

Charte de Gestion des Nuisances Sonores

Aéroport Pau Pyrénées

Préambule

Le renouvellement de la Charte de gestion des nuisances sonores répond à un enjeu majeur : maîtriser les nuisances sonores et fixer les règles d'un développement durable de l'activité de l'aéroport Pau-Pyrénées en concertation avec les partenaires concernés.

Dès 1996, un protocole de gestion des nuisances sonores avait été rédigé, axé essentiellement sur une limitation des quotas (notamment les entraînements).

En 2004 a été signée une première Charte de gestion des nuisances sonores de l'Aéroport Pau-Pyrénées, basée sur l'amélioration des procédures et le respect des consignes de vol.

En 2015 une nouvelle Charte a été signée dans un objectif de prise en compte accrue des enjeux, d'un respect plus strict des consignes de vol et des trajectoires et d'une meilleure application du guichet unique.

Des mesures concrètes déclinées en « Dispositions particulières » viennent concrétiser les engagements des partenaires, aboutissement de réunions basées sur le dialogue, la concertation et la transparence sous l'égide de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

La révision de la Charte en 2024 puis en 2025 a relancé un dialogue constructif, positif et transparent entre les acteurs. Elle concrétise cette politique de progrès dans tous les domaines d'activité qui touchent aux nuisances sonores, prend en compte les évolutions territoriales et fixe les principes généraux en s'appuyant sur le Comité de suivi pour pérenniser les évolutions, piloter le plan d'actions et les axes de progrès dans un cadre permanent.

Sans préjuger de l'importance des différents aspects environnementaux, le document présent a pour objet la question des nuisances sonores.

A Pau, le 18 novembre 2025,

*Pour la Préfecture des
Pyrénées-Atlantiques,
Le Secrétaire Général*

*Pour l'exploitant de
L'Aéroport Pau-Pyrénées,
Le Directeur Général*

*Pour la Délégation Militaire
Départementale des Pyrénées-
Atlantiques,
Le DMD adjoint*

**Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire général,**

Samuel GESRET

I.	PRESENTATION DE L'AEROPORT PAU PYRENEES	3
1.	Historique	3
2.	Données environnementales, les spécificités de l'aéroport Pau Pyrénées	3
3.	Réalisations et perspectives	5
II.	POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT	6
1.	Concilier au mieux l'activité aéronautique et le respect de l'environnement et des riverains .	6
2.	L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuares)	6
III.	MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE.....	6
1.	Principes	6
2.	Engagements des partenaires	7
3.	Concertation, fonctionnement.....	7
4.	Information du public.....	7
IV.	LES ACTIVITES AERONAUTIQUES	8
1.	Aviation commerciale.....	8
2.	Largages militaires.....	10
3.	Activités des Hélicoptères militaires	15
4.	Aviation Générale.....	15
V.	LISTE DES ANNEXES	17

I. PRESENTATION DE L'AEROPORT PAU PYRENEES

1. Historique

La vocation aéronautique du Béarn remonte à 1880 avec la pratique de l'aérostation sous l'effet de la construction de l'usine de gaz de Bizanos. Depuis, cette vocation s'est considérablement enrichie avec maints événements aéronautiques dont des actions pionnières, en voici quelques étapes clés :

- 1930 Création de l'aérodrome de Pau.
- 1947 Arrêté d'ouverture de l'aérodrome.
- 1954 Installation de l'ETAP au camp d'Astra.
- 1955 L'Aviation civile devient l'affectataire principal de l'aérodrome.
- 1965 Une concession d'outillage public est accordée à la CCI de Pau pour 50 ans.
- 1994 Installation de l'ILS (Catégorie III) / Atterrissage tout temps.
Élaboration d'un "Protocole de gestion des nuisances".
- 2006 Création du SMAPP qui reçoit la propriété de l'aéroport en 2007.
- 2014 Début de la construction du nouveau bloc technique DGAC (nouvelle tour de contrôle). Mise en œuvre opérationnelle en 2018
- 2017 Début de la nouvelle délégation de service public attribuée à la S.E.A Air'py (CCI 51%, Egis Airport Operation 49%) pour une durée de 12 ans.

L'historique détaillé de l'aéroport, les données économiques, commerciales et de trafics sont accessibles à partir du site internet de l'aéroport Pau-Pyrénées (<https://www.pau.aeroport.fr/aeroport/environnement>).

2. Données environnementales, les spécificités de l'aéroport Pau Pyrénées

L'impact de la zone aéroportuaire sur son environnement résulte des effets conjugués des activités commerciales de transport aérien et d'autres activités qui génèrent des gênes spécifiques et dont la prégnance est importante.

2.1 Activités commerciales de transport aérien

Ces activités comprennent principalement les vols réguliers et non réguliers des compagnies aériennes, les déroutements et mises en place, l'aviation d'affaires, les vols cargo, les vols sanitaires, le travail aérien (avions et hélicoptères).

