

| | |
|-------------------------------|---|
| Date | 17 juin 2016 |
| Lieu | Sous-Préfecture d'Arcachon |
| Objet de la réunion | Commission Consultative de l'Environnement |
| Auteur du compte-rendu | COBAS |
| Participants | Cf. liste de présence M.MALVAES excusé |
| | |

Madame la Sous-Préfète accueille les participants.
Tour de table et présentations

1/ bilan activité trafic aérien 2015

Cf. PowerPoint

Madame la sous-préfète demande s'il est possible d'avoir ces documents avant la réunion pour les joindre à l'ordre du jour.

Le Président de la COBAS valide la proposition.

2/ charte de qualité de l'environnement

Cf. PowerPoint

Le Président se félicite car une solution a été trouvée, très apaisante concernant l'activité des hélicoptères. Sur le plan du bruit, on a résolu 80% des nuisances sonores. C'est une satisfaction.

Le Président intervient sur l'utilisation de la plateforme et souhaite qu'une distinction soit faite entre les usagers qui atterrissent et décollent normalement et les activités commerciales ou événementielles répétitives qui utilisent l'aérodrome sans tenir compte de l'avis la Collectivité. Cette attitude est préjudiciable à tout le monde. Il s'oppose fermement à cette dérive et souhaite qu'une réglementation sur ce point soit trouvée.

M. GRAND reconnaît que les sociétés d'hélicoptères qui viennent sur l'aérodrome ne font que de l'activité commerciale.

M. STORELLI rappelle qu'il reçoit beaucoup d'appels de riverains mais précise qu'il n'a appelé qu'une seule fois la tour en 2016.

Depuis que la Charte de Qualité de l'Environnement a été signée, tout le monde la connaît. Il y a une nette amélioration. Pour les hélicoptères qui sortent par Whisky à 1000 pieds et 2000 pieds, c'est encore gênant. La plateforme ne peut être fermée mais réaliser 26 rotations par jour, est déjà très important. Il faut arriver à encore mieux maîtriser les lieux de survol et le bruit.

3/ hélicoptères : présentation des consignes relatives aux vols touristiques courts.

Cf. PowerPoint

M. STORELLI demande si l'on peut envisager des vols à 3000 pieds.

M. PATEY précise que survoler le Bassin à 3000 pieds est possible mais la descente depuis Whisky serait trop importante pour intégrer le circuit et la vent-arrière qui est à 1000 Pieds.

M. STORELLI propose de travailler sur le survol Bassin en sortant par W à 1000 pieds. Est-il envisageable un survol Bassin à 3000 pieds, le retour du bruit par vent dominant pourrait-il diminuer ?

Selon la DSAC, cette demande n'est pas du ressort de l'aérodrome, mais du ressort ministériel. Il faut produire une étude de sécurité validée par le ministère. A 3000 pieds, on ne diminuera pas pour autant le bruit, cela dépend des régimes moteurs et des conditions de vol. Par ailleurs, il y a une problématique particulière avec les zones militaires qui ne sont pas toujours perméables.

M. VERGNERES précise que la zone est active au-dessus de 1000 pieds sauf exception.

M. STORELLI indique que les hélicoptères et les militaires volent quand il fait beau. Les hélicoptères sont actifs plutôt le weekend et pourraient voler à 3000 pieds 9 fois sur 10.

La DSAC précise qu'au-delà des points d'entrée et de sortie, on ne peut pas demander à un pilote de voler à 3000 pieds parce que cela paraît plus confortable pour les riverains. Les circuits d'aérodrome peuvent être aménagés mais la circulation hors aérodrome dépend du ministère des transports.

M. VERGNERES ajoute que des zones d'interdiction d'évolution en deçà d'une certaine altitude sur et autour du bassin seraient envisageables, mais cela ne concerne pas l'aérodrome et ses circuits.

La DSAC ajoute qu'il y aura toujours du bruit autour d'un terrain d'aviation. On peut sensibiliser les basés pour que lorsqu'ils le peuvent et que les conditions sont remplies ils volent à 3000 pieds, mais en dehors de l'aérodrome c'est la prérogative du pilote. La piste de travail peut être retenue comme un axe de réflexion pour les basés.

M. STORELLI rappelle que l'altération de cap est maintenant inscrite sur la carte VAC. Elle a commencé comme une pratique particulière pour finir comme une règle de droit.

