

Commentaires sur la Réunion de la CCE du 04 février 2016 – Aéroport Aix Les Milles

Quelques remarques et commentaires sur le compte rendu de réunion du 4 février 2016 de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport d'Aix-Les Milles, présidée par M. Gouteyron Sous-préfet.

1) Concernant la représentativité des membres de la CCE (pages 2 et 3).

Le document ne fait pas référence aux personnes absentes et excusés. Pour le collège collectivités locales, on note par exemple, l'absence de représentation de la ville d'Aix en Provence et donc des principaux intéressés (les Villages des Milles et de la Duranne). A moins que M. Perrin, conseiller départemental ne cumule plusieurs les fonctions. Le conseil régional est également absent. Donc 4 collectivités locales étaient seulement présentes, ce qui est peu face aux enjeux importants.

Concernant les associations du bassin aéroportuaire, il manque à priori Fare-Sud, donc 5 associations étaient présentes (pas de liste des excusés).

Concernant les représentants des professions aéronautiques, on note la présence de 7 organismes et a priori l'absence du Codaam (Comité de Développement de l'Aéroport d'Aix-les-Milles) et de Provence Aviation (pas de liste des excusés). On note également une représentation de Guimbal Hélicoptère en tant qu'invité.

Ce dernier collège semble bien surdimensionné par rapport aux autres. CD2A avait fait une demande de participation au préfet en tant qu'invité et celle-ci a été déclinée, dommage cela aurait permis une meilleure équité de la représentation.

2) Concernant l'ordre de jour (page 4).

A la vue des points portés à l'ordre du jour, c'est-à-dire des incidents constatés pendant la période, on pourrait penser que la situation est sous-contrôle et que finalement tout va pour le mieux, puisque seulement 3 cas méritent discussions. Nous ne comprenons pas cette situation ; suite aux relevés réalisés sur les Milles par CD2A au cours du premier trimestre 2016, nous avons constaté, preuves à l'appui, plusieurs centaines d'infractions sur les hauteurs de survols au-dessus du village des Milles ainsi que sur le non-respect des trajectoires. La CCE devrait se soucier de régler ces problèmes et de définir précisément un circuit de plaintes efficace qui permettrait en toute transparence aux populations de transmettre les réclamations ainsi que d'en avoir un suivi exhaustif.

Il semble que cela était initialement prévu dans la Charte de l'environnement de la CCE et soit resté sans effet. CF : Action 12 : « améliorer l'information et la transparence » et action 9 : « **mettre en place des procédures favorisant un meilleur respect des altitudes et des trajectoires** ».

3) Concernant le bilan annuel de l'activité de l'aéroport (pages 4, 5, 6,7).

Nous constatons la présence de 2 anomalies. Le document totalise 127 aéronefs basés alors que le détail en totalise 128. S'agissant de l'inventaire 2015 pour la catégorie « propriétaires particuliers » on retrouve les chiffres de 2014 (?).

Quelques remarques :

- ➔ Le nombre total d'aéronefs, à savoir 128 est à rapprocher :
 - Des chiffres des réunions CCE de 2004/2005 où l'on négociait afin de plafonner le nombre d'aéronefs à **75**.
 - Des hypothèses du PEB 2009 qui précisait : « un maintien de l'activité de clubs avec une croissance faible permettant le renouvellement de la flotte ».
 - Des chiffres de la DGAC 2002, où l'on parle de 67 aéronefs en 2002. Soit une croissance de **91%** de 2002 à 2015. Le renouvellement a largement été assuré !

