

CHARTE pour l'ENVIRONNEMENT SONORE de l'aéroport

Version du 3 juin 2022

Préambule

L'aéroport de Valence-Chabeuil est situé sur la commune de Chabeuil, à proximité des communes de Malissard et de Montélier. Le département de la Drôme en est le propriétaire et le Syndicat mixte pour l'exploitation, la gestion et l'entretien (dont sont membres le Département de la Drôme, l'agglomération Valence Romans Agglo et la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme) en est l'exploitant.

Les élus du Conseil Départemental se sont positionnés dès 2006 sur des orientations de maintien de l'activité. Toutefois, l'accueil d'une compagnie low cost n'a pas été souhaité. La bonne intégration de la plateforme dans son environnement immédiat est un souci constant de l'exploitant et une exigence incontournable pour une exploitation harmonieuse de l'infrastructure.

Le site compte 5 PME des secteurs aéronautiques et aériens, 4 associations et la base militaire du GAMSTAT (armée de terre), ce qui représente environ 400 emplois directs. Les activités basées sont la maintenance d'hélicoptères, la formation de pilotes privés et professionnels, le transport public de passagers, l'aviation légère et de loisirs. La plateforme joue également un rôle en matière de sécurité civile et sanitaire pour le territoire avec notamment l'installation d'une base Pelicandrome sur le site, permettant l'avitaillement des aéronefs luttant contre les feux de forêts, ainsi que des vols sanitaires et d'organes.

La zone de l'aéroport est entourée à proximité immédiate de la ville de Malissard, ainsi qu'un certain nombre de hameaux (Fauconnières, Parlanges, les Sylvains, les Places, les Bérards, les Grands Bois et les Petits Bois,...) qui accueillent un nombre croissant d'habitants, étant donné la proximité du pôle économique de Valence.

Si l'aéroport de Valence a été initialement installé en zone peu peuplée, au fil des années, de nombreuses habitations sont venues s'installer à proximité de cette infrastructure. A ce jour, la population située dans les 5 km autour de l'aéroport est de plus de 50 000 habitants.

Les activités de l'aéroport génèrent du bruit qui peut-être incommodant pour les riverains.

A la demande de Monsieur le Préfet de la Drôme, et dans une démarche de concertation, les associations et entreprises basées sur le site, le propriétaire et l'exploitant de l'aéroport, les communes et les associations de défense des riverains s'engagent à respecter une charte de bon fonctionnement afin de concilier les intérêts de chacun.

Cette charte est réalisée pour améliorer la situation des riverains vis-à-vis du bruit, avec la collaboration des entreprises et aéronefs basés et sans entraver leur activité. Elle vise à mettre en place des actions permettant de minimiser ces nuisances. Elle s'inscrit dans l'application de la réglementation en vigueur et dans un esprit de priorité absolue quant à la sécurité. De même, cette charte n'a pas pour objet de remettre en cause l'existence de l'aéroport pourra s'appliquer aux entreprises non-signataires et aéronefs non-basés. Elle n'est pas opposable juridiquement mais constitue un engagement moral. Le Préfet garde toutefois la possibilité réglementaire de sanctionner des écarts manifestes au regard de la protection des habitants en cas d'abus répétés.

Cette charte pourra être révisée en fonction des évolutions des activités de la plateforme, des évolutions techniques et technologiques ou des propositions de l'exploitant de l'aéroport, des professionnels basés ou des riverains. **Compte-tenu de ce qui précède, chaque signataire s'engage à respecter les dispositions qui suivent :**

Article 1er

Les signataires s'engagent à promouvoir l'établissement de relations apaisées et constructives entre les communes riveraines, l'aéroport, les associations représentant les intérêts des riverains et les entreprises basées, et à maintenir un dialogue permanent et constructif, ainsi qu'à s'inscrire dans une communication publique basée sur la courtoisie et un esprit constructif.

En particulier, le gestionnaire s'engage à mettre en place un système de communication permettant un échange avec les usagers.

