

Charte de Gestions
des Nuisances Sonores
(Aéroport de Pau-Pyrénées)
(3^{ème} Partie)

PLAN D' ACTIONS

2004-2009

- I. AMELIORER LA COMMUNICATION**
- II. AMELIORER LES PROCEDURES**
- III. EVALUER LE BRUIT ET PREVENIR LA GENE**

Cette charte répond à un enjeu majeur : maîtriser les nuisances sonores et fixer les règles d'un développement durable de l'activité aéroportuaire en concertation avec les partenaires concernés.

C'est pourquoi, elle doit décrire précisément les mesures à mettre en œuvre pour les 5 prochaines années sous la forme d'un plan d'actions qui sera actualisé tous les ans.

Ce plan d'action s'articule suivant 3 axes :

- **Axe 1** : améliorer la communication, l'information et la concertation.
- **Axe 2** : améliorer les procédures, leur contrôle et respect ainsi que la formation des personnels.
- **Axe 3** : évaluer le bruit , réduire et prévenir la gêne.

Ces 3 axes se déclinent en pas moins de 30 actions qui seront reprises en 4ème partie sous forme de calendrier de mise en œuvre pour les 5 ans à venir.

Note : Sont exclus du champ d'application de la présente charte les aéronefs suivants :

- **aéronefs d'état effectuant des missions particulières ;**
- **tous aéronefs participant à des missions de recherche et sauvetage ;**
- **tous aéronefs participant à des manifestations aériennes.**

AXE 1

AMELIORER LA COMMUNICATION, L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

Le travail engagé pour élaboration de cette charte s'est fait dans un bon climat lors des différentes réunions qui se sont tenues avec les principaux acteurs. Ce travail sera poursuivi avec toujours le même souci de concertation, d'information et de communication dans le cadre du suivi notamment des mesures décrites dans le plan d'actions. Le dialogue est irremplaçable pour faire cohabiter l'aéroport et son environnement sur la base de compromis acceptables par tous.

ACTION 1 :

Instituer un dialogue permanent avec les riverains et répondre à leur demande de renseignements.

Pour répondre à cet objectif, l'adjoint au directeur de l'aérodrome (DGAC) nommé en 2002 a été chargé de mettre en œuvre la politique de l'environnement définie par la Direction de la Navigation Aérienne. A ce titre, il sera l'interlocuteur privilégié pour tous les problèmes d'environnement.

Responsable Environnement DGAC *:

M. GORET Marc
Aérodrome de Pau-Pyrénées
64230 Uzein

Tel : 05 59 33 39 03

e-mail : marc.goret@aviation-civile.gouv.fr

Il assurera la diffusion de publication sur l'environnement (lettre de l'environnement de la DGAC, CD Rom Aviation Civile et Environnement, documentation STNA sur le bruit des avions...). Il sera chargé de mettre à jour certaines parties de la rubrique « environnement » sur le site Internet de l'aéroport (concernant notamment le bruit).

*Les coordonnées du responsable "Environnement" seront diffusées par voie de presse à l'occasion de la signature de la Charte.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	A la signature de la Charte

ACTION 2 :

Définir une procédure de gestion des plaintes et réponses aux riverains.

La procédure de gestion des plaintes devra être clairement définie avec les riverains et élus (exemple joint).

Les associations de riverains diffuseront cette procédure auprès de leurs membres.

Les élus tiendront à disposition à la mairie cette procédure pour les habitants de leurs communes.

Toutes les plaintes feront l'objet d'un accusé de réception et seront comptabilisées par la DGAC (sous réserve que le plaignant se soit identifié et ait laissé ses coordonnées).

Un répondeur téléphonique a été mis à disposition des riverains pour leur permettre d'exprimer leur doléance en matière de bruit.

Toutes les plaintes écrites feront l'objet d'une réponse écrite avec copie au Maire concerné.

Les plaintes qui concernent les hélicoptères du 5^{ème} RHC seront transmises à l'officier de sécurité des vols du 5^{ème} RHC. Une réponse sera faite par la DGAC en concertation avec le 5^{ème} RHC pour les plaintes relevées au voisinage de l'aéroport. Les autres plaintes seront traitées directement par le 5^{ème} RHC.

Les plaintes relatives aux parachutages effectués au voisinage de l'aéroport sont recueillies et analysées par la DGAC.

