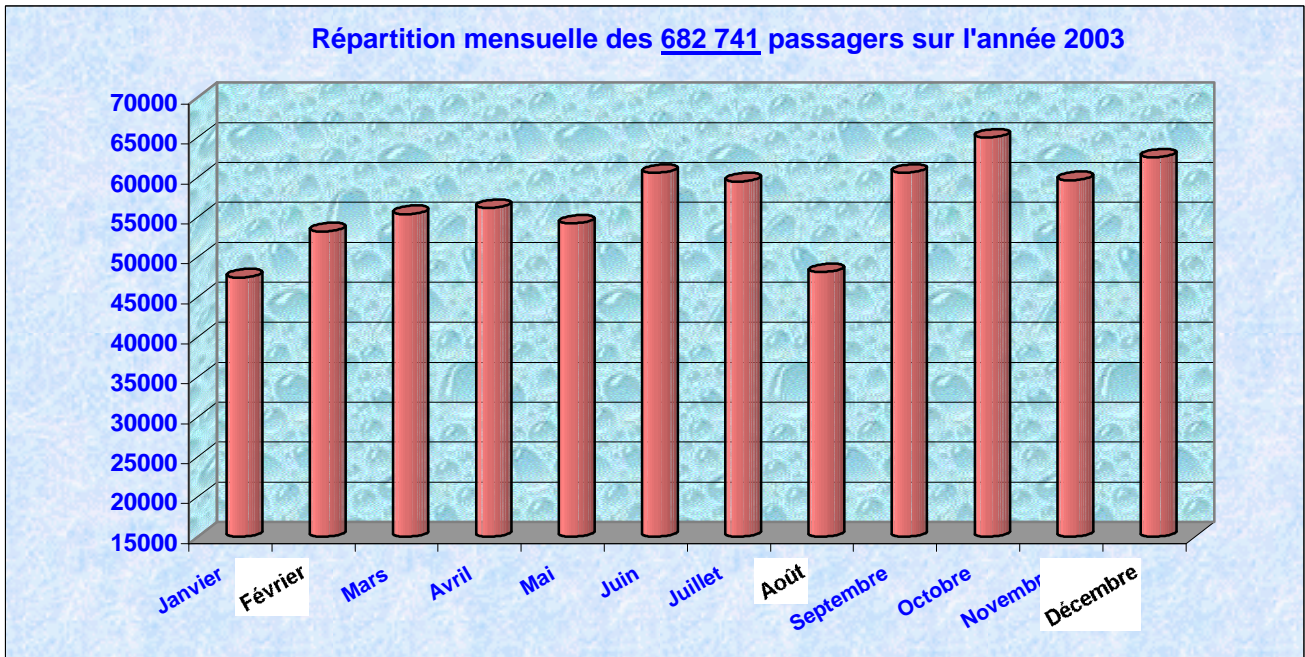


I.2.1.2. mouvements

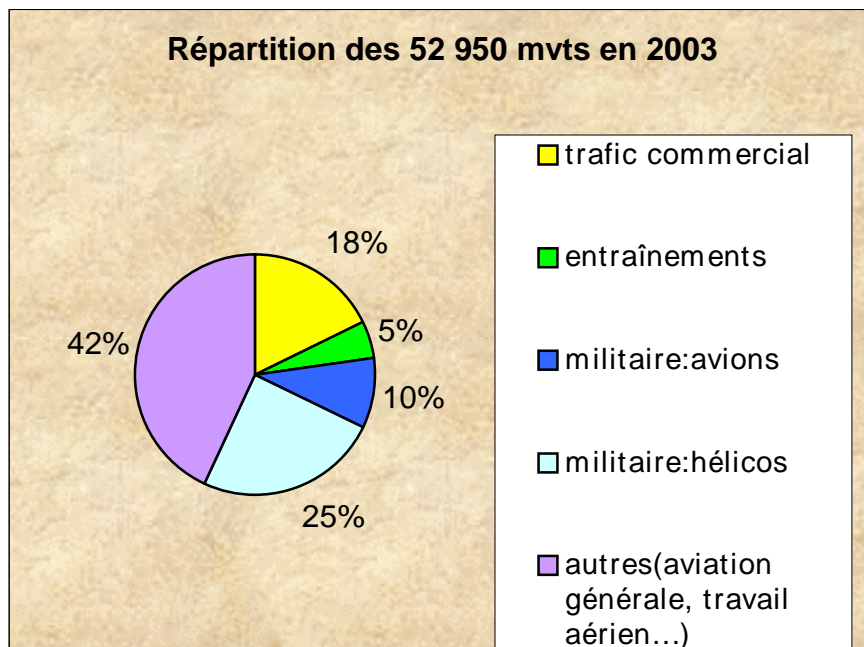


I.2.2. Chiffres 2003

I.2.2.1. Passagers



I.2.2.2. Mouvements



I.2.3. Données économiques

I.2.3.1. Emplois sur la plateforme

CCI	170
Sociétés Basées	130
Pompiers	27
DGAC	53
DDE	9
Gendarmerie / Douanes / Sécurité Civile	35
Météo France	9
5 ^{ème} RHC	1255
Antenne Air	4
ETAP (hors plate-forme mais liés à l'aéroport)	393
TOTAL	2085

I.2.3.2. L'aéroport Pau-Pyrénées

- Une concession d'outillage public jusqu'en 2015
- Une concession de 175 hectares pour le trafic commercial et 450 hectares pour la partie militaire
- Une piste d'atterrissage de 2 500 mètres x 45 m (13/31) équipée catégorie 3 (atterrissage tout temps)
- Une nouvelle aérogare de 12 000 m² équipée de deux passerelles
- Une gare de fret et un bâtiment piste
- Une aire de stationnement avion de 35 000 m² avec 10 positions d'avions gros porteurs
- Un parc véhicules de 37 000 m² avec 1 100 places pour les passagers et 500 places pour les loueurs de voitures

La CCI avec 170 emplois, à l'exception de la billetterie AF du catering et de l'avitaillement pétrole est en charge de toutes les fonctions d'assistance, en particulier l'assistance aux compagnies.

I.2.3.3. Liaisons aériennes

- 9 liaisons quotidiennes sur Paris, 6 sur Orly et 3 sur Roissy par la compagnie Air France
- 3 liaisons quotidiennes sur Lyon

Et depuis Avril 2003 :

- 1 liaison quotidienne sur Londres par la compagnie Ryanair

Plate-formes de correspondances (Hub), les liaisons sur Orly, Roissy, Lyon, et même Londres permettent aux passagers béarnais d'être en liaison directe avec l'Europe et le monde.

