

## PREPROJET

### CHARTRE DE L'ENVIRONNEMENT 2019-2022

#### AERODROME AIX-LES-MILLES

*[Note CD2A : ce préprojet a été élaboré en tenant comptes des réglementations en vigueur, des contraintes actuelles, des observations réitérées des habitants du bassin aéroportuaire et des travaux réalisés par diverses associations au cours des années passées.]*

### INTRODUCTION

1 - Pour essayer d'atténuer les conflits entre les aéroports et les riverains l'Etat a proposé en 1985 la création de CCE, les **Commissions Consultatives Environnement**. Elles rédigent une charte environnement qui rassemble avis, recommandations et engagements contraignants.

Instance de concertation, ses compétences dépasse le seul cadre des nuisances sonores telles que précisées dès 1985 (bien qu'elles s'y réduisent souvent). Article 2 de la loi 85-696 du 11 juillet 1985 :

« 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 ou des modalités de circulation aérienne, sera présenté à la Commission Consultative de l'Environnement et au comité de suivi.

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. »

2 - Le fonctionnement de la CCE sera précisé dans l'article L571-13 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. »

Une recommandation n'est ni un avis, ni une observation. Elle requiert, aussi bien en cas d'acceptation que de refus, d'être dûment motivée. C'est une invitation pressante à réaliser quelque chose.

3 – Le cadre de l'élaboration des chartes, s'agissant des nuisances sonores, a été précisé dans circulaire à l'adresse des Préfets n° 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère. S'y trouve précisé que cette charte pourra traiter notamment de la responsabilisation des différents

usagers et des conséquences d'un manquement à ces engagements. Certains points ont encore été précisés dans la note complémentaire du MDDE du 25 avril 2006.

4 - Tout devra être entrepris de telle sorte que l'activité de l'aérodrome soit conforme aux prévisions de trafic du PEB approuvé par la CPA, prévisions qui ont conduit à l'élaboration des règles d'urbanisme.

5 - Cette charte 2019-2022, pour les dispositions et actions qui ressortissent de l'exploitant et qui a participé à leur élaboration, aura une valeur contractuelle vis-à-vis des deux parties signataires de la DSP, et plus particulièrement vis-à-vis du concessionnaire de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, au titre de l'article 11 du contrat de concession.

[Resterait à préciser les conséquences d'un manquement à leurs engagements des autres acteurs intervenant dans le fonctionnement de la plateforme.]

6 – Enfin, plus généralement, la croissance constante et importante de la démographie, l'élargissement qui en résulte de l'urbanisation, et les contraintes environnementales actuelles rendent certaines structures inadaptées à leur lieu d'implantation initiale. Il existe trois solutions, la fermeture pure et simple, la délocalisation, et enfin l'aménagement de cette structure de telle sorte que son fonctionnement devienne compatible avec son environnement. C'est la troisième solution qui a été retenue par l'ensemble des rédacteurs de la nouvelle charte de l'environnement et elle a été élaborée dans cette perspective.

## **PRESENTATION**

1 - La Charte de l'environnement de l'aérodrome d'Aix-Les Milles a pour objectif de contribuer à l'insertion harmonieuse de l'aérodrome dans son environnement. A ce titre, une attention particulière revient à la lutte contre les nuisances sonores.

2 - Seront pris en compte les avis et signalements de la population du bassin aéroportuaire dans le cadre de la protection de l'environnement et de la limitation des différentes nuisances générées. Le bassin aéroportuaire ne se résume pas à la proximité avec la piste, mais s'étend à toutes les zones proches ou plus lointaines affectées par les vols et survols d'aéronefs en provenance d'Aix-les-Milles.

3 - Cette charte constitue non seulement un outil d'aide à la décision pour mettre en place une politique permettant de concilier la qualité de vie des riverains avec un développement raisonnable de la plate-forme, mais elle comporte aussi une série d'obligations qui devront être respectée par les acteurs concernés. Elle est conforme aux orientations définies dans la circulaire n° 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère<sup>1</sup>.

## **VOCATION DE L'AERODROME**

---

<sup>1</sup> Cette circulaire exclut explicitement de son objet les hélicoptères et les avions d'affaires.

1 - L'aérodrome d'Aix-Les-Milles est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, classé catégorie C. Il est affecté à titre principal à l'aviation civile pour les besoins de transports aériens et de l'aviation légère et sportive.

