

PROPOSITIONS POUR L'ORDRE DU JOUR DE LA CCE DU 6 DECEMBRE 2016

Charte de l'Environnement, loi constitutionnelle n° 2005-205,

Article 7 : « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement »

I – LA REVISION DE LA CHARTE 2007-2010 maintenant obsolète.

II – LA COMMUNICATION DU DOSSIER DE RENSEIGNEMENTS DES ENTREPRISES (Cahier des charges).

III – DES INFORMATIONS SUR LES MODALITES ENVISAGEES DE DEVELOPPEMENT DU FONCIER.

IV - LA MISE A L'ETUDE D'UN PROJET D'ARRETE MINISTERIEL DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AERODROME D'AIX-LES-MILLES

I – DEMANDE D'INSCRIPTION A L'ORDRE DU JOUR DE LA CCE DU 6 DECEMBRE 2016 DE LA REVISION DE LA CHARTE 2007-2010

La charte 2007-2010 n'a pas été révisée comme cela était prévu au terme de trois ans, soit début 2011, ni non plus en 2014, nous demandons que la CCE du 6.12.2016 décide de la mise en place d'une session de révision. Ce travail est d'autant plus important que la charte doit être contractuellement incluse, selon M. le Sous-préfet, dans le contrat d'un futur repreneur dans le cadre de l'offre de DSP édictée par la DGAC le 19 novembre 2015, pour **QUARANTE ANS**.

Urgent car le contrat de DSP ne pourra pas être signé avant que la nouvelle charte ne soit adoptée en application de l'article L 571-13 du Code de l'environnement (en annexe).

II – DEMANDE DE COMMUNICATION DU DOSSIER DE RENSEIGNEMENT DES ENTREPRISES (Cahier des charges) de l'offre de DSP.

Ainsi que des données chiffrées précises concernant les différentes formes d'exploitation de la zone aéroportuaire et en particulier bilan et comptes de résultats de la DGAC, de la CCIMP et de APM.

Il ne sera pas possible à la CCE d'émettre certaines recommandations conformément à l'article L571-13 du Code de l'environnement tant que ces données ne lui auront pas été transmises.

III - DEMANDE D'INFORMATIONS SUR LES MODALITES ENVISAGEES DE DEVELOPPEMENT DU FONCIER.

Etat actuel du foncier : surface totale, surfaces occupées par chacun des acteurs présents sur l'emprise aéroportuaire, type d'activité et propriétaire, surface restante.

Coût des rénovations nécessaires, remises aux normes...

Projets d'implantation.

Quid de l'intégration des directives environnementales : transition énergétique, développement durable, respect de la biodiversité, écoconstruction, centrale photovoltaïque, respect des terres cultivables, inscription dans un projet TEPOS ou TEPCV... ? A noter que les activités aéronautiques représentent 5% de la pollution mondiale (CO², oxyde d'azote, microparticules...)

Problèmes posés par les implantations actuelles (KI, Guimbal) et à venir.

Obligations des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) dans le cas précis de l'aérodrome d'Aix-les-Milles ?

En l'absence de ces données, la CCE ne pourrait pas faire les recommandations qui lui sembleraient devoir s'imposer.

IV - DEMANDE D'INSCRIPTION A L'ORDRE DU JOUR DE LA CCE DU 6 DECEMBRE 2016 D'UN PROJET D'ARRETE MINISTERIEL DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AERODROME D'AIX-LES-MILLES.

