



27 avril 2011

CHARTRE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AEROPORT DE COLMAR

PREAMBULE

L'objectif de la présente charte est de créer une dynamique de réflexion et un dialogue constructif autour de la problématique des nuisances environnementales générées par les activités aéronautiques sur l'aéroport de Colmar dans le but de préserver à long terme, une activité aéronautique compatible avec les attentes des riverains.

La charte a vocation à être signée à la fois par :

- l'exploitant de l'aéroport,
- le Maire ou son représentant de la Ville de Colmar et les Maires ou leurs représentants des communes voisines, Bennwihr, Houssen, Ingersheim et Ostheim
- un représentant des associations de riverains
- un représentant de l'association des usagers, un représentant de l'ASSACMA et un représentant du CICVVA
- un représentant du prestataire de Service de Navigation Aérienne (Service de la Navigation Aérienne, le chef du service exploitation ou son représentant)
- un représentant de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord Est

MESURE 1 : RAPPEL DE LA REGLEMENTATION

1. Préambule :

Les usagers s'engagent à respecter les hauteurs de survol réglementaires, ainsi que les règles de l'air.

Les maires et organismes instructeurs des permis de construire appliquent, pour les projets aux abords de l'aéroport de Colmar, les règles d'urbanisme liées au PEB en vigueur et au « porter à connaissance »

2. 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 la réglementation suivante :

- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux.
- Annexe 1 à l'arrêté du 03 mars 2006 (règles de l'air).
- Concernant la précision des survols des agglomérations, les dimensions de celles-ci prises en compte par la réglementation, sont répertoriées sur la carte au 1/500 000 et consultable sur le site internet du SIA à l'adresse suivante : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

3. Rappel des consignes :

Les pilotes doivent respecter les consignes particulières inscrites sur la carte VAC (consignes générales d'utilisation, procédure et consignes particulières,.....)

Société de l'Aéroport de Colmar SAS
43, route de Strasbourg
68 000 Colmar

Tél : +33 (0)3 89 20 22 90
Fax : +33 (0)3 89 20 22 99

www.colmar.aeroport.fr
contact@colmar.aeroport.fr



Member of 
European Business Aviation Association

SAS au capital de 37 000 €
RCS Colmar TI 493 216 071
SIRET 493 216 071 00024
Code APE : 5223Z
Code ID. TVA : FR40493216071
Lieu de juridiction : Colmar
IBAN : FR76 3005 6002 1102 1120 0208 122
Code BIC : CCFRFRPP
N° de compte : 02112002081 HSBC FR COLMAR



Les décollages et atterrissages, ainsi que les intégrations dans le circuit d'aérodrome, s'effectuent conformément à l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

4. 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.
5. Protocoles
Les usagers doivent impérativement respecter les dispositions des différents protocoles en vigueur.

MESURE 2 : REDUCTION DES EMISSIONS SONORES

En complément des actions déjà réalisées par l'ASSACMA avec la mise en service des « Ecoflyers » et par le CICVVA qui a équipé le tracteur planeur d'une hélice quadri pâles obtenant ainsi un trophée « décibel d'or », les mesures suivantes seront encouragées :

Les usagers pouvant y prétendre, notamment les clubs aéronautiques membre de fédérations nationales, conviennent d'effectuer les démarches pour bénéficier de subventions (Etat ou collectivités locales) qui pourraient permettre :

- d'équiper leurs avions de systèmes, (certifiés et compatibles avec les avions), visant à atténuer le bruit des appareils (silencieux d'échappement, hélices tripales...),
- d'acquérir des appareils de nouvelle génération moins bruyants dans le cas d'un renouvellement de flotte, en commençant par les avions utilisés en école.

Les aéroclubs et les sociétés d'écologie s'engagent à :

- privilégier les entraînements des pilotes avec le ou les avions équipés de dispositifs d'atténuation de bruit.

L'ensemble des usagers s'engage à mettre en œuvre les mesures permettant :

- dans le cas d'un renouvellement de flotte, de veiller à acquérir des appareils de nouvelle génération moins bruyants, hormis des appareils de collection
- de réduire le bruit au décollage : les pilotes s'engagent à respecter les recommandations inscrites dans le manuel de vol tendant à minimiser l'émission sonore des appareils, notamment lors des procédures de décollage.

L'exploitant s'engage à :

- développer, sur l'aérodrome, l'activité des LSA (Light Sport Aircrafts) ou VLA (Very Light Aircrafts), aéronefs Ultra Légers Motorisés (ULM) trois axes équipés de radio, appareils sensiblement moins bruyants que les avions classiques.