Article 2

L'exploitant s'engage à :

I – Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

a) Informer les riverains sur la carte VAC et mettre à leur disposition l'accord tripartite entre la DGAC, l'aéroport et les usagers pour l'exercice de la voltige.
b) Informer les associations de riverains du nombre de mouvements annuels par catégorie et de leur évolution.
c) Inciter les usagers à s'équiper de matériel plus silencieux. Cette incitation ne pourra s'étendre ni à un financement des équipements, ni aucune imposition d'équipement ou encore à une quelconque taxation des aéronefs sur la base du bruit.
d) Renforcer les informations de « non-survol » auprès des « non-basés ».
e) Dans une perspective d'amélioration de la situation, l'exploitant s'engage à étudier une modification des zones à éviter de la carte aéronautique, selon la procédure suivante : consolidation du projet de modification et réalisation d'une étude de sécurité ; approbation de cette étude par les services de la DSAC ; demande de publication au service d'information aéronautique.

L'exploitant informe régulièrement la CCE de l'avancement de ce travail.

II – Soutenir les actions de réduction des nuisances

a) Informer et sensibiliser les usagers basés des dispositifs d'accompagnement à la réduction des nuisances.
b) Informer et sensibiliser les usagers basés aux questions environnementales en leur présentant le cas échéant les résultats de mesures de bruits et le suivi des signalements.

III – Améliorer la communication entre usagers et riverains

a) Mettre en place une concertation entre les associations de défense des intérêts des riverains, les professionnels présents sur site et les municipalités concernées.
b) Mettre en place une communication <u>en amont</u> des événements ponctuels susceptibles de générer des nuisances exceptionnelles. Cette communication passera à la fois par les associations de riverains, à la fois par les communes concernées (Chabeuil, Malissard, Montélier) qui pourront mettre en place un affichage public. A posteriori également, autant que possible, une information sera délivrée aux riverains sur des activités exceptionnelles.
c) Mettre en place un <u>outil partagé (tableau)</u> de recueil et d'examen des signalements relatifs aux nuisances sonores, accessible à tous les signataires. Cet outil sera tenu par l'exploitant, hébergé et géré par l'exploitant.

Article 3 : engagements des associations de riverains et des communes riveraines

Les associations représentant les riverains s'engagent à :

a) Faire remonter à l'exploitant de l'aéroport les évènements récurrents impliquant une gêne pour eux avec autant d'éléments précis que possible.
b) Relayer les informations délivrées par les entreprises basées et l'exploitant auprès de leurs adhérents.
c) Rendre compte aux riverains du déroulement de la concertation, des actions entreprises, des résultats obtenus et difficultés rencontrées.

Les communes riveraines s'engagent à :

d) Relayer les informations délivrées par les entreprises basées et l'exploitant de l'aéroport sur les panneaux d'affichage municipaux le cas échéant.
e) Émettre les demandes d'information sur les programmes potentiellement générateurs de nuisances auprès des entités basées, via l'exploitant d'aéroport.

IV – Les engagements des usagers de l'aérodrome

Article 4 : engagements des entreprises, associations et propriétaires d'avions basés

Les entreprises, associations et propriétaires d'avions basés s'engagent à :

a) Respecter les dispositions contenues dans la présente charte, dans la limite des impératifs de sécurité et dans le respect de la réglementation.
b) Sensibiliser tous les pilotes confirmés ou débutants, au respect des trajectoires, des altitudes et des zones à éviter.
c) Etudier les solutions de réduction de bruit possible sur les aéronefs.

Article 5 : engagements du GAMSTAT

Le GAMSTAT rappelle que ses horaires de fonctionnement habituel sont du lundi au vendredi de 8h à 17h15 en journée continue. Il n'y a en particulier, hors obligation opérationnelle ou contraintes exceptionnelles d'expérimentation, aucun vol le week-end. Le GAMSTAT limite son activité de nuit à 2 soirs par semaine si possible, en limitant la présence sur l'aéroport au démarrage et à l'atterrissage, et veillera à limiter son activité nocturne en période estivale (plus particulièrement en période de canicule). Les temps de procédures de décollages et d'atterrissages sont limités.

En ce qui concerne le pastillage proposé par les riverains et figurant en annexe, le GAMSTAT peut s'engager à limiter, autant que possible et dans la limite de la sécurité des vols, le survol de ces zones. La carte de ce pastillage est annexée à la présente charte.

