

Compte-rendu de réunion

Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport de Carcassonne du 15 décembre 2015	
--	--

	Rédacteur : Philippe Hébert
--	------------------------------------

La Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport de Carcassonne s'est réunie pour la 8^{ème} fois le mardi 15 décembre 2015 à 14h30, dans la salle de réunion de l'aéroport de Carcassonne, sous la présidence de Marc VETTER, directeur adjoint à la DDTM de l'Aude.

Vous trouverez en pièce jointe la feuille d'émargement des participants.

L'ordre du jour était le suivant :

- I. Présentation du bilan d'activité de la plate-forme aéroportuaire par l'exploitant pour l'année 2015.
Monsieur HEBERT, Transdev Aéroport Carcassonne
- II. Bilan d'activité de l'ENAC pour l'année 2015.
ENAC
- III. Propositions issues du groupe de travail du 16 octobre 2015 :
 - 1) Evaluation de l'impact d'un dispositif de silencieux sur un appareil de l'ENAC.
Point sur la définition du protocole d'expérimentation de l'appareil TB20 doté d'un atténuateur de bruit avec la mairie de Carcassonne et la société Gamba qui a répondu à l'appel d'offres.
ENAC et Monsieur ALBAREL, Mairie de Carcassonne
 - 2) Point sur les engagements des écoles extérieures utilisant la piste :
 - Sont-elles signataires du code de bonne conduite ?

Cette charte précise que les écoles extérieures doivent fournir à l'exploitant la liste des mouvements des avions hors horaires de la tour (nombre réel de tours de piste, touch and go, remises de gaz et atterrissages effectués) ainsi que les informations sur leurs activités (rubrique programmation des vols).

- Rappel périodique des consignes de l'aérodrome à leurs élèves et à leurs membres brevetés.

Monsieur HEBERT, ainsi que les directeurs des écoles de pilotage

3) Proposition de limiter à 3 avions par nuit pour l'entraînement aux vols de nuit en intégrant les demandes des écoles extérieures :

Possibilité d'agrandir les boucles de vols afin d'éviter au maximum les zones habitées de jour comme de nuit.

Monsieur AMPHIMAQUE, ENAC

4) Améliorer le partage des informations entre l'exploitant, l'ENAC et l'association sur les plannings des vols de nuits, information sur le nombre de passages par nuit .

IV. Questions diverses :

- Information sur les travaux d'extension de l'aéroport.

Région Languedoc-Roussillon

I. Présentation du bilan d'activité de la plate-forme aéroportuaire par l'exploitant pour l'année 2015.

M. Hébert, Responsable Qualité de l'aéroport, présente le bilan de l'activité 2015.

a) Les mouvements :

- Avec un total de plus de 2500 mouvements, le nombre de mouvements commerciaux baisse de plus de 12% par rapport à 2014 et de plus de 20% par rapport à 2013.

Il y a toujours une grande différence entre le nombre de vols réguliers commerciaux l'été et l'hiver : 36 vols par semaine en moyenne l'été contre 14 vols l'hiver, de 9h00 à 17h30, avec au moins une journée sans vol.

- Le nombre de mouvements non commerciaux a baissé de plus de 13% par rapport à 2014.

Les vols des écoles de formation (Enac – Esma - Airways Formation - Aero Pyrénées - Aerosud Service - Méditerranée Air Training) représentent plus de 80% de l'activité des vols non commerciaux. L'ENAC représente plus de 85% de ces vols de formation.

Les 15 % des autres vols non commerciaux étant des vols d'aéroclub, des vols militaires, des vols de la sécurité civile (trackers) et des vols privés.

b) Les passagers :

- Le taux de remplissage a augmenté de plus de 7 points par rapport à 2014 et atteint plus de 87%. Ce qui nous permet d'avoir une baisse moins importante du nombre de passagers par rapport aux nombres de mouvements. Avec un total de plus de 381 000 passagers nous notons une diminution de 7% par rapport à 2014.

