

CODE de BONNE CONDUITE

ENVIRONNEMENTALE

DE

L'AEROPORT DE MONTPELLIER-
MEDITERRANEE

CODE de BONNE CONDUITE

PLAN

Code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée.

Ce texte s'applique dans les conditions habituelles d'exploitation du terrain. En cas d'événements inhabituels, la bonne utilisation de ce code ne peut être garantie.

A - PREAMBULE.

B - PRINCIPES GENERAUX.

C - LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE.

D - LES COMPAGNIES AERIENNES.

E - LES ORGANISATIONS SYNDICALES DE L'AVIATION CIVILE.

F - LES ORGANISATIONS SYNDICALES DE PILOTES.

G - EXPLOITANT DE L'AEROPORT.

H - REFLEXIONS A L'ECHELLE DE MONTPELLIER-MEDITERRANEE.

I - NOUVELLES VOIES DE RECHERCHES.

J - DISPOSITIF DE SUIVI DU CODE DE BONNE CONDUITE.

Ce texte s'applique dans les conditions habituelles d'exploitation du terrain. Il ne se substitue à aucune réglementation existante.

En cas d'événements inhabituels, le respect des termes de ce code peut ne pas être garanti.

A – PREAMBULE.

La Charte de Qualité de l'Environnement de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée, validée par la Commission Consultative de l'Environnement en janvier 2003, dont l'objectif principal est la maîtrise des émissions sonores liées à l'aéroport de Montpellier-Méditerranée a identifié le besoin d'un code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne autour de la plate-forme (action 10 de la Charte).

Les acteurs du transport aérien signataires ont convenu d'apporter une contribution active à la poursuite des objectifs de la charte de l'environnement. Ils ont élaboré ce code de bonne conduite, conscients que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien.

L'objectif premier de ces acteurs qui est d'assurer, en plus de leur propre sécurité, la sécurité des populations survolées, ne doit en aucun cas être compromis par la limitation des émissions sonores et gazeuses (CO2, azote.....)

B - PRINCIPES GENERAUX.

Comme le mentionne le préambule de la Convention de Chicago, "le développement de l'aviation civile peut grandement aider à créer entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension". Cette affirmation est toujours d'actualité. Cependant, les développements simultanés du transport aérien et de l'urbanisation ont maintenant atteint un point tel que les émissions sonores perçues par les populations survolées doivent absolument être maîtrisées.

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce code de bonne conduite est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement autour de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée. Ce code regroupe les engagements pris par ses signataires, afin de le promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leurs fonctionnements opérationnels.

La sécurité est et restera l'objectif prioritaire de la circulation aérienne. Toutefois, les parties signataires conviennent que la maîtrise des émissions sonores constitue désormais une dimension forte du développement durable du transport aérien. Elles œuvreront à cette fin dans la concertation et la transparence tout en fournissant les informations et propositions utiles pour le soutien actif dans les recommandations que prendra l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), en matière de bruit, de maîtrise des émissions sonores et de limitations d'impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage.

Le bruit perçu au sol, lors du passage d'un avion, dépend d'une multitude de facteurs. Parmi les principaux figurent :

- le type de l'avion, sa motorisation, sa masse réelle d'exploitation, sa hauteur et sa vitesse.
- les procédures de conduite machine suivies par l'équipage ; ces procédures sont décrites dans le manuel d'exploitation de la compagnie, en application des procédures définies par le constructeur et approuvées par les autorités de certification,
- les procédures de circulation aérienne établies par les responsables de la circulation aérienne autour de l'aéroport Montpellier-Méditerranée en application de règles définies par les autorités de l'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile) en conformité avec les spécifications de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

- les instructions de direction, d'altitude et de vitesse données par les contrôleurs à l'équipage, conformément aux procédures autorisées, en fonction des objectifs de sécurité, de régularité et de ponctualité de la circulation aérienne qui leurs sont fixés.
- les conditions météorologiques qui affectent la propagation du son et les procédures aéronautiques

Quant à la gêne ressentie, elle est fonction des éléments cités ci-dessus, mais également de l'émergence de l'énergie sonore par rapport au bruit ambiant, de la fréquence des éléments sonores ainsi que de paramètres propres à chaque individu.

