

PROPOSITIONS CD2A pour la 3^{ème} REUNION du 16.10.2018 **REVISION DE LA CHARTE 2007-2010**

Précédées d'un Compte Rendu de la DEUXIEME REUNION de REVISION du 24 septembre 2018

En pièce jointe un devis ACOUtec (Voir financements à frais partagés ?).

COMPTE RENDU CD2A :

Avertissement : Ce compte rendu n'est pas qu'un simple essai de compte rendu, il exprime aussi nos questions restées sans réponse et appelle peut-être également des rectifications.

La deuxième réunion de révision de la charte a eu lieu le lundi 24 septembre avec EDEIS M. Godeaux et Mlle Helbois, M. le Sous-préfet était absent, mais présence de B. Guimbal, Aix Hélicoptères, Mme Tinlot Airbus, DSAC-SE : S. Dumont et P. Wiard, deux contrôleurs aériens M. Joly et son chef, JM Perrin, AECV Eguilles, CIQ Millois, CD2A...

1 - Nous avons d'abord rappelé que le Sous-préfet avait évoqué la possibilité de sanctions lors de la première réunion de travail. Nous avons donc demandé que pour chaque action soient prévues explicitement les conséquences d'un non-respect des engagements (afin de ne pas retomber dans le flou de la charte précédente).

- Nous avons aussi rappelé la non-conformité de la composition du collège des associations ce qui posera des problèmes lors des votes en CCE.

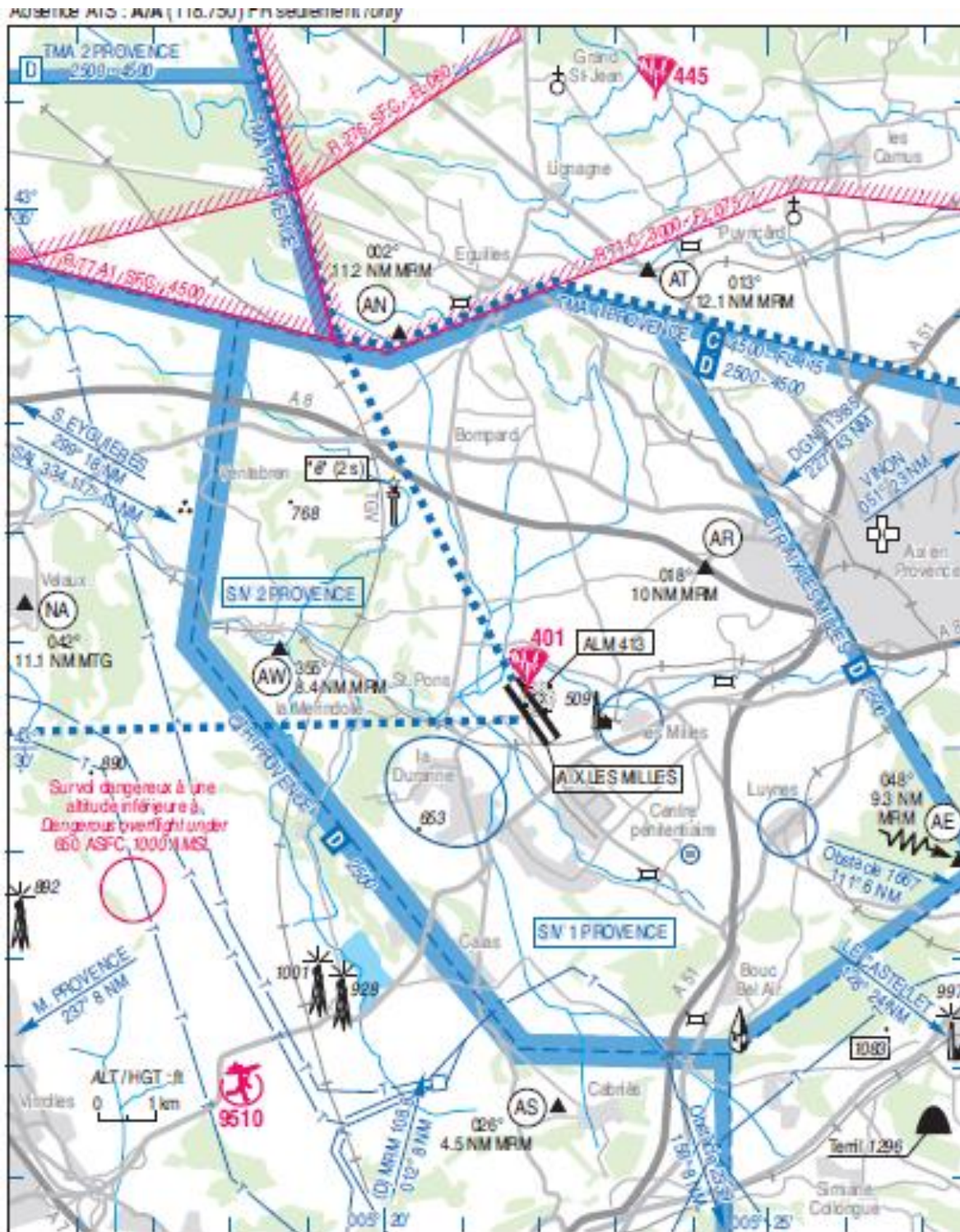
2 - Edeis nous a informés, sur la demande des associations, que le Compte rendu de la CCE était à la Sous-préfecture, et le CR de la première réunion n'était pas terminé. Ce que nous trouvons un peu long.

3 - Ensuite M. Godeaux, EDEIS, a dirigé la réunion sur le thème de la lecture de la VAC actuelle, page par page avec les « recommandations » de circulation aérienne. Il faut savoir que les règles la VAC sont des règles nationales.

4 - Il existe des trajectoires « recommandées », mais les pilotes ont le droit d'entrer dans la CTR (voir carte page suivante) par où ils veulent.

Néanmoins ce point devra être repris d'une manière approfondie, car comme M. Joly, contrôleur aérien, l'a souligné, des pilotes sont directement et fermement interpellés sur la fréquence, donc en temps réel, lorsqu'ils commettent des « erreurs ». Voir à la fin Action 8 sur ce que l'on appelle « erreurs » ?

CTR : zone géographique contrôlée par le Contrôle aérien (SNA) Aix-en-Provence et délimitée par le gros trait bleu centrée sur l'aérodrome.



5 - On peut juste « inciter » les pilotes à respecter les recommandations. Mais un non-respect ne constitue pas une infraction. Quant à modifier les plans de circulation, les pilotes pourraient effectivement être invités à passer ailleurs mais ce serait pour gêner d'autres personnes...

Solution : il devrait être néanmoins possible d'étudier des procédures qui gênent le moins les populations.

