



Réunion du 4 décembre 2015 avec les riverains Compte-rendu

Lieu : Salle de réunion de l'aérodrome de Villemarie

Invités présents

CHAUVET Jean Claude

GRAND Daniel

JACLIN Philippe

PATEY Frédéric

MALBREIL André

JARILLON Pierre

GENDRON Jacques

BECHTI Alain

LAMY Dominique

BETATO Françoise

JULIE Gérard

LAROCHE Christian

ORSINI Philippe

BETATO Dominique

AUAV Vice-président / RSA

AUAV président

Vert Bassin Président

COBAS Directeur Aérodrome

ADPPM Secrétaire

EPSBA Président

Vert Bassin

Vert Bassin

Vert Bassin

Vert Bassin

Syndicat Primaire du Golf

Vert Bassin

Riverain

Vert Bassin

Invités excusés

TREBIER Patrice

Vertical T'Air

Ordre du jour

- Point des mouvements LFCH 2015
- Charte de l'environnement
- Événements de la saison 2015
- Suggestions
- Questions diverses

Point des mouvements LFCH 2015

M. Patey, directeur de l'aérodrome, annonce que les chiffres définitifs seront présentés à la réunion des usagers de mars 2016, la tendance serait relativement stable par rapport à 2014, toutefois en légère hausse en raison d'une météo très favorable.

Charte de l'Environnement

M. Patey projette la carte VAC éditée en septembre 2015 dans laquelle les circuits Hélico sont maintenant confondus avec les circuits avions.

PBA : Acquisition d'un remorqueur ULM « Sensation » moteur rotax 100 CV en remplacement du Rallye -180 CV. Le niveau sonore est bien plus faible et la consommation en carburant est réduite de 50 %.

Un article de presse sur cet ULM :

<http://www.entreprises.ouest-france.fr/article/salon-bourget-lulm-fabrique-saint-nazaire-demonstration-13-06-2015-214707>

ACBA : investissement dans un AQUILA - A210 https://fr.wikipedia.org/wiki/Aquila_AT01 avion (construction allemande) école de nouvelle génération économe, niveau sonore faible (baisse de 20db) en remplacement d'un Cessna 152 accidenté. Le deuxième Cessna est actuellement hors service remplacé par un avion de location PA28.

Pierre JARILLON présente la politique de l'EPSBA avec l'utilisation des Pilatus en location, des circuits très courts évitant complètement le survol du Golf, la fin des largages école à 1200 m. Le bruit des Pilatus dépend grandement des procédures et de la façon de piloter. Les pilotes en ont tenu compte. Toutes ces mesures contribuent à la réduction du bruit perçu par les riverains.

Réaction positive unanime à cette politique, « nous n'entendons que les ouvertures des parachutes » (applaudissements).

VERTICAL T'AIR : prévoit de mettre en service un Soloy, un avion à turbine particulièrement peu bruyant, en tout état de cause beaucoup plus silencieux que son Cessna 206.

Compétition de voltige début juillet, son déroulement compromis un instant par l'installation de gens du voyage au sud du terrain (suite aux feux de forêt à proximité de leur site réservé), la DSAC-SO a œuvré pour adapter le volume d'évolution. Le spectacle fut très apprécié. Peu de chance que ces machines deviennent plus silencieuses !

M. JULIE intervient au sujet de l'altération de cap en décollage 07, il relève le non respect de cette préconisation, imputable plus particulièrement aux « non basés ».

Sur la carte VAC l'altération est portée en bleu. Unaniment, l'amélioration est constatée. L'information est donnée par radio et par un document remis lorsque les pilotes passent à la vigie.

Le ratio des mouvements : 30 % en 07 contre 70 % en 25.

Question sur le contrôle d'alcoolémie des pilotes : la BGTA fait ce type de contrôle.

Bimoteur envol 2001 pas d'évolution négative constatée. L'enseignement dispensé avec cet avion permet aux futurs pilote pro d'acquérir la plus complète instruction.

Sont évoqués : le vol de nuit le jeudi soir ; les exercices des militaires avec Transall / CASA / PUMA ..., les vols d'aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile...

Remarques écrites de l'ADPPM (*Association de défense et de promotion de Pyla sur Mer*)

Nota : Les textes en italique et en brun sont ceux de l'ADPPM

Je pense que la réunion du 4 nous permettrait de faire valoir le point de vue suivant :

Lors de la dernière CCE nous avons évoqué les nuisances liées aux baptêmes et transports hélico, qui viennent d'ailleurs et utilisent les nouveaux locaux-salons de la plate forme pour leur "prestigieuse" clientèle.

Marie-Hélène des Esgaulx avait partagé notre point de vue : "il faut limiter tout ça", même si, dixit Monsieur Vergnères (pro), les règles de circulation aérienne sur un aérodrome se doivent d'être respectées (il a raison : on ne peut s'y soustraire en "fermant les portes à certains aéronefs).

Je pense qu'une réflexion sur les cheminements, altitude, points de sortie et d'entrée, et surtout sur les secteurs du Bassin qui ne doivent pas être survolés, quelle que soit l'altitude, doit être engagée ; c'est ainsi que nous dissuaderons au mieux la pratique des baptêmes touristiques.

Il faut peut-être réfléchir à un quota maxi de mouvements, par jour ou par semaine.