M. Hébert présente le bilan des plaintes.

36 mails de réclamation dont 30 issus de 2 personnes.

Les réclamations viennent de Caux et Sauzens, d'Herminis, de Grèzes, de Villalbe et du Quartier Pasteur.

10 sont des réclamations concernant des vols en soirée, 8 des vols de nuit et les autres se partagent entre matin et après-midi.

II. Bilan d'activité de l'ENAC de Carcassonne pour la période 2015.

M. Dutres, Chef Pilote Adjoint de l'ENAC, fait remarquer une diminution d'heures de vol par rapport à 2014 de plus de 18%, la répartition entre les différents types d'appareils continue d'évoluer du un cursus de formation différent entre les élèves pilotes Français et étrangers.

- Les élèves pilotes étrangers continuent d'augmenter alors que les élèves pilotes Français diminuent. La formation des pilotes étrangers étant beaucoup moins exigeante en heures ceci se traduit par une diminution d'heures de vols des TB20 de plus de 35%, et une augmentation de l'utilisation des TB10 de plus de 34%.

Pour rappel, le TB10 a été réintroduit depuis 3 ans. Ces appareils sont équipés de silencieux, alors que le TB20 n'en n'est pas équipé.

La baisse des formations « perfectionnement au pilotage » en CAP 10 a continué en 2015 avec près de 43% d'heures de vol en moins par rapport à 2014.

Aucune Activité de nuit de début avril à fin août avec une reprise importante en septembre.

III. Propositions issues du groupe de travail du 16 octobre 2015 :

- 1) Evaluation de l'impact d'un dispositif de silencieux sur un appareil de l'ENAC.

Point sur la définition du protocole d'expérimentation de l'appareil TB20 doté d'un atténuateur de bruit avec la mairie de Carcassonne et la société Gamba qui a répondu à l'appel d'offres.

Monsieur Albarel, Adjoint au Maire de Carcassonne, confirme l'accord de la communauté de communes de participer au financement de l'étude à parité avec la ville.

Monsieur Fabart, président de l'association ANAC, confirme que le protocole est accepté par l'association.

M. Vetter demande à ce que cette étude soit réalisée courant du 1^{er} trimestre 2016 sur les trois secteurs prédéfinis, Caux et Sauzens, Herminis, et le Quartier Pasteur.

2) Point sur les engagements des écoles extérieures utilisant la piste :

- Sont-elles signataires du code de bonne conduite ?

Cette charte précise que les écoles extérieures doivent fournir à l'exploitant la liste des mouvements des avions hors horaires de la tour (nombre réel de tours de piste, touch and go, remises de gaz et atterrissages effectués) ainsi que les informations sur leurs activités (rubrique programmation des vols).

- Rappel périodique des consignes de l'aérodrome à leurs élèves et à leurs membres brevetés.

Le code de bonne conduite a été signé par l'ENAC et l'ESMA, qui sont les écoles les plus présentes à l'aéroport. Les autres écoles n'effectuant que très peu de vols n'ont pas signé le code. M. Hébert leur fera tout de même parvenir le code pour signature.

M. Hébert confirme que tout utilisateur de la plateforme de nuit doit faire une demande spécifique à l'exploitant. Les règles et code de bonne conduite qui ont été définies lui sont systématiquement envoyées. Cet envoi inclus, les horaires à ne pas dépasser pour faire des tours de piste et le nombre d'avion autorisé.

M. Doutré confirme que pour l'ENAC les consignes de l'aérodrome sont rappelées régulièrement aux élèves pilotes.

3) Proposition de limiter à 3 avions l'entraînement aux vols de nuit en intégrant les demandes des écoles extérieures :

Possibilité d'agrandir les boucles de vols afin d'éviter au maximum les zones habitées de jour comme de nuit.

M. Hébert informe que la limite de 3 avions par nuit pour l'entraînement aux tours de piste est déjà en application sur l'aéroport, en fonction des demandes de l'ENAC, d'autres demandes peuvent être refusées. Les consignes ont déjà été passées au niveau des opérations de l'aéroport et la demande spécifique que doit envoyer l'utilisateur à l'exploitant le stipule.