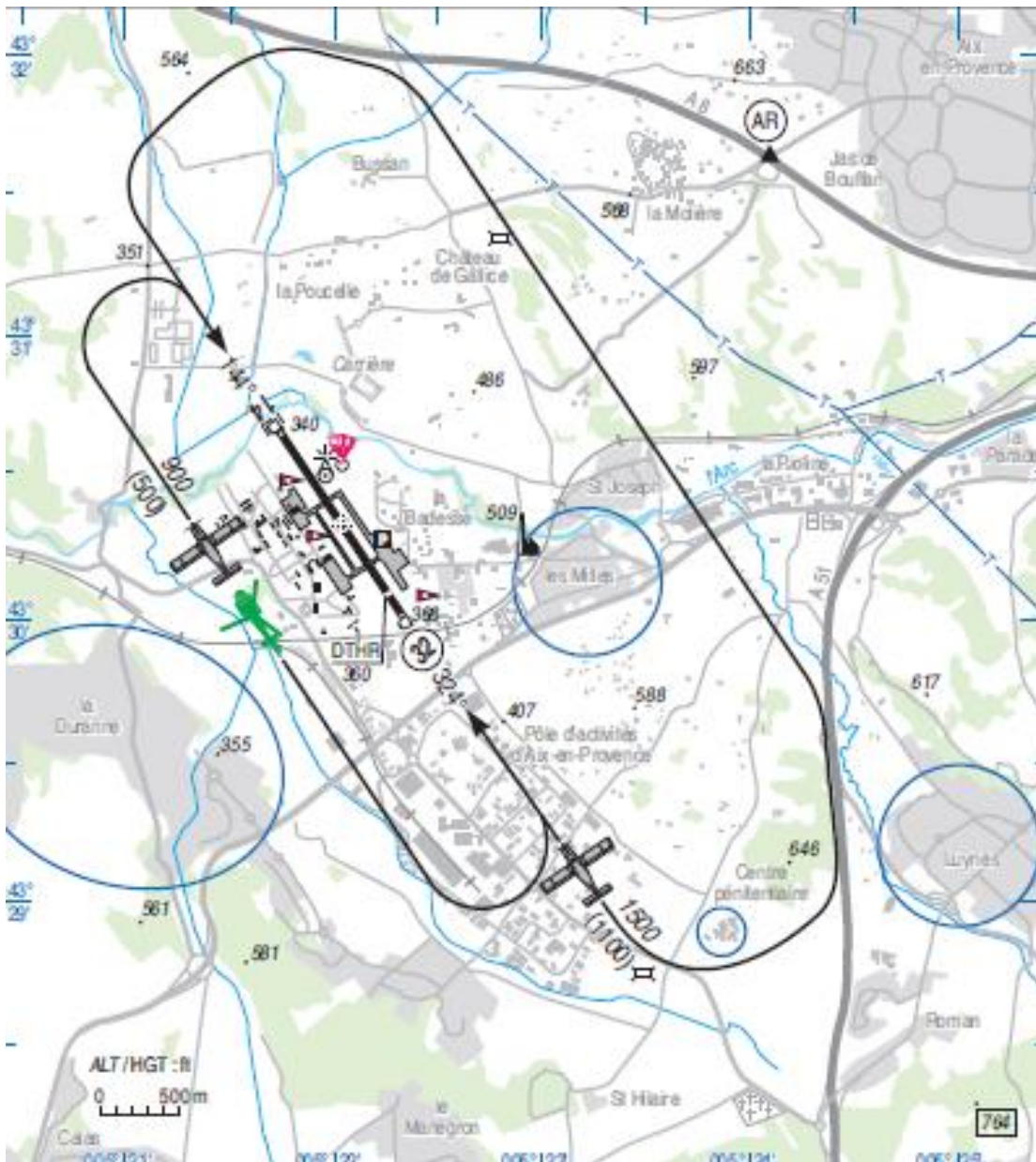
6 - En ce qui concerne les points AN au nord et AE au Sud-Est de la carte CTR, ce ne sont pas des points d'entrée dans la zone CTR, ce sont des points d'attente en cas de mauvaises

conditions météo par exemple. Dans des conditions normales de vol, les pilotes peuvent entrer par là où ils veulent dans la CTR.

7 - Il est considéré qu'en général les pilotes ne commettent pas d'infraction (aux règles de sécurité). Et si quelques non-basés commettent des « erreurs », c'est parce qu'ils ne connaissent pas bien les lieux...

8 - Une fois entré dans la CTR, les pilotes rejoignent le tour de piste Est et l'abordent selon des angles les plus divers pour atterrir, mais en suivant les ordres du Contrôle aérien pour éviter des collisions par exemple.

Carte VAC - VOLS A VUE, avions de tourisme, hélicoptères : Tour de piste Est (le grand), et tour de piste Ouest (le petit) avec en plus un circuit basse hauteur pour les exercices hélicoptères toujours en tour de piste Ouest :



9 - Et les **ronds bleus** sur les villages ? Ce sont des « Zones à éviter » : mais ça ne sert pas à grand-chose si les recommandations ne sont que des recommandations ? ... Réponse, qu'ils ne soient pas « évités » par les pilotes n'a aucune conséquence, semble-t-il. Néanmoins, la zone qui couvre le centre des Milles pourrait être étendue.

Solution : A Toussus le Noble, les mesures prises sont plus précises en leur point n° 11 : « **Les usagers doivent respecter les circuits publiés, sauf pour des raisons de sécurité** ». Mais les autorités locales ont participé à l'élaboration d'un arrêté de restriction d'action. Rappelons le « niet » péremptoire de M. le Sous-préfet.

