

DOSSIER 2

Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère

Notice : CONNAISSEZ-VOUS L'AÉRODROME ?



**L'AÉRODROME DE
TARBES-LALOUBÈRE...**



**Locaux techniques,
dépendances, et pistes**



**....UN GRAND
ESPACE VERT,
AU COEUR D'UN
TERRITOIRE
URBAIN !**



...MAIS SURTOUT, UN PÔLE DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

Un lieu de formation et de pratiques sportives L'aérodrome en quelques pages...

Sommaire

- 1 - Généralités sur l'aérodrome de Laloubère
- 2 - Bref historique et évolutions des usages de l'aérodrome.
- 3 - Cohabitation entre les activités aériennes existantes et la proximité urbaine
- 4 - Que peut-il être dit concernant la présence de cet aérodrome situé entre villes et milieux ruraux ?
- 5 - Mode de gestion des activités aéro-associatives basées sur l'aérodrome
- 6 - L'impact civil et socio-économique des activités basées sur l'aérodrome
- 7- La Biodiversité sur les aérodromes

Le Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes Laloubère (CGATL) est une association à but non lucratif (Loi 1901). Par délégation de la Chambre de Commerce et d'Industrie, le CGACL, elle fédère les associations basées sur la plateforme et gère l'ensemble des installations.

Contact : CGATL Gérard COUTELIER, président du CGATL.

Tél : 06 17 35 35 52 Gerard.coutelier@wanadoo.fr

1 - Généralités sur l'aérodrome de Laloubère :

« **Un aérodrome** » est un terrain aménagé pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs de toute nature. De par ses caractéristiques géométriques, notamment sa longueur des pistes de 825 mètres, l'activité de celui de Laloubère est limitée à l'aviation légère.

Cet espace foncier est en propriété indivise entre la Chambre de commerce et d'Industrie, le Conseil Départemental et la Ville de Tarbes.

Il est entièrement situé sur le territoire administratif de la commune de Laloubère, mais son appellation aéronautique, c'est « **Tarbes-Laloubère** » (Désignation internationale : LFDT)

Il s'agit d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique intégrant le maillage des aérodromes français. Équipé d'une station-service, il permet ainsi d'assurer l'avitaillement de tous les « usagers de l'air ».

