

CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

Aérodrome de CAEN CARPIQUET

Préambule

Rappel de la réglementation

*hauteurs de survol
respect des consignes
urbanisation en conformité avec le PEB*

Réduction des émissions sonores

*Utilisation en priorité des appareils les moins bruyants
Équipement des avions de réducteur de bruits
Remplacement de la flotte bruyante
Réduction du bruit au décollage*

Restrictions de circulation aérienne

*Restriction d'utilisation
Limitation du tour de piste*

Modification de la carte VAC

*Etude de trajectoires environnementales
Mise à jour des consignes particulières*

Réclamations

Comité de suivi

*membres du comité de suivi
rôle du comité de suivi
saisie du comité de suivi
diffusion des comptes rendus*

Glossaire des abréviations et expressions aéronautiques

Aéronef	Terme générique désignant tous les appareils volants
appareil basé	Appareil dont l'aérodrome d'attache est Caen Carpiquet
Aviation générale	Aviation autre que militaire et commerciale
Carte VAC	(Visual Approach Chart) carte de vol à vue
Clairance	Autorisation de manœuvrer
DSAC Ouest	Direction de la Surveillance de l'Aviation Civile Ouest
Intègre le circuit aérodrome	Se présente et applique les procédures d'atterrissage
NOTAM	(Notice To Airmen) Mise à jour en temps réel de l'information aéronautique
SIA	Service d'Information Aéronautique
SNA	Service de la Navigation Aérienne

PREAMBULE

Le 14 juin 2006, lors de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement, il a été décidé de créer un groupe de travail afin de limiter les nuisances sonores aux abords de l'aérodrome de Caen Carpiquet.

Ce groupe de travail, réuni une première fois le 4 octobre 2006, avait pour mission l'élaboration d'un protocole d'utilisation de l'espace aérien, ou plus communément appelé, d'après la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005 « Charte de l'Environnement ».

Ce document final, issu tout d'abord d'une concertation entre les riverains, les usagers et le gestionnaire de la plate-forme, doit être, au fil des années, le fruit d'un consensus permettant de limiter les nuisances sonores ou de les rendre acceptables par les populations environnantes, tout en maintenant l'activité de la plate-forme.

Au cours de la réunion du 24 janvier 2007, le représentant de l'Aviation Civile a proposé un plan de cette charte qui peut se regrouper en six thèmes principaux :

- Rappel de la réglementation
- Réduction des émissions sonores à la base
- Modification des trajectoires et mise en place de restrictions d'utilisation
- Modification de la carte VAC (carte d'approche à vue) de l'aérodrome
- Réclamations
- Comité de suivi.

L'étude menée en 2005 par l'association des riverains a montré que les nuisances sonores provenaient essentiellement de l'aviation générale, et plus particulièrement des activités de voltige et de parachutage. En conséquence, cette charte ne s'applique pas à l'aviation commerciale et militaire.

Ces règles s'appliqueront également aux appareils Ultra Léger Motorisés (ULM), ainsi qu'aux avions de collection.

Exceptionnellement, lors d'une manifestation aérienne organisée sur la plate-forme, conforme à l'arrêté du 4 avril 1996 et accordée par décision préfectorale, les consignes particulières édictées par le préfet, remplaceront les termes de cette charte.

Le contrôle d'aérodrome ne peut être tenu responsable des écarts de conduite des pilotes. Les éléments relatifs à un vol ne pourront être communiqués que sur requête réglementaire ou saisine des instances judiciaires.

1 – Rappel de la réglementation

Les aéro-clubs, les pilotes privés et professionnels s'engagent à respecter les hauteurs de survol réglementaires, ainsi que les règles de l'air.

Les maires et organismes instructeurs des permis de construire appliquent, pour les projets aux abords de l'aérodrome de Caen Carpiquet, les règles d'urbanisme liées au PEB (plan d'exposition au bruit) et au « porter à connaissance ».

1.1 hauteurs de survol

En dehors des phases de décollage et d'atterrissage, et des manœuvres qui s'y rattachent, les pilotes sont tenus de respecter la réglementation suivante :

- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnels ou d'animaux.
- Arrêté du 03 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.
- Concernant la précision des survols des agglomérations, les dimensions de celles-ci prises en compte dans la réglementation sont répertoriées sur la carte au 1/500 000.

