

## LES SIGNALEMENTS DE NUISANCES RENCONTRE DU BUREAU DE CD2A AVEC DES RESPONSABLES D'EDEIS

Nous avons rencontré le 30 août M. Cyril Godeaux, Directeur adjoint des exploitations EDEIS, et Mlle Anouck Helbois, responsable de la plateforme des Milles, sur le site de l'aérodrome.

Cette rencontre sympathique et ouverte avait pour thèmes les signalements-plaintes.

Il est certain qu'avec un dossier de plus de **cinq cents plaintes** enregistrées en quatre mois et demi conjointement par EDEIS et par CD2A, ces signalements des « résidents sentinelles » CD2A, ont fortement impressionné les responsables d'EDEIS ainsi que les autorités locales.

A l'heure actuelle l'accès à la page EDEIS de signalements se fait avec cette adresse : [http://www.mobi-survey.com/edeis/surveys/edeis/AIX\\_LESMILLES/Ethnos.dll](http://www.mobi-survey.com/edeis/surveys/edeis/AIX_LESMILLES/Ethnos.dll)

Mais sous peu cette adresse devrait être directement accessible sur le site d'EDEIS Aix les Milles.

### **1 – Exaspération.**

Nous devons à EDEIS d'avoir ouvert une page internet consacré à la réception de signalements-plaintes et d'avoir ainsi respecté l'un de ses engagements contractuels. Ce volume de plaintes qui nous a surpris par son importance traduit bien l'exaspération des habitants du bassin aéroportuaire dont chacun a pu prendre enfin la mesure.

Il est certain que cette exaspération ne pouvait être appréhendée avec la méthode élaborée jusqu'alors par le précédent exploitant, la DSAC-SE. A tel point que la DSAC-SE n'avait pu enregistrer que **trois** signalements pour toute l'année 2017, ce que nous avons trouvé « ridicule », qualificatif justifié par notre colère. D'autant plus forte que M. le Sous-préfet s'était aussitôt saisi de ce chiffre pour déclarer qu'il n'y avait, donc, pas de problème. Il a depuis lors reconnu et pris en considération le travail effectué par les « résidents sentinelles » CD2A.

Etant fréquemment ou quotidiennement présents sur le site, les responsables d'EDEIS savent très bien de quoi nous parlons quand nous évoquons le caractère insupportable de certaines activités.

### **2 - La fiche de signalement EDEIS.**

Nous avons travaillé à l'amélioration de la fiche de signalement EDEIS afin de ne plus être confrontés aux critiques de la DSAC-SE (qui reçoit les signalements par l'intermédiaire d'EDEIS pour en faire l'analyse avec le contrôle aérien) et qui considère que nombre de signalements sont « non-documentés ». Terminologie dont le sens nous échappe, ainsi qu'à EDEIS d'ailleurs. Nous nous sommes mis en contact avec la DCAC-SE afin que la notion de signalements « documentés » soit claire pour tous.

Nous avons entre chose proposé que les nuisances soient réparties en deux catégories : celles provenant de survols et celles provenant directement de l'aérodrome.

Il a été admis qu'en cas de nuisances très rapprochées par le même aéronef, il convenait de fait un signalement pour le dernier et de noter tous les autres en : « observations ». Seront comptabilisées toutes les nuisances signalées : avec un seul signalement, il y aura par exemple comptabilisation 4 ou 5 signalements.

### **3 - Réponses aux signalements.**

En raison du nombre très élevé de signalements de nuisances, il apparaît impossible qu'EDEIS puisse répondre individuellement dans les deux mois comme il s'y était engagé.

Bien conscient de cette difficulté nous avons donc proposé à EDEIS de travailler sur l'évaluation de ces plaintes par catégories. Et ce travail est en cours. Déjà EDEIS a réalisé un travail de géolocalisation des différents lieux de signalements qui couvrent l'ensemble du bassin aéroportuaire, et pas seulement les zones immédiatement riveraines.

Les pilotes identifiés dans les signalements par l'immatriculation de leur appareil sont systématiquement interpellés.

### **4 - Le contrôle aérien.**

Mais, il va falloir obtenir la coopération des contrôleurs aériens qui déjà maintenant reprennent vertement les pilotes qui ne respectent pas la réglementation. Il est vraisemblable que nos cinq cents plaintes n'y sont pas étrangères. Mais, ils devraient aussi dresser des Procès-Verbaux d'Infraction ce qu'ils ne semblent pas faire actuellement, et la DSAC-SE devrait alors prononcer des avertissements, des blâmes, voire des suspensions temporaires de licence, et dans les cas les plus graves des suppressions de licence. Ces mesures ne ressortissent pas de l'exploitant qui ne fait que transmettre les signalements. Il faudra renforcer la coopération entre EDEIS, la DSAC-SE, le SNA (Contrôle aérien) et les associations.

### **5 - Le PEB.**

En ce qui concerne le PEB, Plan d'Exposition au Bruit, si celui-ci est un document d'urbanisme, qui règle par arrêté préfectoral le droit de bâtir en fonction de l'exposition au bruit, en retour il impose que les nuisances n'excèdent pas le niveau prévu par ce PEB. Or, les mouvements des hélicoptères ont été subrepticement multipliés par deux par rapport aux prévisions (6878 mouvements en 2017, contre 3500 prévus).