2 – Il est ouvert aux aéronefs d'État et activités de service public (organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes, lutte contre les incendies de forêt).

3 – Cet aérodrome *enclavé* n'a pas vocation à ce que s'y développe de nouvelles activités aéronautiques dont on sait l'impact en termes de nuisances sonores et/ou atmosphériques.

4 - La valorisation économique de l'aérodrome est essentiellement axée sur le développement du foncier au profit d'activités liées ou non à l'aéronautique et en particulier dans le cadre d'activités innovantes éco-responsables et dans le respect de la biodiversité.

5 - Dans le contexte des orientations stratégiques définies par l'Etat et pour la vocation de l'aérodrome d'Aix-Les Milles, la charte décline des actions précises concertées dont la mise en oeuvre est de la responsabilité des acteurs locaux : Exploitant, DSAC-SE, Aéroclubs, usagers, sous l'autorité et la responsabilité de l'Etat.

## **ENGAGEMENTS :**

1 - L'Etat veillera à ce que le cahier des charges du futur exploitant de l'aérodrome d'Aix-les-Milles garantisse le maintien de sa vocation, tout en ayant le souci de promouvoir la charte de l'environnement et les engagements contractuels.

2 - La charte établit un plan triennal d'actions prioritaires que les acteurs concernés s'engagent à mettre en oeuvre et dont le contrôle sera réalisé par le Comité de suivi de la charte créé par la Commission Consultative de l'Environnement. Le Comité de suivi lui remettra un rapport annuel sur le degré d'avancement du plan d'action.

Il conviendra que les responsables de chacune des actions proposées fournissent un bilan annuel de ce qui aura été accompli devant le comité de suivi et les raisons d'un éventuel retard.

3 - La charte sera obligatoirement révisée à l'échéance de ce plan sous l'autorité du Préfet et donnera le jour à une nouvelle charte.

4 - Les signataires de la charte, membres de la CCE, s'engagent à soumettre tout litige sur son application au Comité de suivi de la charte. Celui-ci assurera la médiation et rendra compte de son action à la Commission Consultative de l'Environnement. L'avis de la Commission pourra être utilisé dans le cadre d'une action judiciaire si le désaccord persiste.

5 - Le comité de suivi rendra compte de ses actions par voie numérisée. La diffusion d'un compte rendu, au moins annuel, sera réalisé sous les auspices de l'autorité préfectorale.

## **SIGNATAIRES DE LA CHARTE**

A compléter ultérieurement.

# PLAN D' ACTIONS 2019-2022

## ACTION 1

### **Encadrer l'activité de l'aérodrome**

#### **Responsable : Aviation civile.**

1 - La valeur maximale de référence du trafic annuel est fixée à 50 000 mouvements par an ce qui est compatible avec une insertion harmonieuse de l'aérodrome dans son contexte fortement urbanisé. (Le « touch and go », atterrissage suivi d'un décollage immédiat, étant compté pour un seul mouvement).

2 - Cette valeur est légèrement inférieure aux hypothèses, pour le long terme, retenues lors de l'élaboration du projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit, mais elle est compatible avec le volumes des activités actuelles et la perspective d'une insertion harmonieuse dans l'environnement.

3 - Les activités d'aviation d'affaires sont limitées à 2500 par an, conformément aux hypothèses PEB ( valeur comprise dans le total des mouvements), dont 1500 pour les bimoteurs turbopropulsés et 1000 pour les jets.

4 - Les activités hélicoptères seront supprimées dans un délai de cinq ans et dans l'intervalle limitées à 3500 mouvements par an : Hélicoptères légers : 3000, hélicoptères lourds : 500, conformément au programme du PEB.

Dans l'intervalle, les hélicoptères devront impérativement respecter les trajectoires décollage/atterrissage, ainsi que les circuits de tour de piste en termes de trajectoires et de nombre.

5 - Sera réalisé un comptage en nombre et en durée des vols stationnaires.

6 - Les activités aéronautiques nocturnes sont interdites. Les horaires des activités diurnes sont précisées dans la VAC.

7 – Interdiction pour tous types d'aéronefs non basés des vols d'entraînement en tour de ainsi que les exercices à proximité du sol pour les hélicoptères.

8 - Les vols d'entraînement en tour de piste pour tout type d'aéronefs basés ainsi que les exercices à proximité du sol pour les hélicoptères basés sont limités à 3, et interdits aux horaires ci-après :

- . Le samedi avant 9 heures et après 13 heures.
- . Le dimanche toute la journée et jours fériés.