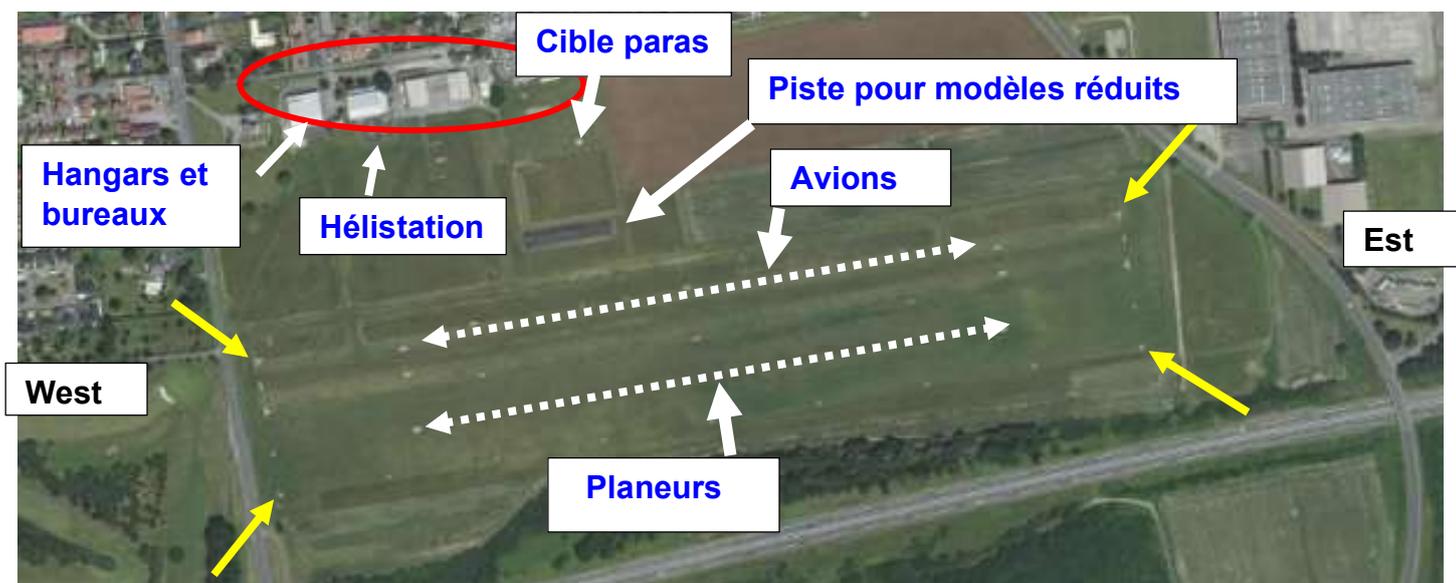


Il peut donc être utilisé par tous les appareils volants ; toutefois l'accès au sein de son périmètre - hors usagers habilités - est bien entendu strictement interdit au public. (Promeneurs, joggers, chercheurs de champignons...).

Quant à celui de Tarbes - Lourdes - Pyrénées, situé sur la commune d'Ossun à proximité, c'est également un aérodrome public destiné plus spécialement aux appareils commerciaux, mais également à l'aviation de tourisme, d'usine et d'affaire. Les infrastructures aéronautiques (Notamment pistes, contrôle du trafic...) constituent « **l'aérodrome** » et la partie commerciale « **l'aéroport** ».

Au sein de l'aérodrome de Laloubère (Altitude moyenne 327 mètres), les zones destinées aux décollages et aux atterrissages des aéronefs sont constituées d'un secteur foncier rectangulaire divisé en deux parties :

- L'une au Sud, proche de l'autoroute A64, prioritairement réservée au vol à voile (Planeurs remorqués)
- L'autre au Nord, côté Tarbes prioritairement réservée aux avions (Vols moteurs). Ces délimitations foncières constituent « **les pistes** ».



Il y a donc deux pistes parallèles ?

Physiquement oui, mais sur le plan aéronautique on peut dire qu'il y en a quatre !

Cela, car tout comme les planeurs remorqués, les avions peuvent décoller et atterrir dans les deux sens. Soit ils décollent et atterrissent vers l'Ouest soit vers l'Est, en fonction du sens des vents dominants. La (les)piste (s) des avions mesure 50 mètres de large et celle des planeurs 80.

Comment se fait le choix de l'une ou l'autre des pistes ?

Sur un aéroport dit « contrôlé » comme celui de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, le contrôle radio indique aux pilotes la piste en service.



L'aéroport de Laloubère dispose certes d'une tour de contrôle, mais sans contrôleur ! La gestion du trafic sur la fréquence officielle est dite « **d'autoformation** ». C'est-à-dire que chaque pilote informe de ses intentions sur la fréquence, et tous ceux qui sont à l'écoute s'adaptent en tenant compte des règles aéronautiques liées à ce mode d'utilisation des espaces aériens.

Ainsi, avant de « rouler » depuis les parkings vers les points d'attentes des pistes, les pilotes annoncent la piste qu'ils ont choisie, en tenant compte entre autres de la direction et de la force du vent, indiquées par « **la manche à air** ».

Le décollage et l'atterrissage face au vent permettent de réduire la distance de roulage. Un avion qui se sustente à 120 Km/h décollera par vent nul à cette même vitesse sol. S'il a un vent de face de 20 Km/h, son décollage aura toujours lieu à 120 Km/h (Vitesse par rapport à la masse d'air) mais il quittera le sol à 100 Km/h, ce qui diminuera la distance de roulage.



Depuis les parkings proches des hangars, les appareils « **au roulage** » rejoignent « **les points d'attentes** » (c'est-à-dire juste avant le décollage), via des axes de transits (Taxiways).



Les pistes d'envols (et d'atterrissages) sont numérotées en fonction de leurs orientations magnétiques en degrés, arrondi au dixième le plus proche.

Par exemple à Tarbes-Laloubère, la piste vers l'Est est dénommée **08 L**, soit 80 degrés par rapport au nord magnétique, et celle (dans le sens opposé) vers l'Ouest **26**, soit 260° par rapport au Nord magnétique. **B** Désigne le point d'attente avant décollage et **L** (Left) désigne la piste gauche

2 - Bref historique de l'aérodrome de Laloubère et évolutions de ses usages.

L'aérodrome de Tarbes-Laloubère a été créé en 1936 sous l'égide du ministère de l'air. La réalisation et l'exploitation de l'aérodrome et de ses installations bâties ont été confiées quasi-simultanément par convention à la CCI- Chambre de Commerce de Tarbes et des Hautes-Pyrénées.

L'Aéro-club de Bigorre, basé auparavant à Juillan depuis 1933, ne disposait alors que d'un planeur et d'un avion. En 1936, l'ACB transfère ses activités vers l'aérodrome de Laloubère, lequel a été homologué en 1937.