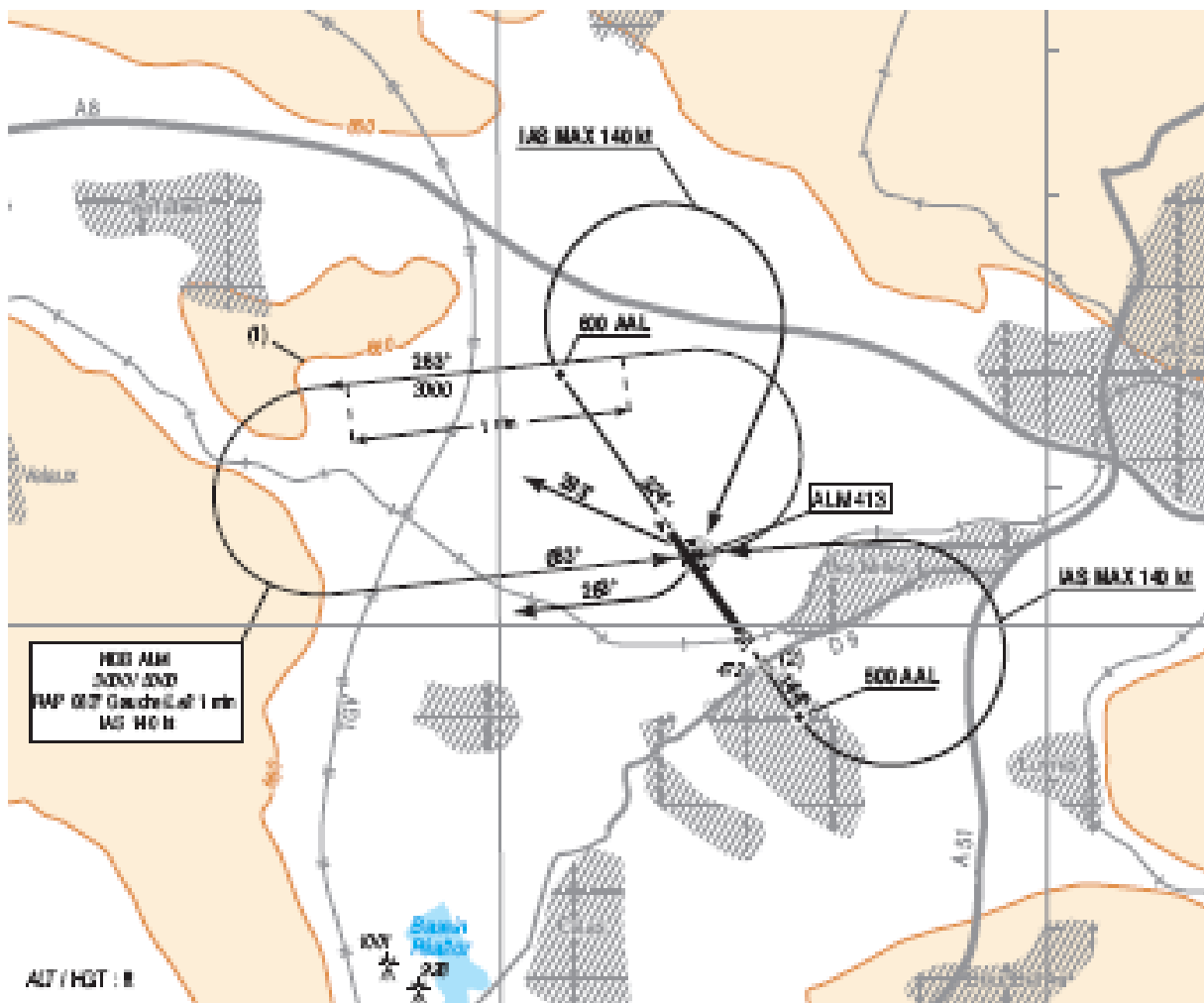
10 - Pour les hauteurs de survols par rapport aux habitations, l'obligation est de 300 m de distance tous azimuts pour les avions et 150 m pour les hélicoptères. Ce sont les règles de l'air...

Solution : Il faudrait limiter les activités pour les aéronefs non silencieux, en fonction de leur Certificat Acoustique (anciennement CLN), comme en Suisse ou en Allemagne... Par exemple interdiction WE et jours fériés. La discussion est partie un peu dans tous les sens sans que rien ne se dégage vraiment pour répondre à cette question.

Le problème, c'est que la DGAC (Echelon national) semble ne pas souhaiter de réglementation nationale, mais des arrangements locaux ! Lesquels ? Comment ?

11 - Pour le décollage vers le sud des **vols à vue** : est à l'étude la possibilité de s'éloigner en passant par l'Ouest plutôt que par l'Est pour éviter de survoler des zones habitées.

- VOLS AUX INSTRUMENTS - VOLS IFR



12 - Pour les vols aux instruments, en général avions d'affaires (IFR), c'est leur système informatique embarqué qui ordonne la route à suivre. Par exemple pour le sud, ils peuvent donc

passer au-dessus du Ch. Guigou, Ch. du Serre... : rien à dire, ils ne sont pas obligés de virer vers la prison de Luynes ! (Peut-être pas si simple, à reprendre)

Ensuite, après le décollage, ils doivent revenir au-dessus de la piste en faisant une boucle pour passer au-dessus d'une balise IFR. Passage obligatoire et à 2000 pieds. La longueur de la boucle qu'ils doivent effectuer est donc très variable et dépend du type d'avion.

13 - La pente pour le décollage IFR ? C'est encore le système qui décide. Et le contrôle aérien ne peut rien faire pour ce genre de procédure, c'est réglé dans le système embarqué (coûteux) de l'aéronef, mais il y en a peu d'avions de ce type ! En IFR, cette boucle sud à faire vers l'Est pourrait se faire à l'Ouest pour éviter les zones habitées : pas encore de réponse à cette question.
Solution : ces explications paraissent très étonnantes où plus personne n'aurait plus la possibilité dès le décollage d'intervenir sur la trajectoire. Ce qui paraît curieux sinon dangereux. La question est à reprendre.

14 - Nous avons aussi évoqué la procédure GNSS de navigation satellitaire que l'on nous faisait miroiter depuis des années et qui devait permettre d'éviter les boucles en IFR, mais... finalement... cette procédure n'est pas applicable aux Milles. Donc, pour les vols IFR il n'y aura sans doute rien de changé.

Solution : Il faut définir une procédure moindre bruit comme à Grenoble ou autres et faire en sorte que les vols IFR s'y soumettent pour le respect des populations.

Remarque : dans les conditions actuelles, une augmentation des vols d'aviation d'affaires est impensable. D'autant que les raisons de l'impossibilité de la mise en place d'un système GNSS ne nous sont pas apparues très claires. Système largement utilisé ailleurs !

15 - Avions, hélicoptères : A noter sur un plan terminologique : un tour de piste = un tour de circuit, et si les pilotes ne respectent pas le circuit « impératif » du tour de piste... c'est à cause des exercices école... donc c'est normal ! Une séance « tour de piste » en tour de piste ouest ne peut excéder trois tours de circuit.

Bien qu'impératifs le circuit n'est pas toujours respecté ! Ils font des exercices « d'encadrement », simulation de panne moteur et pour les hélicoptères des exercices d'autorotation (rotation des pâles sans le moteur pour simuler une panne moteur) qui raccourcissent le circuit et multiplient les passages.

Solution : modifier les protocoles des exercices afin de respecter le circuit et les habitants. Modification du circuit Ouest basse altitude afin de relâcher la pression sur le quartier Parayre et Campredon. Voir point n° 9.

16 - Lors de l'entrée dans la CTR pourrait-on inciter les pilotes à emprunter les trajectoires recommandés ? Oui, mais il y a souvent des avions en transit qui passent comme ils veulent parce qu'ils volent assez haut.