Au fil des années les autorités ont concédé quelques avancées sur des modifications de trajectoires (la Duranne), sur les silencieux, sur des AOT, mais cela ne modifie pas le fait que :

- Plus 300 vols d'aéronefs ont été enregistrés au-dessus du village des Milles au cours du premier trimestre 2016, selon des trajectoires et des altitudes non conformes aux recommandations VAC. Soit plusieurs milliers par an posant des problèmes de nuisances sonores, atmosphériques et de **sécurité**.
A un moindre degré, ces mêmes nuisances sont observées sur de nombreuses zones habitées du bassin aéroportuaire et au-delà.
- On observe une recrudescence très importante et croissante de vols divers d'hélicoptères particulièrement bruyants et polluants ces dernières années.
- Des vols à sensation inadmissibles.
- Une présence et un développement d'industries incompatibles avec cet aérodrome enclavé dans un bassin aéroportuaire de plus de 100 000 personnes.
- A quoi il faut ajouter les vols nécessités par les services de l'Etat, SDIS, Armée, ... que nous ne contestons pas nécessairement mais qui s'ajoutent au reste (Encore qu'il n'apparaisse pas essentiel aux nécessités du service que des Canadiens survolent le village des Milles à basse altitude).

Or, la réglementation actuelle précise d'une part que « le non-respect des **trajectoires nominales** ne constitue pas une infraction » pour les tours de pistes¹, et par ailleurs que « les recommandations ne s'appliquent pas pour les procédures d'atterrissage et de décollage, ainsi que pour les manœuvres qui les accompagnent ».

Nous avons de bonnes relations avec M. Stéphane Dumont, chef de la division régulation et développement durable à la DSAC-SE, auquel nous avons remis plusieurs séries de signalements. Nous attendons sa réponse. Mais, ses moyens d'actions sont très limités, à part faire des recommandations.

Si bien qu'il n'existe aucun réel moyen de faire respecter les recommandations actuelles. Sauf, dans le cas de la promulgation d'un arrêté ministériel de restriction d'exploitation de l'aérodrome.

¹ Tour de piste : manœuvre que font les avions autour de la piste de forme rectangulaire, ne comportant que des virages par la gauche.

C'est ce qui a été indiqué par M. Victor Haïm président de l'ACNUSA et M. Chaffange ex-directeur de la DSAC-SE et membre de l'ACNUSA rencontrés à Paris.

C'est le seul moyen de pouvoir édicter de nouvelles règles et de pouvoir instituer un régime de sanctions en cas d'infraction caractérisée. L'ACNUSA ayant par ailleurs elle-même un pouvoir d'intervention et de sanction sur les aérodromes « acusés » mais aussi sur les aérodromes disposant d'un arrêté de restriction d'exploitation. M. Haïm proposant même l'aide de l'ACNUSA dans le cadre d'une réflexion sur ce type d'arrêté.

Par ailleurs, il est noté dans la charte 2007-2010 que :

« Le recours à une telle procédure ne devra toutefois être envisagé que lorsque la complexité du contexte local est susceptible d'entraîner un nombre important de manquements aux conditions d'exploitation retenues par la charte. »

Nous sommes bien dans ce cas de figure d'autant qu'en ce qui concerne les actions de la charte, nous considérons que sur les 12 « engagements » 6 n'ont pas été réalisés, 3 partiellement, et 3 objectifs sont à revoir.

Pour toutes ces raisons nous demandons que soit mis à l'ordre du jour de la CCE du 6 décembre 2016 l'étude un projet d'arrêté ministériel de restriction d'exploitation pour lequel il conviendra d'établir un échéancier précis et dont le principe, quoiqu'il en soit, devra être voté avant la signature du contrat de DSP.

Une possible promulgation de ce type d'arrêté est d'ailleurs prévue dans la charte 2007-2010 et dans la circulaire aux Préfets n° 2005-88.

Des dizaines d'aérodromes bénéficient déjà de cette procédure dans le cadre de l'article R. 221-3 du Code de l'aviation civile :

« L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient. »

Le but étant à terme de réserver l'utilisation de cet aérodrome à l'aviation légère de tourisme dûment équipée de systèmes de réduction du bruit, à l'exclusion de tout autre type d'aéronefs, dans le respect des nécessités relatives aux Services de l'Etat. Ce qui par ailleurs pourrait réduire les coûts d'exploitation de l'aérodrome sachant que ce type d'aérodrome ne pourra jamais être rentabilisé par l'aéronautique. Seul le foncier y pourvoyant éventuellement (un cas en France selon l'ACNUSA). L'équilibre étant quasiment toujours assuré par des subventions publiques, c'est à dire à la charge du contribuable.