MESURE 3 : RECOMMANDATIONS DES LIMITATIONS DE CIRCULATION AERIEENNE

1. Réduction d'horaires

Les usagers s'engagent à réduire l'utilisation de la circulation d'aérodrome de 12 à 14 heures locales les samedis, dimanches et jours fériés, cette mesure s'appliquant :

- 1.1. aux entraînements en tours de piste pour les appareils non munis d'un certificat de limitation de nuisance (avions de collection, ..) ;
- 1.2. aux entraînements en tours de piste basse hauteur pour lesquels la hauteur minimale sera de 500ft AAL.

2. Tours de piste :

Les usagers s'engagent à limiter le nombre d'aéronefs en tour de piste.

3. Respect des mesures environnementales :

Les usagers disposant d'une structure d'écologie s'engagent à rappeler périodiquement les consignes d'utilisation de l'aérodrome, indiquées par la présente charte, auprès de tous leurs membres brevetés et à en faire un point important de la formation des élèves pilotes.

Ils s'engagent également à inscrire dans leur règlement intérieur des dispositions permettant de sanctionner tout pilote qui contreviendrait de manière caractérisée à ces consignes, l'écart devant être clairement démontré dans la synthèse de l'évènement.

4. Activité de l'aviation commerciale de nuit :

Le gestionnaire de l'aéroport s'engage à limiter le nombre de vols commerciaux de nuit entre 22 heures et 5 heures du matin à 500 mouvements par an.

5. Activités d'écologie :

Les sociétés d'écologie IFR cesseront leurs activités au plus tard une demi-heure après la nuit aéronautique (coucher du soleil + 30 minutes).

6. Tarifs :

Les redevances des services de nuit seront sensiblement plus élevées que celles prévues pour les services de jour.

7. Sensibilisation de l'ensemble des usagers :

Le gestionnaire, lors de la réunion annuelle des usagers, sensibilisera ceux-ci aux contraintes environnementales.



MESURE 4 : ACTIVITES SPECIFIQUES

Les activités spécifiques pratiquées sur l'aérodrome de Colmar-Houssen sont : le parachutisme, la voltige, l'écolage avion et AUL, le vol à voile.

Chacune de ces activités fera l'objet d'un code de bonne conduite signé par chaque entité pratiquant l'activité spécifique, le gestionnaire et le prestataire de service de navigation aérienne en charge du service de contrôle au moment de l'activité spécifique. Ces codes de bonne conduite seront annexés à la présente charte dès leur signature.

- Code de bonne conduite – Activité parachutisme : signé le 16/11/2009
- Activité de voltige : Code de bonne conduite à élaborer en fonction des résultats de l'étude diligentée par DSAC (cf CCE du 1^{er} décembre 2010)
- Activité de vol à voile : code de bonne conduite à élaborer avec le CICVVA

Les usagers ci-dessus s'engagent à intégrer ces éléments dans leurs règlements intérieurs ou leurs manuels d'exploitation.

Le gestionnaire s'emploiera si nécessaire à développer ces codes de bonne conduite à destination des usagers en place et à venir.

MESURE 5 : DEVELOPPEMENT DURABLE

1 – Gestion des déchets

Le gestionnaire s'engage à favoriser le tri sélectif des déchets générés sur le site aéroportuaire. Pour réaliser cet objectif, l'utilisation systématique du point de collecte sélectif situé au droit du NOVOTEL sera privilégiée.

2 – Qualité de l'air

En escale, un avion, une fois à son poste de stationnement, moteurs arrêtés, a besoin d'énergie électrique pour assurer l'alimentation électrique des équipements de bord, le conditionnement d'air, le démarrage des moteurs. Cette énergie peut être apportée de trois manières différentes : par un groupe auxiliaire de puissance, turbine utilisant du kérosène, située dans la queue de l'avion appelé Auxiliary Power Unit (APU), par un groupe électrogène au sol fonctionnant grâce à un moteur thermique utilisant du gasoil appelé Ground Power Unit (GPU) ou par un convertisseur mobile au sol utilisant l'énergie électrique.

Le gestionnaire s'engage à mettre en place le convertisseur pour assurer l'alimentation des aéronefs au poste de stationnement.

3 – Stockage et distribution des carburants

Le gestionnaire s'engage à mettre en place des moyens de prévention des pollutions accidentelles pour les stockages d'hydrocarbures et pour l'aire de distribution des carburants aviation.

Un suivi bi annuel des puits piézométriques sera assuré.

4 – Milieux naturels

L'aéroport dispose de près de 59 hectares de surfaces herbeuses. Ces surfaces, à l'exception des surfaces techniques restent non traitées sont valorisées par deux tontes annuelles en vue de collecter du fourrage pour l'alimentation du bétail.