Remarque : explication un peu courte, non quantifiée. Les signalements n'ont pas été exploités.

17 - Pour le côté Ouest, il y a un problème avec la tour de contrôle qui n'a pas de fenêtre de ce côté-là. Comment surveillent-ils ? Les plaintes sont nombreuses qui nous viennent du quartier Parayre, Campredon, **mais ce ne serait pas très important parce que le nombre de personnes concernées serait limité** ! En fait, il y aurait parfois plusieurs hélicoptères qui circuleraient en même temps sur ce circuit ouest. Nous avons précisé que les nuisances du circuit Ouest impactent aussi le quartier Est tant il est proche du tour de piste Ouest.

Solution : voir point n° 15.

18 - Nous n'avons pas senti de réel désir actif de trouver des solutions. Un peu comme si nos interlocuteurs étaient sans cesse sur la défensive et se devaient de légitimer la situation actuelle malgré les très nombreuses plaintes des habitants. **D'autant qu'il fallait aller vite !**

19 - La question de la limitation à 3500 du nombre des vols des hélicos est tombée dans les oubliettes.

Solution : La diminution des nuisances passe impérativement par un respect de cette limite. Dans le cadre d'une limitation globale des mouvements à 50 000 par an (ce qui correspond pour 300 jours de vols par an à 166 mouvements par jour, un mouvement en moyenne toutes les trois minutes, ce qui est déjà très considérable !)

20 - Il y a rarement d'incident avec les pilotes basés et quand il y en a, ils sont systématiquement repris par le contrôleur [De quels types d'incidents s'agit-il ? Ce qui rejoint ce qui sera évoqué Action 8]

21 - M. J.M. Perrin, Conseil départemental, a été très incisif sur l'inutilité d'actions de la charte s'il n'y a pas de sanction.

22 - Les représentants des associations ont demandé des précisions sur les possibilités de régulation des nuisances. Ce travail est en cours. Ont été remis sur la table les comptes d'EDEIS Concession et aux 25% des subventions publiques redistribuées aux actionnaires ! Pas de réponse. Problème des sanctions ? Question de certains passages vers Eguilles, mais : pas de problème, c'est normal. Pourquoi une différence entre la réglementation européenne et française plus laxiste ? Problème des nuisances aussi bien côté Est de la plateforme que du côté Ouest : quartier Parayre, Campredon...

23 - Les contrôleurs ont mal supporté la dénomination utilisée par CD2A de « résidents sentinelles », ils se sentent comme avec « un flic dans le dos ». Alors qu'ils sont très soucieux de leur mission. Ils pensent que chaque signalement est un reproche qu'on leur adresse !! Nous avons essayé de les rassurer en leur expliquant qu'ils ne sont pas visés, mais que nous ne faisons qu'enregistrer les plaintes pour les nuisances ressenties par les habitants. C'est la réglementation qui doit évoluer, la civilité des pilotes ainsi que les implantations sur le site.
- Ils sont très vigilants avec les pilotes, et quand ils font des remontrances, les pilotes... ça les impressionne. [Pas sûr que ce soit toujours le cas, surtout pour ceux qui ont de l'expérience]

24 - Donc, beaucoup d'explications sur la VAC... qui... elle est finalement assez bien comme ça... !

Solutions : En fait, comme nous l'avons vu, il y a beaucoup de points qui restent à étudier.

25 - CALIPSO. Système **facultatif** de classement des aéronefs selon leur puissance sonore.

Selon la DSAC, si les avions basés étaient classés Calipso, il serait possible d'inscrire dans la charte un engagement... un engagement qui s'adresserait à des gens responsables, qui viserait à limiter les tours de pistes aux avions non bruyants [Intéressant mais le classement n'est pas obligatoire et ce qui serait proposé serait un engagement light, pour personnes responsables !]

- Pourtant dans la charte 2007-2010 on peut lire dans l'action 5 :

« L'administration de l'Aviation civile s'engage à faire effectuer des mesures de bruit pour les aéronefs basés afin de déterminer si certains types d'appareils peuvent être classés « non-bruyants » et **autorisés** aux tours de piste pour école. »

Encore un engagement qui s'est perdu dans les nuages ?... La question devrait être reprise dans une autre séance de travail.

26 - Le classement Calipso ne sert pas à grand-chose et, M. P. Wiard va faire remonter à la DGAC la nécessité de rendre Calipso obligatoire... Pas sûr qu'il soit entendu ! Il n'y aurait pas d'aérodrome qui utiliserait Calipso pour limiter certaines évolutions.

27 - Sur Aix il y a 14 aéronefs classés Calipso sur environ 114 inscrits.

Solution : Si le classement n'est pas obligatoire, rien n'empêche néanmoins de prévoir dans la charte des restrictions de l'activité des aéronefs non classés ou classés et bruyants. Comme Annecy, Toussus, Montpellier...

28 - Il semble que la DGAC n'ait pas demandé à légiférer sur ce point important qu'est le classement Calipso. Peut-être pensaient-ils que les pilotes allaient volontairement s'engager dans la démarche.

Solution : Néanmoins à Montpellier la démarche de classement semble activement entreprise. Et la démarche volontariste est dans les mains des acteurs locaux.

29 - Rappel : Limitation des séances de formation en tour de piste. Une « séance » tour de piste = trois circuits pour le tour de piste basse hauteur, mais il n'y a pas de limitation du nombre des séances.

Pas de limitations sur le circuit Est. Les avions en écollage par exemple peuvent tourner autant qu'ils veulent.

Solution : Reprendre cette question et étudier la possibilité de limitation sur le circuit EST.

30 - EDEIS n'a pas de système informatique pour traiter les signalements et repérer les trajectoires, pour l'instant. La DSAC-SE le fait encore un peu pour eux. C'est qu'EDEIS n'a pas le personnel pour se former sur ce logiciel et l'utiliser... et en plus... ils n'ont pas les moyens (environ 10 000 euros). Il leur a été suggéré d'utiliser une partie des dividendes reversés aux actionnaires !

En fait, nous avons l'impression qu'EDEIS Aix-les-Milles a le couteau sous la gorge avec des moyens financiers quasiment inexistantes et pour seule bouée de sauvetage l'augmentation au plus vite des activités aériennes. Ce qui est un grave contresens environnemental.

31 - Au sujet des signalement que nous pouvons faire contractuellement avec une adresse EDEIS (qui ne figure pas encore sur leur site), la formulation de leurs accusés de réception a changé. A été enlevé cette précision contractuelle : « **Conformément à ses engagements, EDEIS analysera et répondra à votre demande dans un délai de 2 mois à compter de la date de votre dépôt.** ». Edeis n'a donc pas les moyens de respecter ses engagements contractuels, ce qui pose un problème. De même pour le merlon antibruit semble-t-il. Quelles conclusions devons-nous en tirer ?