Il ne s'agit pas, avec cette nouvelle procédure d'un encouragement à la multiplication des plaintes d'autant plus que la gêne a diminué ces dernières années, mais d'une volonté d'enregistrer la réalité des plaintes actuelles et de mieux y répondre.

Répondeur DGAC : 05 59 33 39 06

Fax DGAC : 05 59 33 39 01

Officier de Sécurité des Vols (5^{ème} RHC) : 05 59 40 41 25

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	Elus / Associations / CCI / DGAC / ETAP / Armée de l'air / RHC	Signature de la Charte

ACTION 3 :

Diffuser des statistiques de trafic et des statistiques de plaintes mensuelles.

Les statistiques mensuelles de trafic seront diffusées aux mairies et aux associations qui en feront la demande.

Le décompte des vols d'entraînement sera redéfini plus précisément pour éviter tout malentendu.

Ces statistiques seront complétées par des statistiques de plaintes mensuelles (nombre de plaintes téléphoniques, y compris par répondeur, nombre de plaintes écrites , nombre de réponses téléphoniques, nombre de réponses écrites).

Les plaintes déposées par des plaignants qui ne se sont pas identifiés et pour lesquelles aucune possibilité de réponse n'existe ne seront pas décomptées.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / CCI	Elus / Associations / CCI / DGAC / ETAP / Armée de l'air / 5 ^{ème} RHC	Signature Charte

ACTION 4 :

Instaurer un système de communication rapide avec les mairies.

Afin de pouvoir communiquer toutes informations utiles concernant l'activité de l'aéroport et notamment les activités particulières ou exceptionnelles (par exemple activités de championnat de parachutage militaire sur la ville de Pau, manifestations aériennes, présence d'avions d'armes ou commerciaux inhabituels, manifestations de voltige, accueil de délégations étrangères, personnalités, entraînement programmé...), l'instauration d'un système de communication rapide avec les mairies qui pourrait être étendu aux membres de la CCE sera mis en place.

Le système sera basé sur la transmission d'un mail et/ou fax (liste de numéros mémorisés).

L'information des médias (presse locale) est également à envisager.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / CCI	Elus	Signature Charte

ACTION 5 :

Informé au préalable les riverains des séances d'entraînements programmés.

Toute séance d'entraînement fait actuellement l'objet d'une demande auprès de la DGAC.

Pour les séances programmées, la DGAC s'engage à informer au préalable les riverains par le biais des mairies et les associations.

Cette information qui sera diffusée le vendredi pour la semaine suivante, comportera :

- la période d'entraînement et les amplitudes horaires prévues,
- le type d'avion et la compagnie *,
- la nature de l'entraînement (tours de piste, procédures ILS...).

Cette information sera faite par télécopie (cf. action 4).

(*) il sera précisé lorsque l'aéronef appartient à la catégorie E ou F (cf action 29) « entraînement d'avion gros porteur ».

Cette mention sera également attribuée au Béluga avion de catégorie D mais de largeur de fuselage très imposante.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	Elus / Associations	Signature Charte

ACTION 6 :

Créer une rubrique « environnement » sur le site Internet de l'aéroport.

Un site Internet sur l'aéroport de Pau-Pyrénées (www.pau.aéroport.fr) a été développé par la CCI Pau Béarn.

Il contient actuellement toutes informations utiles pour le voyageur (horaires de vols, informations pratiques, guide du voyageur...).

Il est convenu de créer une rubrique « environnement » sur ce site.

Le contenu de cette rubrique serait partagé entre le gestionnaire et la DGAC afin de pouvoir donner une information la plus complète possible (statistiques, plaintes, documents d'information sur le bruit, la pollution,...).

La DGAC et la CCI s'attacheront à répondre du mieux possible aux demandes exprimées par les riverains et les élus.

Cependant, aucune information confidentielle ou d'ordre concurrentiel entre aéroports ne pourra être communiquée.

Pilote	Acteurs	Echéance
CCI	CCI / DGAC	3 mois après signature Charte

ACTION 7 :

Elaborer un bulletin annuel « Environnement ».

Les informations suivantes pourront être délivrées dans ce bulletin qui sera diffusé sur le site Internet de l'aéroport (www.pau.aeroport.fr).

- utilisation des pistes (Pourcentage)
- statistiques (vols commerciaux, aviation générale, entraînement militaires)
- nombre de plaintes (téléphoniques, écrites)
- réponses (téléphoniques, écrites)
- localisation des plaignants avec carte de situation.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	CCI / DGAC	1 ^{er} trimestre 2005

ACTION 8 :

Elaborer un glossaire des termes aéronautiques.