M. VERGNERES souligne qu'il ne s'agit toutefois pas d'une règle de droit, mais d'une recommandation.

La DSAC rappelle que l'altération de cap était un point fondamental pour la quiétude des proches riverains, il concernait directement l'aérodrome et ses circuits. Par ailleurs il y a une étude pour passer tout le Bassin en Natura 2000. Où met-on le plancher ? 1000 ou 1750 pieds. Dans les 2 cas, cela aura un impact important sur les activités aéronautiques. L'espace réservé par les militaires complexifie le dossier.

M. STORELLI confirme n'avoir jamais eu de problème avec les militaires, on doit savoir les accepter.

La DSAC indique que le point à retenir est la nette amélioration qui est constatée et le travail effectué sur les éléments évoqués en CCE dans une optique d'amélioration.

M. STORELLI indique que l'aérodrome Villemarie fait partie de la culture. On s'habitue aux nouvelles pratiques.

Madame la sous-préfète souhaite que l'on réfléchisse à une préconisation de vol à plus de 2000 pieds au-dessus du Bassin.

M. PATEY confirme qu'une réunion de concertation avec les sociétés d'hélicoptères aura lieu tous les ans, (fin août) au cours de laquelle il est prévu une revue de toutes les consignes et recommandations.

Une communication sur les points abordés sera faite lors de la prochaine CCE.

M. JEULIN demande pourquoi les sociétés d'hélicoptères n'ont pas de carènes sur le rotors de leurs appareils ?

M. VERGNERES précise qu'il s'agit du carénage des FAN et non pas des rotors et que cette technologie ne peut pas s'adapter à tous les appareils. L'hélicoptère silencieux n'existe pas.

Madame la sous-préfète aborde la problématique du survol de l'hippodrome et du zoo par les hélicoptères.

Les services vétérinaires ont confirmé que les bruits sont une source de stress pour les animaux. Elle refuse catégoriquement le survol de ces installations.

Les sociétés d'hélicoptères ont fait une proposition de retour au terrain en longeant la base de Cazaux.

M. BOITAUD prend note de cette proposition qui nécessite l'avis des contrôleurs de la base et celui de la DSAC. Il y a des conséquences dans le cadre des règlements de trajectoires qui exigent des zones de marges de manœuvres.

M. PATEY rappelle que les circuits standards ne passent pas au-dessus du zoo. Le personnel AFIS a rapporté avoir eu un appel du directeur du zoo pour signaler le survol de son parc animalier.

Madame la sous-préfète confirme avoir eu des plaintes des clients qui se trouvaient au zoo. Madame DES ESGAULX souligne qu'il s'agissait des personnes très importantes dont la parole ne peut pas être mise en doute.

Madame DES ESGAULX demande quels sont les moyens dont dispose l'aérodrome pour connaître les circuits qui ont été empruntés par les hélicoptères.

M. PATEY informe que l'aviation civile peut les fournir sur demande de l'aérodrome si l'appareil est sous transpondeur.

La DSAC indique que Mérignac ne trouve pas de trace de ces circuits ce jour-là. Des mesures d'amélioration sont à mettre en place.

Madame DES ESGAULX demande s'il est possible d'interdire le survol du zoo et de l'hippodrome par les hélicoptères.

La DGAC précise que la demande doit venir de la sous-préfecture.

Madame la sous-préfète a convoqué les deux sociétés d'hélicoptères pour évoquer le sujet du survol du ZOO.

La DSAC confirme qu'il faut obliger les sociétés à brancher leur transpondeur.

Madame DES ESGAULX demande que le survol du ZOO soit réglementé, comme c'est le cas pour le parc ornithologique et propose que cette information soit inscrite sur la carte VAC et qu'un code transpondeur soit systématiquement attribué aux hélicoptères lors des vols touristiques.

La DSAC propose un avenant à la charte et au protocole. Cette proposition est retenue.

Madame la sous-préfète n'a pas trouvé les sociétés agressives ou récalcitrantes à de nouvelles mesures. Elles ont présenté des excuses au directeur du zoo.

M. PATEY rappelle que le zoo ne s'était auparavant jamais plaint des activités aéronautiques.

Madame la sous-préfète propose d'ouvrir la réunion relative à l'activité annuelle des hélicoptères à d'autres participants.

Madame DES ESGAULX souhaite y participer.