Le GAMSTAT s'engage en outre à :

a) Informer l'exploitant de l'aéroport de toute activité à la marge et ponctuelle pouvant générer des nuisances sonores supplémentaires aux abords immédiats de l'aéroport ou dans ses zones répertoriées.
b) Informer l'ensemble de son personnel navigant au respect des trajectoires, des altitudes et des zones pastillées à éviter et à veiller au respect de ces règles.
c) Diffuser, à titre d'information par le biais de l'exploitant d'aéroport, les « flash OPS » et « flash SV » de sensibilisation et/ou d'interdiction édictés en réponse de signalements éventuels.
d) Respecter les créneaux de moindre nuisance pour toute activité nécessitant l'emploi de longue durée de la bande recueils ou de la piste. Notamment le mercredi après-midi, mettre en œuvre des trajectoires de moindre bruit. Pour les exercices de panne et procédures d'urgence, il sera évité la pause méridienne, plus particulièrement les mercredis.
e) Pour les vols de nuit, privilégier les entraînements en début de nuit aéronautique (durée usuelle totale de vol = 4h). Améliorer autant que possible l'information sur les vols de nuit si report ou changement significatif, et préciser les modifications auprès de l'aéroport 24h à l'avance si possible.

Article 6 : engagements de la société Jet Systems Hélicoptères Services

En ce qui concerne le pastillage proposé par les riverains et figurant en annexe, la société Jet Systems Hélicoptères Services peut s'engager à limiter, autant que possible et dans la limite de la sécurité des vols, le survol de ces zones.

La société Jet Systems Hélicoptères Services s'engage à :

a) Restreindre les entraînements sur la bande de recueil.
b) Limiter les vols les WE et jours fériés et les positionner dans les horaires acceptables (le dimanche, pas avant 9h) et respecter la pause méridienne autant que possible.
c) Générer le minimum de nuisances sonores sur les trajectoires d'arrivée et de départ. Les hélicoptères éviteront les zones pastillées identifiées dans le document annexé à la charte. Utiliser des trajectoires de moindre bruit en particulier en privilégiant les décollages avec prise de hauteur rapide.

d) Réaliser régulièrement des rappels et informations concernant les zones à éviter en survol et les consignes de la nouvelle carte VAC auprès de l'ensemble des pilotes et équipages de la société.
e) Rappeler régulièrement aux pilotes les différentes consignes de respect de la présente charte.
f) Pour les vols de nuit, les limiter aux opérations d'urgence ou strictement nécessaires.

Article 7 : engagements de l'Aéroclub de Valence

L'Aéroclub de Valence s'engage, dans le cadre des actions tenant à limiter les nuisances aux abords de l'aéroport, à :

a) Maintenir dans la formation initiale et lors des vols de maintiens de compétence ou d'entraînement, la sensibilisation à la limitation des nuisances pour le respect des riverains.
b) Prendre en compte, autant que possible, le pastillage mentionné sur la carte VAC et dans la limite de la sécurité qui reste la priorité.
c) Etudier les solutions de réduction de bruit possibles sur les aéronefs notamment équipement en silencieux et installation de moteurs électriques.
d) Utiliser les outils mis à disposition par la FFA pour diffuser une information complémentaire sur les trajectoires préférentielles.

Il est par ailleurs rappelé que l'exercice de la voltige est réservé aux utilisateurs basés pour les besoins de la formation et du maintien des compétences.

Article 8 : engagements de l'association Valence Planeur

L'association Valence Planeur s'est déjà équipée d'un ULM, appareil moins bruyant que les remorqueurs. Elle utilise en priorité cet ULM. Elle s'engage à :

a) Prendre en compte, autant que possible, le pastillage mentionné sur la carte VAC et dans la limite de la sécurité qui reste la priorité.
b) Diffuser à l'ensemble des pilotes du remorqueur une information régulière sur les trajectoires et altitudes à respecter sur les zones pastillées à éviter.

Article 9 : engagements de la société AEROSPEED

La société AEROSPEED s'engage à :

a) Prendre en compte, autant que possible, le pastillage mentionné sur la carte VAC et dans la limite de la sécurité qui reste la priorité.
b) Eviter autant que possible le survol des habitations le week-end.
c) Pour les vols de nuit, adapter les horaires des tours de piste en hiver, autant que possible avant 20h.
d) Faire respecter l'accord tripartite entre la société AEROSPEED, la DGAC et l'aéroport, qui fixe des conditions très strictes pour l'exercice de la voltige. Les vols sont limités aux utilisateurs basés, pour les besoins de la formation et du maintien de compétences. Autant que possible, les vols de voltige sont déportés vers d'autres aéroports locaux. L'aéroport n'accueillera pas de stage de voltige, sauf évènements exceptionnels de type meeting aérien. Les riverains seront prévenus à l'avance par l'aéroport.