Des Charters à destinations 'Soleil' sont également effectués au départ de l'aéroport Pau-Pyrénées et encouragés par lui.

La zone de chalandise de l'aéroport, s'étend sur 4 départements – le Gers, les Landes, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées Atlantiques.

La typologie de clientèle qui fréquente l'aéroport voyage principalement pour raisons professionnelles (80 %).

Mais cette typologie évolue, avec Ryanair et aussi avec les tarifs promotionnels d'Air France, la part des voyages pour raisons personnelles ou loisirs augmente.

I.2.3.4. Données financières

Avec 8 millions d'euros en 2002, le CA de l'aéroport s'approchera des 9 millions d'euros en 2004. Un CA quasi réparti en 3 tiers égaux :

- les redevances aéronautiques pour 2 millions d'euros dont 1 pour la redevance passagers
- les redevances extra-aéronautiques pour 3 millions dont 2,5 pour l'assistance
- la taxe d'aéroport pour la sûreté-sécurité comptant elle pour 3 millions.

I.2.3.5. Impact économique

Compte-tenu des investissements réalisés ces derniers mois pour l'aérogare, l'impact direct des dépenses de l'aéroport est forcément supérieur au chiffre d'affaires, hors subventions avec, 3 millions pour la masse salariale, 4 pour les investissements, 3 pour la consommation et 200 000 pour la fiscalité locale. L'impact direct est de 10,2 millions d'euros.

Avec 600 000 passagers par an dont 300 000 non résidents et 236 euros de dépense moyenne par séjour, l'impact indirect est de 465 843 000 euros. Avec un coefficient multiplicateur de 10,359, l'impact total est de 513 millions d'euros et c'est un minimum.