L'intégralité de ces textes est consultable sur le site internet du SIA à l'adresse suivante: <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

1.2 respect des consignes

L'aérodrome de Caen Carpiquet étant un aérodrome contrôlé, les pilotes sont tenus, conformément à l'arrêté du 03 mars 2006, cité ci dessus, de respecter la clairance donnée par le contrôleur. De plus, ils doivent respecter les consignes particulières inscrites sur la carte VAC (conditions générales d'utilisation, procédures et consignes particulières, ...).

Les décollages et atterrissages, ainsi que les intégrations dans le circuit d'aérodrome, s'effectuent conformément à l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

1.3 urbanisation en conformité avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le Code de l'Urbanisme, dans son chapitre VII : « dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes », définit les zones du PEB, avec les différentes réglementations en vigueur, à mettre en place et à respecter en matière d'urbanisme suivant la zone.

2 - Réduction des émissions sonores

2.1 Utilisation en priorité des appareils les moins bruyants

Les pilotes de l'aérodrome s'engagent à utiliser en priorité les appareils équipés d'un réducteur de bruit ou les moins bruyants.

2.2 Equipement des avions de réducteur de bruit

Les propriétaires s'engagent à doter progressivement leurs avions d'équipement réducteur de bruit lorsque les équipements disponibles sont certifiés et compatibles avec leurs appareils, et prioritairement pour les appareils les plus bruyants.

Les collectivités territoriales s'engagent à aider à l'obtention de subventions, dans le cadre de l'équipement des avions en équipements réducteurs de bruit.

Un inventaire complet des appareils basés sur l'aérodrome de Caen Carpiquet, joint à cette charte, est mis à jour régulièrement par le gestionnaire de l'aérodrome. Les pilotes sont tenus de l'informer de toute modification.

2.3 Remplacement de la flotte bruyante

Dans le cas d'un renouvellement de flotte, les propriétaires veillent à acquérir des appareils dits «de nouvelle génération», moins bruyants, hormis les appareils de collection.

2.4 Réduction du bruit au décollage

Les pilotes s'engagent à respecter les recommandations techniques inscrites dans le manuel de vol tendant à minimiser l'émission sonore des appareils, notamment lors des procédures de décollage.

3 – Restrictions de circulation aérienne

3.1 Restriction d'utilisation

Du 1^{er} juin au 30 septembre inclus, une restriction d'utilisation de l'espace aérien de Caen Carpiquet de 3 heures consécutives (de 12 heures à 15 heures locales) est mise en place les samedis, dimanches et jours fériés. Cette mesure s'applique :

- aux tours de piste pour les appareils non munis d'un certificat de limitation de nuisance (ULM, avions de collection, ...)
- aux tours de piste basse hauteur
- à la pratique de la voltige

Toutefois, cette plage horaire est réduite (de 13 heures à 15 heures locales) pour les appareils équipés d'un réducteur spécifique de bruit.

Le plancher utilisé par les aéronefs monomoteurs pour les exercices de tour de piste à basse hauteur est, à partir de 15 heures les samedis dimanches et jours fériés, de 500 ft.

3.2 Limitation du tour de piste

Les tours de piste sont réservés exclusivement aux appareils basés (voir liste des appareils basés en annexe), les samedis à partir de 12 heures, dimanches et jours fériés. Sauf pour les appareils munis de réducteur de bruit, les usagers basés en limiteront le nombre durant ces créneaux au strict minimum.

4 – Modification de la carte VAC

4.1 Etude de trajectoires environnementales

Le Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) s'engage à étudier les trajectoires actuellement utilisées par les appareils en tour de piste. A cette fin, une expérimentation sera menée dès que possible.

A l'issue de l'expérimentation, le SNA Ouest, en association avec la Mission Environnement de la DGAC, présentera au comité de suivi de la charte le résultat d'une étude comparative entre les trajectoires actuelles et une ou plusieurs trajectoires alternatives.

Ces études sont entièrement prises en charge par la DGAC.

