

Charte de Qualité

de l'Environnement de l'Aérodrome de

MULHOUSE-HABSHEIM

Conclue entre :

Le syndicat mixte de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Les communes de Rixheim et Habsheim

L'Association de Défense contre les Nuisances de l'aérodrome de Mulhouse Habsheim (ADENAH)

Les représentants de l'Association « les Pilotes de Mulhouse Habsheim » dont

L'Aéroclub du Haut-Rhin (ACHR)

L'Aéroclub des 3 frontières (AC3F)

L'Aéroclub de Mulhouse (ACM)

L'Aéroclub Sud Alsace

L'Association des pilotes privés (A2PH)

L'association des ULM de Haute Alsace

Visée par:

Mr. le Sous-Préfet de Mulhouse, Président de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim,

La Direction Générale de l'Aviation Civile

SOMMAIRE

Préambule

Rappel de la réglementation

Hauteurs de survol

Respect des consignes

Urbanisation en conformité avec le PEB

Réduction des émissions

Utilisation en priorité des appareils les moins bruyants

Équipement des avions de réducteur de bruits

Remplacement des appareils bruyants

Réduction du bruit au décollage

Adaptation aux pollutions exceptionnelles

Recommandations de limitations de circulation aérienne

Recommandations horaires

Nombre de mouvements

Mises à jour de la carte VAC (carte d'approche à vue)

Trajectoires environnementales

Durée

Comité de suivi

Membres du Comité de suivi

Rôle du Comité de suivi

Saisie du Comité de suivi

Réclamations

Annexes

PREAMBULE :

Le premier vol effectué sur l'aérodrome de Mulhouse Habsheim remonte à exactement 100 ans. Depuis cette date une activité aérienne a été permanente. L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim est ouvert à la circulation aérienne publique (CAP) depuis 1954.

Les usagers basés, les représentants des collectivités locales et l'association des riverains sont représentés au sein de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim présidée par Monsieur le Sous-préfet de l'arrondissement de Mulhouse.

La charte de qualité de l'environnement de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim est l'évolution du Code de bonne conduite déjà proposé par les pilotes basés approuvé au sein de la CCE, le 17 décembre 1998.

Une charte est un engagement moral proposé par deux parties ou plus.

Elle implique l'acceptation de droits et d'obligations pour toutes les parties concernées : ce ne peut être un contrat à sens unique qui n'engendrerait que des obligations aux pilotes et aucunes aux collectivités locales et aux riverains.

La charte, établie sur la base du rapport Lamure de 2002 et de la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005, a pour but de favoriser la mise en place de toutes mesures – privées ou publiques – visant à limiter les nuisances générées par l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim que les riverains peuvent subir.

Exceptionnellement, lors d'une manifestation aérienne organisée sur la plate-forme, accordée par décision préfectorale en conformité avec l'arrêté interministériel du 04 Avril 1996, des consignes particulières édictées par le préfet, primeront les termes de cette charte.

La présente Charte s'applique à l'ensemble des pilotes des aéronefs basés décollant et atterrissant sur la base de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim.

Ces règles s'appliqueront également aux appareils Ultra Léger Motorisés (ULM), ainsi qu'aux avions de collection et hélicoptères.

Ses objectifs sont :

- de rappeler la réglementation avec notamment les hauteurs de survols et le respect des consignes.
- de manifester la volonté d'utiliser en priorité les appareils les moins bruyants, d'aider ou de faire aider à l'installation d'équipements de réduction du bruit des appareils et de remplacer progressivement la flotte par des appareils plus silencieux.
- de minimiser l'émission sonore au décollage par des appareils plus silencieux.
- la formalisation de l'engagement de l'Aviation Civile et des utilisateurs à compléter la définition des trajectoires actuellement utilisées par les appareils en tour de piste, puis à les modifier pour réduire les nuisances.
- d'optimiser la procédure de réception et de traitement des réclamations.
- la mise en place de recommandations de limitations
- d'assurer la diffusion la plus large possible par tous moyens de l'existence de cette charte environnementale et des limitations qu'elle recommande. Elle sera en particulier signalée dans les conventions entre le SYMA et tous les utilisateurs.

Les signataires sont particulièrement attentifs à la gêne que peut causer l'activité d'aviation générale aux alentours de l'aérodrome et sont conscients que la charte prendra toute sa valeur par l'engagement de chacun d'assumer ses responsabilités dans le respect de l'aspiration au calme des uns et de la pratique de l'activité des autres.

1 - Rappel de la réglementation

Les aéro-clubs, les pilotes privés et professionnels s'engagent à respecter les hauteurs de survol réglementaires, ainsi que les règles de l'air.

1.1 Hauteurs de survol

En dehors des phases de décollage et d'atterrissage, et des manœuvres qui s'y rattachent, les pilotes sont tenus de respecter les réglementations suivantes :

- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnels ou d'animaux
- Arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères
- Loi N° 92-1444 du 31 Décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Arrêté du 03 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

L'intégralité de ces textes est consultable sur le site internet du SIA (Service d'Information Aéronautique) à l'adresse suivante: <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

1.2 Urbanisation en conformité avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le Code de l'Urbanisme, dans son chapitre VII : « dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes », définit les zones du PEB, avec les différentes réglementations en vigueur, à mettre en place et à respecter en matière d'urbanisme suivant la zone.

1.3 Rappel et respect des consignes aux usagers de l'aérodrome

Les aéroclubs comme les éventuels autres utilisateurs s'engagent à rappeler périodiquement les consignes d'aérodrome et de la présente charte à leurs membres et à en faire un point important de la formation des élèves-pilotes.