2.2 Activités non commerciales de transport aérien

Ces activités comprennent principalement :

- En premier lieu, les activités militaires (missions, entraînements, largages) à partir des infrastructures situées au sud de la piste (5^e Régiment d'Hélicoptères de Combat, 4^e Régiment Hélicoptère des Forces Spéciales ainsi que l'Ecole des Troupes Aéroportées de Parachutistes) ;
- En deuxième lieu, les vols officiels et les vols d'entraînement des compagnies commerciales et des constructeurs aéronautiques ;
- En troisième lieu, les activités civiles (maintenance d'aéronefs, travail aérien, vols d'entraînement, activités industrielles, Sécurité Civile, aviation légère, aviation sportive) à partir des infrastructures situées au nord de la piste (zone d'activités, Aérosite).

Leur impact est logiquement conséquent :

- Quantitativement, ces activités non commerciales représentent près de 90% des mouvements d'aéronefs totaux (37 028 mouvements non commerciaux sur un total de 41 919 mouvements en 2024).
- Qualitativement, ces activités, s'exercent pour une grande part à proximité immédiate de l'aéroport (tours de piste, axes de voltige ...).

Les mouvements totaux (commerciaux et non commerciaux) se répartissent comme suit :

- Activités civiles : 45,6% des mouvements totaux (dont mouvements commerciaux : 11,7% des mouvements totaux ; et mouvements non commerciaux : 33,9% des mouvements totaux)
- Activités militaires : 54,4% des mouvements totaux (dont mouvements d'hélicoptères militaires : 37% des mouvements totaux ; et mouvements d'avions militaires : 17,4% des mouvements totaux).

Le nombre de mouvements totaux est en baisse de 15,7% par rapport à la période pré-Covid avec des disparités importantes selon les activités (mouvements commerciaux : 51,1% ; mouvements non commerciaux civils : -31.1% ; mouvements militaires : +19,5%).

La gêne occasionnée par les nuisances sonores sur les populations riveraines s'exprime plus particulièrement lorsqu'elles sont répétitives ou continues (effet de dose) ou lorsqu'elles s'exercent sur des plages méridiennes, nocturnes, pendant les week-ends et jours fériés. Leur concentration sur des durées plus ou moins longues et leur débordement sur des plages nocturnes mettent à l'épreuve les populations concernées.

Les activités non commerciales s'exercent en majorité à proximité immédiate de l'aéroport Pau Pyrénées (tours de piste, entraînements, largages, voltige...).

Les zones impactées par les nuisances sonores sont identifiées dans le plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur à la date de signature de la présente charte et dans son rapport de présentation.

Entre les recensements de 2007 et de 2022¹, la population municipale des communes situées à proximité immédiate de l'aéroport Pau Pyrénées (Aussevielle, Bougarber, Poey-de-Lescar, Beyrie-en-Béarn, Siros, Lescar, Lons, Uzein, Caubios-Loos, Sauvagnon, Serres-Castet, Montardon) est passée de 35 741 à 40 201 habitants, soit une hausse de 12.5%.

Cette tendance se poursuivant sur les années suivantes, il conviendra d'actualiser l'évolution précise de la population dès publication des chiffres officiels de l'Insee.

¹ INSEE.fr : Populations de référence 2022 (mise en ligne 19 décembre 2024)

L'urbanisation dans le secteur de l'hippodrome



En 2006/2010



En 2024

Entre ces deux prises de vue, le secteur a accueilli près de **1 000 habitants supplémentaires**.

Dans ce contexte particulier de mixité d'activités et de hausse de la population, toute évolution structurelle de l'activité (types d'aéronefs, nature des missions) nécessiterait donc une information préalable des populations concernées et une mise en place de dispositions particulières pour réduire l'impact des éventuelles nuisances sonores supplémentaires.

De même, la densification urbaine est un paramètre à prendre en compte dans la définition des tracés afin de respecter le cadre de vie des riverains exposés aux nuisances sonores. A titre d'exemple, pour 2024 trois zones nouvelles de construction sont inscrites au PLUI sur les communes de Lons et Pau (Val d'or, Ilot Ayala, Zone Paris-Madrid).

3. Réalisations et perspectives

La zone économique du Béarn a tout autant besoin de liaisons autoroutières, de liaisons ferroviaires à grande vitesse que de liaisons aériennes. Une synergie de ces trois modes de liaison doit favoriser le développement économique d'une région et faciliter l'implantation d'entreprises nouvelles et de sièges de décision.

L'autoroute Pau-Bordeaux a été mise en service début 2011 et le prolongement de la LGV Paris-Bordeaux vers Dax n'est pas prévu avant 2035.

La réfection de la piste, du balisage, de l'ILS et des parkings, travaux réalisés entre 2009 et 2014, ainsi que le programme d'investissements déployé dans le cadre de la nouvelle délégation de service public, ont permis à l'aéroport de se doter d'une infrastructure des plus modernes et de maintenir celle-ci dans des conditions opérationnelles optimales.

La crise sanitaire liée à la pandémie de covid-19 a provoqué une baisse importante du trafic commercial (345 603 passagers et 5 022 mouvements commerciaux en 2023, contre 606 003 passagers et 10 016 mouvements commerciaux en 2019). L'objectif prioritaire est de préserver une desserte de qualité répondant aux besoins des différentes typologies de clientèle sur Paris-Orly, Paris-CDG et Lyon, de maintenir une offre touristique pour la clientèle locale et de saisir les opportunités de diversification du trafic en ouvrant de nouvelles lignes, domestiques et internationales dans une démarche générale prenant en compte les exigences d'un développement durable.