I.2.3.6. Perspectives

Les perspectives de trafic de l'aéroport sont très bonnes pour 2004, avec un dépassement attendu des 700 000 passagers...

Pour l'avenir nous envisageons une croissance plus modérée du trafic de l'ordre de 3 % par an, en particulier sur des liaisons régulières comme Paris et Lyon, mais aussi peut-être avec le retour attendu des liaisons sur Marseille et Nantes.

La nouvelle aérogare particulièrement adaptée et appréciée de nos passagers est un argument fort et un atout supplémentaire pour notre avenir, et plus particulièrement du côté des compagnies charters...

I.2.3.7. Commentaires

On peut remarquer entre 1995 et 2003 une baisse conséquente de trafic des mouvements de toutes les activités de la plate-forme (cf. p4 chiffre des 10 dernières années). Par ailleurs, la flotte des aéronefs s'est modernisée et aujourd'hui la plate-forme est fréquentée par des aéronefs de nouvelle génération (chp. 3) moins bruyants. Malgré la diminution de la gêne induite, on peut constater sur les dernières années une augmentation des plaintes des riverains.

PREVISIONS DE TRAFIC

	1994	2003	PREVI. 2005 <i>(Estimation faite en 2003)</i>	PREVI. 2015 <i>(Estimation faite en 2003)</i>
Commerciaux	8 900	8570	11 500	18 000
Entraînements	7 000	2695	5 000	5 000
Militaires Avions	5 800	5145	5 500	7 000
Militaires Hélico	21 000	13362	15 000	20 000
Autres	30 800	23173	25 000	30 000
TOTAL	73 500	52 950	62 000	80 000
PASSAGERS	544 691	682 741	750 000	1 100 000

II. POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

II.1. Souci de concilier au mieux l'activité aéronautique et le respect de l'environnement

Aviation civile et respect de l'environnement

De manière simultanée, nos concitoyens revendiquent une protection accrue de leur cadre de vie et expriment une forte demande de transport aérien. La réduction des nuisances sonores est maintenant une condition nécessaire du développement du transport aérien. Face à ces exigences, le développement de l'aviation civile, comme secteur professionnel majeur et comme support de croissance d'autres activités économiques, requiert des solutions nouvelles.

Les solutions et les actions à conduire 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, mais qu'un aéroport fait inévitablement du bruit comme une gare SNCF.

Extraits du discours de M. Wachenheim Directeur Général de l'Aviation Civile (vœux 2003)

"La recherche permanente d'un équilibre des activités aéronautiques avec leur environnement est devenue un objectif prioritaire.

Les élus locaux ou nationaux sont amenés à se positionner sur ces questions environnementales et à prendre des décisions. Par nature, ces décisions intègrent forcément des éléments autres que techniques.

Les services de l'Etat doivent faciliter la concertation pour favoriser l'émergence d'équilibres entre exigences économiques et préoccupations environnementales. C'est, immédiatement après la sécurité, la priorité stratégique forte de la DGAC, car le droit des riverains à la qualité de la vie est tout aussi légitime que le droit des citoyens à voyager."

Les avions font un bruit qui, pour certains, est insupportable. Nous devons reconnaître cet état de fait et ce n'est qu'ainsi que nous progresserons. Les règles doivent être claires, connues et respectées. Nous devons continuer à améliorer les procédures de circulation aérienne pour diminuer la gêne...

En matière d'environnement, le dialogue et la transparence sont essentiels..."

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

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) a été créée par la loi du 12 Juillet 1999 et répond à un engagement du gouvernement pour favoriser l'insertion des aéroports dans leur environnement.

Première autorité indépendante dans le domaine de l'environnement, ses principales missions sont :

- restaurer le dialogue ;
- rétablir la confiance ;
- faire que le développement du transport aérien ne pénalise pas les populations riveraines.

L'ACNUSA établit chaque année un rapport d'activité pour le Gouvernement et le Parlement : ce rapport est rendu public.

L'ACNUSA est compétente pour tous les aéroports civils et dispose d'un pouvoir de recommandation sur le bruit et sa mesure, les conditions d'exploitation des plate-formes, notamment les procédures de moindre bruit au décollage et à l'atterrissage elle dispose également d'un pouvoir d'alerte et d'un pouvoir de sanction (infractions concernant le non-respect des restrictions d'usage des plate-formes, de certains aéronefs, des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage).