Pour la piste en herbe, de la voie de circulation herbe et des parkings en herbe Sud et Nord qui doivent répondre à des hauteurs d'herbe spécifiques imposées pour des raisons de sécurité, ces deux tontes annuelles sont complétées par des tontes complémentaires en tant que de besoin
Pour les surfaces devant être traitées pour des raisons techniques ou de sécurité des vols (balisage, antennes, clôtures) des procédés naturels et écologiques seront recherchés.

MESURE 6 : RECLAMATIONS

Les demandes de renseignements ou les réclamations sont adressées au gestionnaire de l'aéroport, qui sera chargé d'instruire le dossier (en annexe la procédure de gestion des réclamations et la fiche « incident »).

Les fiches « incident » doivent être entièrement renseignées par le plaignant. Les fiches ne comportant aucun élément vérifiable ne pourront être prises en compte.

En cas de non respect de la charte, et que l'appareil appartient à un usager partie prenante de la présente charte, celui-ci appliquera les mesures appropriées prévues dans son règlement intérieur.

Chaque réclamation sera traitée dans les meilleurs délais. Le résultat sera transmis au plaignant au plus tard sous un délai de 45 jours et notifiée par le gestionnaire dans le rapport de synthèse transmis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) qui comportera, le cas échéant, les suites réservées à ces réclamations.

NOTA : il est interdit de contacter directement le contrôleur, en service à la tour de contrôle, lors de la constatation d'un manquement au respect de cette charte (celui-ci assurant la sécurité des vols et le contrôle du trafic).

Un numéro téléphonique spécifique associé à un répondeur sera mis en place par le gestionnaire.

MESURE 7 : SUIVI DE L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA CHARTE ET INFORMATION DES RIVERAINS

Le suivi de l'application des dispositions de la charte fera l'objet d'un point de l'ordre du jour de la CCE. Au cours de cette réunion annuelle seront évoqués :

- l'évolution des activités de l'aérodrome, en volume et en nature ;
- l'application de la présente charte, l'appréciation des effets obtenus, le bilan des diverses dispositions de la charte ;
- la bonne application des mesures préconisées par la charte, et les suites données à d'éventuels écarts,
- les éventuels modifications ou compléments à apporter à la charte, en fonction de l'évolution de la réglementation et ou des nuisances,

Des éléments objectifs doivent être à la base des relations entre les usagers, l'exploitant, les riverains et les représentants des collectivités. Ces éléments objectifs ressortent en particulier par l'exploitation des synthèses des fiches « incidents »



BENEFICES ATTENDUS : QUALITE DE VIE DES RIVERAINS ET DROIT DES USAGERS

La mise en application des mesures de cette charte doit établir et faire vivre une relation de partenariat et de respect mutuel entre ses membres, afin de satisfaire durablement les aspirations des riverains à bénéficier de conditions de repos et de calme compatibles avec la vie moderne, et le droit des usagers de pratiquer leurs activités dans le respect de la réglementation en vigueur.