II. POLITIQUE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

1. Concilier au mieux l'activité aéronautique et le respect de l'environnement et des riverains

De manière simultanée, nos concitoyens expriment une forte demande de transport aérien et réclament une protection accrue de leur cadre de vie, que l'Etat a prise en compte en promulguant la loi constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'Environnement.

La réduction des nuisances sonores est une des préoccupations majeures prises en compte pour le développement du transport aérien.

Le développement de l'aviation civile et militaire requiert des solutions nouvelles qui concernent à la fois la politique nationale des transports, le développement économique régional, la conception des avions, l'exploitation des aéroports, le contrôle aérien et l'usage des sols.

Elles doivent s'appuyer sur une sensibilisation des professionnels de l'aéronautique et sur une concertation approfondie avec les collectivités locales et les riverains, concertation qui doit mieux faire comprendre et accepter que l'aéroport joue aussi un rôle primordial pour le développement économique de la région et que son activité génère par nature du bruit.

Cependant, la prise en compte des préoccupations environnementales doit s'inscrire dans son fonctionnement, induisant forcément une réflexion globale de l'ensemble des acteurs et une recherche de nouvelles pratiques qui, une fois validées, devront être respectées.

Ces dispositions environnementales permettront au développement des activités de l'aéroport de se faire au service de l'intérêt général.

2. L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires)

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 12 principales plateformes aéroportuaires françaises et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

L'aéroport Pau-Pyrénées ne figure cependant pas dans la liste des aéroports pour lesquels des procédures « moindre bruit » sont publiées.

Un recueil des textes réglementaires est disponible sur le site de l'ACNUSA : <http://www.acnusa.fr/>

III. MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

1. Principes

La recherche conjointe d'un équilibre entre les activités aéronautiques et le respect de l'environnement est la préoccupation majeure impliquant le transport aérien, l'aviation militaire et générale.

Ce défi permanent s'inscrit dans une démarche de concertation, de dialogue et de transparence à laquelle la DGAC apporte sa contribution.

Dans cette optique, la Charte de gestion des nuisances sonores de l'aéroport Pau-Pyrénées a pour objectifs principaux de :

- Entretenir un dialogue de qualité, c'est-à-dire serein et constructif avec les élus, les exploitants, les riverains concernés et leurs représentants.

- Améliorer le cadre général du déroulement des activités aéronautiques afin de réduire les nuisances sonores.
- Evaluer le bruit, réduire et prévenir la gêne sonore pour assurer dans l'avenir le développement durable de l'aéroport en maîtrisant l'urbanisation dans son voisinage (Cf. PEB de Pau-Pyrénées et Loi Climat et Résilience du 22 août 2021)

La Charte s'applique à toutes les activités aéronautiques de la plate-forme aéroportuaire listées à la rubrique IV.

2. Engagements des partenaires

La Charte de Gestion des Nuisances Sonores est élaborée sous l'égide de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques en concertation avec les acteurs concernés.

Ce document est évolutif et sera amendé au fil des évolutions constatées (activité, réglementation, développement aéroportuaire, etc.).

Les sociétés basées, les associations, les militaires de l'ETAP, du Détachement air (DL Air), du 5^e RHC, du 4^e RHFS ainsi que les compagnies aériennes françaises et étrangères s'engagent dans des dispositions particulières environnementales pour mieux maîtriser les nuisances sonores de leurs activités.

Chaque entité s'assure du respect des engagements pris et confirme ainsi son implication dans une démarche environnementale positive.

3. Concertation, fonctionnement.

La volonté de transparence est la base de la concertation entre les différents acteurs.

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est le cadre réglementaire de la concertation. Elle se compose de trois collèges : professions aéronautiques, représentants des collectivités locales et associations de protection de l'environnement et de défense des riverains.

La CCE peut émettre des recommandations sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation aéroportuaire qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement (article L571-13 du code de l'environnement).

En complément de la CCE, un comité de suivi est chargé de susciter un échange entre les différentes parties dans le domaine de l'environnement, d'étudier leurs demandes, de proposer des évolutions de la charte le cas échéant et d'élaborer un plan d'actions.

Animé par l'exploitant de l'aéroport et accompagné le cas échéant par la Direction de la sécurité de l'aviation civile sud-ouest (DSAC-SO) en qualité de médiateur et d'observateur, le comité de suivi est placé sous l'autorité de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques, le comité de suivi est composé de représentants des professions aéronautiques, des collectivités locales et des associations de protection de l'environnement et de défense des riverains, concernés par les problématiques soulevées. Il peut être saisi par un membre de la CCE.

4. Information du public

L'information est essentielle et doit être claire. Elle reste basée sur 3 axes :

- Améliorer la communication, l'information et la concertation (engagement des partenaires, cf. rubrique III.2)
- Prendre en compte les demandes formulées pour toute nuisance sonore ressentie et y répondre par le biais du guichet unique (Cf. formulaire de réclamation disponible dans la rubrique « environnement » du site internet de l'Aéroport Pau-Pyrénées).
- Annoncer les événements particuliers (publication sur le site pau.aeroport.fr).