A partir de ces principes généraux, les engagements qui suivent ont été pris par les signataires.

C - LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE.

La Direction Générale de l'Aviation Civile, autorité réglementaire de la sécurité du transport aérien en France, veillera à ce que la qualité de l'environnement sonore autour des aéroports et notamment les conséquences des actions de pilotage et de contrôle en termes d'émissions sonores, perçues au sol, reçoivent une place importante dans les différents programmes de formation des pilotes et des contrôleurs. Dans ce cadre, elle est la garante de la primauté de l'intérêt général.

La Direction Générale de l'Aviation Civile, étudiera, en relation avec les constructeurs d'avions et les exploitants, les méthodes de conduite machine les moins génératrices d'émissions sonores dans les phases d'approche, d'atterrissage et de décollage, et garantissant le meilleur niveau de sécurité. Elle s'attachera à promouvoir l'emploi de ces méthodes par les compagnies aériennes et les pilotes, ainsi que leur prise en compte par les concepteurs des procédures de circulation aérienne et les contrôleurs de la circulation aérienne en définissant le cadre réglementaire adapté aux évolutions de la technique, notamment vis à vis des fournisseurs de base de données de navigation embarquée.

Actuellement, les services de la Circulation Aérienne ont pour seuls objets :

- 1) de prévenir les abordages entre aéronefs ;
- 2) de prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;
- 3) d'accélérer et ordonner la circulation aérienne ;
- 4) de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- 5) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Dans un contexte international, la Direction Générale de l'Aviation Civile conforte sa participation aux groupes de travail, tant dans le cadre communautaire que dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, afin de mieux anticiper les décisions internationales au niveau national. Elle analyse les actions menées dans les pays voisins, à titre d'échanges d'expériences en matière d'environnement aéroportuaire.

D - LES COMPAGNIES AERIENNES.

Les compagnies aériennes signataires s'attachent à promouvoir, grâce à des procédures d'exploitation et une politique de formation adaptée, une stratégie de maîtrise des émissions sonores. Elles poursuivent la démarche entreprise de sensibilisation et d'information de leurs équipages sur les conditions d'exploitation de l'aéroport.

- **Equipement des flottes en moyens de navigation modernes :**

Afin de renforcer la précision dans le suivi des procédures, les compagnies aériennes signataires étudient l'opportunité d'équiper, dans des conditions économiques acceptables, leurs avions de systèmes de navigation modernes, plus performants, facilitant le pilotage et le suivi des procédures publiées et permettant une réduction sensible de la dispersion des trajectoires.

Elles apportent une attention particulière à la qualité des prestations des fournisseurs de bases de données de navigation embarquées auxquelles elles font appel, de façon à évaluer les potentialités de ces techniques, en particulier lorsqu'elles sont utilisées en matière de qualité de l'environnement sonore.

- **Participation aux études**

Les compagnies aériennes signataires participent, en fonction des demandes exprimées et de leurs possibilités, aux études qui sont conduites pour faire évoluer le système de circulation aérienne de l'aéroport Montpellier-Méditerranée vers une meilleure maîtrise des émissions sonores aux alentours de l'aéroport.

- **Développement de consignes d'exploitation adaptées**

Le niveau de bruit émis en exploitation varie, dans une certaine mesure, en fonction des méthodes de conduite définies par la compagnie et mises en œuvre par l'équipage. En conséquence, les compagnies signataires apportent leur concours aux études de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Elles définissent, en fonction des résultats de ces études, de leur propre expérience et dans le respect des règles d'utilisation certifiées, des méthodes de conduite machine en approche, à l'atterrissage et au décollage, qui réduisent les émissions sonores (par exemple : évolution des vitesses en approche, détermination du meilleur moment de sortie du train et des volets etc...).