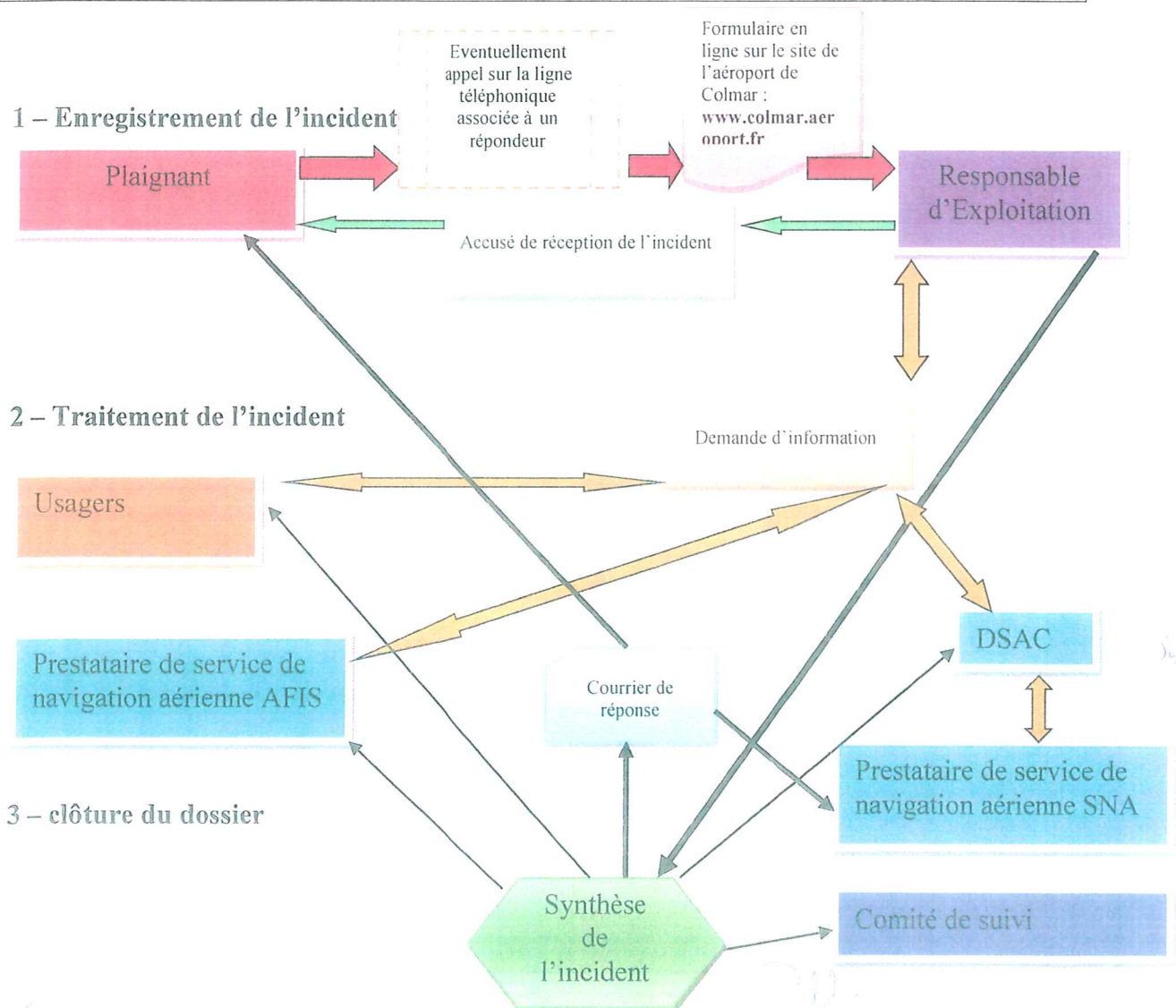


Annexes à la charte de qualité de l'environnement de l'aérodrome de Colmar-Houssen

Annexe 1 : Documents de référence

- Circulaire ministère des transports du 06-12-2005 sur la maîtrise des nuisances au voisinage des aérodromes,
- Carte VAC de l'aérodrome, mise à jour régulièrement, <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>
- Règles de l'air. <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

Annexe 2 : Procédure de réclamation





Annexe 3 : Formulaire de réclamation

Cf site : www.colmar.aeroport.fr

Environnement → Fiche incident → soit saisie directe puis ENVOI, soit copie pdf du document pour un envoi par fax ou courrier.



Fiche d'incident

Dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement, la Société de l'Aéroport de Colmar SAS « ADC » a décidé de mettre en place un système de suivi des réclamations dues aux incidents induits par l'activité de l'aéroport de Colmar.

Merci de bien vouloir renseigner au mieux ce formulaire pour que nous puissions identifier la ou les sources et proposer des axes d'amélioration.

Date et heure

26 4 (j/m/aaaa)
09 11 (h/m)

Incident provoqué par:

- ☐ avion léger
- ☐ avion remorqueur de planeur
- ☐ avion largueur de parachutistes
- ☐ avion bi-moteurs
- ☐ avion bi-turbines
- ☐ avion à réaction
- ☐ hélicoptère
- ☐ non identifié

Renseignements complémentaires (si possible):

Immatriculation de l'appareil
Piloteur de l'appareil
Autre observation

Commentaires:

Lieu (commune, quartier, rue)

Incident provoqué par:

- ☐ un passage isolé
- ☐ des passages répétitifs
- ☐ passage trop bas
- ☐ passage trop bruyant
- ☐ vol de nuit
- ☐ non respect des trajectoires
- ☐ procédure inhabituelle
- ☐ autre

Identification observateur

Nom Prénom
Adresse
Téléphone/fax
Email

ENVOYER



EMARGEMENT DES SIGNATAIRES

Monsieur Gilbert MEYER
Maire de la Ville de COLMAR

Monsieur Richard FUCHS
Maire de la Commune de BENNWIHR

Monsieur Roger FRITSCH
Maire de la Commune d'OSTHEIM

Monsieur Emmanuel JACQUEMIN
Chef du Service de la Navigation Aérienne Nord Est

Monsieur Dominique ROTH
Président de l'ASSACMA

Monsieur Francis MAECHLING
Président de la Société de l'Aéroport de Colmar SAS

Monsieur Eric STRAUMANN
Député – Maire de la Commune de HOUSSEN

Monsieur Gérard CRONENBERGER
Maire de la Commune d'INGERSHEIM

Monsieur Hubert BERGET
Association de Défense des Riverains de l'Aéroport
de Colmar-Houssen (ADRACH)

Monsieur Gérard LEFEVRE
Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord Est

Monsieur ALMERAS
Président de l'association de défense des usagers
de l'aérodrome de Colmar-Houssen

Monsieur Christophe STURM
Président du CICVVA