On retrouvera dans ce glossaire les termes et abréviations utilisées dans la rédaction de la charte pour en faciliter la compréhension et permettre des échanges plus clairs entre les différents acteurs.

Ce glossaire figurera dans la 4^{ème} partie de la charte de gestion des nuisances sonores.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	Fin 2004

ACTION 9 :

**Réaliser un document explicatif des procédures de circulation aérienne (arrivées, départs, transits)
de l'espace aérien géré par l'approche de Pau.**

Ce document permettra de donner les notions de base essentielles à connaître sur les procédures pour les riverains, afin de faciliter le dialogue et de mieux se comprendre.

Ce document figurera en partie 4 de la charte.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	Fin 2004

ACTION 10 :

Mettre en place un comité de suivi de la charte.

Dans le cadre du dialogue et de la concertation permanents, la mise en place d'un comité de suivi de la charte apparaît indispensable.

Ce comité de suivi sera chargé, au rythme de deux réunions annuelles minimum, de suivre la mise en œuvre des mesures prévues dans le plan d'actions, de proposer de nouveaux objectifs, d'actualiser le plan d'actions en résumé de faire vivre la charte de gestion des nuisances sonores qui est par essence même, un document évolutif qui doit permettre de rapprocher les points de vue de chacune des parties prenantes.

Ce comité, dont la direction et le secrétariat seront assurés par la DGAC, sera composé d'un nombre restreint de personnes représentant les 3 collèges constituant la CCE.

Il est proposé que ces membres soient désignés par la CCE ainsi que ses modalités de fonctionnement et notamment la périodicité des réunions.

Au titre des collectivités locales : 3 représentants

	Titulaire	Suppléant
Communauté des communes du Mieu du Béarn	M. Lesterlou	M. Weber
Communauté des communes du Luy	M. Peys	M. Mimiagues
Communauté d'agglomération de Pau	M. Albesa	M. Claverie

Au titre des associations : 3 représentants

	Titulaire	Suppléant
Défense du ciel de Lons	M. Croharé	M. Suberbie
Poey Environnement	M. Bellocq	M. Sivadon
Sauvegarde du Ciel de Pau	M. Brun	M. Bruant

Au titre des professions aéronautiques : 3 représentants

		Titulaire	Suppléant
Exploitant (CCI)		M. Brau	M. Cohen
Représentant personnels Aviation Civile		M. Hauret	M. Dürr
Usagers (en fonction de l'ordre du jour)	5 ^{ème} RHC	Cdt Lucchini	
	ETAP	Cne Wattenne	
	Antenne Air	Lt Cl Lorient	
	Air France	Non connu	
	Autres		

Pilote	Acteurs	Echéance
Préfecture / DGAC / CCI	Membres CCI	A la signature de la Charte

ACTION 11 :

Réaliser des conférences / débats sur l'environnement.

Il est proposé de réaliser une 1^{ère} conférence / débat sur le bruit avec le concours de la division environnement du STNA (Service Technique de la Navigation Aérienne)

Cette conférence pourra se tenir soit dans les locaux de l'aéroport soit dans une salle municipale voisine de l'aéroport et s'adresser à différents publics (riverains, acteurs, contrôleurs aériens).

Un calendrier sera fixé pour 2004 par le comité de suivi de la charte.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	Comité de suivi	Courant 2004

AXE 2

AMELIORER LES PROCEDURES LEUR CONTROLE ET LEUR RESPECT ET AMELIORER LA FORMATION

Une meilleure prise en compte des préoccupations des populations riveraines (exprimées lors des réunions de travail), passe nécessairement par une meilleure définition des procédures : définition de repères visuels pour une meilleure précision des trajectoires (entraînements notamment) , matérialisation des zones urbanisées dans les publications pour évitement du survol , respect des limitation de vitesse (les vitesses élevées génèrent plus de bruit, en particulier lors de la sortie des traînées), définition des procédures de nuit moins bruyantes...

Le respect de l'environnement doit être intégré au niveau local comme une exigence opérationnelle.

ACTION 12 :

S'équiper d'un logiciel de trajectographie sur fond de carte IGN.

