



## **RENCONTRE AVEC LA DSAC 27.06.2016**

Nous avons donc rencontré ce jour pendant plus de deux heures quatre représentants de la DSAC, M. Dumont, chef de la division développement durable et deux de ses adjoints, M. Wiard et M. Pieri (plus spécialement en charge de la DSP), et un contrôleur aérien des Milles M. Jean-François Joly.

Il nous a d'abord été demandé de ne plus solliciter les services de l'Etat comme nous l'avons fait jusqu'à présent, à quoi nous avons répondu que nous ne l'aurions pas fait si des réponses avaient été apportées à nos questions depuis maintenant un an.

Beaucoup de temps a été passé à analyser des constats que nous avons réalisés de vols perturbants et qui semblaient devoir certainement être considérés comme « non-autorisés ». Mais, nos interlocuteurs ont pris la peine de nous expliquer méticuleusement, point par point, les raisons des trajectoires. Nous avons néanmoins observé que des trajectoires données par enregistrement radar du Service de la Navigation Aérienne semblaient étonnamment discordants avec nos observations.

Sur le plan des nuisances sonores, il en ressort qu'il y a lieu de différencier les nuisances sonores réelles telles qu'elles sont ressenties par les habitants et par ailleurs ce qu'il en ait des réglementations. En effet, il n'existe pas de contraintes légales particulières s'agissant des hauteurs de survols lors des procédures d'atterrissages et de décollages et des manœuvres nécessaires à l'accomplissement de ces opérations. Les trajectoires effectuées par les aéronefs à l'approche de l'aérodrome obéissent, quant à elles, à des « recommandations » qui ne font aucunement obligation. Nous pouvons les signaler et les pilotes recevront un rappel des recommandations au nom d'un code de bonne conduite, mais sans plus. Néanmoins nous le ferons. Nous disposons d'une adresse mail DSAC pour effectuer ces signalements.

Si bien que nous ne pouvons pas compter sur les obligations légales pour faire diminuer les nuisances sonores, mais plutôt sur les pressions que peuvent exercer les habitants en particulier par l'envoi de leurs doléances et par l'intermédiaire de la Commission Consultative de l'Environnement à laquelle nous allons participer. L'autre recours ne pouvant que résulter d'un travail difficile vers des modifications de la législation... Prononcer des interdictions, à proprement parler est difficile. En effet, les zones réellement interdites sont liées à la notion de sites sensibles comme les hôpitaux, les bases militaires, les centrales nucléaires, les sites SEVESO. Quant à modifier réglementairement les trajectoires, cela paraît difficile tant les contraintes sont importantes, généralement pour des raisons de sécurité.

Il semble que des améliorations dans le respect des trajectoires recommandées auront lieu dans l'avenir avec la généralisation des procédures GNSS, procédures s'appuyant sur des moyens satellitaires. Elles sont plus précises, plus couteuses et non encore obligatoires.

En fait, et selon nos conclusions, les problèmes de nuisances sonores ne peuvent pas vraiment se réguler par l'application des réglementations actuelles, mais par une autre approche : œuvrer pour exclure les vols des hélicoptères et des avions d'affaires sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles et qui sont les types de vols les plus perturbants. Nos interlocuteurs conviennent que les vols des hélicoptères peuvent être très gênants.

En ce qui concerne la DSP, il a encore fois été dit que ce n'était pas la « vocation » de la DGAC de gérer des aérodromes. A quoi nous avons répondu qu'il ne s'agissait pas de « vocation » mais d'un choix politique quant à la gestion d'un certain nombre de secteurs économiques. Nous avons déploré que n'ait pas été pris en compte l'article L 571-13 du Code de l'environnement qui impose un travail de concertation au sein de la CCE pour tout projet d'importance qui pourrait avoir des incidences sur l'environnement (comme une DSP). La CCE

pouvant même faire des recommandations. Mais, après avoir dû expliquer qu'il ne s'agissait pas d'interférer dans le processus de négociation de la DSP, mais d'un préalable dans le cadre d'une participation de la société civile à la réflexion sur ce genre de projet, il est apparu que nos interlocuteurs ne connaissaient pas vraiment cet aspect du fonctionnement des CCE.

La réunion, très courtoise, s'est terminée faute de temps disponible pour aborder d'autres sujets. Nous nous retrouverons en CCE.

CD2A le 27.06.2016