32 - Nous avons demandé à la DSAC-SE de faire des chevelus périodiques (repérage graphique de l'ensemble des trajectoires sur une zone et une période données). Réponse : cela ne servirait à rien puisque les pilotes peuvent passer partout. Néanmoins nous avons insisté en expliquant que cela permettrait d'apprécier l'incidence dans le temps des « incitations » adressées aux pilotes. Cela permettrait aussi de quantifier le nombre d'écarts par rapport aux recommandations et donc aussi la gêne subie par les populations.

Il se pourrait que cela se fasse... La DSAC dispose du logiciel ELVIRA qui peut faire ça sur une journée pour les appareils qui passent à moins de 1500 pieds

On pourrait aussi faire une plaquette pour les basés pour bien mettre en évidence les zones qu'il est recommandé d'éviter.

33 - Le contrôle aérien : on va inciter les pilotes à respecter encore plus les recommandations... néanmoins non obligatoires. Nous sommes invités à nous rendre sur place, à la tour de contrôle, pour comprendre avec un contrôleur aérien les différentes procédures.

34 – Rappel : Et puis les nuisances côté Ouest, quartier Parayre, Campredon, ne gênent pas grand monde [**Comme si un moindre nombre de personnes concernées donnait le droit de**

les maltraiter !]... et puis, les instructeurs et pilotes appliquent les procédures normales des écoles de pilotage...

Nombre d'aéronefs – avions et hélicoptères – traversent sous tous les angles les quartiers Est : sans considération pour les habitants ?

Solution : Revoir les « procédures normales ».

35 - Il a été fait observer qu'il y avait une augmentation des plaintes pour des vols en provenance de Marignane et qui passent parfois très bas dans l'axe Le Lac Bleu-Calas Les Milles. On nous explique que la question a été posée au SNA de Marseille suite à une requête de CD2A. Mais, ce n'est de toute façon pas très clair, il se pourrait que les procédures aient changé, mais aussi que parfois les pilotes demandent au contrôle Marseille-Provence de passer du **mode IFR en mode VFR (vol à vue)**.

Remarque : Dans ces conditions il devient difficile de comprendre pourquoi au départ des Milles les pilotes, en IFR, et en décollage sud, devraient amorcer leur boucle vers l'Est dès qu'ils seraient à 500 pieds, sans pouvoir contrôler leur position géographique par rapport à la nécessité d'éviter des zones habitées ??

Solution : Ne pourraient-ils pas décoller en vol à vue et passer en IFR lorsqu'ils passent au-dessus de la balise ?

36 - Après la VAC : passage rapide sur les actions 6-7-8-9 et 10 de la charte. A reprendre.

La pression a été mise par EDEIS pour passer vite, vite, d'un point à un autre pour boucler le programme comme si là était le but de la réunion. Pourquoi ?

Certains points n'ont pas été développés où se sont perdus comme la question des interdictions de vols pour des appareils non silencieux les WE et JF.

Ou coupure par M. Godeaux alors que l'on était en cours d'évaluation de l'intérêt de faire un chevelu pour faire un bilan de la situation quant à la dispersion des vols. Coupure parce qu'il FAUT étudier au cours des vingt minutes restantes les points 6-7-8-9 et 10 de la charte.

A quelle fin cette précipitation ?

Il y a quand même des plateformes où l'on s'accorde plus de six mois pour étudier sérieusement toutes ces questions difficiles et importantes.

Donc, lecture rapide de ces points sans que l'on puisse vraiment en appréhender la portée, les diverses implications. En fait il semble qu'il y ait un problème dans la compréhension de l'ordre du jour qui semble avoir été modifié, sans que les choses aient été clairement explicitées.

Par exemple : il faudrait étudier précisément l'ensemble des activités hélicoptères, activité par activité, qui génèrent des nuisances très importantes. Comment revenir à 3500 mouvements par an ?

B. Guimbal, souligne que « nous ne faisons que des vols très courts ». « Les vols longs ce sont des organismes de formation qui travaillent avec nos hélicoptères ». Certes mais cela ne règle pas la question.

Solution : travailler à la délocalisation de certaines activités.

Passons vite à la suite...

37 - Action 6 :

« L'administration de l'aviation civile s'engage à réserver le tour de piste de piste à l'ouest de l'aérodrome d'Aix-Les Milles aux hélicoptères et, avec limitations, aux tours de piste basse hauteur et aux encadrements nécessaires à la formation et à l'entraînement des pilotes.

Toutes manœuvres d'intégration à l'ouest ne peuvent être réalisées qu'à l'initiative du contrôle, pour la ségrégation du trafic exigée par la sécurité. »

On passe rapidement parce qu'on aurait déjà tout dit avec l'étude de la VAC. Or, combien de mouvements, quels appareils, quels activités, quels horaires, quels jours ?

Proposition CD2A Action 6 :

1 - L'administration de l'Aviation civile confirme que le tour de piste de piste à l'ouest de l'aérodrome d'Aix-Les Milles est réservé aux hélicoptères, avec limitations aux tours de piste basse hauteur et aux encadrements nécessaires à la formation et à l'entraînement des pilotes.

2 – Il est réservé aux aéronefs basés.

3 - Une séance tour de piste est limitée à l'accomplissement de trois circuits et elle est comptée pour trois mouvements. Elle respecte impérativement le plan de circulation VAC.

4 – Nombre de séances autorisées par jour, par type d'activités, par type d'aéronefs, quels jours et selon quels horaires ? A définir

5 - Toutes manœuvres d'intégration à l'ouest ne peuvent être réalisées qu'à l'initiative du contrôle aérien, pour la ségrégation du trafic exigée par la sécurité.

6 - Aucun vol de ce type ne peut donc être effectué en dehors de la présence du contrôle aérien.

7 - Sera effectué un comptage strict du nombre des mouvement en tour de piste qui ne devra pas dépasser le nombre limite prévu pour chaque type d'utilisation du circuit ouest.

8 - Le contrôle devra s'assurer de la bonne observance des trajectoires de vol sur le circuit et devra instruire les cas de non-respects de ces règles. Protocole à définir.

38 - Action 7 :

« Intégrer la composante environnementale dans les activités et dans les consignes d'exploitation de l'aérodrome - Responsable : Usagers (aéro-clubs, sociétés et propriétaires d'aéronefs)

Les aéro-clubs, les sociétés et les propriétaires s'engagent à sensibiliser le maximum d'usagers aux consignes d'exploitation en faveur de la réduction des nuisances sonores et à en faire un point important de la formation des élèves-pilotes. »

Notons le flou de la notion de « composante environnementale ». Donc à définir.