Plus tard, en 1978, le « vol à moteur » et « le vol à voile » ont modifié leurs statuts de façon à créer 2 associations distinctes, telles que nous les connaissons aujourd'hui.



Au fil des ans, 3 autres associations se sont installées sur le site, pratiquant respectivement l'aéromodélisme, la construction amateur, le vol à voile et le parachutage.



En 1992, la CCI a délégué la gestion de la plateforme au CGACL (Comité de gestion de l'aérodrome de Tarbes-Laloubère).

Aujourd'hui, bien que disposant d'une gestion indépendante, **ces 5 associations à vocation sportive, assurent toutes des formations.**

Elles sont toutes liées par une même passion pratiquée sur un site commun et sont de ce fait totalement complémentaires et interactives.

3 - Cohabitation entre le maintien des activités aériennes et la proximité urbaine.

Les besoins en logements qui se sont progressivement accélérés à partir des années 60 ont provoqué un étalement urbain aux abords de l'aérodrome (Notamment sur les zones contiguës des communes de Tarbes, Laloubère, Séméac et Soues pour les plus proches).

Ainsi, et avec le développement des lotissements, l'aérodrome s'est peu à peu retrouvé cerné par des espaces bâtis, plus particulièrement à l'Ouest et à l'Est.

De ce fait, il arrive de temps en temps que certains résidents proches, se plaignent de la proximité de ces installations, alors que le terrain existait déjà lors de leurs demandes de permis de construire ou lors de l'achat plus récent de leur résidence.

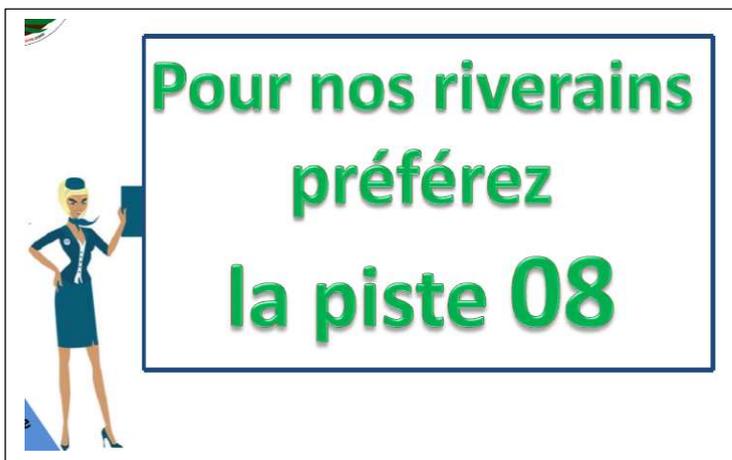
Si cela peut effectivement se dire, ce ne peut être de nature à modifier les réalités physiques de la situation, dont il convient de tenir compte.

Pour cela, le comité de gestion de la plateforme est en permanence à l'écoute des riverains et maintient à cet effet un contact avec le public.

Hormis quelques rares vols militaires, les activités du détachement aérien de Gendarmerie et celle du SAMU, l'activité aérienne de l'aérodrome est diurne.



Toutefois, il est tenu compte de la proximité des habitats en adaptant autant que possible les sens de décollage notamment matinaux, mais également en équipant les appareils les plus puissants de dispositifs atténuateurs de bruit.



Cependant, ce grand espace naturel de banlieue a toujours attiré les promoteurs. À la suite des avant-projets structurants présentés ces dernières années (Centre sportif, centres médicaux et de soins...), les multiples études de déplacement du terrain ailleurs ou du transfert de ses activités sur celui de Tarbes-Lourdes-Pyrénées n'ont jamais abouti car :

- D'une part, trouver un secteur foncier équivalent à proximité s'est avéré compliqué (Éloignement, coût de la création d'infrastructures nouvelles, terres agricoles à préserver, documents de planification de l'utilisation des sols, règles d'urbanisme...).
- Et d'autre part, parce que le trafic commercial sur l'aéroport international proche, n'est pas compatible avec les activités de l'ensemble des associations aéronautiques basées à Laloubère.

En outre, les Bigourdans semblent attachés à cet espace verdoyant et à ses activités.

S'agissant des effets de riveraineté à Laloubère, les avis qui sont diversifiés sont tous respectables, mais il semble que la situation actuelle soit bien moins pénalisante pour les habitants du secteur que d'autres installations qui pourraient y être implantées, lesquelles entraîneraient des gênes d'une autre nature, d'une autre envergure, que celles d'un aérodrome de ce type.