La DGAC dispose maintenant d'un outil qui permet de visionner les trajectoires des aéronefs. Cet outil s'appelle « ELVIRA » (réf. glossaire).

Il permet :

- de reconstituer une trajectoire d'aéronef donnée (en cas de plainte notamment)
- de visualiser le trafic d'une journée type, d'une séance d'entraînement, d'une activité particulière : parachutage, activité hélicoptère, commerciale ou autre sur 1 ou plusieurs jours. Dans ce cas on parle de chevelu de trajectoires ou « chevelu ».

Il manque jusqu'à présent de pouvoir superposer ces trajectoires sur un fond de carte. Ce travail fastidieux est fait pour le moment par ajout de calques en ajustant l'échelle.

La DGAC a demandé l'acquisition d'un logiciel IGN de fond de carte au 100.000ème pour pouvoir sortir les trajectoires de manière plus précise directement sur carte IGN.

La précision des positions d'avions sera pour des trajectoires linéaires de l'ordre de 100 m autour du plot et plus de 100 m en virage.

Cet outil permettra donc de disposer des trajectoires ou de chevelus avec une précision suffisante pour les préoccupations liées à l'environnement (respect des procédures, contrôle de séances d'entraînement...).

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	2005

ACTION 13 :

Mieux définir les circuits d'entraînement des aéronefs civils commerciaux hors ligne pour limiter la gêne et élaborer des consignes précises pour les équipages.

Suite aux réunions techniques avec les usagers (Air France, Airbus notamment), une expérimentation a été faite en mars 2003, afin de rechercher une meilleure définition des circuits d'entraînements standards et basse altitude qui permettent d'éviter les zones les plus sensibles (survol des coteaux de Sauvagnon, Serres-Castet), tout en satisfaisant aux exigences de formation des équipages.

Le compromis trouvé se traduit par une carte de consignes aux équipages beaucoup plus précise que dans l'ancien protocole (point de virage en fin de branche vent arrière en bout de lac de Serres-Castet, villages matérialisés dont le survol est à éviter...).

Il est proposé d'adopter ce nouveau circuit avec les consignes adaptées pour tous les vols d'entraînement des aéronefs civils commerciaux hors ligne.

Ce nouveau circuit sera testé lors des prochaines séances d'entraînement et finalisé ensuite pour faire l'objet d'une présentation au comité de suivi.

Note : La carte intitulée "Consignes aux équipages" figure en 4^{ème} partie sous forme d'annexe. Il convient de préciser qu'il existe un phénomène normal de dispersion des trajectoires inhérent à la formation et au régime de vol à vue ; par conséquent, le respect des consignes ne s'apprécie pas par rapport au circuit nominal (un avion n'est en rien comparable à un train sur des rails) mais par rapport à l'enveloppe de ce circuit. De la même manière, le respect des consignes ne se juge pas à partir d'une ou plusieurs trajectoires (certains exercices peuvent ne pas être réalisés de manière optimale / certaines trajectoires peuvent sortir de l'épure suite à une instruction de contrôle) mais à partir de l'ensemble de ces trajectoires.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC / Compagnies	Signature de la Charte

ACTION 14 :

Définir des circuits pour l'avion largueur pour les parachutages.

Des réunions et discussions sont en cours avec l'ETAP et l'Antenne Air pour définir des circuits pour les avions largueurs pour les parachutages, circuits qui prennent mieux en compte les problèmes de nuisances sonores.

Une expérimentation a débuté en septembre 2003 pour améliorer les trajectoires :

Largages \leq 400m

Objectif : limiter le survol des zones urbanisées situées au Sud de l'aéroport...

Largages $>$ 400m

La prise d'altitude pour le largage pourrait se faire sur des axes d'éloignement vers le sud puis retour vers la zone 307 pour le largage.

Les nouveaux circuits feront l'objet après expérimentation, de rédaction de consignes précises et seront, une fois validés, présentés au comité de suivi.

Largages "petits colis"

Ces largages qui s'effectuent à une centaine de mètres seront effectués chaque fois que possible sur le camp de Ger.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	ETAP / Antenne Air	Bilan expérimentation : 1 ^{er} trimestre 2004 Officialisation procédure : mi-2004

ACTION 15 :

Vérifier les circuits hélicoptères.

Suite aux réunions de travail pour l'élaboration de la charte, et à des remarques formulées sur le cheminement des hélicoptères, la DGAC s'engage à vérifier les trajectoires d'arrivée et de départ des hélicoptères du 5^{ème} RHC en coopération avec les militaires et d'améliorer les circuits et consignes le cas échéant.