M. GRAND souligne que c'est la première fois depuis la création de la CCE que l'on abordait un problème relevé par le zoo. À l'est il y a la problématique du golf, au sud, le zoo. Il demande où en est la révision du PEB ? Il constate que les constructions sur l'hippodrome sont quasiment sur l'axe de la piste.

M. VERGNERES intervient au sujet de PEB. Le PLU a défini un certain nombre de zones inconstructibles, d'autres sont réservées uniquement à l'activité hippique.

M. GRAND rajoute qu'il y a des nouveaux box pour les chevaux et un bâtiment en construction.

Madame DES ESGAULX reprend en précisant que le PEB est très supérieur à ce qui serait obligatoire. Il correspond à une activité qui n'est plus celle de l'aérodrome d'aujourd'hui. on ne peut pas faire mieux. Si on devait le reprendre, ça serait plutôt pour le réduire. Le PEB n'interdit pas la construction, c'est une alerte pour les personnes qui viennent s'installer. Ma position, ainsi que celle du Maire de La Teste est de ne pas modifier ce plan.

4/ Le parachutisme

Madame DES ESGAULX souligne que l'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique. L'EPSBA souhaite larguer des parachutistes quand il le souhaite. Sur le plan de sécurité elle s'y oppose.

M. JARILLON rappelle que les problèmes de sécurité ne font pas partie de la CCE. Lors de la dernière réunion avec les riverains, tout le monde était content. Un parachute qui descend ce n'est pas dangereux. Le parachutisme est une des activités sportives les moins dangereuses.

Madame DES ESGAULX confirme que ce n'est pas le sport qui est dangereux, mais que la cohabitation de toutes les activités sur l'aérodrome peut le devenir si des parachutistes sautent n'importe comment tous les jours et à toutes heures.

La DSAC rappelle qu'à partir du moment où il y a plusieurs activités sur une plateforme, l'activité de largage de parachutistes au-dessus de l'aérodrome est compliquée à gérer avec le trafic. Il s'agit bien d'une question de sécurité. Lorsqu'un parachutiste saute, cela prend plusieurs minutes et pendant ce temps-là, l'espace aérien est occupé. Il faut être très vigilant car l'AFIS ne peut réguler le trafic. Personne ne peut passer dans cet espace occupé sans risque

M. VERGENRES indique que ce sont les conflits de trajectoire qu'il faut gérer. Il faut mettre en place une procédure qui définit et qui protège les usagers.

Madame DES ESGAULX rappelle qu'un protocole existe et qu'il n'est pas acceptable que l'EPSBA ne l'ait pas signé. Si l'EPSBA ne signe pas son protocole la COBAS en tirera toutes les conséquences.

M. JARILLON dit que les parachutistes font des annonces 2 minutes avant les largages, et que la dangerosité existe lorsqu'un planeur se permet de traverser le nuage de parachutistes.

M. GRAND souligne que les autres usagers ont l'information d'un largage de parachutiste.

Madame DES ESGAULX rappelle que l'EPSBA a fait une demande d'extension illimitée, appuyée par la Présidente de la Fédération Française de parachutisme.

M. JARILLON rappelle qu'il ne s'agit de mettre un avion plus gros qu'un Pilatus et qu'il vise juste ce qui est nécessaire pour pouvoir vivre correctement pour viser l'excellence. Il souhaite conserver ce niveau d'excellence. Il indique que les vélivoles ne savent pas comment fonctionnent les parachutistes. Il faut dialoguer

M. VERGNERES précise que ce n'est pas un problème de jour d'activité, mais de gestion d'activités

Madame DES ESGAULX précise que la sécurité est primordiale et qu'elle en fait un axe prioritaire.

Madame la sous-préfète précise que sur d'autres plateformes, chaque activité possède un protocole.

M. PATEY précise que toutes les activités particulières de l'aérodrome disposent d'un protocole.

M. PATEY indique que le protocole EPSBA a bien été mis à jour et amendé en 2015.

La DSAC propose la méthodologie suivante : une charte générique est mise en place et signée par tous les acteurs, y compris les associations de riverains. Ensuite chaque acteur décrit son activité, fournit un MANEX et s'engage à respecter les conditions qui seront définies par le comité technique. La thématique de la sécurité est intégrée.