Que recouvre l'engagement de « sensibilisation » ?

Ils s'engageraient à inscrire dans leur règlement intérieur des mesures de sanctions à l'encontre des pilotes qui ne respectent pas les consignes environnementales. Quelles sanctions et pour quelles consignes ? Nous demandons à avoir communication des documents qui se réfèrent à ces problématiques.

Propositions CD2A – Action 7

Promouvoir la transition écologique dans les activités et dans les consignes d'exploitation de l'aérodrome.

Responsable : Exploitant et Usagers (aéro-clubs, sociétés et propriétaires d'aéronefs).

(Quel est le programme d'EDEIS à court, moyen et long terme ? Programme pour ramener le trafic hélicoptère à 3500 mvts par an (PEB) ? Mesures anti-bruits et anti-pollutions atmosphériques ? Merlon anti-bruits ? Eliminer du trafic les aéronefs les plus polluants sur tous les plans ? Programme transition écologique, transition énergétique pour le foncier ? Autres mesures ?)

A - L'exploitant :

1 – Le nombre des mouvements hélicoptères sera ramené à 3500 dans un délai de cinq pour être conforme aux prévisions du PEB.

1 – L'exploitant s'engage à respecter les normes ISO 26000.2010 et 14001.2015 et les articles 58 et 59 du cahier des charges des DSP.

2 - Il s'engage à faire effectuer des mesures Air/Bruit tous les ans par un opérateur indépendant dès à présent.

3 - La question de la transition énergétique devra être étudiée en fonction des possibilités du site.

4 - Programme de réduction des GES, Démarche Airport Carbon Accreditation.

Planning EDEIS, en 2018 mise en place du Niveau 1 (Evaluation-Cartographie des GES) et poursuite progressive des certifications : Niveau 2 (Réduction) et Niveau 3 (Neutralité Carbone). Echancier :

5 - Evaluation environnementale par un organisme habilité (LPO/CEN PACA) dans un délai d'un an après la publication de la charte. La zone est un important couloir de biodiversité avec une espèce protégée : outarde canepetière, faire un comptage régulier des mâles. L'exploitant devra faire respecter les périodes recommandées de tontes prairiales. On note aussi la présence de plusieurs couples de Milan noirs, espèce protégée.

6 - Prescription de mesures pour la préservation des espèces, de l'habitat de la faune et du corridor écologique.

B - Les aéro-clubs et les sociétés :

1 - s'engagent à sensibiliser le maximum d'usagers aux consignes d'exploitation en faveur de la réduction des nuisances sonores et à en faire un point important de la formation des élèves-pilotes notamment en ce qui concerne les plans de circulation et le respect des zones urbanisées. Les cas de non-respects feront l'objet de remontrances en temps réel de la part du contrôle et d'un signalement auprès des acteurs responsables. Ces situations seront consignées sur un registre consultable par les membres de la CCE.

2 - s'engagent à inscrire dans leur règlement intérieur des mesures de sanctions à l'encontre des pilotes qui ne respectent pas les consignes environnementales. Ce règlement intérieur sera transmis à l'exploitant et autres membres de la CCE.

C – L'exploitant s'engage à imposer les mêmes obligations aux propriétaires privés basés.

D – Le non-respect des engagements... conséquences à définir.

39 - **Action 8 :**

« Organiser la concertation en vue de l'élaboration d'un Code de bonne conduite - Responsable : Exploitant aéroportuaire, professionnels
L'exploitant s'engage à organiser la concertation en vue de l'établissement d'un Code de Bonne Conduite dans lequel chaque partie prenante exposera les engagements qu'elle entend prendre pour limiter davantage encore les impacts sonores liés à l'activité aérienne. »

M. Dumont DSAC demande pertinemment ce que les codes de bonne conduite apportent de plus par rapport à ce qui est contenu dans le charte ? La question reste ouverte : si les pilotes ne respectent pas le code de bonne conduite que se passe-t-il ?

M. Joly précise que le contrôle aérien est vigilant et rappelle à l'ordre, il réprimande. Il a ajouté, à titre d'exemple, qu'il avait vu un basé tourner avant la prison, il l'a sermonné sur la fréquence, l'élève s'est excusé, et M. Joly a ensuite prévenu l'aéroclub pour que les consignes soient rappelées. Le président a été prévenu parce qu'on est conscient des nuisances. « Maintenant, nous n'acceptons plus que des pilotes basés commettent ce genre d'erreurs ».

- Il faudra tout préciser demande Mme Lieutaud.

Remarque : Il faudra reprendre ce point et obtenir des précisions sur ce que l'on appelle des « erreurs » qui justifient un rappel à l'ordre du contrôle aérien. Donc, la question est posée de l'articulation entre les prescriptions et le travail précieux du contrôle aérien. Sur quels items ?

Proposition CD2A. Action 8

Organiser la concertation en vue de l'élaboration d'un Code de bonne conduite.

Responsable : Exploitant aéroportuaire, professionnels

- 1 - L'exploitant s'engage à organiser la concertation en vue de l'établissement d'un Code de Bonne Conduite dans lequel chaque partie prenante exposera les engagements qu'elle entend prendre pour limiter davantage encore les impacts sonores liés à l'activité aérienne.
- 2 - Ces engagements feront l'objet d'une publication qui sera transmise aux membres de la CCE ainsi qu'un échéancier. Les contrevenants devront se soumettre à un régime graduel de sanctions à définir et qui sera lui aussi communiqué aux membres de la CCE.
- 3 - L'exploitant et les professionnels tiendront un registre des infractions.
- 4 - Le non-respect de cet engagement... **conséquences à définir.**

40 - **Action 9 :**

« Mettre en place des procédures favorisant un meilleur respect des différentes altitudes et des trajectoires — Responsable : Aviation Civile
L'administration de l'aviation civile s'engage à identifier, sur les cartes d'atterrissage à vue, les zones urbanisées qui ne doivent pas être survolées.
L'administration de l'aviation civile s'engage à étudier et à publier d'ici le terme du présent plan d'actions des procédures GNSS (moyens satellitaires) permettant des approches et des décollages respectueux de l'environnement en régime de vol aux instruments. »

- En ce qui concerne le non survol des zones urbanisées, zones cerclées, il y a une certaine ambiguïté : d'une part les pilotes pourraient passer n'importe où comme signalé précédemment, néanmoins M. Joly a précisé qu'il pouvait interpellier les pilotes qui commettaient des « erreurs », d'où la pertinence de reprendre cette question d'une manière approfondie.
- La question est reprise des procédures GNSS dans une certaine confusion, où il apparaît néanmoins confirmation que ce ne serait pas réalisable (Question en suspens). La question restant ouverte d'une boucle IFR à l'Ouest pour les vols IFR.