- ➔ **Nous sommes bien loin des objectifs initiaux de maintien d'activité. Nous sommes dans un développement constant de l'aérodrome avec une augmentation de + 40% depuis 2010 ! 91 aéronefs en 2010 et 128 en 2015 (même si curieusement le nombre de mouvements semble stagner !). Et cela, avec l'aval de la CCE et sans aucune visibilité sur l'avenir. Combien d'aéronefs dans 5 ans, dans cette zone urbanisée ?**

- ➔ Concernant les équipements en silencieux, les mesures également présentes dans la charte 2007, tardent à se mettre en place (Action 5). L'augmentation des avions équipés de silencieux est principalement obtenue dans le cadre du renouvellement de la flotte ou de l'acquisition de nouveaux aéronefs. Question : **Pourquoi la catégorie Particuliers + ENAC ne fait pas partie des statistiques alors qu'elle représente 63 aéronefs sur les 128 présents soit 50% de la flotte ?** Sur le terrain, on continue de constater la présence d'avions et d'ULM particulièrement bruyants. De plus, la politique de développement des vols d'affaire, ainsi que ceux du Fouga-magister est contradictoire avec ce type de mesure. D'un côté, on réduit le bruit par la pose de silencieux, de l'autre on l'accroît par la multiplication des vols d'avions à réaction.

- ➔ On constate également que les activités présentes se développent : + 1 aéroclub et + 1 société dont la nature d'activité n'est pas détaillée.

- ➔ Curieusement, malgré le développement de la flotte et des activités (dont Guimbal en forte progression), on constate une diminution des mouvements. **Question : Comment la DGAC explique ce phénomène ?** Il faut rappeler que la méthode de comptabilisation de la DGAC permet de réduire artificiellement le nombre de mouvements qui d'après l'Union des Aéroports de France serait de 64 275 mouvements en 2015 et 49791 pour la DGAC !

- ➔ Concernant les mouvements particulièrement bruyants et notamment l'aviation d'affaires, on note un **fort développement** de cette activité : **+21,7% sur les avions basés et + 70% sur les non basés soit une progression de 50% sur les 2 catégories confondues entre 2014 et 2015**. Pour les non basés, il serait intéressant de connaître s'il s'agit de nouvelles activités ou d'activités existantes déportées sur l'aérodrome des Milles et précurseurs d'une satellisation de Marseille Provence.

→ Concernant l'activité hélicoptères particulièrement génératrice de nuisances, les statistiques présentées par la DGAC sont incohérentes et inexplicables, notamment pour le constructeur Guimbal et ses interminables tours de piste. Cette société est en pleine croissance (100 appareils en commande) ! **Comment expliquer qu'en 2012 la production de 13 hélicoptères générait 829 mouvements et qu'en 2015, la production de 44 hélicoptères ne générerait que 10 mouvements de plus, soit 839 mouvements ?** Ces 839 mouvements rapportés aux 252 jours ouvrés de 2015, génèreraient 3,3 mouvements par jour. Dérisoire ! Le CIQ des Milles annonce 457 essais Guimbal soit 1,84 mouvements par essai et 1,81 essai par jour. Chiffres également douteux. **Pour les autres vols d'hélicoptères, on ne sait pas où trouver les chiffres dans le tableau page 6 : se trouvent-ils dans la catégorie des non basés, Hélicoptères dont Airbus ? Mais alors, où se trouve comptabiliser les vols des particuliers/école/société basés ? Sont-ils cachés dans la masse pour noyer le poisson ? Il est impératif que la DGAC explique ses méthodes d'évaluation, car cette activité est l'une des plus néfastes et n'a rien à faire sur ce site aéroportuaire ! Il faudrait également que l'activité Guimbal et notamment la production soit comptabilisée rigoureusement. La communication des protocoles d'essais aux associations serait également nécessaire pour une parfaite compréhension de la situation. De plus, compte tenu de la forte croissance, il faudrait envisager à terme un déménagement de l'activité vers un site plus compatible avec la multiplicité des essais car les nuisances sont insupportables.**

