

CODE DE BONNE CONDUITE ENVIRONNEMENTALE



SOMMAIRE

1-	PREAMBULE	3
2-	PRINCIPES GENERAUX	4
3-	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	5
4-	L'EXPLOITANT DE L'AEROPORT	6
5-	ECOLES D'AVIATION ET AEROCLUB	7
6-	OPERATEURS AERIENS.....	8
7-	SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD.....	10
8-	SUIVI DU CODE DE BONNE CONDUITE	11
9-	LES SIGNATAIRES	12
10-	ANNEXE 1.....	13
11-	ANNEXE 2.....	14

1- PREAMBULE

Le Code de Bonne Conduite présenté dans ce document a pour objectif principal d'œuvrer en faveur de la réduction et de la maîtrise des nuisances sonores autour de l'aéroport de Carcassonne

Les usagers du trafic aérien de l'aérodrome de Carcassonne signataires ont élaborés ce code de bonne conduite, en considérant que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du trafic aérien.

L'objectif premier de ces acteurs qui est d'assurer, en plus de leur propre sécurité, la sécurité des personnes survolées, ne doit en aucun cas être compromis par la limitation des émissions sonores.

Conformément au code de l'environnement, une Commission consultative de l'environnement a été créée en 2008. Elle réunit sous la présidence du Préfet de l'Aude des élus, des représentants d'associations de riverains et des représentants des professions aéronautiques.

A la demande du Préfet de l'Aude, dans son courrier du 22 juin 2011, un code de bonne conduite devra être présenté lors de la prochaine Commission 2011.

2- PRINCIPES GENERAUX

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce code de bonne conduite est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'Aéroport de Carcassonne. Ce code regroupe les engagements pris par les signataires, afin de le promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leurs fonctionnements opérationnels.

La sécurité est et restera, l'objectif prioritaire des acteurs de la navigation aérienne. Cet objectif étant respecté, les parties signataires conviennent que la maîtrise des nuisances sonores est une donnée sociétale et constitue désormais une dimension forte du développement durable du trafic aérien.

Le bruit perçu et la gêne ressentie au sol, lors du passage d'un avion, dépendent d'une multitude de facteurs. Parmi les principaux d'entre eux figurent :

- le type de l'avion, sa motorisation, sa masse réelle d'exploitation, sa hauteur et sa vitesse ;
- les procédures de conduite machine suivies par l'équipage ; elles figurent dans les manuels d'exploitation de chaque compagnie, en application des procédures définies par le constructeur, ces dernières étant approuvées par les autorités de certification ;
- les procédures de circulation aérienne établies en application de règles définies par les autorités de l'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile) en conformité avec les spécifications de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- les instructions de direction, d'altitude et de vitesse données par les contrôleurs aux équipages, conformément aux procédures autorisées, en fonction des objectifs de sécurité, de régularité et de ponctualité de la circulation aérienne qui leur sont fixés ;
- les conditions météorologiques qui affectent les performances des avions, la tenue des trajectoires, la propagation du son et le type de procédure en service.

Quant à la gêne ressentie, elle est fonction des éléments cités ci-dessus, mais également de l'émergence de l'énergie sonore par rapport au bruit ambiant, de la fréquence des éléments sonores, de l'heure de la journée, de la saison ainsi que de paramètres propres à chaque individu.

A partir de ces principes généraux, les engagements suivants ont été pris par les signataires :

3- DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

La Direction Générale de l'Aviation Civile, autorité réglementaire de la sécurité du transport aérien en France, veillera à ce que la qualité de l'environnement sonore autour des aéroports et notamment les conséquences des actions de pilotage et de contrôle en termes d'émissions sonores, perçues au sol, reçoivent une place importante dans les différents programmes de formations de pilotes et des contrôleurs. Dans ce cadre, elle est garante de la primauté de l'intérêt général.

La Direction Générale de l'aviation Civile, étudiera, en relation avec les constructeurs d'avions et les exploitants, les méthodes de conduite machine les moins génératrices d'émissions sonores dans les phases d'approche, d'atterrissage et de décollage, et garantissant le meilleur niveau de sécurité.

Elle s'attachera à promouvoir l'emploi de ces méthodes par les opérateurs aériens et les pilotes, ainsi que leur prises en compte par les concepteurs des procédures de la circulation aérienne et els contrôleurs de la circulation aérienne en définissant le cadre réglementaire adapté aux évolutions de la technique, notamment vis-à-vis des fournisseurs de bases de données de navigation embarquée.

Actuellement, les services de la circulation aérienne ont pour objet :

- 1) De prévenir les collisions des aéronefs en vol
- 2) De prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles
- 3) D'accélérer et d'ordonner la circulation aérienne
- 4) De fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sur et efficace des vols
- 5) D'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Dans un contexte international, la Direction Générale de l'Aviation Civile conforte sa participation aux groupes de travail, tant dans le cadre communautaire que dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, afin de mieux anticiper les décisions internationales au niveau national. Elle analyse les actions menées dans les pays voisins, à titre d'échanges d'expériences en matière d'environnement aéroportuaire.