Ce serait le cas d'une urbanisation dense et sur plusieurs niveaux, d'industries avec infrastructures de dessertes.

Tout cela entraînerait la minéralisation des sols, réputée défavorable pour la biodiversité, avec une circulation de plusieurs centaines de véhicules par jour. Ceci est vraiment à méditer.

Ainsi, la comparaison entre d'éventuels inconvénients liés aux activités de l'air par rapport à ceux qui découleraient d'aménagements structurants sur cet espace, serait certainement en faveur du maintien de cet aérodrome, d'autant plus que :

- Le nombre de mouvements d'appareils a diminué au fil des ans, puis est resté stable. En 1980 l'Aéro-Club de Bigorre disposait de 10 avions totalisant près de 3000 heures annuelles par an. En 2022, le parc de l'ACB dispose de 4 appareils (dont 2 pour l'écolage) réalisant environ 2000 heures par an.
- Cet aérodrome est principalement utilisé par les appareils qui y sont basés.

- L'expérimentation en cours d'appareils à propulsion électrique au sein de plusieurs aéro-clubs, montre que ce type d'appareils devrait inéluctablement se généraliser, notamment pour les « avions école ».

En outre, le concept des nouveaux moteurs thermiques (Type Rotax), présente de bonnes performances en termes de puissance et de consommation, mais produisant des émissions sonores bien moins pénalisantes que les traditionnels moteurs de type « Lycoming » et similaires.

4 - Que peut-il être dit concernant la présence de cet aérodrome situé entre villes et milieux ruraux ?

a) Sur l'urbanisme :

Le Plan Local d'Urbanisme communal affirme le statut foncier de l'aérodrome.

Toutefois, il doit être rappelé que **la destination des sols qui est évolutive, répond à des dispositions législatives dont l'application relève du pouvoir décisif des institutions locales**, via les schémas de cohérence territoriales (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU et PLUi).

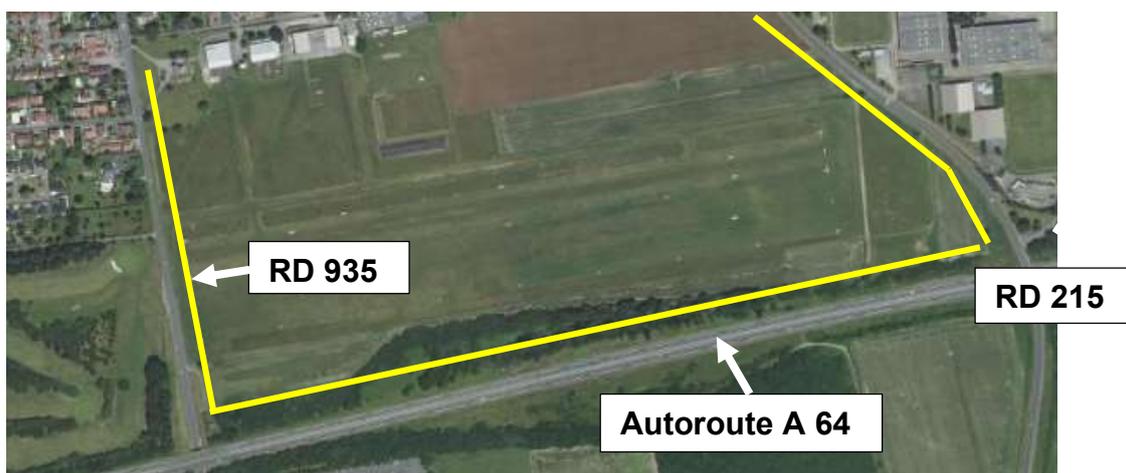
Toutefois, en ce qui concerne les documents de planification précités, la législation permet aux usagers et au voisinage d'user de leur pouvoir persuasif lors des phases de concertation. A cet effet, la communauté d'agglomération TLP a accepté en sus que le comité de gestion de l'aérodrome soit associé à l'élaboration de ces documents d'urbanisme.

b) Sur les effets sonores découlant des activités aériennes :

En ce qui concerne les émissions sonores et la production de CO₂ par les appareils à moteurs thermiques (et à un degré bien moindre par les rares véhicules terrestres circulant sur l'espace pour les besoins aéronautique), **il convient de relativiser.**

Cela, car si l'on élargit **très légèrement** le périmètre de la plateforme selon le croquis ci-après en y englobant les voies routières quasi - contiguës très circulées de jour et de nuit (A 64 au Sud, RD 935 à l'Ouest classée à Grande Circulation et RD 215 à l'Est), **il va de soi que dans le secteur considéré, la production d'émissions nocives (Bruit et CO₂) découlant du fonctionnement des moteurs d'avions est vraiment infime par rapport à celle des milliers de véhicules terrestres circulant à proximité immédiate sur les voies publiques adjacentes.**

Voir ci-après l'illustration explicative.