M. Doutré confirme que l'Enac ne fera jamais voler plus de 3 avions à la fois en tours de piste.

M. Fabart propose d'agrandir les boucles de vols lors des formations de tour de piste afin d'éviter au maximum les zones habitées.

M. Mouroux, Chef de la Circulation Aérienne de l'aéroport dit que cela engendrerait des problèmes de contrôles et donc de sécurité. En effet les avions s'ils font une boucle trop importante ne seront plus à vue des contrôleurs et se retrouveraient dans des espaces aériens d'attente pour certains appareils.

M. Doutré confirme, l'ENAC de Carcassonne ne reçoit que des élèves pilotes débutants. Pédagogiquement les élèves lorsqu'ils font des tours de piste doivent toujours garder la piste en vue. S'ils n'ont plus la piste en vue, ils font de la navigation et plus du vol à vue.

M. Vetter fait remarquer que si les tours de piste sont plus grands, le survol de la ville sera également plus important, en découleraient aussi plus d'heures de vol de nuit et donc augmenteraient les nuisances.

M. Fabart souhaiterait un partage des nuisances, M. Vetter répond que ce n'est pas une solution.

La proposition d'agrandir les boucles de vols lors des formations de tour de piste est abandonnée.

4) Améliorer le partage des informations entre l'exploitant, l'ENAC et l'association sur les plannings des vols de nuits, information sur le nombre de passages par nuit.

M. Hébert informe que suite aux réunions de travail avec les associations, un programme des vols hebdomadaires de l'Enac et de l'Esma a été ajouté sur le site de l'aéroport, plus fiable que le programme des vols trimestriels qui y figurait jusqu'à présent.

IV. Questions diverses :

- Information sur les travaux d'extension de l'aéroport.

M. Lanoy, Directeur de l'aéroport, explique qu'il ne s'agit pas de travaux d'extension de l'aéroport, mais des travaux de mise aux normes.

En effet suite à l'évolution de la réglementation les parkings avions se trouvent maintenant trop près de la piste, il faut donc les reculer.

Les loueurs de voiture ont été déplacés dans l'ancien garage Volkswagen de l'autre côté de la route, l'ancien motel de l'aéroport pourra donc être démoli afin de reculer les parkings avions.

M. Fabart souhaiterait être informé lorsqu'il y a des travaux sur l'aéroport qui ont des répercussions environnementales.

M. Lanoy rappelle qu'il avait parlé de ces travaux lors d'une réunion de travail à l'ENAC en présence des associations, que l'étude d'impact environnemental n'a révélé aucune répercussion environnementale et qu'une enquête publique a eu lieu en mairie. Cependant qu'il a bien pris note de sa demande.

M. Fabart fait remarquer que les avions passent bas sur la ville avant de se poser.

M. Albarel demande s'il y a une possibilité pour que les avions ne passent pas au-dessus de la ville pour se poser.

M. Mouroux rappelle qu'un avion atterrit et se pose toujours face au vent, il ne peut faire autrement. Il indique que la pente d'approche a déjà été augmentée. Toutes les normes de sécurité sont bien sûr en place pour que les avions se posent en passant au-dessus de la ville.

M. Fabart s'interroge sur les aides faites aux particuliers pour l'isolation de leur maison. Seuls les riverains des gros aéroports peuvent prétendre à une Aide financière pour l'insonorisation d'un logement.

M. Albarel informe qu'il y a d'autres moyens, comme faire une demande à l'ANAH « Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat »

L'ordre du jour étant épuisé, M. Vetter remercie l'assemblée et lève la séance.

Le Président de la Commission Consultative de l'Environnement
de l'Aéroport de Carcassonne,
Pour le Préfet de l'Aude,
Le Directeur adjoint à la DDTM de l'Aude



Monsieur Marc VETTER

Le Directeur de l'Aéroport,
Représentant l'exploitant,

— Monsieur Christian LANOY