



**Compte rendu de la Commission des Usagers  
Du 5 novembre 2014**

Uu de U 3/12/14  
*[Signature]*

Présents :

Jean-Claude VERGNERES, Vice-président COBAS  
Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale Adjointe COBAS  
Frédéric PATEY, Directeur de l'aérodrome COBAS  
Didier ALLETRU, responsable AFIS COBAS  
Usagers de l'aérodrome.

Présentation des services de la COBAS par M. PATEY  
Introduction et ordre du jour par M. VERGNERES

M. VERGNERES rappelle que l'aérodrome d'Arcachon la teste de Buch est un des rares terrains de la région à bénéficier d'une permanence AFIS et se félicite de la bonne vision de l'activité et de la sécurité que cela procure.

Bilan de l'activité

M. PATEY précise que la commission des usagers se tiendra tous les ans au mois de novembre.

Présentation du bilan d'activité au 31/10/2014.

types de vol					types d'activités					
vols	2011	2012	2013	10/2014	Activités	2011	2012	2013	2014	%
<b>IFR</b>	<b>827</b>	<b>847</b>	<b>819</b>	<b>789</b>	<b>Militaires</b>	<b>746</b>	<b>1077</b>	<b>884</b>	<b>527</b>	
<b>Voyages nationaux</b>	<b>757</b>	<b>802</b>	<b>800</b>	<b>747</b>	<b>Clubs</b>	<b>22077</b>	<b>22965</b>	<b>22170</b>	<b>22076</b>	
<b>non nationaux</b>	<b>70</b>	<b>45</b>	<b>19</b>	<b>42</b>	<b>privés français</b>	<b>3974</b>	<b>3928</b>	<b>5139</b>	<b>5944</b>	
					<b>privés étrangers</b>	<b>1743</b>	<b>1208</b>	<b>909</b>	<b>721</b>	
<b>VFR</b>	<b>33957</b>	<b>36353</b>	<b>35950</b>	<b>35199</b>	<b>travail aérien</b>	<b>3627</b>	<b>5928</b>	<b>5553</b>	<b>4794</b>	
<b>voyages</b>	<b>4455</b>	<b>4977</b>	<b>4592</b>	<b>4264</b>	<b>hélicoptères</b>	<b>1355</b>	<b>1966</b>	<b>1989</b>	<b>1922</b>	
<b>locaux</b>	<b>29502</b>	<b>31376</b>	<b>29868</b>	<b>30199</b>	<b>réacteurs</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	
<b>transits</b>	<b>1440</b>	<b>1486</b>	<b>1490</b>	<b>1307</b>	<b>piste 07</b>	<b>12073-35%</b>	<b>9672-26%</b>	<b>10296-28%</b>	<b>10076-28%</b>	
<b>Planeurs</b>	<b>1238</b>	<b>990</b>	<b>932</b>	<b>937</b>	<b>Piste 25</b>	<b>22705-65%</b>	<b>27528 -74%</b>	<b>26473-72%</b>	<b>25912-72%</b>	
<b>total</b>	<b>36224</b>	<b>38686</b>	<b>38259</b>	<b>37295</b>						
<b>%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>+6,5%</b>	<b>-1%</b>							

## Bilan AFIS

M. ALLETRU présente le bilan AFIS pour les 10 mois de 2014.

- **32 FNE**
  - 18 problèmes sur avions
  - 2 FOD (objets sur piste)
  - 2 accidents d'avions et atterrissages hors-pistes
  - 2 incursions en pistes
  - 1 relative à la réglementation (décollage sans radio)
  - 2 problèmes sur les installations techniques sensibles (FAX/téléphone)
  - 1 relative au péril animalier (collision volatile)
  - 1 atterrissage terrain fermé
  - 1 relative aux parachutistes (blessure)
  - 1 relative aux planeurs
  - 1 carte VAC hôpital
- 2 ACAP ACTIONS CORRECTIVES /PREVENTIVES**
  - 1 liée au passage en auto information du service AFIS
  - 1 liée au contact radio hélico du pôle de santé
- 2 EDS ETUDE DE SECURITE:**
  - 1 pontage des fissures de la piste et des taxiways
  - 1 peinture du balisage diurne
- **Conclusion: L'implication de tous (usagers et service AFIS) dans la démarche SMS, a permis de bien gérer la complexité des activités particulières et l'augmentation du trafic.**

M. PATEY indique que malgré le NOTAM publié pour les travaux de pontage des fissures de la piste et l'étude de sécurité, un pilote d'ULM de Royan est quand même venu se poser (hors AFIS).