IV. LES ACTIVITES AERONAUTIQUES

1. Aviation commerciale

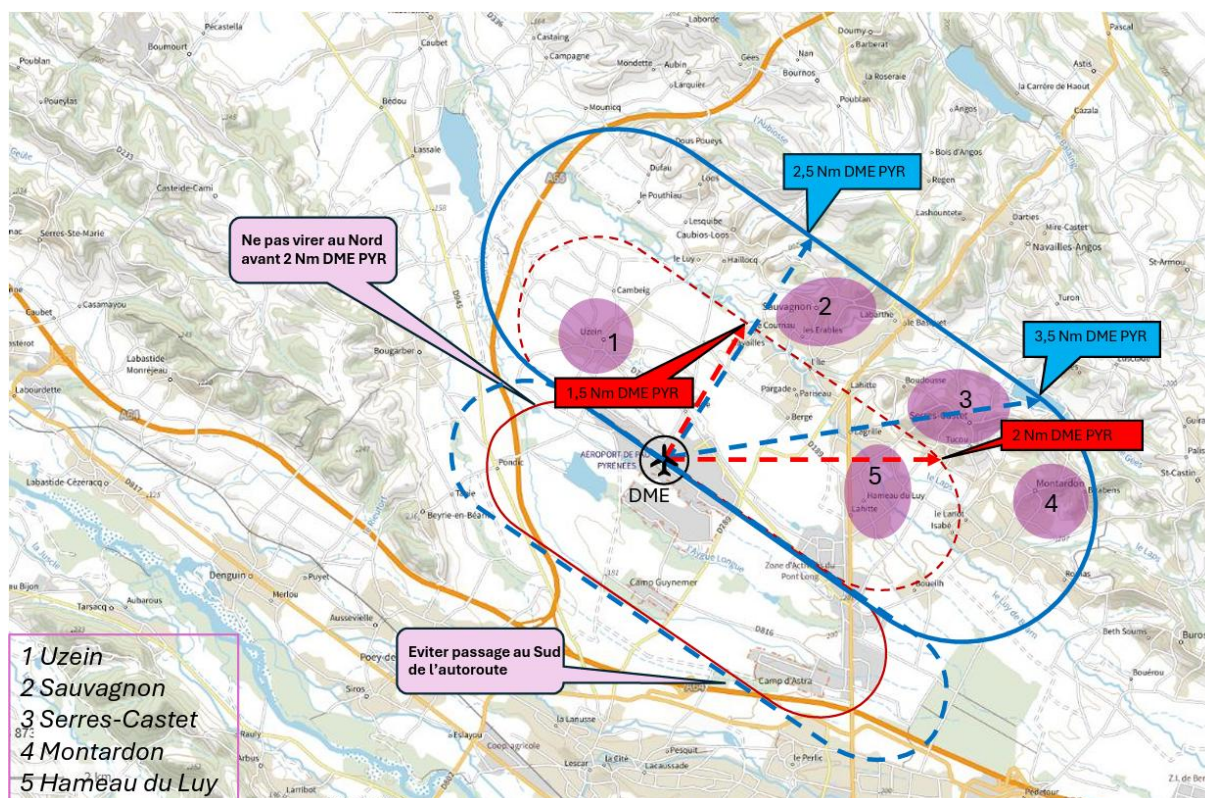
Entraînement aérien

L'activité commerciale est génératrice de nuisances sonores ponctuelles et limitées, à l'exception des riverains situés sur les trajectoires d'arrivée et de départ de l'aviation commerciale décrites dans la documentation aéronautique en vigueur disponible sur le site du SIA. Seuls les vols d'entraînement d'aéronefs commerciaux peuvent représenter une gêne sonore notamment lors de passages répétés sur la piste pour simuler un atterrissage ou un décollage (Touch and Go) et en tour de piste « école » effectué en vol à vue. Afin d'éviter une trop grande dispersion des trajectoires par rapport au circuit nominal, des consignes précises sont données aux équipages lors du briefing préalable à tout entraînement.

Description des circuits d'entraînement VHL (vols hors ligne avec indicatif compagnie)

Les circuits existants pour les VHL sont répartis au nord et au sud de la piste, et présentent chacun une version nominale (en bleu) et une variante dite basse hauteur (en rouge).

Carte / Consignes aux équipages



Circuit Nord :

Pour éviter une trop grande dispersion des trajectoires, des repères précis ont été identifiés le long du circuit, des distances DME permettent aux pilotes de se recalcr.

Circuit Sud :

Le circuit basse hauteur sud est le circuit basse hauteur préférentiel (au détriment du circuit basse hauteur nord), hors activité de largage en zone Wright.

Les pilotes suivant le circuit basse hauteur sud doivent serrer au plus près de la piste afin d'éviter le survol des zones urbanisées situées au sud de l'autoroute A64.

Les circuits basse hauteur nord et sud sont limités à 2 passages par heure.