L'ACNUSA peut être saisie :

- par les ministres chargés de l'aviation civile, de l'urbanisme et du logement, de l'environnement ;
- par les membres d'une Commission consultative de l'Environnement ;
- par les associations concernées par l'environnement sonore aéroportuaire.

II.3. Réglementation applicable à l'environnement des aérodromes

II.3.1. Unités de mesure

- **Le décibel (db)** est l'unité retenue pour le niveau sonore. Cette unité présente l'avantage de bien se calquer sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 décibel entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.
- **Le décibel A (db(A))** est l'unité de mesure retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine. Cela permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.
- **L'EPNdB** (Effective Perceived Noise Decibel) est l'unité de base pour la certification des avions à réaction qui se caractérise par une forte pondération des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne.

II.3.2. Mesure du bruit

Comment mesure-t-on le bruit dans l'environnement?

Le décret 95-408 du 18 avril 1995 spécifie que l'environnement se compose d'une "source de nuisance" créant le bruit particulier et d'un "bruit de fond" à l'origine du bruit résiduel.

On définit alors trois termes :

- **le bruit ambiant** qui représente la situation dans son ensemble, c'est à dire incluant la source particulière en cause ;
- **le bruit résiduel** (ou bruit de fond) constitué par l'ensemble des bruits habituels extérieurs et intérieurs à un lieu donné correspondant à l'occupation normale des locaux à l'exception de la source de bruit en cause;
- **l'émergence** qui est la différence entre le bruit ambiant et le bruit résiduel.

Remarque : le bruit de fond (ou bruit résiduel) n'est jamais de 0 dB et il peut être de l'ordre de 25 dB dans un endroit très calme en l'absence de tout vent.

II.3.3. Indices de mesure de bruit

Il y a lieu de distinguer les bruits variant peu dans le temps des bruits présentant de larges fluctuations.

Pour caractériser l'impact sonore d'un aéronef survolant un observateur, on retiendra le niveau maximal (ou niveau de crête) exprimé en dbA sur une courte durée.

Pour caractériser la gêne engendrée par un aéroport constituée de bruits intermittents émergeant de temps à autre du bruit de fond (bruits industriels ou de voisinage), on utilise le concept de Laeq qui traduit l'intensité moyenne, exprimée en dB, des phases de bruits entrecoupées de phases de silence. Le Laeq est calculé sur une durée qui est caractéristique de la mesure (Laeq 22h-06h par exemple).

On ne doit donc pas confondre le niveau sonore mesuré de façon instantanée et qui caractérise un bruit donné, avec le niveau continu équivalent (Laeq) qui caractérise un cumul de bruits donnés sur une durée importante.

II.3.4. Réglementation acoustique concernant les aéronefs

Certification acoustique des aéronefs

Avant sa mise en exploitation, chaque couple avion / motorisation fait l'objet de mesures très précises de ses différents niveaux de bruit dans les 3 phases de vol décollage à pleine puissance / approche / survol : c'est l'objet de la certification acoustique réglementée par l'OACI (annexe 16 / volume 1 de la convention de Chicago).

L'unité de base pour la certification des avions à réaction est le PNdB (Effective Perceived Noise Decibel) qui se caractérise par une forte pondération des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne.

Classification acoustique des aéronefs

En matière de classification acoustique, les aéronefs sont classés par chapitres, chacun de ces chapitres correspond à des changements de normes :

Aéronefs chapitre 2 : aéronefs les plus anciens (donc les plus bruyants) ayant fait l'objet d'une certification de type avant 1977.

Tous ces aéronefs, ancienne génération ont été retirés d'exploitation depuis le 1^{er} avril 2002.

Note : certains aéronefs de l'ex-chapitre 2 ont subi des modifications (adjonction de dispositifs atténuateurs de bruit : hushquits) afin de répondre aux normes de certification du chapitre 3.