### **6 - Tour de piste ouest, hélicoptères.**

La question reste posée des Tours de Piste (TDP) hélicoptères, *un tour* est normalement compté pour *un mouvement* et la trajectoire doit suivre impérativement le Plan de circulation. Par exemple des avions et des hélicoptères passent régulièrement et à basse altitude directement au-dessus des habitations situées rue du Lieutenant Parayre alors que la trajectoire impérative passe à 400 m à l'ouest.

En ce qui concerne ces TDP hélicoptères, quels sont les protocoles de vols établis pour les « tests constructeurs » Airbus, Guimbal, comment sont-ils comptabilisés ?

Est à l'étude la délocalisation des tests constructeurs qui représentent souvent quatre à cinq heures de violentes nuisances sonores quotidiennes, sans compter les nuisances atmosphériques. Les représentants d'EDEIS sont parfaitement conscients des problèmes posés par ces hélicoptères, y compris ceux qui se livrent à l'écolage et aux activités de tourisme.

Nous avons demandé la suppression des vols des hélicoptères dans un délai de cinq ans. Proposition qui ne sera pas retenue par EDEIS, mais que nous maintenons néanmoins tant les habitants demandent une interdiction immédiate.

### **7 - Les vols d'avions d'affaires.**

Il ne fait de doute pour personne que les vols d'avions d'affaires sont un non-sens écologiques, mais il semblerait qu'il s'agisse « d'un levier économique » pour la région, ce qui,

a notre sens, n'a jamais été démontré pour les petites structures, (mais néanmoins cela fait des redevances). Quoiqu'il en soit le trafic ne devrait pas beaucoup augmenter.

## **8 - Programme Calipso.**

En ce qui concerne le programme Calipso (classement des aéronefs en fonction du bruit émis), des efforts vont être entrepris pour limiter les activités des avions les plus bruyants. Il faudra reprendre la question des financements des équipements en silencieux. Il est difficile d'avoir un impact sur les propriétaires privés qui représentent 50 % du trafic.

## **9 - Révision de la VAC.**

Enfin, en ce qui concerne la révision de la VAC (ensemble des recommandations de vols à vue et de vols aux appareils), EDEIS n'est pas opposé à sa révision. L'exploitant devra faire des propositions à la DSAC-SE, et ensuite...

## **Conclusions.**

Malgré l'ouverture d'EDEIS au dialogue avec les populations, nous sommes inquiets.

En effet, d'une manière générale les aéroports gérés par EDEIS sont déficitaires et ne fonctionnent qu'avec des subventions publiques. L'aéroport d'Aix-les-Milles ne bénéficie pas de cette manne publique et tout le monde ignore comment le budget pourra être équilibré.

Comment financer le merlon, butte en terre qui devrait atténuer les bruits des essais moteurs ?

Comment financer le système GNSS, outil satellitaire, qui permettrait de simplifier les procédures pour les avions d'affaires ?

Comment financer le logiciel informatique de suivi des trajectoires qui devrait permettre de mieux repérer les aéronefs générateurs de nuisances et de réaliser des trajectographies sur la zone et qui permettrait d'évaluer la dispersion réelle des trajectoires ?

Comment renoncer à des activités polluantes, mais qui génèrent des redevances ?

Notre inquiétude est renforcée par le fait que l'essentiel de la rentabilisation devait se faire grâce à des implantations sur le foncier. Mais le processus semble long à mettre en place, si bien que pour l'instant les redevances tirées des vols des aéronefs restent un élément essentiel du financement de la plateforme.

En effet comment attirer des activités sur une zone dont les installations sont vétustes, voire non-conformes aux réglementations ? Il ne semble pas qu'il y ait actuellement beaucoup de candidats qui de plus, selon nos souhaits, devraient avoir un comportement éco-responsables. Pour l'instant, il semble établi qu'un projet de restaurant soit lancé pour une implantation au niveau de la zone d'accueil.

Enfin, nous avons souligné que nous récusions deux arguments classiques :

1 – « Ceux qui se plaignent n'auraient pas dû venir habiter là » : argument spécieux dans la mesure où il faudrait vider l'ensemble du bassin aéroportuaire pour les quelques bénéficiaires de la plateforme.

Mais surtout la croissance démographique et la croissance de l'urbanisation, ainsi que les nouvelles contraintes environnementales font que certaines structures n'ont plus leur place dans le lieu d'origine de leur implantation. Trois solutions, elles ferment, elles se déplacent ou enfin s'adaptent à ce nouveau contexte. C'est la voie que nous avons choisie de soutenir.

2 - « Les autoroutes polluent beaucoup plus que l'aéroport ». Ce qui signifie que l'on pourrait faire ce que l'on veut parce que l'autre polluerait beaucoup plus que moi, c'est

comme si rouler à 100 km/h sur une route où la vitesse est limitée à 80, devait être légitimé parce que certains roulent à 160 ou plus. Petits ou gros pollueurs, nous sommes tous concernés par le franchissement du seuil au-delà duquel la vie des espèces vivantes est menacée. C'est une question d'état d'esprit général, quelle que soit l'importance de la structure considérée.

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