Les entrainements seront répartis équitablement entre les circuits nord et sud afin de diluer les nuisances.

Les vols VHL font l'objet de limitations et sont soumis à l'approbation de l'exploitant. Ces limitations, visant à réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores, sont définies selon :

- des critères temporels
- des volumes d'activité
- les caractéristiques des aéronefs utilisés.

Elles sont présentées dans le tableau suivant :

	Programmation	Limitations ou dérogations
Nombre de mouvements annuels maximum	5.000 mouvements	=
Samedi	Soumise à restriction :	<p><u>Accord impératif</u> de la Subdivision Contrôle ou du Chef de Tour pour les deux cas suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Détournement de l'extérieur 2- Prolongation stage local pour causes techniques ou météo <p>Accord impératif de l'exploitant pour les sessions programmées :²</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- 8 samedis par an maximum, sur les plages horaires 8h-12h et 14h-17h 2- Appareils de code C uniquement 3- Au maximum 15 tours de piste, hors mouvements d'arrivée et départ en ferry (mise en place)
Dimanche et Jours fériés	Interdite	-

² Les sessions programmées le samedi sont intégrées à titre probatoire pour une période d'un an et feront l'objet d'un bilan lors de la CCE 2026 avant pérennisation.

Nuit (22h / 06h locales)	Interdite	-
Soirée (20h / 22h locales)	Limitée →	200 mouvements maxi / an
Août	Interdite	-
Circuits nominaux	→	Au Nord : 2100 ft QFE mini Au Sud : 2100 ft QFE mini
Circuits basse hauteur	→	Au Nord : 1000 ft QFE mini Au Sud : 800 ft QFE min 2 circuits maxi / heure
B747 / AN124	Interdite	-
A330 / A340 / B777 / A380	Limitée →	À titre exceptionnel et séances courtes.
BELUGA	Limitée →	Entraînement sur le circuit court uniquement.

Des limitations temporaires complémentaires peuvent être notifiées par l'exploitant.

2. Largages militaires

Types d'activités et enjeux associés

Les largages à haute altitude amènent les aéronefs à évoluer dans le sud du terrain et revenir sur zone jusqu'à l'altitude de largage. La quasi-totalité des sauts de ce type est réalisée à partir d'aéronefs civils légers loués par le ministère de la défense dans le cadre de contrats passés selon le code des marchés publics.

Leur impact est néanmoins réel en raison du bruit lancinant et continu émis sur l'ensemble des phases (montée jusqu'à l'altitude requise, largage en 2 ou 3 passages, descente selon une pente importante), mais aussi de la succession quasi continue des séances lors des périodes de largage. Afin de mieux répartir les nuisances sonores, il est important de veiller au respect des trajectoires définies, consultables en annexe III, au chapitre *Description des itinéraires et circuits de vol*

Les sauts effectués en automatique (« à ouverture automatique »), qui amènent les aéronefs à survoler les zones à urbanisation croissante situées à proximité de la zone Wright (Nord de Pau / Lescar / Lons / Poey de Lescar), sont les plus pénalisants au niveau des nuisances engendrées car les survols par des aéronefs lourds (ex : A400M) s'effectuent à une altitude inférieure ou égale à 400 mètres et développent des niveaux sonores élevés avec un niveau de répétition important. Par ailleurs, chaque séquence de parachutage se traduit par deux, parfois trois rotations de largage ce qui fait peser de façon récurrente les mêmes nuisances

sur les mêmes populations. Les appareils à forte capacité d'emport, de type Hercules C130 et plus récemment Airbus A400M, contribuent à l'accentuation des nuisances sonores en raison de leur forte puissance de motorisation.

Toutefois la mise en œuvre de circuit de largage évitant le survol des principales zones habitées a déjà largement contribué à diminuer les nuisances sonores.

De plus l'agrandissement de la zone de « mise à terre de Wright » a été réalisé et permet de limiter le nombre de rotations d'avions largueurs, réduisant de fait les nuisances sonores causées.

Le développement de l'habitat et des activités notamment tertiaires requiert une vigilance particulière quant au respect des trajectoires, si besoin en identifiant en tant que points de passage les coordonnées GPS de repères visuels au sol remarquables (ex : châteaux d'eau) afin de répartir au mieux les nuisances aériennes en évitant le survol des poches d'habitat dense tout en respectant les contraintes de sécurité des aéronefs.

Par ailleurs, la tenue de stages d'entraînement dans le cadre d'accords passés avec les armées étrangères nécessite une information spécifique des équipages afin de garantir un respect scrupuleux des trajectoires convenues.

Description des largages

On parle de parachutages pour tout ce qui a trait à l'aérolargage de personnels et de largages pour la partie livraison par air de matériels.

L'activité de formation et d'entraînement parachutiste dépend principalement des conditions météorologiques et de la mise à disposition des aéronefs, sa programmation est donc soumise à une forte adaptation et varie fortement dans le temps (jour, nuit, etc.), sur très court préavis. Il est donc impossible de communiquer en amont vers l'extérieur sur l'organisation des séances, en particulier celles ayant lieu de nuit.