Proposition CD2A. Action 9

Mettre en place des procédures favorisant un meilleur respect des différentes altitudes et des trajectoires. Responsable : Aviation Civile, exploitant.

- 1 - L'administration de l'aviation civile s'engage à identifier, sur les cartes d'atterrissage à vue, les zones urbanisées qui ne doivent pas être survolées sauf pour raisons de sécurité.
- 2 - La VAC VFR-IFR sera révisée à l'échéance de chaque révision de la charte et fera l'objet d'une convocation spéciale de la Commission de révision. La VAC sera révisée dans un délai d'un an en particulier en ce qui concerne les zones cerclées qui devront tenir compte des évolutions de l'urbanisme, notamment pour le village des Milles.
- 4 - Elle devra étudier/optimiser/revoir les trajectoires aviation d'affaires pour diminuer les nuisances sonores et mettre en place des procédures moindre bruit contraignantes.
- 5 - Elle s'engage réduire les pollutions atmosphériques et sonores au sol en limitant l'usage des moteurs à 20 mn avant un décollage et 10 mn après un atterrissage.
- 6 - L'administration effectuera tous les semestres une trajectographie globale (chevelu) sur la zone aéroportuaire afin de suivre l'évolution de la dispersion des trajectoires dès le 1er janvier 2019.
- 7 - Les trajectographies individuelles seront sollicitées sur la base de signalements documentés fournis par l'exploitant. L'analyse des déviations fera l'objet d'un examen avec le SNA.
- 8 - Ces deux types de trajectographies (individuelles et zonales) feront l'objet d'une communication aux membres de la CCE tous les six mois, et dans le même temps seront communiquées les mesures prises ainsi que les sanctions éventuellement prononcées.
- 9 - L'exploitant s'engage à mettre en place dans les deux ans qui suivront la publication de la charte un système de détection automatique des écarts de trajectoires.

10 - L'administration de l'aviation civile s'engage à rappeler régulièrement aux pilotes que les contrôleurs aériens sont habilités à dresser des PVI (Procès-Verbal d'Infraction) donnant lieu à des sanctions administratives.

41 - Action 10 :

« Disposer d'un système de suivi des trajectoires des aéronefs au voisinage de l'aérodrome Responsable : Exploitant de l'aérodrome
L'exploitant de l'aérodrome d'Aix-Les Milles étudiera les moyens permettant de détecter automatiquement les écarts de trajectoires. Ces moyens permettront, notamment, de sensibiliser les usagers au respect des consignes en faveur l'environnement. »

EDEIS : On en a déjà parlé, nous n'avons pas le matériel ni le personnel. Ni les moyens précise Mlle Helbois, en plus ce n'est pas budgété dans le contrat. On ne fait pas une croix dessus...

Remarque : Néanmoins, ce système semble indispensable pour assurer la gestion des plaintes, ce qui est un engagement contractuel. Alors, comment va faire EDEIS, à terme, pour tenir ses engagements sans ce système ?

Il a été proposé à EDEIS d'utiliser les bénéfices distribués aux actionnaires pour financer ce programme...

Reste à étudier les Actions 4-5-11-12

Prochaine séance le mardi 16 octobre à 14h30. CD2A 01/10/2018.

=====



01.10.2018

AUTRES PROPOSITIONS CD2A

Mise au point après les deux premières réunions de réflexion sur les problèmes environnementaux posés par la plateforme aéroportuaire.

Après cette première phase d'étude des problèmes, il convient de pouvoir définir les problématiques à reprendre avec précision et de proposer des solutions pour le long terme.

1 – QUAND UN DECIDEUR... DECIDE !

M. Emmanuel Brehmer président du directoire de l'aéroport de Montpellier, Septembre 2018 :

« L'Aéroport Montpellier Méditerranée ne peut dissocier son ambition économique élevée et le respect scrupuleux de ses valeurs, fondés sur notre environnement naturel et humain. »

Il aura mis en place une commission d'étude des nuisances sonores avec tous les acteurs concernés pendant six mois après avoir été interpellé par une augmentation notable du nombre des plaintes. Au bout du compte : diminution des nuisances de 66 %. Nous nous sommes inspirés de certaines des mesures prises sur ce site.

1 – QUESTION :

Comment adapter le fonctionnement de la plateforme à son environnement actuel, urbanisé ?

Globalement en **diminuant l'impact sonore des aéronefs**, et en **limitant certaines activités**.

2 – REPONSES :

- **L'implication d'EDEIS Concessions.**

La société EDEIS s'est-elle engagée dans le processus de « Responsabilité Sociétale des Entreprises – RSE – processus qui rassemble regroupe l'ensemble des pratiques mises en place par les entreprises dans le but de respecter les principes du développement durable (social, environnemental et économique) ? Norme ISO 26000.2010

Ayant obtenu des concessions pour des Délégations de « Services Publics », ce serait la moindre des choses que d'avoir le souci de l'intérêt général.

- **Les signalements-plaintes :**

- Articulation du traitement des signalements-plaintes entre l'exploitant, le SNA et la DSAC.
- Evaluation de leur signification sur un plan qualitatif et quantitatif.
- Géolocalisation.
- Repérage des différents types de nuisances : celles liées à l'aéronautique et celles liées à aux activités sur le foncier.

- La moitié des plaintes concernent les avions : bruyants – passages au-dessus des zones habitées – survols à basse altitude – problème de sécurité – odeurs toxiques de kérosène.

- Mesures à prendre :

- ✓ Inciter les pilotes à respecter les recommandations. Mesures contraignantes
- ✓ Comment ? Avec l'appui du contrôle aérien ?
- ✓ Quels sont les critères de ce que l'on appelle « erreurs » répréhensibles ? Définir les différents types d'erreurs ?
- ✓ Intervention en temps réel sur les « erreurs » et en temps différé.
- ✓ Types à définir de réprimandes ou de sanctions immédiates et différées.
- ✓ Etudier les moyens à mettre en œuvre pour en contrôler l'efficacité ?
- ✓ Etablir un registre consultable des « erreurs » et de leurs auteurs. Mesure de l'évolution.
- ✓ Intégrer un système de sanctions.

- Problème : En fait, si les pilotes commettent peu d'infractions en termes de sécurité, ils commettent des incivilités gravement perturbantes et, nous devons le supposer, depuis le temps, en toute connaissance de cause ? La question est posée.

- Pour les hélicoptères, à égalité de plaintes avec les avions, mêmes types de problèmes avec des spécificités liées au caractères intense et prolongée de leurs nuisances sonores (et atmosphériques). Notons la complicité systémique passée des autorités pour l'implantation de ces activités inacceptables en zone urbanisée.