→ Il est important de bien différencier les divers types de mouvements. Le décollage d'un petit avion de tourisme équipé d'un réducteur de bruit génère une nuisance sonore faible et de courte durée, il est peu gênant et il compte pour **un** mouvement. Mais, compte aussi pour **un** mouvement le décollage d'un hélicoptère bruyant ou très bruyant qui fait une longue séance de vol stationnaire ou d'interminables tours de piste. Compte également pour un mouvement, selon la DGAC, un atterrissage suivi immédiatement d'un décollage : les « touch and go » ; en termes de nuisances cela fait pourtant bien deux mouvements. Ceci expliquant, peut-être, la différence entre les chiffres de l'UFA : 64 275 en 2015, et pour la même période : 49 791 pour la DGAC. Soit une différence de 14 484 mouvements ! Et si cette différence devait être expliquée par les « touch and go » comptés pour un mouvement, cela équivaldrait à 7242 mouvements de ce type, soit 24 par jour en moyenne. Ce qui paraît très important, mais devant être rapporté à la somme des mouvements quotidiens : 64 275 mouvements par jour, alors qu'ils ne devaient pas dépasser 60 000, qui équivalent à 214 mouvements par jour (UN toutes les trois minutes).

Si nous admettons que la moitié de ces vols sont effectués par des aéronefs peu bruyants, il n'en reste pas moins l'autre moitié très bruyante et qui représente donc 107 mouvements par jour, soit 10 par heure : UN toutes les six minutes en moyenne ! Ce qui est inacceptable pour un aérodrome enclavé dans un tissu urbain en expansion.

4) Concernant les commentaires (pages 7 et 8).

→ On aurait apprécié que l'on s'attarde particulièrement sur les hauteurs des survols, les circuits non respectés et sur les procédures de réclamation. Le tour de piste d'Airbus Hélicoptère du 19 janvier semble bien anecdotique par rapport aux multiples tours d'aérodrome de Guimbal. Les rotations sont répétitives et presque toute les 5/10 minutes lors des essais ! Et cela quotidiennement. Rappelons que la VAC (consignes de vol de

l'aérodrome) prévoit à l'Ouest, seulement 3 passages et un tour de piste plus large que la piste de l'aérodrome. Nous devrions avoir connaissance du protocole d'essai imposé qui déroge sans doute à la VAC.

- ➔ Quant à l'opposition systématique entre développement économique (emplois) et environnement/ sécurité/ qualité de vie, il faut rappeler les grands enjeux d'avenir bien identifiés lors de la COP21. Le développement économique doit être durable et ne doit pas se faire au détriment de notre environnement. Et les améliorations énergétiques générées par ce que l'on appelle l'aviation verte ne seront pas suffisantes d'après les experts pour stabiliser les émissions de CO2. Le développement en harmonie de l'aérodrome souhaité par M. le Sous-préfet, ne pourra pas être réalisable avec le développement de l'aviation d'affaire et des hélicoptères et autres Fouga, Noratlas, Transall... On note, l'absence de réponse aux questions posés sur le développement de l'aviation d'affaire.
- ➔ L'idée reçue que les pilotes d'aéronefs basés sont de bons élèves et respectent les circuits, hauteurs de vols et autres n'est pas vérifiée à la vue des multiples constats que CD2A a réalisés sur le 1^{er} trimestre 2016. Notre dossier comporte 1500 photos d'aéronefs qui dérogent aux règles de survols pour le premier trimestre 2016.
- ➔ **Concernant** la venue du Fouga Magister, même si cette activité en 2015 a été marginale, nous partageons l'idée qu'elle n'a rien à faire sur un aérodrome situé dans une zone urbaine. Pourquoi demander la pose de silencieux aux usagers si c'est pour développer une activité de luxe beaucoup plus polluante et réservée à une minorité. Le commentaire de la DSAC-SE, considérant que cette activité reste marginale (Mois d'octobre) n'est malheureusement pas garanti dans le temps, en l'absence d'un arrêté de restriction. **Pour confirmation, les diverses offres sur internet proposées cette année par le groupe TRANCHANT et autres au départ d'Aix en Provence, tous les WE sur Avril, Mai, Juin, Septembre et octobre 2016. Est-ce que la DGAC et la Préfecture vont tolérer cette situation ?!**
Cf. : <https://www.sport-decouverte.com/vol-avion-de-chasse-fouga-aix-en-provence.html> et <http://www.vol-avion-chasse.com/les-avions-de-chasse/vol-en-fouga-magister/vol-en-fouga-magister-aix-en-provence/>
et <http://www.vol-avion-chasse.com/> et <http://www.tematis.com/vol-avion-chasse-sud-france.html>
- ➔ Pour la communication du cahier des charges de la délégation de services public la DGAC-SE renvoi vers le lien internet du document type. Le document type n'est pas satisfaisant en l'état, il est nécessaire d'obtenir le document proposé au délégataire avec les conditions particulières et spécifiques dédiées à l'aérodrome (Dossier de consultation des entreprises). Le cahier des charges type est un modèle à adapter dans un second temps à chaque situation particulière. Donc, être renvoyé au Cahier des charges type est une forme de non-réponse.
- ➔ Comptabilisation du nombre de mouvements hélicoptères et de vols stationnaires. Ce point particulièrement important n'a pas été abordé. Il nous aurait peut-être permis de comprendre les incohérences des chiffres de la DGAC (point ci-dessus). Pour les hélicoptères Guimbal, cela étonne qu'il y ait un comptage spécifique comme le précise le document, car nos calculs par jour ouvré aboutissent à 3,3 mouvements par jour. Ridicule ! Pour la crédibilité des chiffres de la DGAC, il est impératif que cette activité