Il rappelle aux pilotes et aux représentants de clubs, l'importance de la consultation des NOTAM lors de la préparation des vols.

M. GRAND dit être surpris de l'action corrective au sujet de la carte VAC du pôle de santé.

M. ALLETRU répond que lorsque la carte VAC avait été publiée, le contact radio obligatoire avec Arcachon n'était pas mentionné.

M. PATEY présente la carte des trajectoires d'arrivées N-E et celles du pôle santé et précise que le caractère conflictuel de ces deux trajectoires avait nécessité qu'une information de trafic sur la fréquence de l'aérodrome d'Arcachon soit mise en place pour des raisons de sécurité.

## Redevances d'aérodrome 2015.

N'ayant pas subi de hausse en 2014, la grille des redevances 2015 est réévaluée de la façon suivante :

**2 %** sur les redevances applicables aux aéronefs dont la masse maximale est

Inférieure à 1.5 tonne. \*Cette catégorie représente 80 % des recettes.

**3 %** sur les redevances applicables aux aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 1.5 tonne \*Cette catégorie représente 20 % des recettes.

A noter cette année la création d'une nouvelle ligne pour le parking couvert avec un tarif à l'heure pour les aéronefs de passage.

- Aéronefs < à 1.5t de 1.80 euro ttc par heure jour/nuit
- Aéronefs > à 1.5t de 3.60 euro ttc par heure jour /nuit

## **Carte VAC de l'aérodrome**

Présentation de la nouvelle carte VAC au 21 août 2014 sur laquelle apparaît clairement la recommandation d'altération de cap.

M. JULIÉ pense que la recommandation de l'altération de cap n'a pas été beaucoup suivie et estime que certains jours 50 % des avions ne la respectent pas ou pas bien. Il demande que la recommandation devienne une obligation.

M. VERGNERES précise que la recommandation est inscrite « non sans mal » dans la carte VAC et que si un rappel régulier était nécessaire il était impossible de la rendre obligatoire pour des raisons de sécurité.

M. JULIÉ remarque que l'avion des parachutistes respecte assez bien l'altération. M. PATEY et M. VERGNERES rappellent que généralement ces avions sont plus performants et qu'ils pouvaient le plus souvent virer très tôt après le décollage.

M. MALAURIE indique qu'il serait bon prendre des précautions par rapport au projet de construction de nouveaux logements au nord du golf de Gujan.

M. SEGARA (Vert Bassin) demande si, au-delà de l'altération de cap, il y a une règle pour les avions qui arrivent par N-E, coupent directement vers la tour et passent bas au-dessus des habitations, et ajoute qu'il dispose d'un télémètre.

Quelques participants confirment que certains avions passent encore à 1000 pieds au-dessus de Gujan Mestras.

M. VERGNERES précise par rapport à ce qui semble être une infraction, que sur demande la DGAC pouvait fournir les trajectoires des avions, mais ajoute que Jusqu'à ce jour, cela ne représentait qu'une infime minorité d'appareil.

## **Charte de Qualité de l'Environnement**

La nouvelle Charte de Qualité de l'Environnement a été signée en juillet 2014, tous les clubs ont inséré la clause de respect la Charte dans leur règlement intérieur.

## **CALIPSO.**

Il s'agit de la classification des avions légers selon leur indice de performance sonore,

Il est rappelé que la gratuité des tests était garantie jusqu'à la fin 2014, ensuite le coût est évalué à 1000 € par avion.

M PATEY félicite les trois aéroclubs de la plateforme pour avoir effectué les démarches de demande de classification.

Il présente le PowerPoint de la dernière réunion CALIPSO qui s'est déroulé à PARIS le 31 octobre 2014 au siège de la DGAC.

Il s'agit de la première réunion de suivi. Le compte rendu sera communiqué aux usagers dès réception.

## **Survol des zones sensibles**

Rappel des zones sensibles dont il faut éviter le survol, présentation de l'altération de cap nominale par projection.

M. PATEY présente la nouvelle fiche d'information qui reprend certaines recommandations. Cette fiche est donnée aux utilisateurs extérieurs de passage sur l'aérodrome et est également affichée dans le kiosque carburant.