Le caractère naturel du site doit être mieux pris en compte : forêt usagère, Dune, Banc, Île aux Oiseaux, Presqu'Île, delta de l'Eyre, plan d'eau, etc...

Le Parc Marin sera certainement à même de faire des propositions : certaines espèces (à part les humains !) méritent d'être mieux prises en compte.

Des habitants vivant dans la forêt se plaignent, non pas de la base, mais des hélicos touristiques.

La lutte contre les décibels fait partie des missions assignées à la Cobas et au PNM.

Actions mises en place :

Un protocole Hélico « vols touristiques < à 30mn » a été imposé aux diverses sociétés (signature en date du 17/08/2015) : **26 rotations max./jour pour l'ensemble, pas de rotation entre 12h et 13h30, les rotations s'effectuent à 2000 ft (680m) plus au sud de la Dune pendant les horaires AFIS. Pour les vols plus long retour obligatoire par le point W. (2000 ft si accord du CMC de la BA 120 pour les rotations en semaine).**

Retour d'expérience : le samedi 24 octobre (ou le samedi 31 octobre, j'avoue avoir mal noté) fut particulièrement actif en survols d'hélicos.

Je souhaiterais que la DAC SO (ou Monsieur Patey) nous communique le relevé des mouvements hélicos et le "chevelu" de ce jour-là.

Présentation faite en réunion du chevelu (en annexe)

Pas de vol d'hélicoptère le 24/10. Le samedi 31 octobre. il y a eu 13 rotations au titre des vols touristiques en hélicoptère. Le chevelu correspond aux vols situés entre 1001 et 2000 pieds, il n'identifie pas l'hélicoptère en particulier qui devait cependant évoluer dans ces hauteurs.

Cet été, nous avons publié ceci, ce qui ne reflète pas que la subjectivité de quelques caractères irascibles : L'ADPPM a une nouvelle fois signalé de nombreuses infractions, lors de la dernière réunion de la Commission Consultative Environnement de la plate forme de Villemarie. Les règles de survol ne sont pas toujours respectées ; les points de sortie (W au sud de la Corniche) sont souvent ignorés. Il faut diminuer le nombre des survols touristiques ou privés en hélicoptère. Les largages de parachutistes doivent faire l'objet

d'axes de montée différents de manière à éviter de rabattre le bruit sur les zones habitées. Le survol par des engins improbables (drones compris) de la Dune et des maisons génèrent des nuisances et des risques anormaux.

L'un de nos adhérents du sud Pyla, sérieusement gêné à Pâques par les jardiniers et les aviateurs, nous rappelle : « Le silence se meurt, le bruit prend partout le pouvoir. C'est la seule calamité écologique dont personne ne parle » (Alain Finkielkraut).

Mvts Week-end de Pâques (bien avant la CCE et le protocole hélico) :

04/04 70 mvts dont 7 paras piste 25

05/04 240 mvts dont 22 paras, 22 Hélico piste 07

06/04 213 mvts dont 7 paras, 23 Hélico piste 07

-ADPPM- Moralité : nos amis paras ont fait des progrès (changement de type d'avion ; un autre mérite d'être évalué), même si la montée côté Bassin est encore trop privilégiée ; il faut impérativement monter aussi souvent à l'est, au sud et au nord, de manière distributive, et oublier le Bassin surtout lorsque le vent est à l'ouest (retour du bruit).

Les entrées et sorties avions à la Corniche, ou au nord de celle-ci, sont encore trop fréquentes, alors que le point W a été positionné à dessein, bien au sud.

Le trafic hélico devient réellement nuisant ; il faut se pencher d'urgence sur ce phénomène en plein développement, bien connu dans d'autres régions (Sud, Corse, Mont Saint Michel, Île de Ré...).

Remarques de la COBAS

Monsieur Patey explique comment la mise en place du protocole hélicoptère a permis une amélioration très significative par la mise en place de nouvelles trajectoires. Pendant la réunion plusieurs personnes ont manifesté leur surprise sur la « disparition de ce Trafic ». Monsieur Patey a évoqué les rares appels des campings du PYLA au sujet des hélicoptères (tournage de camping 3...) et l'absence totale des appels des riverains du nord-est. Il précise aussi que les sociétés de transport en hélicoptères font des efforts considérables pour respecter les riverains et l'ensemble de la population du bassin d'Arcachon.

Questions diverses

CALIPSO : le Club François Husneau a effectué la démarche d'inscription pour ses 2 ROBIN. CALIPSO est une démarche DGAC. L'enregistrement des avions par leur identification, ne sont concernés pour le moment que les avions équipés d'hélice à pas fixe.

Sont évoqués : La classification, outil de dialogue avec les riverains, les risques de limitations voire de taxations. 26 avions sont concernés sur les 40 basés.

Pour plus d'informations :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/CALIPSO-une-classification-sonore,33344.html>

PAPI « Precision Approach Path Indicator » : Indicateur visuel de pente d'approche (3,5°). Ce dispositif d'aide à l'atterrissage a pour but de permettre à tous les pilotes d'atterrir avec la pente idéale. Il sera installé en 2016 pour les appareils se posant face à la dune (piste 25).

Fin de réunion 19h 15 suivi d'une coupe de Clairette.

Prochaine réunion des usagers mars 2016