Les nouvelles procédures feront l'objet d'une présentation au comité de suivi.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	5 ^{ème} RHC	2005

ACTION 16 :

Elaborer des consignes pour les vols de nuit hélicoptères du 5^{ème} RHC.

Le but est de réduire les nuisances sonores pendant la période de nuit (22 h 00 / 6 h 00).

Pendant cette période des trajectoires plus contraignantes et moins capacitives au niveau du contrôle mais moins bruyantes peuvent être envisagées.

Certaines pratiques actuelles pourront être systématisées et formalisées.

Elles feront l'objet d'une présentation au comité de suivi.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC / 5 ^{ème} RHC / DAOS	Juin 2004

ACTION 17 :

Améliorer la présentation des cartes VAC pour l'aviation de loisirs.

L'idée est de matérialiser des zones dont le survol est à éviter par les aéronefs de loisirs pour réduire la gêne occasionnée auprès des riverains.

Les cartes modifiées seront présentées au comité de suivi avant publication.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	Fin 2004 / début 2005

ACTION 18 :

Définir un axe de voltige aérienne.

En cas d'inactivité des militaires sur la DZ307, l'axe de voltige aérienne pourrait être de manière plus systématique déplacé sur cette zone pour réduire les nuisances sur Uzein et les villages au Nord.

Cette proposition une fois finalisée sera présentée au comité de suivi.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	2004

ACTION 19 :

Sensibiliser les contrôleurs à la surveillance du respect des limitations de vitesse des aéronefs.

Le non respect des vitesses est tout d'abord un problème de sécurité mais il est également lié aux nuisances sonores.

La limitation à 250 nœuds en dessous du FL100 et la limitation des vitesses en approche à la vitesse normale d'approche de l'aéronef permettent de réduire le bruit notamment lors de la sortie des traînées (volets et train d'atterrissage).

Les contrôleurs seront sensibilisés sur cet aspect afin de faire respecter les limitations de vitesse

Des actions de sensibilisation sont également faites par la DGAC dans le cadre de la formation continue des pilotes (film de formation lors des stages de maintien de compétences des pilotes professionnels).

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / Contrôleurs aériens	Compagnies	2004

ACTION 20 :

Contrôler le respect des trajectoires et fournir des chevelus.

L'outil ELVIRA de trajectographie équipé du logiciel IGN permettra de vérifier le respect des trajectoires par les aéronefs notamment lors de plaintes de riverains.

En cas de non respect, un courrier sera adressé à la compagnie concernée pour rappeler les consignes aux pilotes.

D'autre part, l'étude de chevelus de journée-type lors d'entraînement, d'activité particulière, parachutage, voltige aérienne, permettra de progresser dans la recherche de solution optimisée pour réduire la gêne.

Des trajectoires pourront donc être fournies aux réponses de plaintes significatives.

De même des « chevelus » caractéristiques pourront être diffusés sur le bulletin environnement annuel, sur la rubrique environnement du site Internet de l'aéroport.

La reconstitution des trajectoires représente une charge de travail importante, elle ne peut se faire qu'avec circonspection sur les cas jugés intéressants par le responsable environnement.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	Date livraison logiciel cartographique

ACTION 21 :

Former les contrôleurs.

Une meilleure maîtrise des nuisances sonores sera obtenue par une modifications des comportements de tous les acteurs.

Le défi nouveau implique une véritable modification de la culture, qui ne peut se faire qu'au travers d'actions de sensibilisation notamment des professionnels (pilotes et contrôleurs).

En matière de formation des contrôleurs, l'objectif est d'introduire systématiquement un volet environnemental dans leur formation initiale et continue.

La formation à l'environnement s'appuiera donc sur :

une partie théorique globale des enjeux de la mise en œuvre de la politique environnementale de la DGAC,
une partie locale avec les mesures prises pour réduire les nuisances sonores.

Cette formation sera intégrée dans la formation de maintien de compétence et mise en place dans le cadre du renouvellement d'autorisation d'exercer la qualification.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC / Contrôleurs aériens	Fin 2004 / début 2005

AXE 3

EVALUER LE BRUIT REDUIRE ET PREVENIR LA GENE SONORE

Le bruit est une grandeur objective et mesurable.