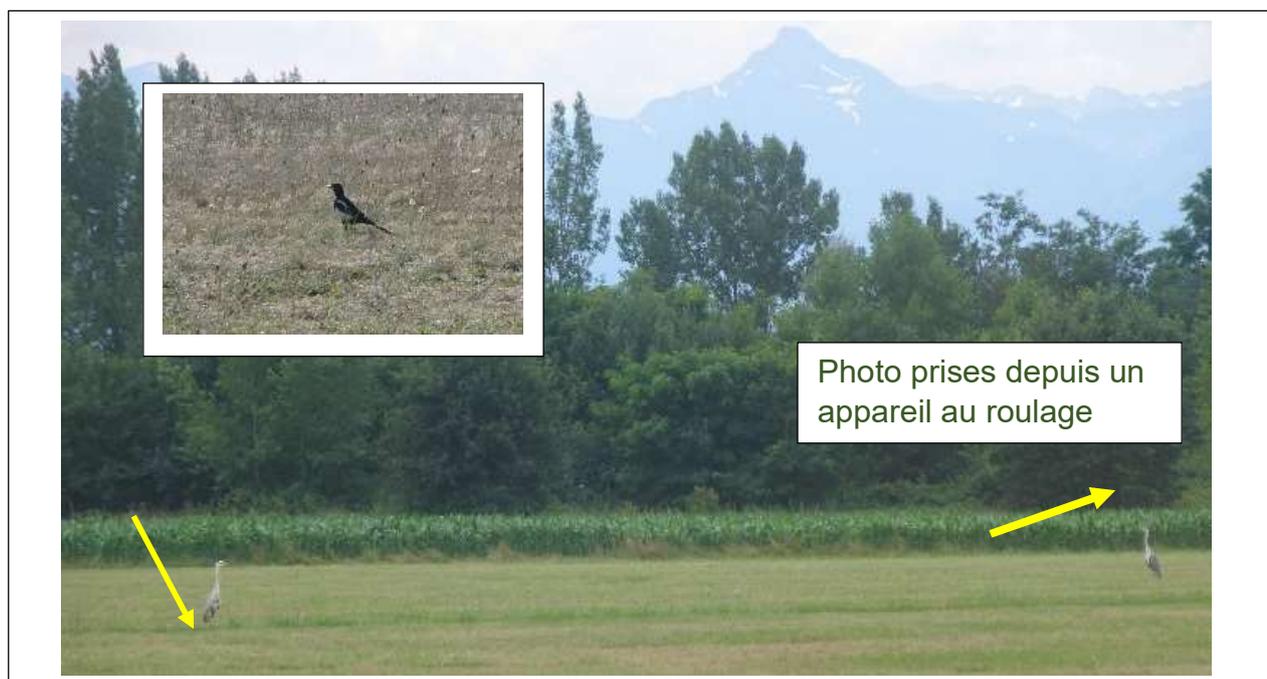


c) Sur la biodiversité :

En cas de nouveau regard sur le statut de ce foncier, les usagers et les personnes attachées à ce site, pourront faire valoir la réalité et l'utilité de cet « **immense poumon vert** », à préserver au cœur des zones urbaines.

Les études en cours font déjà apparaître, que la présence des aéronefs, n'est pas forcément de nature à porter atteinte à la biodiversité, bien au contraire. Cela d'autant plus que par rapport à la superficie totale du foncier, les zones empruntées par les appareils sont extrêmement faibles.

En ce qui concerne notamment la faune (étude spécifique en commande), un simple constat fait apparaître dans cet espace, la présence quotidienne d'oiseaux (pies, corneilles et échassiers), nullement gênés par le trafic des aéronefs.



Cela démontre que l'usage aéroterrestre des lieux est compatible avec la vie de la faune sauvage sédentaire, mais également migratoire comme le démontre le cliché suivant.



S'agissant de la flore dont une évaluation a été récemment réalisée par le conservatoire botanique de Bagnères, il en est de même. Ce grand espace enherbé, est assimilable à une prairie naturelle.





Dans les immenses zones non circulées la végétation est très diversifiée.