En cas de problèmes liés à la sécurité des vols, les contrôleurs de la circulation aérienne de l'aéroport de Carcassonne peuvent déroger aux recommandations écrites ci-dessous

4- L'EXPLOITANT DE L'AÉROPORT

Afin de limiter les nuisances sonores sur la plate-forme, Veolia Transport Aéroport Carcassonne s'est engagée à

- élaborer en concertation avec les usagers de la plateforme un code de bonne conduite
- régler le nombre d'entraînement et de tour de piste de l'aéroport de Carcassonne.
- Diffuser sur son site les informations sur les activités des différents usagers de la plateforme (programmation des vols etc.)
- Diffuser largement à tous les utilisateurs de la plateforme ce guide de bonne conduite et assurer un suivi (cf.chp 8)

Cf. Annexe 1 : Diffusion d'un notam provisoire dans l'attente de l'engagement de tous les usagers de l'aérodrome de Carcassonne à ce guide de bonne conduite

5- ECOLES D'AVIATION ET AEROCLUB

Afin de limiter les nuisances sonores sur la plate-forme, les écoles d'aviation et aéroclub s'engagent :

- à ne pas faire d'entraînement de tour de piste de 21h00 à 5h00 TU
- à demander l'accord préalable de l'utilisation du système Stap/Pcl à l'exploitant.
- à fournir à l'exploitant de l'aéroport la liste des mouvements des avions hors horaires de la tour (nombre réel de tour de piste, touch and go, remises de gaz et atterrissages effectués) et le nombre de mise en route du système STAP/PCL.
- à fournir à l'exploitant de l'aéroport les informations sur leurs activités (programmation des vols etc.) afin que ce dernier le diffuse sur son site.
- à respecter l'altération de cap de 30° à droite dès l'extrémité de piste 28 franchie une fois que le temps d'expérimentation aura été concluant (cf. chap. 5 SNA)
- répartir également les entraînements de perfectionnement au pilotage sur les 3 volumes existant (Voir les 5 si les demandes de l'ENAC sont acceptées par l'aviation civile)
- à rappeler périodiquement les consignes de l'aérodrome à leurs élèves et leurs membres brevetés
- à en faire un point important de la formation des élèves pilotes.

6- OPERATEURS AERIENS

Les opérateurs aériens signataires s'attachent à promouvoir, grâce à des procédures d'exploitation et une politique de formation adaptée, une stratégie de maîtrise des émissions sonores. Ils poursuivent la démarche entreprise de sensibilisation et d'information de leurs équipages sur les conditions d'exploitation de l'aéroport.

Afin de renforcer la précision dans le suivi des procédures, les compagnies aériennes signataires étudient l'opportunité d'équiper dans des conditions économiques acceptables, leurs avions de systèmes de navigation modernes, plus performants, facilitant le pilotage et le suivi des procédures publiées et permettant une réduction sensible de la dispersion des trajectoires.

Elles apportent une attention particulière à la qualité des prestations des fournisseurs de bases de données de navigation embarquées auxquelles elles font appel de façon à évaluer les potentialités de ces techniques, en particulier lorsqu'elles sont utilisées en matière de qualité de l'environnement sonore ;

Développement de consignes d'exploitation adaptées

Le niveau de bruit émis en exploitation varie, dans une certaine mesure, en fonction des méthodes de conduite définies par la compagnie et mises en œuvre par l'équipage. En conséquence, les compagnies signataires apportent leur concours aux études de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Elles définissent, en fonction des résultats de ces études, de leur propre expérience et dans le respect des règles de d'utilisation certifiées, des méthodes de conduite machine en approche, à l'atterrissage et au décollage, qui réduisent les émissions sonores (par exemple : évolution des vitesses en approche, détermination du meilleur moment de sortie du train et des volets, etc.)

Elles intègrent les procédures correspondantes dans leur Manuel d'Exploitation, pour qu'elles soient utilisées par les équipages, dès lors que les impératifs de sécurité et les instructions de contrôle le permettent.

Certaines consignes compagnies sont établies en concertation avec les organisations professionnelles de pilotes pour promouvoir les procédures de moindre bruit à mettre en œuvre.

Instruction des réclamations

Les compagnies participent à l'instruction des réclamations. Elles fournissent sur demande, au Service ayant en charge le traitement des réclamations, toutes les informations disponibles relatives aux vols concernés.

Compte tenu de la nécessité d'un traitement rapide de ces réclamations, les communications de ces informations sont faites autant que possible, par téléphone, par fax, par courriel ou par courrier. Les demandes et réponses à faire pour l'instruction des réclamations respectent l'anonymat des équipages concernés. En effet, cet anonymat est une garantie essentielle au bon fonctionnement du Code de bonne conduite.