La gêne revêt une dimension psychologique dans laquelle interviennent de nombreux facteurs :

- affectifs (peur associée au bruit, impact sur la santé, sensibilité propre au bruit, activité au moment du bruit...)
- physiques (milieu urbain ou rural, saison, moment de la journée, durée du bruit...).

Il est donc important de mieux évaluer le bruit émis par l'activité aéronautique, de prendre des mesures pour réduire et prévenir la gêne.

ACTION 22 :

S'équiper d'un sonomètre

La DGAC dans son rôle de contrôle des nuisances sonores a prévu de s'équiper d'un sonomètre qui permettra d'effectuer ponctuellement des mesures de bruit instantanées en décibels (db).

Les bruits de la vie courante ci-dessous sont donnés à titre indicatif pour avoir une idée de grandeur et d'échelle des bruits perçus :

- 0 dB seuil d'audition
- 40 dB bibliothèque
- 55 dB conversation à 1 m
- 70 dB rue animée / télévision
- 75 à 80 db un avion en approche à 5 km de l'atterrissage pour un observateur placé sous
la trajectoire.(A320)
- 80 dB sonnerie de téléphone
- 85 dB piscine couverte
- 90 dB chaîne Hi-Fi à plein volume
- 110 dB concert.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	Signature de la Charte

ACTION 23 :

Réaliser une campagne de mesure de bruit.

Après contact pris avec la division environnement du STNA (Service Technique de la Navigation Aérienne / DGAC), ce service pourra mettre à notre disposition des stations mobiles de mesure de bruit (3 à 4 stations maximum) pour réaliser une campagne de mesures qui pourrait s'étaler de 15 jours à un mois maximum.

Il faut pour cela convenir d'une période suffisamment à l'avance compte-tenu d'un programme chargé de cette division déjà rempli en 2004.

L'idée est de réserver un créneau sur le planning 2005 du STNA pour effectuer ces mesures.

Au préalable, le comité de suivi , en concertation avec les riverains , sera chargé de définir les emplacements où seront installées ces stations et de proposer la ou les périodes préférentielles retenues pour ces mesures.

Cette campagne de mesures permettrait de faire un diagnostic de la situation actuelle et de mieux envisager les modifications éventuelles à apporter pour améliorer le système de la circulation aérienne.

Le rapport du STNA serait ensuite présenter en CCE.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC/Elus/Associations Comité de suivi	2005

ACTION 24 :

Publier des procédures de moindre nuisance pour les vols commerciaux.

Il s'agit pour les équipages d'appliquer les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages.

Une atténuation de l'ordre de 1 à 2 db peut être obtenue alors en agissant de plus sur les pentes des trajectoires ou en les déplaçant latéralement.

A titre d'exemples, les mesures suivantes adoptées sur certains terrains peuvent être envisagées à Pau :

-Au départ, les vols doivent faire l'objet d'une procédure anti-bruit de montée (montée à V2 + 10 avec les volets décollage jusqu'à 3000 pieds AAL, au delà vitesse normale de montée et rétraction des volets).

-A l'arrivée, les approches doivent s'effectuer avec un angle égal ou supérieur à l'angle de la trajectoire définie par l'ILS (piste 31) ou par l'indicateur visuel de pente d'approche (Papi 13) à la vitesse nominale d'approche pour le type d'aéronef sauf instruction du contrôle.

Il est donc proposé de publier une page spécifique de consignes environnementales dans AIP France sur l'aérodrome de Pau-Pyrénées comportant :

- les procédures de moindre nuisance (décollage , atterrissage , action 25)
- les restrictions d'utilisation (action 27, action 28, action 29)

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	1 ^{er} semestre 2004

ACTION 25 :

Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée de nuit notamment (22 h / 6 h) locales et des essais moteurs

A l'atterrissage entre 22 h et 6 h, les inverseurs de poussée, ou l'inversion du pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité (ex : vent arrière, piste contaminée...).

Les essais moteurs sont interdits de 22 h à 6 h locales sauf autorisation particulière accordée par le directeur de permanence.

Il est proposé d'introduire ces limitations dans la documentation aéronautique (AIP France).

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	Compagnies	Fin 2004

ACTION 26:

Limiter le nombre annuel de mouvements d'entraînements d'aéronefs commerciaux hors ligne

L'ancien protocole de gestion des nuisances sonores avait proposé de limiter à 5000 mouvements annuels le nombre d'entraînements.