Elles intègrent les procédures correspondantes dans leur Manuel d'Exploitation, pour qu'elles soient utilisées par les équipages, dès lors que les impératifs de sécurité et les instructions de contrôle le permettent. Certaines consignes compagnies sont établies en concertation avec les organisations professionnelles de pilotes pour promouvoir des procédures permettant de réduire les nuisances sonores (notamment les procédures moindre bruit) et / ou gazeuses.

- **Instruction des réclamations**

Les compagnies participent activement à l'instruction des réclamations. Elles fournissent au Service ayant en charge le traitement des réclamations du terrain concerné toutes les informations pour les vols qui sont impliqués dans les réclamations à instruire.

Compte tenu de la nécessité d'un traitement rapide de ces réclamations, les communications de ces informations sont faites, autant que possible, par téléphone, par fax, par courriel ou par courrier. Les demandes et réponses à faire pour l'instruction des réclamations respectent l'anonymat des équipages concernés. En effet, cet anonymat est une garantie essentielle au bon fonctionnement du code de bonne conduite.

Les compagnies relaient, vers les équipages concernés par l'évènement, les réclamations traitées par le service environnement du terrain.

Les compagnies informent leurs équipages des analyses et mesures prises suite au traitement des réclamations des riverains.

E - LES ORGANISATIONS SYNDICALES DE L'AVIATION CIVILE.

Les organisations signataires sont conscientes que, sans remettre en cause les impératifs de sécurité, le respect de l'environnement doit être une préoccupation constante des services de la navigation aérienne.

Elles conviennent que tous les acteurs de la navigation aérienne doivent intégrer ces contraintes, aussi bien lors des études (établissement des procédures...) que dans les actions en temps réel.

Représentant un réservoir important de compétences et d'expériences, notamment en matière de sécurité et de capacité opérationnelle, elles participent, depuis leurs conceptions jusqu'à leurs conclusions, aux études et expérimentations qui sont conduites. Elles s'attachent à vérifier que les mesures envisagées, étudiées ou évaluées restent applicables dans le fonctionnement quotidien du contrôle sans surcharge de travail excessive sur les positions de contrôle ni risque pour la sécurité. Elles promeuvent auprès de leurs mandants les procédures opérationnelles définies en concertation avec elles.

F - LES ORGANISATIONS SYNDICALES DE PILOTES.

Les organisations signataires sont conscientes que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien, mais que la maîtrise des émissions sonores ne doit en aucun cas compromettre l'objectif premier des pilotes qui est d'assurer la sécurité des passagers et des populations survolées.

Par leur participation aux différents comités, commissions et chartes visant à la qualité de l'environnement sonore, les organisations de pilote contribuent, dans la transparence, à la limitation des émissions sonores.

Ces organisations disposent, en effet, d'un important réservoir d'expériences et de compétences sur la réalité de l'exploitation en ligne et de ses contraintes. Cette expertise permet d'une part, une participation active aux études et expérimentations qui sont conduites et, d'autre part, de s'assurer que les nouvelles procédures et les mesures prises restent applicables dans l'exploitation quotidienne sans surcharge de travail excessive pour les équipages ni menace pour la sécurité. C'est pourquoi ces organisations sont prêtes à participer activement aux expérimentations envisagées, depuis leur conception jusqu'à leur mise en oeuvre.

Elles s'attachent à promouvoir auprès de leurs mandants la mise en service des nouvelles procédures d'exploitation définies en concertation avec elles et informeront régulièrement les organisations de pilotes étrangères par l'intermédiaire des organisations internationales auxquelles elles appartiennent.

G – EXPLOITANT DE L'AEROPORT.

L'Exploitant de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée (Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier) intègre, depuis plusieurs années, les facteurs environnementaux et principalement la gêne sonore dans sa stratégie globale de développement.