4.2 Mise à jour des consignes particulières

Afin que les restrictions d'utilisation prévues dans cette charte soient prises en compte par l'ensemble des utilisateurs, et notamment par les « non basés », le SNA Ouest adressera au service d'information aéronautique (SIA) une demande de mise à jour des consignes particulières publiées précisant l'existence de cette charte.

De plus, un NOTAM est mis en ligne sous 48 heures suivant la signature de cette charte, afin que les pilotes prennent en compte immédiatement ces consignes particulières.

5 – Réclamations

Les demandes de renseignements ou réclamations sont adressées à la CCI, gestionnaire de l'aérodrome, à charge pour celle-ci de transmettre la demande au service compétent qui sera chargé d'instruire le dossier. (En annexe, la procédure de gestion des réclamations).

Si le non respect de la charte est avéré, et que l'appareil incriminé appartient à un aéro-club, ce dernier appliquera les mesures appropriées inscrites dans son règlement intérieur.

Chaque réclamation sera traitée dans les plus brefs délais. Le résultat de l'instruction sera transmis au plus tard sous 45 jours au plaignant et notifiée par le gestionnaire dans le rapport de synthèse transmis au comité de suivi qui comportera, le cas échéant, les suites réservées à ces réclamations.

Rappel : Il est interdit de contacter directement le contrôleur en service à la tour lors d'une constatation d'un manquement au respect de cette charte. En effet, celui-ci assure pendant son service la sécurité des vols en cours et le contrôle du trafic.

6 - Comité de suivi

6.1 membres du comité de suivi

Le comité de suivi est présidé par le Préfet ou son représentant.

Sont membres de droit :

- un représentant du Conseil Général
- un représentant de la Communauté d'Agglomération de Caen la Mer
- un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie (gestionnaire)
- un représentant des maires des communes avoisinantes
- un représentant des aéro-clubs et sociétés aéronautiques basées
- un représentant des propriétaires privés d'appareils basés
- un représentant du GRAPE
- un représentant du CREPAN

Le chef de la circulation aérienne de Caen, ainsi qu'un représentant de la DSAC Ouest sont nommés experts.

6.2 rôle du comité de suivi

Le Comité de suivi de la charte veille à son application et à son respect. Il s'assure, entre autre, du bon traitement des réclamations par le gestionnaire de l'aéroport. Par le biais d'un rapport de synthèse remis par ce dernier, il mesure le degré d'application de la charte et propose, le cas échéant, des mesures correctrices, en fonction de l'évolution de la réglementation et des nuisances.

6.3 saisie du comité de suivi

Le comité de suivi se réunit une fois par an. De plus, d'autres séances de travail peuvent être organisées autant que de besoin à la demande du préfet, notamment dans les premières années d'application, et en cas d'évolution de la réglementation.

6.4 diffusion des comptes rendus

Les différents membres du comité de suivi s'engagent à informer l'ensemble des personnes qu'ils représentent, des travaux de la commission.

Le Préfet



M. Christian LEYRIT

Pour le Président du Conseil Général



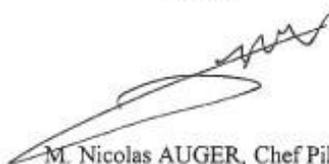
M. Luc DUNCOMBE

Le Maire de Bretteville-sur-Odon pour les communes relevant du PEB



M. Pierre ESTRADÉ

Pour les aéroclubs et sociétés aéronautiques basées



M. Nicolas AUGER, Chef Pilote

La Présidente du Comité Régional d'Etudes pour la Protection et l'Aménagement de la Nature de Basse-Normandie



Mme Annick NOEL

Le Président de la Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer



M. Philippe DURON

Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen



M. Serge FOUCHER

Pour les propriétaires privés d'appareils basés



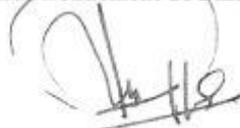
M. Jean-Pierre LEGRAND

Le Président de l'Association Environnement - Cadre de Vie - Urbanisme



M. Jean-Louis ESTIVAL

Le Président du Groupement Régional des Associations de Protection de l'Environnement de Basse-Normandie



M. René MAFFEI