On distingue 3 types d'activités :

- Parachutages de personnels et de colis d'accompagnements en saut à ouverture automatique (SOA) de jour et de nuit :

Avec les différents types d'aéronefs utilisés par les armées, le parachutage des personnels se fait essentiellement entre 200 et 400 mètres du sol sur la zone de « Wright » (cf. Carte jointe). Ce sont tous les sauts de brevet, de préparation militaire parachutiste (PMP), de qualification et d'entraînement soit un peu plus de 20 000 sauts par an au-dessus de la zone.

D'autres sauts ont lieu sur des zones extérieures à partir de la plateforme de Pau, essentiellement dans le Béarn ou le Pays Basque pour un volume d'environ 6 à 7 000 sauts par an.

- Parachutage de personnels en saut à ouverture commandée retardée (SOCR) de jour et de nuit :

Le parachutage des personnels se fait essentiellement à 3500 mètres du sol sur la zone de « Wright » ou sur la zone de l'ETAP (PJE 355). Ces sauts s'effectuent avec des parachutes de type « aile » et comprennent une phase de chute libre.

- Largage de matériels par gravité ou éjection de jour et de nuit :

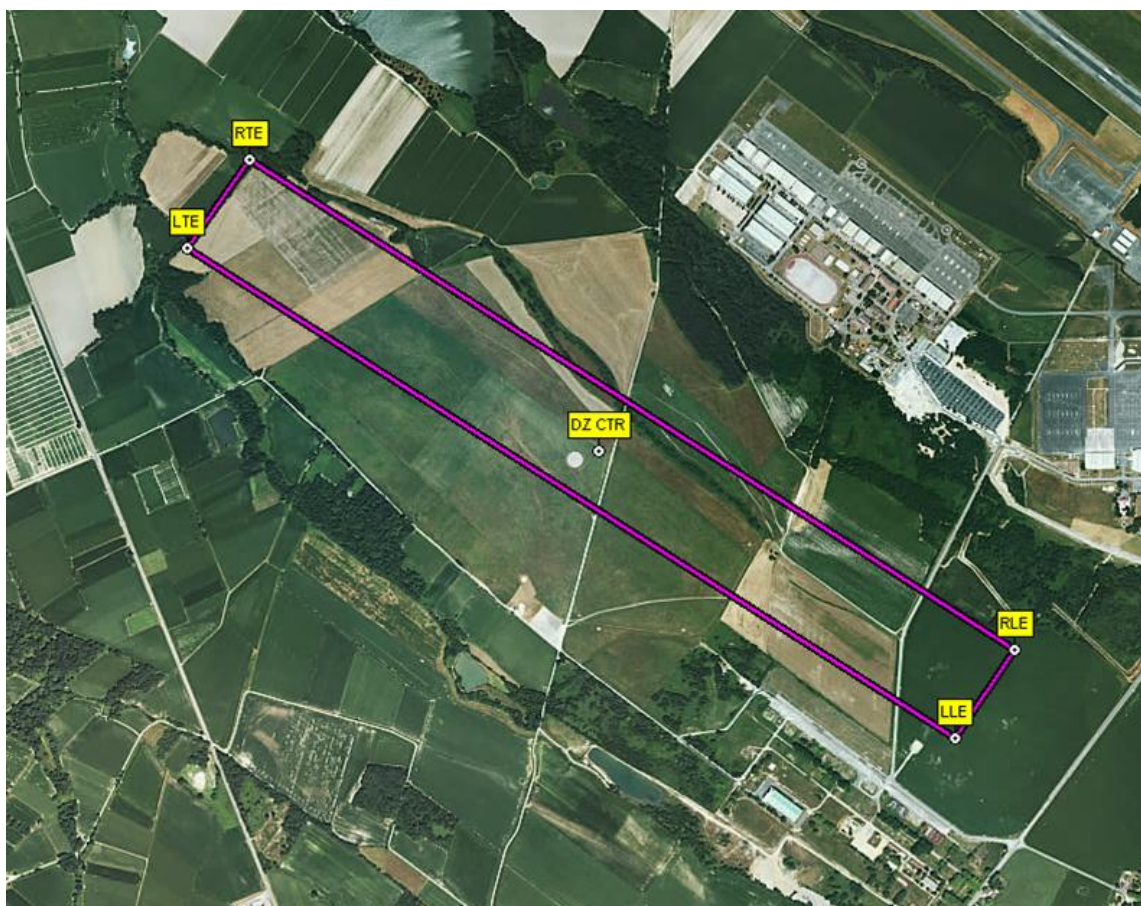
L'ETAP n'assure plus de formation aux largages au sein de l'école. Toutefois, pour des raisons d'entraînement des stagiaires, ou de conservation de capacité opérationnelle des unités de la brigade parachutistes ou des forces spéciales, des activités ponctuelles peuvent toujours être envisagées sur les zones de sauts de Pau.

Lors d'une séance de parachutage, la priorité en termes de sécurité étant de faire atterrir l'ensemble des « sautants » sur la zone prévue, l'axe de largage est prioritairement choisi en fonction de la direction et de la force du vent. Ceci implique que les circuits de largage définis peuvent varier légèrement dans leur trajectoire (axe).