- **Elaboration d'un véritable plan anti-bruit.** Des pistes sont à étudier :

1 – Bilan de l'évolution de la flotte au cours des dix années précédentes.

- ✓ Perspectives d'avenir.

✓ Mesures incitatives pour l'amélioration de la qualité sonore des aéronefs.
Renouvellement de la flotte.

✓ Audit détaillé des 114 avions basés. Et hélicoptères.

2 - Evaluation du bruit du niveau de bruit de la flottes par aéronefs (Calipso) ET sur l'ensemble de la zone, Moyenne LAeq, émergences événementielles... Voir proposition ACOUTEC.

3 – Modulation tarifaire en fonction du niveau de bruit : mesure incitative forte. Introduction en 2020 d'une modulation tarifaire acoustique pour l'aviation légère (avions et hélicoptères) à économie constante pour l'aérodrome afin de favoriser la mutation des flottes (baisse des forfaits pour les aéronefs les moins bruyants et augmentation des forfaits pour les autres aéronefs).

4 - Définir les types d'activités les plus bruyantes. Appliquer des mesures spécifiques de limitations d'activités.

5 - Optimisation des trajectoires VFR et IFR.

6 - Respect de la réglementation, voir paragraphe précédent. Prévoir des obligations de remise à niveau animées par le SNA.

7 - Aménagement général de créneaux horaires et journaliers et de périodes de trêves.

8 – Limiter les tours de piste écoles, les tests constructeurs et d'une manière générale toutes les activités hélicoptères en nombre **et** à certains créneaux horaires pendant les mois d'été : du 21 juin au 21 septembre. Interdire les tours de piste aux **non basés**.

9 - Réglementer les tours de piste – organiser les activités les plus bruyantes.

- ✓ Définir les différents types d'activités concernées : écolage, essais... en précisant si elles ont lieu sur le circuit Ouest ou circuit Ouest basse hauteur ou circuit Est.
- ✓ Autoriser les tours de piste uniquement aux aéronefs « silencieux », niveau Calipso A. ou selon un échancier.
- ✓ Définir le nombre des séances tour de piste par activité, par tranches horaires et par jour, par type d'activité.
- ✓ Interdire les tours de piste au non basés.
- ✓ Comment rendre supportables les manœuvres « d'encadrement » avions et « d'autorotation » hélicoptères lors des vols de formation ?
- ✓ Optimiser le fonctionnement du circuit Ouest basse hauteur qui impacte les zones urbaines non seulement Ouest, mais aussi Est de nombreuses heures par jour.

10 - Renforcer la sensibilisation des instructeurs et pilotes par les écoles et aéroclubs eux-mêmes.

Instituer des sanctions internes et/ou obligations de remise à niveau des pilotes et/ou instructeurs ne respectant pas les règles établies.

Organiser des réunions de sensibilisation dans les aéroclubs et les écoles, animées par le SNA. Renforcer les modules de formation des contrôleurs relatifs à la problématique de survol des zones urbanisées. Exemple : pourquoi survoler des habitations quartier Ouest alors qu'il y a des champs à proximité ? Pourquoi traverser la zone Est des Milles avec des aéronefs bruyants et à basse altitude alors qu'il est tout à fait possible de contourner cette zone ? Etc. Rôle du contrôle aérien.

11 - Diminution du volume du trafic hélicoptères : revenir à 3500 mouvements par an (PEB) selon un échéancier à définir. Par exemple sur cinq ans.

Nombre total des mouvements : 50 000 par an. Fournir un tableau mensuel du nombre des mouvements.

12 - Envisager la délocalisation de certaines activités. Echancier.

13 - Limitation des opérations aériennes « verticale aérodrome ». Interdire les aéronefs particulièrement bruyants : Fouga Magister...

(Exemple : vols répétés le WE du 30 septembre 2018 d'un Fouga Magister à 2500 euros la ½ h de vol, ce qui prouve encore une fois que l'argent peut être un produit toxique pour l'environnement humain et naturel. Autre exemple, rotations multiples d'un avion de tourisme rouge et blanc au-dessus de la piste et du lotissement le Sire, le samedi 29/9 à 18h45. Une **dizaine** de rotations avec un avion relativement bruyant.)

14 – Revoir la procédure de décollage sud pour les vols IFR

15 - Respect de la distance minimale de vol par rapport aux habitations : 300 m tous azimuts. Possibilité d'augmenter cette distance selon les zones ?

16- Réalisation régulière de chevelus afin de mesurer l'évolution de la dispersion des trajectoires.

17 – Respect par EDEIS de son **engagement contractuel** de la construction d'un mur anti-bruit (merlon) en **2018**, afin de limiter l'impact des essais moteurs. On enregistre des niveaux sonores importants de 56 à 62.5 dB à 500 m et parfois jusqu'à 69 dB. Très perturbants.

(Les niveaux sonores compatibles avec une existence normale se situent entre 42 et 45 dB, il faut savoir que la puissance d'un son double chaque fois qu'il progresse de **3 dB**.)

17 – Informations sur le site EDEIS des créneaux d'activités selon le type. Transmission systématique des déclarations de nuisances aux opérateurs aériens concernés afin de soutenir l'effort incitatif.

18 - Définir les critères d'implantation sur le foncier.

19 – Programmer une réunion de suivi 2 fois par an avec des représentants des différents acteurs.

20 - Certaines de nos propositions nécessitent un arrêté de restriction d'exploitation

- **Plan antibruit au niveau du foncier.**

- Etat de l'avancement du projet merlon antibruit.
- Démarche volontaire RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises)
- Autres possibilités ?

- **Protection de l'environnement naturel.**

- L'exploitant s'engage à respecter les normes ISO 26000.2010 et 14001.2015 et les articles 58 et 59 du cahier des charges des DSP.
- Certification ACA et programme.

- **Rentabilisation par le foncier** dans le cadre de la transition écologique.

Pour l'instant, le travail proposé par EDEIS concernant la charte semble devoir se réduire à des perspectives d'activités qui ne concernent que les activités aériennes.

Ce qui est contraire aux engagements déclarés et contraire aux impératifs actuels et urgents en termes d'emplois et de sauvegarde de nos systèmes vitaux.

- **Respect des engagements fixés par la charte.**

Pour chacune des actions de la charte seront envisagées les conséquences d'un non-respect des engagements, considérés comme contraignants par définition, en termes d'opposabilité sous la forme de la possibilité d'un recours devant le TA par exemple, pour chacun des acteurs concernés.

- **Inscription du bassin aéroportuaire en « Zone à Forte Densité de Population ».**

Le bureau CD2A : Jean-Pierre Bénard, Danielle Brondino, François Cabet, Elisabeth Godart.