Afin de limiter les nuisances sonores sur la plate-forme, l'exploitant de l'aéroport s'est engagé à :

- privilégier l'utilisation des avions les moins bruyants pour assurer la desserte de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée (action 12),
- réglementer le nombre d'entraînement d'avions gros porteurs (action 17),
- limiter la propagation du bruit au sol lors des essais moteurs par l'aménagement d'une aire de point fixe pour l'aviation générale et la mise en place d'emplacements dédiés aux essais moteurs de l'aviation commerciale (action 13).

Par ailleurs, l'exploitant s'est engagé dans des objectifs de transparence et de diffusion d'information au travers des actions de la Charte de qualité de l'environnement sonore.

- La mise en place en novembre 2000 d'un « point d'accueil environnement » afin de répondre aux réclamations des représentants des communes, des riverains et des associations de riverains (action 18),
- L'acquisition en octobre 2001 d'un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ces avions au voisinage de l'aéroport de Montpellier, dont les données font l'objet de communications régulières (action 19),
- La publication annuelle d'un rapport environnement dans lequel des indicateurs suivent le respect des actions de la Charte (action 20).

H - REFLEXIONS A L'ECHELLE DE MONTPELLIER-MEDITERRANEE.

H.1 - Généralités.

Les services de l'Aviation Civile de Montpellier-Méditerranée chargés de fournir les services de la circulation aérienne, développent, en liaison avec les compagnies aériennes et les organisations syndicales de contrôleurs, des écoles et des pilotes, un dispositif de circulation aérienne ayant pour objectif environnemental la réduction des émissions sonores perçues, particulièrement la nuit.

L'aérodrome de Montpellier-Méditerranée présente un certain nombre de caractéristiques topographiques et climatologiques fortes. D'autre part un partage de l'espace aérien entre l'Aviation Civile et la Défense a conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation spécifiques.

Toute nouvelle action doit tenir compte de ces caractéristiques et des sujétions environnementales existantes, en accordant à la sécurité une priorité absolue.

Les travaux sont conduits et validés en concertation avec tous les acteurs concernés.

H.2 - Caractéristiques de l'aérodrome.

H.2.1 – Climatologie.

Les deux vents dominants sont le NNE (Mistral) et surtout le NW (Tramontane).

Les vents de secteur SE sont fréquents et faibles l'été (brise de mer) mais parfois violents en automne et au printemps.

Avec une moyenne annuelle de 20°C, les températures sont généralement douces l'hiver et élevées en été.

Les pluies sont caractéristiques du climat méditerranéen, abondantes en automne, faibles ou nulles l'été ; elles se produisent souvent avec une forte intensité.

Les chutes de neige, généralement en février sont peu abondantes (3 jours par an en moyenne).

Enfin avec 2700 heures de soleil par an, la région est une des plus ensoleillées de France.

Il est à noter que compte tenu de l'influence de la mer, les conditions de vent sur l'aérodrome peuvent être différentes de celles observées sur la ville de Montpellier. Ainsi on peut avoir de façon simultanée un vent du Nord sur la ville et un vent du Sud sur l'aéroport.

H.2.2 – Description de l'aérodrome.

L'aérodrome de Montpellier-Méditerranée se compose de 2 pistes et d'un réseau de voies de circulation.

Dans l'environnement immédiat de l'aérodrome, il existe des zones denses de population. Il convient donc de tenir compte des émissions sonores des aéronefs en vol et au sol.

Une des principales caractéristiques de l'aéroport de Montpellier Méditerranée est d'être tout à la fois un aéroport commercial et un aérodrome de formation avec plusieurs aéroclubs et écoles professionnelles de pilotage.

L'aérogare commerciale, les aéroclubs et les écoles de pilotage sont situés entre les pistes.

Gestion des pistes :

Il existe 2 pistes parallèles distantes de 1150m.