2 - Réduction des émissions

2.1 Utilisation en priorité des appareils les moins bruyants

Les pilotes des aéroclubs s'engagent à utiliser de préférence les appareils équipés d'un réducteur de bruit et/ou d'hélices multi pales lorsque la possibilité technique existe et a été certifiée. Les autres pilotes de l'aérodrome seront incités à en faire de même.

2.2 Equipement des avions de réducteur de bruit

Les propriétaires s'efforceront de doter progressivement, et d'ici décembre 2011 leurs aéronefs d'équipement réducteur de bruit lorsque les équipements disponibles sont certifiés et compatibles avec leurs appareils, et prioritairement pour les appareils les plus bruyants. Un «état des lieux» sera fait fin 2010.

Les collectivités territoriales s'engagent à favoriser l'obtention de subventions, dans le cadre de l'équipement des aéronefs en équipements réducteurs de bruit.

2.3 Remplacement de la flotte bruyante

Dans le cadre du renouvellement de la flotte, les propriétaires veillent à acquérir des appareils dits «de nouvelle génération », moins bruyants, hormis les appareils de collection non destinés à un usage courant.

2.4 Réduction du bruit au décollage

Les pilotes s'engagent à respecter les recommandations techniques inscrites dans le manuel de vol tendant à minimiser l'émission sonore des appareils, notamment lors des procédures de décollage.

2.5 Adaptation aux pollutions exceptionnelles

Il est recommandé aux pilotes de s'abstenir de tout vol de plaisance lorsque les mesures des pollutions de l'air du département indiquent des taux d'ozone ou de particules élevés (par exemple supérieurs à un indice de 4), et en particulier en cas d'arrêté préfectoral pour ces raisons et concernant la circulation routière de limiter le nombre de séances d'entraînement dans le cadre de tours de pistes et de vols locaux.

3 - Recommandations de limitations de circulation aérienne

Du 15 avril au 30 septembre inclus, il est recommandé de respecter une limitation des tours de pistes en 16-34 aux heures de repas (par exemple de 11.30 à 14.30 heures locales) les samedis, dimanches et jours fériés.

Par ailleurs, pour la même période et durant ces mêmes horaires, il est recommandé de limiter – tant que faire se peut et pour les appareils non encore équipés de dispositifs réducteurs de bruit - les vols d'entraînement avion « basse hauteur » et les tours de pistes « école » sur les pistes 02 – 20, afin de favoriser la quiétude de la mi journée.

Pour les appareils de voltige, les créneaux horaires et lieux d'évolution sont à redéfinir avec les autorités de l'EuroAirport et du SNA Nord Est.

4 - Mises à jour de la carte de vol à vue

-Trajectoires environnementales

Le SNA et les aéroclubs s'engagent à compléter la description des trajectoires pour les appareils en tour de piste

Le SNA établira une carte VAC, précisant les agglomérations à ne pas survoler notamment (les zones d'habitations, le collège de Habsheim et les écoles) dans la mesure où sont respectées les règles de la sécurité aérienne ainsi que les trajectoires d'entrées et de sorties Nord et Ouest.

Si nécessaire, elle veillera à sa réactualisation en ce sens, p.ex., en cas de modification de la plateforme.

En l'absence du service de contrôle, le respect scrupuleux des procédures publiées sur les cartes VAC sera demandé.

5 – Durée

La présente charte est conclue pour une durée de trois ans, et sera prorogée par tacite reconduction.

6 - Comité de suivi

6.1 Composition

Le comité de suivi est présidé par le Chef de la circulation aérienne ou son représentant
Sont en outre membres de droit:

- deux représentants du SYMA
- deux représentants de l'Association ADENAH
- deux représentants de l'Association « les Pilotes de Mulhouse Habsheim »

6.2 Rôle du Comité de suivi

Le Comité de suivi de la charte veille à sa diffusion par tous moyens appropriés (presse, circulaires, internet, panneaux, etc.), à son application et à son respect. Il s'assure, entre autres, du bon traitement des réclamations par le gestionnaire de l'aérodrome. Par le biais d'un rapport de synthèse remis par ce dernier, il mesure le degré d'application de la charte et propose, le cas échéant, des mesures correctrices, en fonction de l'évolution de la réglementation et des nuisances.

6.3 Saisie du Comité de suivi

Le Comité de suivi se réunit au moins une fois par an à l'initiative du président et en tant que de besoin à la demande d'un membre du Comité de suivi.

7 - Réclamations

Seules les demandes écrites de réclamations ou de renseignements seront prises en compte par le gestionnaire (SYMA) qui en adressera copie à l'ADENAH et à l'Association les Pilotes de Mulhouse Habsheim.

Si le non respect de la charte est avéré, et que l'appareil incriminé appartient à un aéroclub, ce dernier appliquera les mesures appropriées inscrites dans son règlement intérieur et le président de l'aéroclub concerné transmettra par écrit la suite donnée à l'affaire au Comité de Suivi.

Dans le cas d'un appareil appartenant à un propriétaire privé basé, celui-ci sera amené à exposer par écrit les circonstances et raisons du non respect de la charte au Comité de Suivi.

Chaque réclamation sera traitée dans les plus brefs délais. Le résultat de l'instruction sera transmis sans retard au plaignant et notifiée par le gestionnaire dans le rapport de synthèse transmis au Comité de suivi.

8 - Annexes

- Emargements des signataires
- Circulaire ministère des transports du 06.12.2005 (maîtrise des nuisances au voisinage des aérodromes)
- Carte VAC de LFGB et ses mises à jour régulières
- Art. L 147-8 du Code de l'urbanisme relatif aux implantations d'habitats
- P.m. : Règles de l'air. <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>
- Formulaire de constat d'anomalie ou de réclamation (auprès de l'ADENAH et du Gestionnaire)