De ces faits, il n'est pas surprenant que cette vaste « prairie » qui ne reçoit ni engrais, ni traitements phytosanitaires, dispose d'une variété florale et mycologique naturelle qui s'épanouit en milieu urbain.

Comme on peut le voir sur la vue ci-contre, les zones de circulation sont délimitées par des balises.

Ces zones sont fauchées régulièrement pour d'évidentes raisons d'usage des lieux et de sécurité aéronautique.

Cela, car les herbes hautes peuvent nuire au bon fonctionnement des roues des appareils. Par ailleurs, elles ne doivent pas entrer en contact avec les hélices.

En dehors des secteurs de circulation des avions, la prairie est fauchée selon les usages agricoles.



En sus de l'utilité de cet espace verdoyant en milieu urbain, les défenseurs du maintien de ce terrain à cet endroit pourront également mettre en évidence l'impact socio-économique direct et indirect découlant de l'ensemble des activités associatives basées (Voir Chapitre 6 en pages suivantes).

5 - Mode de gestion des activités aéro-associatives, basées sur l'aérodrome.

Nota 1 : La présentation des activités aériennes a fait l'objet d'un document très détaillé établi par le Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère (CGATL), lequel fédère l'ensemble des associations basées.

Nota 2 : En ce qui concerne le service public, cet aérodrome dispose également d'une hélistation (DZ), utilisée par le détachement aérien de Gendarmerie (hélicoptère tous usages) basée sur le site avec un effectif de 8 militaires, assurant principalement les secours d'urgence.

Ce terrain est également utilisé régulièrement (Hélicoptère) par la sécurité civile interdépartementale.

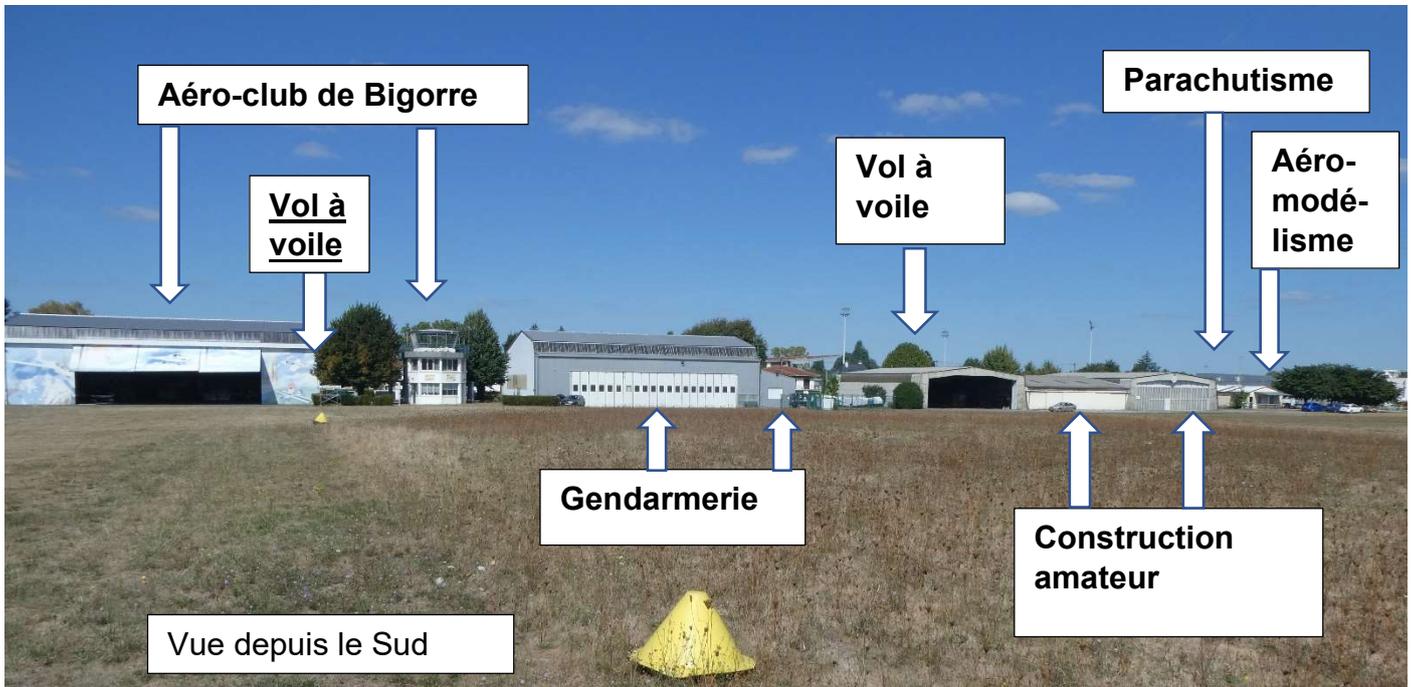
Le présent chapitre a pour objectif d'attirer de façon plus globale l'attention sur l'utile impact civil des activités aéro-associatives de l'aérodrome que sont l'avion léger, le vol à voile, la construction amateur, le modélisme et le parachutisme.