La piste 31R/13L dite piste principale est utilisée par tous les vols de l'aviation commerciale et une partie des vols de l'aviation générale. La piste 31L/13R dite piste secondaire est utilisée par l'aviation générale.

Cette mixité du trafic entre aviation générale et aviation commerciale entraîne la présence simultanée d'aéronefs de performances différentes qui utilisent des procédures de circulation aérienne appropriées.

H.2.3 - Organisation de l'espace aérien.

L'espace aérien géré par l'organisme de Montpellier est entouré par de nombreuses zones militaires (*réseau TBA, zones CEV, Nîmes...*). Cette organisation de l'espace aérien ne permet pas d'optimiser complètement les procédures de la circulation aérienne dans le domaine du survol des zones habitées. Toute création ou modification de procédure nécessite l'accord des exploitants militaires concernés. Selon l'importance du dossier cet accord peut prendre plusieurs mois s'il nécessite un passage en comité régional de gestion.

La proximité de l'aérodrome de Candillargues oblige à prendre en compte des trajectoires associées à ce terrain pour tracer toute nouvelle procédure sur Montpellier.

H.2.4 – Les Zones urbanisées autour de l'aéroport



H.3 - DGAC et Procédures de Circulation Aérienne.

Pour fournir le service du contrôle, outre les procédures décrites dans l'information aéronautique, des instructions de contrôle peuvent être données en complément, conduisant au survol exceptionnel de zones urbanisées.

H.3.1-Evolution au sol des aéronefs.

Action 13 : réduction des nuisances sonores au sol.

Les procédures les plus nuisantes sont les essais moteurs pour les quartiers de Boirargues à Lattes, Vauguières à Mauguio et les habitants côté aéroport de la commune de Pérols.

Aviation commerciale : des emplacements pour essais moteurs de plus de 5 minutes ont été déterminés pour minimiser la gêne ressentie par les riverains. Ces emplacements ont été approuvés par le SNA et l'exploitant dans l'instruction « Essais moteurs ». Le service du contrôle est chargé de l'application de cette mesure.

Aviation générale : un mur anti-bruit construit permet aux aéroclubs et aux écoles de faire les essais moteurs nécessaires en minimisant la gêne occasionnée. Une procédure adressée aux aéroclubs et écoles de formation basés, régit l'utilisation de l'aire de point fixe sur l'aéroport Montpellier-Méditerranée. Le bureau de piste participe à la prévention des émissions sonores au travers de l'information aux usagers.

H.3.2-Avions en condition de vol aux instruments (IFR: Instrument Flight Rules).

- Départs initiaux normalisés (SID: Standard Initial Departures) (Action 1)

Pour les départs face au nord via les espaces militaires de Nîmes, conformément à la charte, une trajectoire nouvelle a été créée et est en vigueur depuis le 22 novembre 2007.

En ce qui concerne les routes directes données par l'ATC vers MOLEN, ETREK ou MTL, un suivi particulier sera fait en temps que de besoin.

- Procédures d'arrivées normalisées (STAR : STandard ARrivals).

Les STAR seront maintenues aux altitudes les plus élevées possibles. Toutefois, ces altitudes doivent rester compatibles, avec :

- la réalisation d'une séquence de régulation,
- les procédures d'approche aux instruments
- la conduite machine.

En RWY31R :

- toutes les STAR au dessus de la partie terrestre sont maintenues au minimum à 4000 ft jusqu'à la verticale de FJR (verticale aéroport).
- chaque fois que cela est possible, le service du contrôle privilégie l'approche par l'Ouest de l'aéroport (action 2 de la charte)

- Approche aux instruments.

Les contrôleurs s'assurent lors de la fin de guidage radar que les vitesses des aéronefs sont compatibles avec la vitesse maximale du segment d'approche sur lequel ils vont débiter leur procédure.

- Approche à vue (Action 2)

Les approches à vue par l'Ouest, vent arrière main gauche sont privilégiées.