9 - Publication du taux d'équipement en silencieux des appareils non basés et des particuliers basés.

10- Dans un délai d'un an après la publication de la charte, l'administration de l'aviation civile s'engage à étudier la possibilité de classement du bassin aéroportuaire en Zone à Forte Densité de Population avec application du décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant la limitation du trafic hélicoptère.

11 – Elle s’engage à étudier dans les mêmes délais le rehaussement des altitudes de survols des zones habitées à 5000 pieds en dehors du tour de piste VAC atterrissage et décollage.

12 – Dans un délai d’un an sera élaboré par le comité de suivi un préprojet d’arrêté ministériel de restriction d’exploitation concernant les avions les plus bruyants type Fouga Magister, Noratlas, Jets bruyants (les Falcon 50, Beechjet 400 et Cessna 650...), les vols de démonstration, la voltige aérienne. Le préprojet sera soumis à la CCE pour être ensuite proposé à M. le Préfet.

Ce programme est cohérent avec la notion d’attention particulière revenant à la lutte contre les nuisances sonores

## **ACTION 2**

### **Interdire les vols commerciaux réguliers et maîtriser l’évolution de l’aviation d’affaires :**

#### **Responsable : Aviation civile**

1 - L’Etat respecte son engagement de ne développer aucune activité de transport aérien régulier sur l’aérodrome d’Aix-Les Milles.

2 - Les **flottes d’aviation d’affaires** utilisées sur l’aérodrome d’Aix-Les Milles sont limitées aux avions d’une capacité inférieure à vingt sièges. Le nombre de mouvements annuels de cette composante du trafic est limitée à 1500 pour les bimoteurs et à 1000 pour les jets à réaction.

3 – Interdiction dans un délai de cinq ans des activités hélicoptères sauf activités de l’Etat et services publics.

4 – Maintient de l’interdiction des vols de nuit.

## **ACTION 3**

### **Réglementer et contrôler les activités industrielles implantées sur l’aérodrome.**

#### **Responsable : Exploitant aéroportuaire**

1 - Lors des demandes d’implantation de nouvelles sociétés sur l’aérodrome, l’exploitant s’engage à autoriser uniquement celles qui auront démontré que leur activité n’est pas susceptible de générer des nuisances significatives vis-à-vis de l’environnement et, le cas échéant, avoir effectué toutes les démarches concernant les autorisations au titre des installations classées.

2 - L’exploitant s’engage à inscrire dans les documents d’autorisation d’occupation temporaire ou les baux des terrains et des bâtiments, **une clause engageant le bénéficiaire à une obligation contractuelle en matière de respect de la charte** et des consignes en faveur de l’environnement.

3 - Ces clauses seront communiquées aux membres de la CCE dans le cadre de la transparence de la gouvernance.

4 - L'exploitant s'engage à régler par protocoles l'activité aéronautique des sociétés implantées ou exerçant leur activité sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles.

5 - Ces protocoles seront communiqués aux membres de la CCE pour les mêmes raisons que précédemment.

6 - Les demandes d'implantation feront l'objet d'une concertation en CCE et d'une manière générale la CCE sera 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 pourra également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. (Article L571.13 du Code l'environnement.)

7 - L'exploitant s'engage à déployer tout moyen pour réduire l'impact des activités existantes telles que les opérations de maintenance des moteurs ou « tests constructeurs » dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en application de cette charte.

8 - L'exploitant s'engage à ne pas permettre de nouvelles installations de ce type.

9 - Il s'engage en outre à respecter les dispositions liées à l'ordonnance n° 2009-663 du 11 juin 2009 relative à l'enregistrement de certaines installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

10 - D'une manière générale l'exploitant s'engage à promouvoir tout type d'activités non génératrices de nuisances et de dommages environnementaux.

11 - Dans un délai d'un an, l'exploitant devra mettre au point avec le ou les constructeurs d'aéronefs un projet de délocalisation des essais au sol et en vol.

#### **ACTION 4**

### **limiter le bruit à la source - Responsable : Exploitant, Aéro-clubs et propriétaires privés d'aéronefs.**

1 - Les écoles de formation au pilotage, les aéro-clubs et clubs de parachutistes s'engagent à mettre en œuvre un plan pluriannuel d'équipement de la totalité des avions en silencieux au sens Calipso classe A, en hélices tri-ou quadri-pales ou en nouveaux moteurs et à acquérir des avions peu bruyants de nouvelle génération lors du renouvellement de leur flotte. Ce plan devra notamment être cohérent avec les contraintes induites par l'action N° 5.