D'autre part, en raison de la nécessité à chaque passage de mettre tous les parachutistes présents dans l'avion dans les meilleures conditions de sécurité lors de leur préparation dans la soute, il peut arriver que cette phase soit plus ou moins longue. Cela varie en fonction du nombre de passagers ou bien encore de l'expérience des largueurs. Les circuits peuvent donc être aussi allongés pour gagner les délais nécessaires à bord.

En fonction de l'évolution des types d'aéronefs, et notamment dans le cas d'une utilisation croissante d'aéronefs à forte capacité d'emport, une redéfinition des trajectoires actuelles pourra être étudiée dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement.

Zone de mise à terre de WRIGHT

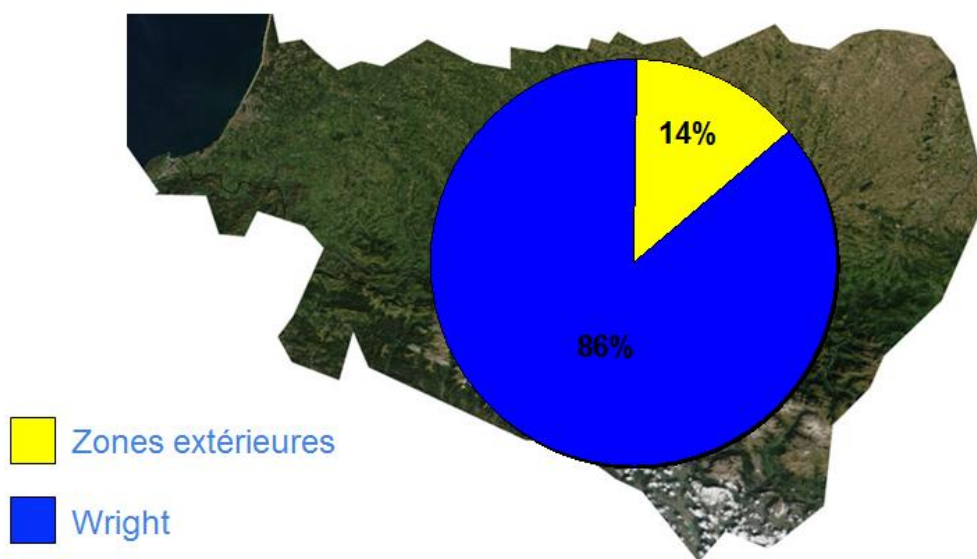


Bilan synthétique de l'activité « Largage »

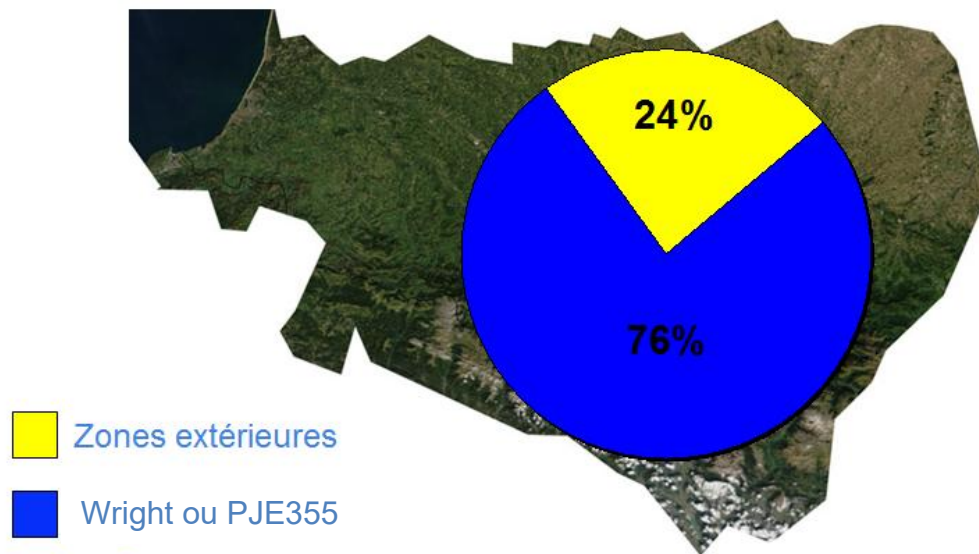


Zones de largage extérieures régulièrement utilisées

- REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES SAUTS OA :



- REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES SAUTS OR :



3. Activités des Hélicoptères militaires

Types d'activités et enjeux associés

Les activités des hélicoptères militaires sont de deux types :

- Des trajectoires d'arrivée et de départ
- Des activités particulières de formation et d'entraînement sur la plateforme

Pour les trajectoires d'arrivée et de départ, la localisation des zones de travail des unités de l'ALAT et les vents dominants de secteur Ouest se traduisent par une forte proportion de départs utilisant l'itinéraire normalisé Nord, concentrant ainsi les nuisances sonores sur la commune d'Uzein

Conformément aux fiches de vols à vue (VAC) publiées par la DGAC (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr> AIP for France – AD-2. LFBP), deux itinéraires de contournement sont utilisés par les hélicoptères militaires afin d'éviter le survol d'Uzein. De même, un itinéraire a été mis en place afin d'éviter le survol de Sauvagnon et de Serres-Castet. Il est à noter que ces itinéraires n'ont pas de caractère obligatoire (sécurité, météo, trafic conflictuel...) mais que les équipages militaires doivent s'efforcer de les respecter, par souci du respect du cadre environnemental.