De jour, en approche à vue main droite 31R, les pilotes maintiennent 4000 ft jusqu'à 4NM FJR en rapprochement et évitent le survol de la Grande Motte.

De nuit, les pilotes maintiennent 4000 ft jusqu'au travers de FG.

H.3.3-Procédures de nuit.

- Gestion sens d'atterrissage

Utilisation optimale de l'espace maritime (Action 4 de la Charte) :

De 22h00 locales à 07h00 locales, les arrivées se font de préférence au QFU 31R et les départs isolés non conflictuels en QFU 13L par composante vent arrière pouvant aller jusqu'à 8 kt.

- Méthodes de travail.

Le CLEP (Comité Local d'Environnement Permanent) se réunit régulièrement pour étudier l'impact de ce code sur les méthodes de travail des contrôleurs de la circulation aérienne.

- Amélioration des procédures.

Les personnels du SNA/SSE s'engagent à mener toutes les études nécessaires pour améliorer les procédures de circulation aérienne des aéronefs en vol aux instruments dès lors que des avancées technologiques le permettent.

Ces recherches portent sur les demandes faites de modifications ou de créations de nouvelles procédures dans le cadre des instances normales de concertation sur les nuisances sonores et la pollution de l'air.

- Entraînements

Le service du contrôle veille à l'application de mesures prises pour les entraînements afin de réduire les nuisances sonores notamment en tour de piste. Les mesures en vigueur sont décrites dans l'AIP France et pourront être modifiées en tant que de besoin soit sur demande des usagers soit sur demande des riverains.

H.4 Exploitants d'aéronefs.

H.4.1-Aviation commerciale.

- Information et sécurité des vols.

Les pilotes s'affranchiront des contraintes décrites ci-dessous si elles portent préjudice à la sécurité des vols.

- Conduite machine au sol et en vol.

Les pilotes respectent les paramètres de vol optimum pour garantir, dans toutes les phases du vol, la conduite machine la moins pénalisante.

En procédure d'approche aux instruments en piste 13L, l'analyse des finales montre que le plan de descente sur cette procédure VOR-DME 13L est respecté. La seule manière de diminuer les nuisances sonores sur cette procédure est un respect scrupuleux des vitesses indiquées portées sur les cartes d'approche aux instruments afférentes.

- Entraînements d'avions gros porteurs.

Action 17 : règlementer les entraînements d'avions gros porteurs.

Les compagnies respectent les dispositions prescrites dans l'AIP France. Elles informent le exploitant des dispositions qu'elles prennent pour séquencer leurs périodes d'entraînement afin d'éviter l'utilisation de trop longues plages horaires. L'exploitant informe les communes et associations concernées de la date et durée des entraînements.

H.4.2- Aviation générale et écoles de pilotage.

Les acteurs de l'aviation générale et les écoles de pilotage représentent une activité importante de l'aérodrome. Conscients du rôle qu'ils jouent, ils s'engagent pleinement dans la maîtrise des nuisances sonores sur l'aérodrome. Les aéroclubs et les écoles poursuivent une démarche de sensibilisation, d'information et de formation de leurs membres, de leurs élèves et de leurs instructeurs.

- Les tours de piste 13R / 31L

Action 6 : contenir les nuisances des tours de piste

Les tours de piste effectués à l'ouest, sur la piste secondaire 13R / 31L sont nuisants pour les communes de Pérols, Lattes, Mauguio et Carnon ainsi que les quartiers de Boirargues et la Cougourlude. Les usagers utilisateurs de ce tour de piste s'engagent à adopter des configurations moteur les moins nuisantes possibles.

Les clubs et les écoles veillent au respect par leurs membres ou élèves des dispositions qu'ils prennent pour diminuer les nuisances de leurs avions école en tour de piste. En ce qui concerne le tour de piste ouest pour la piste 13R, le survol de certaines zones habitées des communes de Pérols, Lattes et le quartier de Boirargues ne peuvent pas être évitées sans nuire à la sécurité des vols. Les usagers conscients de cette gêne privilégient les tours de piste école face au nord.