2 - Pour financer ces équipements, chaque club pourra faire appel à l'Etat (DAC, DIREN, etc.), à l'exploitant et aux collectivités territoriales (Communauté du Pays d'Aix, Région, Département, etc.) pour l'obtention d'aides et de subventions.

3 - Les responsables d'aéroclubs s'engagent à atteindre un taux d'équipement de 90 % dans un délai de trois ans.

4 - Ils fourniront annuellement un relevé des aéronefs classés Calipso et des non-classés.

5 - L'exploitant devra fournir annuellement un relevé des aéronefs appartenant à des propriétaires privés classés Calipso et des non-classés.

6 - L'exploitant tient à jour un registre des mouvements d'hélicoptères. Il recense, pour chaque mouvement, l'heure, la durée, le type d'appareil et le but de l'activité. Ce registre peut être consulté.

7 - L'équipement de tous les aéronefs basés en transpondeur type S est obligatoire.

8 - Les signalements documentés reçus par EDEIS et analysé par le SNA seront remis aux aéroclubs afin qu'ils prennent les mesures prévues à l'encontre des contrevenants. Un rapport sera établi semestriellement et remis à l'exploitant et à la DSAC. Ces rapports seront diffusés auprès de «s membres de la CCE.

9 - Il est important de rappeler à certains pilotes que sont, par exemple, constitutifs d'une infraction au regard du Code de l'aviation civile : le survol à basse altitude d'agglomérations, de plage ou de rassemblement de personnes, le non-respect du tour de piste, le non-respect des restrictions horaires, le non-respect des trajectoires au décollage et/ou à l'atterrissage, la méconnaissance des règles d'intégration sur un aérodrome, une mauvaise utilisation du transpondeur...

10 - Ces infractions peuvent être assorties de sanctions disciplinaires allant de l'avertissement au blâme prononcés par l'exploitant, jusqu'à la suspension voire à l'annulation de la licence prononcés par la DGAC, notamment pour les récidivistes, ce qui suppose la tenue d'un registre par l'exploitant.

## **ACTION 5**

### **Réduire les nuisances sonores générées par les aéronefs en tour de piste Responsable : Aviation Civile**

1 - Les acteurs s'engagent à réduire les nuisances générées par les aéronefs en tour de piste.

2 - A compter du 1er juillet 2008 les tours de piste pour écolage ont été interdits aux aéronefs non équipés de dispositifs de réduction de nuisance à la source (silencieux d'échappement, hélices multi-pales, motopropulseurs nouvelle génération...) ou n'ayant pas démontré un niveau sonore en tour de piste équivalent aux aéronefs équipés.

3 - Le renforcement de cette mesure, par la mise en oeuvre d'une interdiction généralisée à tous les vols école et entraînement effectués à l'aide d'appareils non-équipés de silencieux ou non-classés A Calipso, entrera en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

4 - 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 » ou classe A Calipso et autorisés aux tours de piste pour école. Dans un délai d'un an après la publication de la charte les tours de piste seront réservés aux aéronefs basés classés en catégorie A Calipso. Les aéronefs non-basés sont exclus du tour de piste.

5 - En l'absence d'amélioration significative ou en cas d'aggravation continue des nuisances liées aux tours de piste en particulier, l'administration s'engage à faire étudier par le Comité de suivi de la charte un arrêté de restriction d'exploitation.

## **ACTION 6**

## **Réglementer et minimiser les évolutions à l'ouest**

### **Responsable : Aviation Civile**

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 et, avec limitations aux tours de piste basse hauteur et aux encadrements nécessaires à la formation et à l'entraînement des pilotes.

2 – D'une manière générale, le nombre de tours de piste est limité à trois, dans le strict respect du tracé VAC.

3 - 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.

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

### **ACTION 7**

## **Intégrer la composante environnementale et 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)**

#### **A - L'exploitant :**

1 - S'engage à respecter les normes ISO 26000.2010 et 14001.2015 et les articles 58 et 59 du cahier des charges.