Aéronefs chapitre 3 : Aéronefs certifiés après 1977

Aéronef chapitre 4 : nouvelle catégorie instituée par l'OACI en octobre 2001 qui fixe les nouvelles normes auxquelles tous les nouveaux avions devront répondre à partir de 2006.

II.3.5. Plan d'exposition au bruit (PEB) / Plan de gêne sonore (PGS)

PEB

La loi n°85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a instauré les plans d'exposition au bruit (PEB) dont l'objet est de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

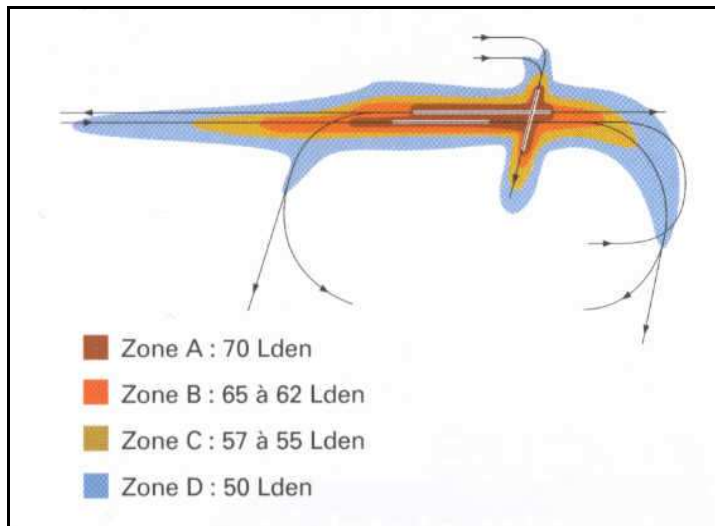
Il s'agit de protéger les aéroports d'une urbanisation galopante et en particulier d'empêcher de nouvelles populations de s'installer aux abords d'un aéroport.

Les plans d'exposition au bruit (PEB) délimitent des zones (A, B et C) à l'intérieur desquelles des prescriptions d'urbanisme sont définies (allant jusqu'à l'interdiction de construire dans les zones les plus exposées), compte tenu des hypothèses de trafic (sur dix à quinze ans). A ce titre, les PEB doivent être annexés aux PLU (Plan Locaux d'Urbanisme) des communes concernées et sont opposables à toute demande de construction.

La loi du 12 Juillet 1999 a ouvert la possibilité de doter les PEB d'une 4^{ème} zone, dite zone D. Dans cette zone, les constructions sont permises sous réserve de respecter des normes spécifiques d'isolation (La définition d'une zone D est obligatoire pour les 9 principaux aéroports et facultative sur les autres plate-formes).

Il est de la responsabilité des élus de faire en sorte que les PEB soient les plus larges possibles, soient défendus et respectés (il est anormal par exemple que des aéroports comme CDG et Lyon, construits en pleine campagne soient aujourd'hui dans la situation que l'on connaît).

Sur la base des recommandations de l'Acnusa, un nouveau décret signé en Avril 2001 a modifié les règles d'établissement de ces plans. Tous les PEB en vigueur devront être révisés selon ces nouvelles règles d'ici au 31 décembre 2005. L'utilisation d'un nouvel indice de planification, le Lden (Level day, evening and night) conforme aux recommandations européennes, ainsi que le choix de valeurs adaptées à cet indice, amèneront un élargissement substantiel des zones du PEB.



Shéma type d'un plan d'exposition au bruit nouvelle version : les niveaux de bruit sont exprimés en Lden (level day / evening / night), indices plus représentatifs des nuisances réelles. Aux trois zones existantes, élargies d'un facteur de 1,5 à 2 selon les cas, s'ajoute une nouvelle zone D.

PGS

Alors que le PEB est un outil de maîtrise de l'urbanisme (à échéance de 10 ou 15ans), le PGS (instauré par la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992) est un outil permettant à court terme l'aide aux riverains des aéroports en matière d'insonorisation des logements. Le PGS définit les zones –hors PEB- à l'intérieur desquelles les riverains peuvent demander une aide. L'article 103 de la loi des finances 1998 a étendu ce dispositif conçu initialement pour les aéroports parisiens, aux aéroports accueillant annuellement plus de 20000 mouvements commerciaux de plus de 20 tonnes.