En complément les aéroclubs prendront les dispositions suivantes :

- pour les avions équipés de silencieux, il est demandé aux instructeurs et aux pilotes de respecter cet engagement notamment en veillant au respect des altitudes minimum de survol des habitations, en adoptant la configuration moteur la moins bruyante et toujours en respectant les règles de sécurité des vols.

- pour les avions non équipés de silencieux, il est demandé aux instructeurs et aux pilotes d'effectuer les tours de pistes sur la piste principale (31R/13L) dans la mesure du possible et toujours en respectant les règles de sécurité des vols.

- Entraînements.

Dans le cadre des entraînements et de l'écologie les usagers veillent au respect des consignes publiées dans l'AIP France. Ils s'assurent que leurs élèves les appliquent ; les clubs et écoles prennent, en interne, les dispositions nécessaires pour pallier tout manquement qu'ils seraient amenés à constater.

Pour les entraînements et l'écologie IFR bi-moteurs, les usagers décollent de la piste 31R dès lors qu'ils utilisent des appareils bruyants d'ancienne génération.

- Installation d'atténuateurs de bruit.

Action 14 : installation d'atténuateurs de bruit

Les clubs et écoles s'engagent à poursuivre l'équipement de leurs flottes en atténuateurs de bruit avec l'appui de la délégation Languedoc Roussillon. Pour que cette politique soit visible de tous ils recherchent une contribution au financement de ces atténuateurs par les collectivités locales. Ils définissent un plan d'équipement sur 5 ans.

- Information et Education des Pilotes des aéroclubs.

Une communication interne aux aéroclubs est en place pour que les instructeurs et les pilotes soient instruits de la nécessité du respect des règles environnementales que les clubs se sont données pour assurer une bonne cohabitation avec les riverains, essentielle pour la poursuite de leurs activités.

H.4.3-Hélicoptères.

- Infrastructures

La réalisation de nouveaux postes de stationnement spécifiques hélicoptères et la création de 2 FATO sur la plate forme de Montpellier ont contribué à la conception de nouvelles trajectoires hélicoptères.

- Trajectoires

Action 7 : créer des trajectoires hélicoptères de transit sur la mer

Action 8 : améliorer les procédures d'arrivée et de départ hélicoptères de l'aéroport

Ces trajectoires survolent au maximum les étendues d'eau (étang de Mauguio - étang du Méjean - étang de Pérols) qui évitent en grande partie toutes les zones urbanisées proches de l'aéroport.

Il a été également mis en place un transit maritime SW - ES dans le golfe d'Aigues Mortes privilégiant le survol maritime. Lorsque les pilotes jugent ce cheminement en mer inadapté pour leurs aéronefs, ils procèdent en longeant la côte au mieux entre ces points.

- Conduite machine

Les pilotes d'hélicoptères respectent les procédures d'arrivées / départs décrites ci-dessus, ils privilégient le survol des zones littorales.

Le suivi de trajectoires hélicoptères à vue requiert une précision qui rend tolérable certains écarts minimes par rapport aux trajectoires nominales publiées. Les pilotes d'hélicoptères utilisent cette latitude pour éviter, lorsqu'ils le jugent possible, le survol de zones habitées.

H.5-Aéronefs non soumis au code de bonne conduite.

Les exploitants des aéronefs dédiés à des missions particulières de travail aérien ou d'intérêt général demanderont à leurs pilotes d'appliquer le Code de Bonne Conduite. Ces pilotes cesseront de se conformer aux pratiques recommandées dans ce code dès lors qu'ils le jugeront nécessaire pour leur sécurité ou pour la réalisation de leur mission.

H.6-L'Exploitant (Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier).