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

3 - La question de la transition énergétique devra être étudiée en fonction des possibilités du site en production solaire photovoltaïque, solaire thermique, biomasse. La participation de l'éolien est a priori exclue compte tenu des contraintes imposées par la sécurité aérienne. Quant à la géothermie, la question reste en suspens.

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

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.

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

#### **B - Les aéro-clubs, les sociétés et les propriétaires :**

1 - s'engage à **sensibiliser** le maximum d'utilisateurs 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.

2 - s'engage à inscrire dans leur règlement intérieur des mesures de **sanctions** à l'encontre des pilotes qui ne respectent pas les consignes environnementales.

### **ACTION 9**

#### **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. Un système de sanctions sera mis en place et communiqué aux membres de la CCE.

### **ACTION 10**

#### **Mettre en place des procédures favorisant un meilleur respect des différentes altitudes et des trajectoires**

##### **Responsable : Aviation Civile**

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.

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.

3 - L'administration de l'aviation civile s'engage à étudier et à publier dans les deux ans suivant la mise en application de la charte des procédures GNSS (moyens satellitaires) permettant des approches et des décollages respectueux de l'environnement en régime de vol aux instruments. Mise en place des procédures de moindre bruit.

4 - Elle devra étudier/optimiser/revoir les trajectoires aviation d'affaires pour diminuer les nuisances sonores.

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 pendant une durée de quinze jours 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 la DSAC.

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 éventuelles.

9 - La DSAC-SE 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.

#### **ACTION 11**

### **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 dans un délai de deux ans après la publication de la charte.

Ces moyens permettront, notamment, de sensibiliser les usagers au respect des consignes en faveur l'environnement.

#### **ACTION 12**

### **Créer un Comité de suivi de la Charte de l'environnement Responsable : Comité de suivi et CCE**

La Commission consultative de l'environnement s'engage à créer un comité composé de représentants des signataires de la charte. Ce comité sera chargé d'assurer la continuité de

l'information auprès des riverains et usagers et du suivi de la mise en oeuvre des engagements de la charte.

Ce comité constituera, au service de la CCE, un organe de surveillance et une force de propositions, afin que les actions décidées soient contrôlées et puissent être adaptées aux évolutions éventuelles du contexte.

Les désaccords sur l'application de la charte seront soumis au Comité de suivi qui disposera d'un mois pour proposer des mesures correctives. Sans réponse ou sans solution du Comité, la Commission consultative de L'environnement sera consultée à son tour et disposera d'un délai maximum de trois mois pour proposer des actions adaptées. Si le litige persiste, les plaignants, membres de la CCE, pourront se prévaloir de l'avis de la Commission dans le cadre d'un recours judiciaire.

### **ACTION 13**

#### **Améliorer l'information et la transparence**

##### **Responsable : Exploitant aéroportuaire**

L'exploitant s'engage à améliorer la transparence du système de constatation et des manquements aux règles, en mettant en place une organisation pour répondre aux demandes et réclamations des riverains, selon des formes identiques à la demande (lettre, téléphone, messagerie électronique).

Toute personne ayant déposé une réclamation à l'origine d'une notification d'infraction ou non sera informée personnellement de la suite donnée à sa réclamation dans un délai de 1 mois.

CD2A

### **ANNEXE 1 - PROBLEMES VAC – VOLS VFR**

[CANNES MANDELIEU : VFR : Les pilotes en vol VFR doivent respecter, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité, l'évitement des « Zones d'habitation dont le survol est à éviter » (« Ronds bleus »), mentionné dans l'AIP (Publication d'Information Aéronautique)]

**Les problèmes récurrents** concernent principalement :

- le non-respect des tours de pistes,
  - le non-respect des procédures de décollage et d'atterrissage,
  - non-respect des trouées atterrissage-décollage.
  - le survol des zones cerclées et du village dans tous les sens, par des aéronefs particulièrement bruyants et à des altitudes portant atteinte à la sécurité
  - non-respect des horaires de vol
- (Incapacité de l'administration à faire appliquer les instructions de la VAC en l'absence de sanction.)

- **La carte VAC** n'a pas réellement tenu compte des évolutions de l'urbanisation du village des Milles et les zones cerclées ne sont pas totalement représentatives des zones d'habitation : on n'explique pas pourquoi la zone cerclée du village des Milles est si restreinte par rapport à celles de la Duranne et de Luynes. Il semble nécessaire de l'adapter et d'agrandir la zone pour tenir compte de l'urbanisation quitte à élargir légèrement le tour de piste EST.