Le comité technique (un représentant par activité) fait un REX (relevé d'expériences) tous les 6 mois pour travailler sur les axes d'amélioration. C'est en comité technique que l'on débat de l'aspect sécurité. Les documents produits seront validés par la COBAS, par le comité technique et seront présentés en réunion exceptionnelle de la CCE.

Madame DES ESGAULX souhaite qu'une organisation semblable soit mise en place.

Madame la sous-préfète valide cette proposition qui permettrait de mettre toutes les activités sur un pied d'égalité.

La DSAC confirme que ce qui est en place fonctionne déjà bien. L'étape manquante est la mise en place du comité de suivi au titre de la CCE.

M. VERGNERES propose d'effectuer des réunions de règlementation des activités pour chacune des activités de l'aérodrome.

Madame la sous-préfète demande que le comité se réunisse rapidement.

M. JARILLON a refusé de signer le protocole, car les mises à jour demandées n'ont pas été prises en compte.

Madame DES ESGAULX demande à ce que les courriers soient adressés à la COBAS et non à l'aérodrome.

LA COBAS propose une première réunion du comité de suivi le 24 juin à 9 heures à l'aérodrome.

Madame la sous-préfète souhaite une CCE extraordinaire en octobre 2016.

M. JACLIN demande si le weekend dernier était exceptionnel au sujet des 2 avions L 19 Albatros qui passaient à 150m au-dessus des habitations et qui ont plusieurs fois atterri.

M. PATEY indique que ces avions ont effectué 6 rotations le samedi et 6 le dimanche.

Madame DES ESGAULX indique que cette manifestation avait été refusée et qu'elle avait interdit l'accès des bâtiments publics à l'organisateur
L'aéroclub à son initiative et à l'insu de la COBAS a mis ses bâtiments à disposition.

La DSAC souligne qu'il y a une différence entre l'avion qui se pose sur le terrain et qui repart et quelqu'un qui vient sur un terrain pour y effectuer une activité répétitive (A vers A) car dans ce cas il ne s'agit plus d'un transit et l'accord de l'exploitant est nécessaire.

En cas de refus et si l'entreprise réalise son activité, la gendarmerie doit constater l'infraction. Cela s'apparente à une occupation temporaire des installations publiques à des fins propres qui nécessite l'accord de l'exploitant.

M. RAFFY précise que des propriétaires viticoles de la région bordelaise ont demandé s'ils pouvaient utiliser les locaux de l'aéroclub et je n'ai pas refusé.

Madame DES ESGAULX rappelle que l'aéroclub n'avait pas le droit de les accepter au regard de son AOT. Un courrier a été adressé en ce sens.

À ce titre, elle précise qu'elle mettra tout en œuvre pour que ce genre d'incident ne se reproduise plus dans ces conditions.

Madame DES ESGAULX ajoute qu'elle aura une attention toute particulière sur les activités et qu'elle seule donnera les autorisations.

Madame la sous-préfète remercie les participants et donne rendez-vous à l'occasion de la CCE exceptionnelle du mois octobre prochain.

LE PREFET,
Par délégation,
La Sous-Préfète



Dominique CHRISTIAN

Commission Consultative de l'Environnement
Aérodrome Arcachon – La Teste de Buch
Vendredi 17 juin 2016

Liste des participants

- Madame Dominique CHRISTIAN, Sous-Préfète d'Arcachon
- Madame Marie-Hélène DES EGAULX, Président de la COBAS
- Monsieur Patrick TOUZINAUD, DSAC-SO/RDD
- Monsieur Christophe BOITAUD, BA 120
- Monsieur Jacques CHAUVET, CD 33
- Monsieur Jean-Claude VERGNERES, COBAS
- Monsieur Frédéric PATEY, directeur de l'aérodrome
- Monsieur Daniel GRAND, AUAV
- Monsieur Jacques STORELLI, ADPPM
- Monsieur Patrice RAFFY, Aéro Club Bassin d'Arcachon
- Monsieur Patrice TREBIER, Vertical T'Air Parachutisme
- Monsieur Pierre JARILLON, EPSBA
- Monsieur Philippe JACLIN, Vert Bassin
- Monsieur Laurent GEULIN, DEBA
- Monsieur Patrick LABRUE, COBAS
- Madame Marie-Pierre CHASSAING, COBAS
- Madame Françoise COURALET, Sous-Préfecture d'Arcachon