Les services de l'exploitant participeront, en liaison avec les services de la DGAC, chaque fois que cela sera nécessaire, aux opérations de sensibilisation et de communication à mettre en œuvre auprès des pilotes et des compagnies aériennes pour respecter les procédures de circulation aérienne en vigueur et les recommandations environnementales.

Notamment, l'exploitant s'engage à diffuser aux usagers les instructions relatives aux aires d'essais moteurs et aux entraînements.

Grâce à la mise en service d'un réseau de stations de mesures de bruit autour de l'aéroport, les services de l'exploitant pourront apporter leur contribution aux études et expérimentations qui pourraient être menées dans le cadre d'une modification des procédures en vigueur.

H.7-Sociétés de maintenance et sociétés d'assistance.

Les sociétés d'assistance et de maintenance informent les compagnies dont elles ont la charge sur les contraintes environnementales de Montpellier-Méditerranée.

Un bon moyen d'information est la distribution du code de bonne conduite aux compagnies peu usuelles de la plateforme et qui n'ont pas signé le code de bonne conduite.

En particulier pour les aéronefs bruyants* elles avisent les exploitants d'aéronefs pour qu'ils privilégient l'utilisation de jour de l'aéroport par ces types d'aéronefs. Elles informent le PCE (poste de contrôle de l'exploitant) de la venue de ces types d'appareil.

*Avions bruyants : tout aéronef réacteur dont la marge est inférieure à - 8 dB par rapport aux limites du chapitre 3.

I - NOUVELLES VOIES DE RECHERCHE.

Le code de bonne conduite doit être un document évolutif. La recherche de la qualité de l'environnement sonore dépend non seulement des actions décrites ci dessus, mais également de l'évaluation critique de leurs conséquences en termes de sécurité, de capacité et d'émissions sonores. De plus, au fur et à mesure que l'esprit "*qualité de l'environnement* » se développe parmi les acteurs de la circulation aérienne, de nouvelles idées et de nouvelles techniques apparaissent qu'il convient d'évaluer et de mettre en œuvre si les conséquences démontrées permettent de progresser dans le domaine de la qualité de l'environnement autour de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée sans nuire à la sécurité des vols.

Le Service Navigation Aérienne Sud Sud-Est organise, une fois par an avec les compagnies aériennes et l'exploitant, des rencontres «professionnelles» entre spécialistes, pilotes, contrôleurs, concepteurs des procédures de circulation aérienne, destinées à :

- procéder à des échanges d'informations techniques, relatives aux pratiques et procédures visant à préserver la qualité de l'environnement, mises en œuvre à l'étranger sur des aéroports de taille comparable à l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée,
- dresser un bilan quantitatif des mesures en vigueur et des pratiques adoptées dans le cadre de ce «code de bonne conduite»,
- d'examiner les propositions nouvelles formulées au cours de ces rencontres,
- d'approfondir les besoins en termes de formation ou d'informations relatifs à l'établissement de règles ou de procédures nouvelles découlant de ces propositions.

Ces rencontres constituent une force de proposition. Les mises en œuvre éventuelles de procédures ou de techniques identifiées à l'occasion de ces débats doivent s'effectuer selon les procédures habituelles d'études techniques, de concertation, de consultation, d'information et de vérification de conformité aux normes et règlements applicables.

J - DISPOSITIF DE SUIVI DU CODE DE BONNE CONDUITE.

Comme vu ci-dessus le travail des professionnels de l'aviation civile, signataires de ce code, est en constante et forte évolution. Ce travail est tributaire des progrès relatifs aux moyens techniques mis en œuvre pour exploiter l'aéroport et gérer l'évolution de son trafic. C'est pourquoi, il a été nécessaire de définir, dans ce code, des principes de base identifiés comme intangibles.

Les signataires conviennent de se réunir périodiquement, au moins une fois par an, pour dresser le bilan de l'application de ce code de bonne conduite et en étudier les amendements éventuels. Chaque bilan sera présenté à la Commission Consultative de l'Environnement.