Cette limitation a été respectée les années précédentes.

Pour 2004, afin de clarifier les statistiques entraînement, il est proposé de décompter **tous les mouvements** même pour les séances inférieures ou égales à 3 tours de piste (non décomptés dans l'ancien protocole),

tous les aéronefs commerciaux mêmes ceux inférieurs ou égaux à 19 tonnes (non décomptés dans l'ancien protocole),

Pour ces raisons et compte tenu que de nouvelles restrictions seront mises en place (action 27, 28 et 29) et qu'une meilleure définition du circuit d'entraînement a été étudiée (action 13),

Il est proposé de conserver

cette limitation à 5000 mouvements annuels d'entraînement.

Un bilan annuel sera fait au comité de suivi

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / CCI	DGAC / CCI	2004

ACTION 27 :

**Interdire l'entraînement de nuit (22 h / 6 h locales)
et limiter les entraînements des vols commerciaux hors ligne le soir entre 20 h et 22 h.**

Il est proposé :

d'interdire l'entraînement de nuit entre 22h et 6h pour mieux préserver le repos du riverain.
de limiter à 200 mouvements l'entraînement en soirée (20 h / 22 h) toute l'année pour permettre au riverain de profiter plus longuement des soirées dans une meilleure tranquillité.

Ces propositions seraient intégrées dans la documentation aéronautique (AIP France).

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / CCI	DGAC / CCI	Signature de la Charte

ACTION 28 :

Interdire l'entraînement des vols commerciaux hors ligne les week-ends et jours fériés.

Il est proposé d'interdire les séances d'entraînement programmé le samedi, dimanche et jours fériés.

Cette proposition sera introduite dans la documentation aéronautique (AIP France).

Une dérogation exceptionnelle pourra être accordée par le directeur de permanence le samedi uniquement pour les séances d'entraînement programmées en semaine dont le programme n'aura pas pu être achevé cause météorologique ou technique ou pour une demande ponctuelle liée à des conditions météorologiques défavorables sur le terrain initialement prévu.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / CCI	DGAC / CCI	Signature de la Charte

ACTION 29:

Cibler les types d'aéronefs pouvant faire de l'entraînement sur l'aérodrome.

Les aéronefs sont classés en 6 catégories suivant leurs envergures notamment :

- A envergure de moins de 15 m (monomoteurs, pilatus)
- B envergure de 15 m à 24 m exclus (Embraer 145)
- C envergure de 24 m à 36 m exclus (B737, A320 A321)
- D envergure de 36 m à 52 m exclus (A300, B767 ; C130, C160)
- E envergure de 52 m à 65 m exclus (A330, A340, B777, B747)
- F envergure de 65 m à 80 m exclus (Antonov 124).

Les aéronefs de grande envergure (E et F) correspondent aux gros porteurs et provoquent des réactions plus nombreuses des riverains qui peuvent penser que ceux-ci volent plus bas compte-tenu de la taille inhabituelle de l'appareil. La notion de peur intervient alors.

Pour cette raison, il est proposé que :

l'aérodrome soit plus spécialement dédié aux vols d'entraînement des aéronefs de catégorie A à D.
les vols d'entraînement de B747 et d'AN124 soient interdits

Certains vols d'entraînement de catégorie E (A330, A340, B777 exclusivement) et F(futur A380) pourront exceptionnellement être acceptés par le directeur d'aérodrome pour des séances courtes.

L'information préalable faite aux communes riveraines attirera l'attention sur ce point avec la mention «entraînement gros porteur ».

Le Béluga (Airbus 300ST) appartient à la catégorie D, néanmoins, compte-tenu du diamètre important du fuselage la mention « entraînement gros porteur » lui sera attribué de la même façon que pour les vols de catégorie E pour attirer l'attention des riverains.

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC / CCI	DGAC / CCI	Signature de la Charte

ACTION 30:

Mettre en place un indicateur de déclenchement de l'étude du PGS.

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) concerne les aéroports qui accueillent plus de 20 000 mouvements d'aéronefs commerciaux > 20 tonnes.

Il apparaît nécessaire de décompter ce nombre de mouvements chaque année pour déclencher en temps voulu l'étude du PGS lorsque le seuil des 20 000 mouvements sera en voie d'être atteint.

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

Pilote	Acteurs	Echéance
DGAC	DGAC	Signature de la Charte