L'aérodrome est également le siège de la préparation au Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) qui est un brevet de l'éducation nationale comptant pour le Baccalauréat.

Par ailleurs, ce BIA a pour objectif d'orienter ensuite le choix des jeunes vers les différentes activités basées sur le site, mais également au-delà, vers les divers métiers liés à l'aérien.

Les cours du BIA sont dispensés par les acteurs locaux bénévoles, membres des associations basées.

Les locaux qui sont affectés à la Gendarmerie et aux associations se situent en alignement au Nord immédiat de la plateforme et sont desservis par l'impasse de l'aviation, voie communale limitrophe entre Tarbes et Laloubère.



Sur l'ensemble des cinq associations, on décompte en moyenne annuelle de l'ordre de **320 adhérents permanents**. (Aéroclub de Bigorre 130, Vol à Voile 60, Constructeurs Amateurs 50, Modélisme 25 et Parachutisme 60).

Cela met en évidence que bien que les adhérents aux diverses associations ne soient pas tous présents simultanément sur la plateforme, les activités associatives et de formation aéronautique concernent **un nombre important de personnes** intégrant celles qui reçoivent de la formation et pratiquent les sports aériens (1).

(1) Hors accueil du public en visites organisées provenant des écoles ou d'autres associations et bénéficiaires de vols de découvertes en avion et planeur.

➤ Pourquoi un mode de gestion de type associatif ?

Les organisations basées sont régies par des statuts associatifs à vocation non lucrative (les encadrants et instructeurs sont tous bénévoles) ce qui permet aux adhérents d'épanouir leur passion à prix coûtant en mettant leurs moyens matériels et leurs savoirs respectifs en commun.

Toutefois, dès qu'une plateforme aéronautique est utilisée par des aéronefs et quelque soit le statut des pilotes ou autres pratiquants des sports aériens (Privés ou

professionnels), il convient de respecter des règles édictées par le code de l'aviation civile.

Les dispositions du code de l'aviation civile permettent aux associations de dispenser de la formation à leurs adhérents via des écoles internes de pilotage disposant d'instructeurs, agréés en vue d'obtenir des brevets privés indispensables aux pilotages des avions, des planeurs, de certains types de modèles réduits (notamment drones) et pour les sauts en parachute.

Afin de vulgariser la pratique des sports aériens, ces associations peuvent - en sus de l'écolage et sous **de strictes conditions codifiées**, accueillir du public pour s'initier aux activités aériennes basées.

Pour l'aéroclub et le vol à voile, il s'agit notamment de vols de découvertes (anciens baptêmes de l'air ou vols d'initiation) et de sauts en tandem en ce qui concerne le parachutage.

Ainsi, les portes des clubs sont ouvertes au public, mais à l'exception de ce qui précède, ces associations ne peuvent pas effectuer du « travail aérien », c'est-à-dire des prestations payantes, par exemple de type transport.

L'aérodrome permet cependant d'accueillir des entreprises et des services publics qui font du travail aérien.

Si au premier regard on pourrait dire que l'avion léger de tourisme est à l'aéronautique ce que la voiture individuelle est à la circulation routière, ce n'est pas tout à fait exact.

Cela car, à puissance et capacité d'emport d'occupants similaire, un avion de tourisme coûte 5 à 6 fois plus cher à l'achat qu'un véhicule terrestre.

En outre, et bien que ces appareils aient une durée d'utilisation optimale bien plus longue que celles des voitures, posséder un avion pour ses loisirs reste hors de portée des pilotes de plaisir, lesquels l'utilisent en général entre 20 et 50 heures par an pour des vols locaux et des voyages.

Les charges courantes et notamment d'entretien et de maintenance imposées par la réglementation sont telles, qu'il faut que l'appareil vole au moins 400 heures par an pour rationaliser sa gestion. C'est par exemple pour cette raison que l'aéroclub a réduit son parc d'avions au fil des ans.