dans son ensemble soit suivie rigoureusement car elle est génératrice de nuisances fortes. Cette activité ne devrait d'ailleurs pas être présente sur cet aérodrome et a été introduite sans le consentement des associations de riverains. Le fait, de surcroît qu'elle ne soit pas suivie et en fort développement est intolérable.

Il est notable que nous ne sommes pas les seuls, parmi les associations françaises, à nous poser des questions sur la pertinence, voire la crédibilité, des chiffres fournis par la DGAC.

- ➔ La mise à jour de la Charte de l'environnement se fera avec le délégataire de service public. **Doit-on en déduire que les aspects environnementaux n'ont pas été intégrés dans l'offre de DSP ? Et qu'ils seront à l'appréciation du délégataire ?** Si les choses avaient été faites dans les règles de l'art, tous ces points fondamentaux auraient dû être cadrés sans ambiguïté dès l'appel d'offre afin de garantir une pérennité sur les conditions du développement de l'aérodrome selon la loi sur les rôles de la CCE. On signe donc un chèque en blanc au repreneur et pour 40 ans ! Quelle inconscience ! Rappelons l'un des termes de la loi de 1985 sur l'établissement des CCE :
« Tout projet significatif en termes d'impact sur l'environnement, qu'il s'agisse d'un projet d'investissement ou d'un projet de modification de l'exploitation [*comme une DSP par exemple*] ou des modalités de circulation aérienne, sera présenté à la Commission Consultative de l'Environnement (ou au comité permanent). Cette présentation sera faite au stade de la **planification**. De même, **l'étude d'impact sur l'environnement concernant tout projet réglementairement fera l'objet d'une communication.** »
- ➔ Pour le renouvellement de la CCE, CD2A a demandé dès décembre 2015 à faire partie du collège des associations de la CCE. Nous attendons la réponse de M. le Sous-préfet
- ➔ Nous ne sommes pas étonnés que M. Perrin ne reçoive que très peu de réclamations, les procédures de réclamations et de plaintes étant particulièrement énigmatiques. De plus, les habitants ne portent plus plainte car ils savent que leurs plaintes ne sont suivies d'aucun effet. De notre côté, nous disposons d'un dossier sur le 1^{er} trimestre 2016, très conséquent sur les infractions constatées.

CD2A le 28.04.2016