V – Les engagements des services de l'Etat

Article 10 : engagements de la DDT 26 et de la DT 26 de l'ARS

La DDT 26 peut jouer un rôle de médiateur entre l'exploitant de l'aéroport, les usagers et les associations de riverains. L'ARS peut jouer un rôle d'expertise sur certains sujets liés au bruit et aux nuisances susceptibles d'avoir un impact sur la santé et la sécurité sanitaire. La DGAC peut jouer un rôle d'expertise sur les questions de réglementation aéronautique et de sécurité aérienne.

VI – L'application de la charte et de son suivi

Article 11 : Veiller à la bonne application de la charte

L'exploitant s'engage à :

a) Faire appliquer les dispositions de la présente charte et prendre toutes les mesures nécessaires pour les faire connaître et les promouvoir, dans la limite de sécurité et dans le respect de la réglementation. Le site internet et l'information systématique des pilotes seront privilégiés.
b) Faire connaître et promouvoir les dispositions de la présente charte auprès des utilisateurs non basés, notamment par la mise en ligne de la charte sur le site internet de l'aéroport. Des cartes seront également proposées.

Article 12 : Cadre général des échanges et de la concertation – rôle de la CCE

Le suivi du respect de la charte s'appréciera dans le cadre de la CCE (Commission Consultative de l'Environnement), au regard :

a) du suivi des évènements identifiés comme récurrents.
b) du nombre d'évènements qualifiés comme émettant des nuisances par le comité de suivi.
c) du suivi de l'évaluation des engagements de chaque partie.
d) du nombre d'aéronefs basés équipés en silencieux.

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) se réunira au minimum une fois par an pour faire le bilan de l'activité de l'aérodrome, faire le bilan des actions menées par les différentes parties prenantes, pour rendre compte du respect de la charte et pour procéder à son éventuelle révision.
La CCE est présidée par le préfet de la Drôme, ou son représentant. Le compte-rendu de la CCE est établi par l'exploitant de l'aérodrome.

Article 13 : Comité de suivi opérationnel

Il est instauré un comité de suivi opérationnel de la charte qui réunit, à l'initiative de l'exploitant de l'aéroport : les usagers et les représentants des associations de riverains. Les services de l'État peuvent y participer s'ils y sont conviés. L'exploitant le réunit au moins deux fois par an et peut proposer d'éventuelles évolutions de la charte discutées dans le cadre de ce comité de suivi.
Le comité de suivi opérationnel permet d'aborder des sujets techniques et de préparer la réunion de la CCE.
Dès approbation de la charte, le comité aura pour mission de travailler sur la carte de survol et le pastillage des zones habitées à éviter, qui s'appliquera aux hélicoptères. La validation d'un nouveau pastillage reviendra toutefois à la DGAC, après validation des études de sécurité.

Article 14 : Clauses suspensives

Il est convenu que la charte sera caduque si les conditions suivantes ne sont pas réunies :

a) les ateliers doivent se poursuivre afin d'améliorer la prise en compte des préoccupations des riverains;
b) une étude de sécurité doit être menée par l'exploitant de l'aéroport ; elle sera réalisée par un expert indépendant et couvrira l'ensemble des risques, tant pour les usagers que pour les riverains ;
c) un diagnostic partagé des points de bruit sera mené, en concertation entre l'exploitant de l'aéroport, les usagers et les riverains.

Ces conditions seront à réaliser dans un délai de six mois à compter de la signature de la charte.

Les signataires de la Charte

M. le Président du Syndicat d'Exploitation de l'aéroport	Les usagers M. le Colonel, commandant du GAMASTAT par ordre LCL LEBRE
Les usagers M. le Président de l'Aéroclub de Valence	Les usagers M. le Directeur Général de AIRBUS HELICOPTERES SYSTEMS Hélicoptères Services
Les usagers M. le Président Aérospeed	Les usagers M. le Président de Valence Planeur
Les communes riveraines	
Mme le Maire de Chabeuil	M. le Maire de Malissard
M. le Maire de Montélier	M. le maire d'Alixan
Les associations de riverains	
Parlanges Environnement	Montélier – Fauconnières Sans Nuisances
FRAPNA Drôme	Association « Vivre à Chabeuil »
Association « Bois-Fauconnières » –	