Les expériences d'achat d'un avion à plusieurs ont démontré que si cette solution reste possible, elle ne s'est pas vraiment développée.

La « formule club » d'un parc d'avions ou de planeurs diversifiés (Avions et planeurs école, avions de voyage, de tourisme local, de vol montagne, de voltige...) rationalise la gestion afin de permettre aux adhérents de disposer à leur guise - et à prix coûtant - de l'appareil le mieux adapté au type de vol qu'ils envisagent.

En outre, et au-delà d'être dégagé des missions courantes de gestion des vols, « le pilote associatif » bénéficie d'une assistance technique permanente via la présence d'instructeurs agréés, car le sport aérien impose un maintien de compétence strict, ce qui implique aux pilotes de pratiquer régulièrement

La mise en pool de plus en plus fréquente des voitures de tourisme, copiée sur celle très ancienne des avions, prouve l'avant-gardisme du mode de gestion des avions de clubs et reste toujours bien adaptée à ce type d'activité.

6 - L'impact civil et socio-économique des activités basées sur l'aérodrome.

L'aéro-club de Bigorre est indiscutablement une filière permettant à un pilote privé de prolonger sa formation afin de devenir pilote professionnel, tel que ce fut le cas à Laloubère pour beaucoup d'entre eux ces dernières années.

Un important pôle local de formation aéronautique

Toutefois, sur l'effectif des **320 adhérents de l'ensemble des associations**, dont environ 35 % de jeunes de moins de 25 ans, tous sont passionnés par l'aérien, et quelle que soit l'association à laquelle ils sont affiliés, c'est particulièrement pour les plus jeunes « **un réel envol vers les multiples et très diversifiés métiers de l'aérien** ».

Cela d'autant plus que le département des Hautes-Pyrénées, celui adjacent des Pyrénées-Atlantiques et de la Haute-Garonne, constituent **un immense bassin d'emplois aéronautique**.

Il est difficile d'établir les trajectoires professionnelles de chacun des jeunes adhérents aux « clubs locaux ailés », mais de très nombreux élèves pilotes (notamment avions et planeurs) ou actifs au niveau des autres associations, ont ensuite fait carrière au sein des multiples métiers de l'aéronautique.

Certains anciens élèves brevetés à Laloubère (Avion ou planeur) formés sur le site, sont à ce jour instructeurs ou pilotes professionnels civils ou militaires, contrôleurs aériens, fonctionnaires de l'aviation civile et autres activités, cadres et employés des usines de constructions d'appareils volants, employés au sein des grandes plateformes aéronautiques.

D'autres membres des clubs basés sur la plateforme de Tarbes-Laloubère se sont brillamment illustrés à l'occasion de manifestations sportives d'envergure, comme le Tour de France aérien des jeunes pilotes, mais aussi à l'occasion de compétitions de haut niveau de vol à voile et de parachutisme.

En outre, les activités développées sur la zone de l'aérodrome participent à l'attractivité du territoire pour les habitants résidents et travaillant dans le secteur de Tarbes-Lourdes.

Cela est très encourageant pour tous les bénévoles (gestionnaires et instructeurs) qui œuvrent avec dévouement et abnégation au sein de la **plateforme aéronautique de Tarbes-Laloubère, merveilleusement bien implantée au barycentre des bassins de vie locaux**, au sein desquels résident la majeure partie des adhérents.

7 - La biodiversité sur les aérodromes

Conscients de la nécessité de préserver la biodiversité, les Fédérations Françaises Aéronautiques, d'Ultra Léger Motorisé et de Vol à Voile qui fédèrent l'ensemble des associations aéronautiques, ont impulsé à cet effet une démarche de grande envergure.

D'usage relativement récent, le vocable « biodiversité » c'est-à-dire la diversité biologique est le produit de la longue et lente évolution du monde vivant sur la terre.

La biodiversité, c'est le tissu vivant de notre planète qui recouvre l'ensemble des milieux naturels et des formes de vies, ainsi que toutes les relations et interactions qui existent, d'une part entre les organismes vivants eux-mêmes et d'autre part entre ces organismes et les milieux de vie. Les êtres humains appartiennent à une espèce qui constitue l'un des fils de ce réseau.

Le comité gestion de l'aérodrome de Tarbes-Laloubère et la biodiversité.

Sur ce sujet, le comité de gestion a adhéré à la démarche nationale et engagé des études préalables, notamment sur la flore et la faune, en vue de préparer et d'appliquer ensuite un plan d'action spécifique à la situation locale, en s'appuyant toutefois sur les postulats cités ci-dessus.