Neufs aéroports principaux de province (Nice / Lyon / Marseille / Bâle-Mulhouse / Toulouse / Bordeaux / Nantes / Montpellier / Strasbourg) sont maintenant concernés et une taxe bruit a été créée sur ceux-ci pour le financement des aides à l'insonorisation.

Note : Pau a accueilli 8417 mouvements commerciaux > 20 tonnes en 2003.

III. MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

III.1. Principes

La recherche d'un équilibre entre les activités aéronautiques et le respect de l'environnement constitue un défi majeur auquel le transport aérien doit aujourd'hui répondre. La DGAC y contribue en proposant et en appliquant les éléments d'une politique de développement durable dans ce domaine, avec le souci de promouvoir le dialogue et la transparence.

La Charte des nuisances sonores a pour objectifs principaux :

- d'entretenir un dialogue de qualité, c'est à dire serein et constructif avec les élus et les riverains concernés : c'est aujourd'hui l'une des priorités stratégiques de la DGAC.
- d'améliorer le cadre général du déroulement des activités aéronautiques afin de limiter les nuisances sonores : c'est le défi le plus immédiat que doit relever l'aéroport.
- d'évaluer 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 (élaboration d'un nouveau PEB).

La Charte s'applique à toutes les activités aéronautiques qui s'exercent sur la plate-forme aéroportuaire et qui figurent dans ce document (Cf Partie 2).

III.2. Engagements des partenaires

La Charte de Gestion des Nuisances Sonores est élaborée par la DGAC, sous l'égide de la Préfecture des Pyrénées Atlantiques en concertation avec le plus grand nombre possible des acteurs concernés.

Des réunions de travail et de concertation se sont tenues afin de rapprocher les points de vue des parties prenantes (CCI, compagnies, usagers, riverains et élus des communes avoisinantes).

C'est un document évolutif qui sera amené à vivre au fil des années.

Elle se traduit par un plan d'actions pour lutter contre les nuisances sonores et par des mesures ou décisions déjà mises en place dans le cadre du protocole de gestion des nuisances de 1994 qui a été respecté jusqu'à présent.

Les signataires de cette Charte (DGAC, CCI, Autorité militaire, Préfecture) s'engagent à faire respecter ces mesures.

Les principaux partenaires s'engagent eux aussi dans les fiches descriptives de leurs activités qu'ils ont rédigées et qui figurent en partie 2 « description des activités et engagement des partenaires » à faire les efforts nécessaires pour rendre leurs activités moins bruyantes.

Le Directeur d'Aérodrome (DGAC) appuyé par le gestionnaire (Directeur d'Aéroport) est chargé du suivi et de la mise en œuvre des mesures techniques listées dans le plan d'actions.

III.3. Concertation

La volonté de transparence est la base de la concertation entre les différents acteurs. La Coco Envi est le cadre réglementaire de la concertation.

Le rôle dévolu à la CCE a été renforcé en 2001. Elle est constituée maintenant de 3 collèges égaux professions aéronautiques, élus locaux et associations de protection de l'environnement.

Elle peut émettre des recommandations sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation aéroportuaire qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit.

Elle est associée à l'élaboration de la Charte de Gestion des nuisances, à l'élaboration du PEB notamment.

Des groupes de travail techniques avec les usagers ont été mis en place et ont permis d'avancer dans la rédaction des procédures relatives aux différentes activités et ont permis d'expérimenter de nouvelles procédures.

Des groupes de travail élargis aux riverains ont permis de rendre compte de l'avancement de la réflexion. Il est proposé de mettre en place un Comité de Suivi de la Charte qui sera la structure clé de la concertation, structure plus légère qui pourra se réunir plus souvent.

III.4. Information

Une information claire et périodique est essentielle, elle sera basée sur 3 axes :

- Statistiques (diffusion mensuelle aux associations et mairies)
- Réclamations : la procédure de réclamation et de traitement de plainte sera formalisée. Un bulletin annuel "Environnement" sera diffusé aux associations et maires.
- Evènements particuliers
- Tout événement particulier sera porté à la connaissance des riverains (séances d'entraînements programmés, manifestations aériennes, compétitions de parachutisme, présence importante d'avions d'armes...)