Les compagnies relaient, vers les équipages concernés par l'évènement, les réclamations traitées par le service environnement de l'aéroport en concertation avec les services de l'Aviation Civile.

Les compagnies informent leurs équipages des analyses et des mesures prises suite au traitement des réclamations environnementales.

Vols non soumis au Code de bonne conduite (liste non exhaustive)

Les exploitants des aéronefs dédiés à des missions particulières de travail aériens ou d'intérêt général demanderont à leurs pilotes d'appliquer le Code de bonne conduite ; ces pilotes cesseront de se conformer aux pratiques recommandées dans ce code dès lors qu'ils le jugeront nécessaire pour leur sécurité ou pour la réalisation de leur mission.

7- SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD

Lors de la Commission Consultative de l'Environnement du 16 novembre 2010, il a été proposé pour la réduction des nuisances aux abords de l'aéroport un changement de cap au décollage pour l'aviation légère.

Afin de répondre à la volonté commune de diminuer les nuisances sonores aux riverains de l'aérodrome de Carcassonne et suite à saisine de la préfecture de l'Aude après consultation de la Commission Consultative Environnement du 16 novembre 2010, il a été décidé de mettre en place une procédure moindre bruit au décollage 28 pour les aéronefs VFR.

La proposition qui a été retenue consiste en une altération de cap de 30° à droite dès l'extrémité de piste 28 franchie, ceci afin que les aéronefs VFR survolent que les secteurs les moins urbanisés. En conséquence, la perception d'une gêne sonore devrait être diminuée.

Cette altération de cap est en cours d'expérimentation par les pilotes basés afin d'en révéler les possibles inconvénients (pilotabilité, gestion de la circulation aérienne) avant de la faire paraître dans la documentation aéronautique.

Cf. Annexe 2 : Carte VAC expérimentation

Etude de nouveaux espaces d'évolution verticale pour le perfectionnement au pilotage :

Afin de répartir les nuisances sonores, l'Enac a fait une demande auprès de l'aviation civile pour élever remonter le plafond du volume existant au dessus de Moussoulens qui a été accepté et créer 2 nouvelles zones : l'une au sud de Cahilac et l'autre à l'ouest de Villegailhenc.

Si une réponse positive était donnée, cela permettrait de réduire considérablement les nuisances sonores des riverains.

8- SUIVI DU CODE DE BONNE CONDUITE

L'exploitant organisera lorsqu'il le jugera utile, ou à la demande des usagers de la plateforme, des membres de la Commission Consultative de l'Environnement ou des autorités préfectorales, des réunions de suivi de l'application de ce code de bonne conduite destiné à :

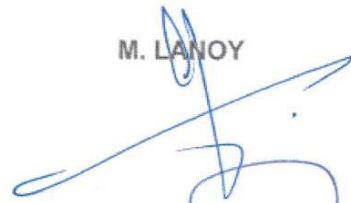
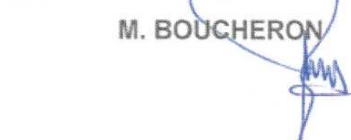
- dresser un bilan quantitatif et qualitatif des mesures en vigueur et des pratiques adoptées dans le cadre de ce code de bonne conduite,
- examiner les propositions nouvelles formulées au cours de ces rencontres

Ces rencontres constituent une force de proposition.

9- LES SIGNATAIRES

Directeur de l'aéroport
Véolia Transport Aéroport Carcassonne

M. LANOY

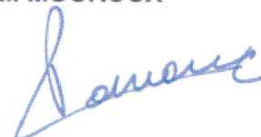



Délégué régional Languedoc-Roussillon

M. BOUCHERON

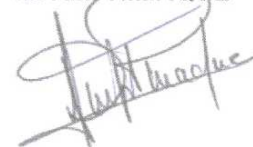
Chef de la Circulation Aérienne
Aérodrome de Carcassonne Salvaza

M. MOUROUX



Chef de centre par intérim
ENAC de Carcassonne

M. AMPHIMAQUE



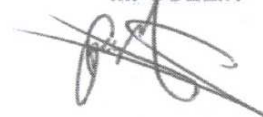
Responsable Pédagogique ESMA
de Montpellier

M. LEFEBVRE



Chef Pilote ESMA Montpellier

M. GUELIN



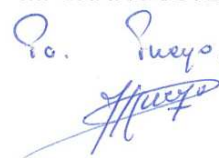
Président de l'Amicale des Pilotes
Audois

M. RAMON



Président de l'Association des Constructeurs
Amateur et Pilotes Audois

M. GARROUSTE



10- Annexe 1

Notam :

LFFA-B4174/11

A) LFMK CARCASSONNE SALVAZA

B) 2011 Aug 11 16:23 C) 2011 Oct 29 05:00

D) 2100-0500

E) ENTRAINEMENT TOUR DE PISTE INTERDIT

11- Annexe 2

Carte VAC expérimentation :