Pour les activités particulières de formation et d'entraînement sur et autour de la plateforme, incluant les activités d'entraînement aux procédures d'urgence, les séances comprennent à chaque tour de piste une séquence au sol ou près du sol et des tours de piste selon des trajectoires variables, qui concentrent majoritairement les nuisances sonores sur la commune d'Uzein et également, à des degrés divers, les populations des communes de Beyrie, Lescar Nord, Serres-Castet Sud.

Les nuisances sonores occasionnées par les deux types d'activités sur et autour de la plateforme, majoritairement répétitives, sont les plus pénalisantes pour les riverains, autant en niveau sonore qu'en durée d'exposition. Ces activités créent un effet de « dose saturante » particulièrement éprouvante pour les populations riveraines exposées. Pour les activités d'entraînement aux procédures d'urgence, il conviendra de trouver dans le cadre du comité de suivi des formes de régulation pour réduire, de façon significative, l'exposition aux nuisances sonores des populations riveraines de l'aéroport, particulièrement à Uzein et Serres-Castet. L'Armée cherchera, selon les disponibilités des terrains aux alentours, à délocaliser une partie de ses exercices en procédure d'urgence pour limiter les nuisances. En cas d'indisponibilité des terrains d'accueil extérieurs ou des installations militaires, ceux-ci seraient à nouveau conduits à nouveau sur les installations de l'aéroport.

4. Aviation Générale

L'aviation générale se présente sous la forme d'activités particulières regroupant de la formation professionnelle et privée, du travail aérien en avion et hélicoptère, de l'aviation de loisir.

Problématique environnementale

Les tours de piste d'école constituent la principale gêne avec les vols de nuit pratiqués par certaines écoles et notamment l'ENAC/SEFA.

Description des circuits

Les circuits à vue sont décrits dans les cartes VAC (Visual Approach Chart) en vigueur, publiées dans la documentation aéronautique et disponibles dans le Visualisateur AIP sur le site du SIA (service de l'information aéronautique ; www.sia.aviation-civile.gouv.fr). Ces cartes sont susceptibles d'être mises à jour régulièrement.

Les différentes activités :

- Travail Aérien

Le travail aérien est notamment réalisé par les sociétés suivantes basées sur la plateforme : Hélic-Béarn, Locavions, Sécurité Civile, Sabena Technics et Jet Systems. Ces sociétés sont informées par l'exploitant de l'existence de cette Charte et des engagements associés.

- Formation

One Sky est une école ouverte en 2025 qui propose la formation de pilotes privés ou professionnels. Les cours sont dispensés sur simulateur et en vol. La flotte est composée d'appareils monomoteurs TBM 700 et 930, Kodiak 100 et PA-28RT-201T et d'un appareil bimoteur PA-31T Cheyenne II. L'école annonce un volume d'heures de vol projetées de 80 heures par mois soit 960 heures par an. L'école est informée par l'exploitant de l'existence de la présente Charte et des engagements associés.

- Aviation de loisir

L'attention des pratiquants de cette activité est attirée sur le fait que celle-ci est à la base une activité de loisir, fût-elle à caractère sportif et qu'en conséquence, elle ne saurait être pratiquée sans le strict respect de la tranquillité des populations riveraines.

- Aviation de loisir hors voltige aérienne

L'aviation de loisir est notamment pratiquée par les associations suivantes basées sur la plate-forme : L'Aéroclub du Béarn, l'aéro-club Uzein Aéro Turbo (UAT) de l'association sportive et culturelle de Safran Helicopters, l'association des aéro constructeurs amateurs palois (ACAP). Ces associations sont informées par l'exploitant de l'existence de cette Charte et des engagements associés.

- Aviation de loisir voltige aérienne

La voltige aérienne est notamment pratiquée par un club basé sur la plate-forme, « Pau Pyrénées Air Club » (PPAC) avec un CAP 10 appartenant à la société « Locavions ». Cet avion n'est pas exclusivement utilisé par PPAC. Le club et les organisateurs de stages extérieurs sont informés par l'exploitant de l'existence de cette Charte et des engagements associés, et sont tenus d'en accuser réception.

Description des axes de voltige

Trois axes de voltige sont utilisés, et décrits dans les dispositions particulières liées à l'activité de voltige aérienne :

- Axe de voltige verticale piste
- Axe zone de WRIGHT
- Axe de voltige n° 6666 / Mazerolles

Les conditions d'utilisation de ces axes font l'objet de dispositions particulières rédigées entre les parties prenantes (cf. annexe I).

V. LISTE DES ANNEXES

- Annexe I : Dispositions particulières (voltige)
- Annexe II : Dispositions particulières (hélicoptères)
- Annexe III : Dispositions particulières (parachutages au profit de l'ETAP)
- Annexe IV : Glossaire