Tous ces éléments nous paraissent fondamentaux en raison du fait que le contrat de DSP devrait être signé par l'Etat pour une durée de 40 ans.

L'expérience accumulée sur d'autres bassins aéroportuaires montre que dès lors qu'un contrat est signé avec un repreneur, il devient quasiment impossible pour la population de se faire entendre par le nouvel exploitant.

ANNEXES A NOS PROPOSITIONS S'AGISSANT DE L'ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DE LA CCE DU 6 DECEMBRE 2016.

I - Circulaire n° 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère, en référence notamment à l'article L. 571-

13 du code de l'environnement, soumis au bloc de constitutionnalité que constitue la Charte de l'Environnement de 2005.

Cette circulaire est adressée aux Préfets. Le chapitre IV précise :

« Ces instances [dont les CCE] s'attacheront à élaborer, sous votre *égide* [protection, sauvegarde] et si la situation le justifie, une charte de l'environnement destinée à concrétiser la volonté des différentes parties d'inscrire, par le dialogue, la transparence et des engagements **concrets**, l'activité d'aviation légère dans son environnement, en préservant la qualité de vie des riverains des aérodromes et en tenant compte des aspirations des pilotes. Cette charte devra s'appuyer sur des éléments objectifs sur le bruit, sa répartition dans le temps et le niveau de gêne. Elle devra être globale et concerner l'ensemble des activités de l'aérodrome y compris les vols de l'aviation privée et de l'aviation d'affaires susceptibles d'y être accueillis.

Elle pourra traiter à la fois :

- de la réduction du bruit à la source ;
- de la maîtrise de l'urbanisation ;
- des conditions d'exploitation de l'aérodrome ;
- des procédures de navigation aérienne ;
- de la responsabilisation des différents usagers **et des conséquences d'un manquement à ces engagements** ;
- de la concertation et de la communication. »

II - Article L571-13 du Code de l'Environnement :

« La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. »

En 1985 (Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes), cet article était ainsi rédigé :

« La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence **sur les zones affectées par le bruit**. »

A l'expression : « incidence **sur les zones affectées par le bruit** », dans le texte initial, a été substituée cette formulation : « **incidence sur l'environnement** ». Les CCE peuvent ainsi se prononcer, non plus seulement sur les nuisances sonores, mais sur tout point concernant l'environnement. (Voir à ce sujet la charte de la CCE de l'Aéroport Marseille-Provence qui prend en compte toutes les dimensions environnementales et, a contrario, la charte de la CCE de l'aérodrome des Mureaux qui se réfère encore à la version obsolète de la loi du 11 juillet 1985.)

III - Définition du concept d'Environnement selon le Ministère de l'Environnement :

Au sens de la protection de l'environnement :

- « 1) **Le changement climatique**, source de très graves perturbations de notre écosystème met en jeu les conditions mêmes de la vie sur notre planète à plus ou moins long terme. (Le Monde du 2.10.2016. Emission de gaz à effet de serre : 1^{er} pollueur la Chine 20.1 %, 2^{ème} pollueur les USA 17.9 %, 3^{ème} pollueur l'Europe 12 %) »
- 2) **La raréfaction des ressources non renouvelables**, et la surconsommation des ressources renouvelables.

3) **La perte de la biodiversité.** (Impliquant le respect des zones de biodiversité, le respect et la protection des zones agricoles, diminution de l'utilisation des engrais et pesticides, protection des sols.)

4) **Et les risques sanitaires :** nuisances atmosphériques, nuisances sonores, responsables de cancers, de maladies respiratoires, cardiovasculaires, nerveuses, de malformations fœtales... »