### Questions diverses :

M. DE GAILLANDE demande des informations sur l'avancement du dossier relatif à la signalisation routière de l'aérodrome. (Rond-point de La Hume).

M. VERGNERES répond que la COBAS s'est adressée à la DDTM sur ce sujet mais qu'à ce jour il n'avait pas eu de retour.

MME CHASSAING précise que les critères de la DDTM pour obtenir une signalisation sur les grands axes ne correspondent pas aux caractéristiques de l'aérodrome notamment en raison du nombre insuffisant de passagers transportés. Toutefois les demandes de dérogation sont en cours.

M. JARILLON demande s'il y a un transport collectif entre la gare de La Hume et l'aérodrome.

MME CHASSAING répond qu'il y a un arrêt de transport à la demande sur réservation.

M. LAROCHE (résident du Golf) indique une très forte activité en été et surtout le week-end.

M. VERGNERES répond que la présence de l'aérodrome n'est pas nouvelle et qu'il y avait dans les années 95 trois fois plus d'activité que maintenant.

M. SEGARRA souhaite avoir des informations au sujet de la subvention COBAS accordée à l'ACBA au sujet des installations techniques dédiées au vol de nuit, car il craint une augmentation de cette pratique.

M. PATEY répond que le vol de nuit est réservé uniquement aux aéronefs basés. La subvention a été accordée dans le cadre d'une action favorisant les économies d'énergie. Auparavant, la piste restait allumée tout le temps des vols, le dispositif mis en place coupe l'éclairage automatiquement après le départ de l'avion et permet l'allumage à distance à son retour, d'importantes économies d'énergie sont ainsi réalisées. Toutefois le code d'accès à ce système n'est donné qu'aux aéronefs basés, au SAMU, à la gendarmerie et à la sécurité civile, il n'y aura pas d'activité supplémentaire.

M. SEGARA s'étonne de l'acquisition d'un avion ancien par l'aéroclub, alors que la charte prévoit que les nouvelles générations d'avions doivent être privilégiés dans ce cas.

Le Président de l'aéroclub M Raffy répond que ce si type d'avion qui date de 1954 n'avait pas évolué depuis, il était pourtant de loin le plus silencieux de toute la flotte du club.

M.SEGARA souhaiterais pouvoir avoir plus d'informations sur les activités des usagers.

L'AUAV (Association des Usagers de l'Aérodrome de Villemarie) précise que des réunions entre usagers et riverains se tiennent régulièrement et rappelle qu'une journée porte ouverte riverains/ usagers aura lieu en 2015 pour continuer à entretenir les bonnes relations avec les riverains.

## Voltige

L'aérodrome dispose de deux axes.

M. VERGNERES confirme que la voltige est une activité qui représente 140 heures par an.

M. COHENDET (aéroclub F.HUSSENOT) précise que des efforts sont réalisés, parfois même au dépend de la qualité des vols, mais que les réclamations des riverains ne cessent pas.

M. GOMEZ(CFAGN) demande s'il était possible d'avoir une information de trafic au-dessus du bassin d'Arcachon et de l'île aux oiseaux ,surtout en période estivale.

M. PATEY répond que la fréquence de l'aérodrome est déjà très surchargée à cette époque de l'année.

M ALLETRU ajoute que l'AFIS d'Arcachon n'est plus en contact avec les avions une fois qu'ils ont passé les points W ou E .Ensuite c'est Aquitaine Information qui prend le relais. Il rappelle également qu'aucun moyen de localisation d'aéronef n'est présent à la tour.

M. NOUVELLON (rsa) répond que Les pilotes sont censés appeler Aquitaine Information lorsqu'ils transitent sur le bassin.

M. VIGNOLLES a une question sur la mise en service des futures radios 8.33. C'est un gros investissement qui n'a de sens que si l'ensemble des aéronefs se calent sur 8.33.

M PATEY répond que l'obligation de mise en service des installations radioélectriques avec un espacement entre canaux de 8.33khz est prévu pour le 31 décembre 2018

M. COHENDET remarque que les portes du hangar H2 sont toujours aussi difficiles à manœuvrer. M. PATEY répond qu'il a engagé des travaux sur certaines de ces portes.

Plus aucun sujet n'étant abordé, M VERGNERES remercie les participants et lève la séance.