Cela permettrait d'intégrer les lotissements au Nord Est du village (Saint Joseph – Valcros) et d'intégrer également les lotissements à l'Ouest du village (quartier de la Badesse).

Plus spécifiquement, les instructions concernant les activités **hélicoptères**, y compris les essais en vols, ne sont pas assez précises et détaillées car cette activité en 2010 était balbutiante et peu encadrée. Pour rappel : 5 hélicoptères basés en 2010 pour 12 en 2017 : + 140% - Production Guimbal = 11 appareils en 2010, 55 en 2016 et 35 en 2017.

- Protocole des essais Guimbal ?
- Problèmes généraux pour les hélicoptères du cumul essais + baptêmes de l'air + tourisme + écoles pilotage.

- **La méthode de mesure des nuisances** par le nombre de mouvements est inadaptée car ce type d'activités est bien plus perturbant que les avions de tourisme du fait des rotations courtes et fréquentes, des vols stationnaires, du non-respect des circuits de piste. Le tour de piste basse hauteur se situe entre la route d'APT (D64) au Nord et la station TOTAL (rue Victor Baltard) dans la zone d'activités soit une longueur d'environ 4,5 Km. Or, les hélicoptères font régulièrement des rotations largement inférieures soit en bout de piste, soit au niveau de la D9 (inférieure au KM). Les nuisances sonores sont particulièrement éprouvantes du fait de leur fréquence, de leur intensité.

- Manque la comptabilisation des vols stationnaires.
- Manque la durée des vols hélicoptères sur le site.

- Problème : cet aérodrome n'est pas habilité pour les essais, et inadapté pour les activités hélicoptères en général, aérodrome de tourisme et loisirs, situation enclavée en zone urbaine.

- Solution : **arrêt de l'ensemble des activités hélicoptères dans un délai de cinq ans**, sauf services de l'Etat. Les activités hélicoptères sont insupportables et inacceptables sur cette plateforme enclavée.

### **1) Compte tenu de l'environnement urbain, éviter le survol des zones cerclées et dans la mesure du possible respecter le circuit de piste.**

Le circuit de piste n'est pas respecté et les avions survolent les zones cerclées à basse altitude et en dehors des procédures atterrissage/décollage. De nombreux signalements ont été faits.

On notera aussi que la rédaction de cette instruction est plutôt permissive et encourage à ne pas l'appliquer. Cette instruction devrait avoir un caractère obligatoire et le non-respect récurrent sanctionné.

Qui contrôle ? Avec quel moyen ? Quelles sanctions ? Voir Code de l'aviation civile et les infractions sanctionnables

### **2) Tour de piste école avion et HEL non équipés de silencieux interdits : SAM, DIM, et JF : avant 0730 et de 0900 à 1500 (ETE : - 1HR), et**

On constate des vols d'avions bruyants pendant ces plages horaires. Le WE, les vols d'hélicoptères sont nombreux et hors tours de piste ce qui amplifie la nuisance. Ils font régulièrement des rotations réduites (Baptêmes, vol d'initiation) au-dessus de l'aérodrome et bien avant la D9. Ces rotations fréquentes sont particulièrement bruyantes et insupportables comparées aux avions de tourisme. Qui contrôle ? Avec quel moyen ? Quelles sanctions ?

### **3) Atterrissage RWY 14 et 32 : circuit à l'EST des installations, 1500ft AMSL (1100) – passer à la verticale du centre commercial.**

Le circuit n'est pas respecté et on constate des survols des zones cerclées et des zones urbaines non cerclées à proximité du centre commercial à des altitudes inférieures au 335M requis. Des signalements ont été faits mais une trajectographie permettrait de mesurer l'ampleur des écarts. Un cas d'école concerne l'avion du club parachutiste (rouge/noir) qui systématiquement quand il vient du Nord de la piste ne prend pas le tour de piste et prend une trajectoire plus directe. Qui contrôle ? Avec quel moyen ? Quelles sanctions ?

### **4) Circuit Ouest – Limité à 3 circuits par séance.**

Cette limitation n'est pas respectée par les hélicoptères. Ils réalisent de multiples rotations sur des distances réduites et inférieures au tour de piste. Les essais Guimbal génèrent des rotations multiples qui peuvent s'étaler sur plusieurs heures et sont localisées sur une distance inférieure au tour de piste : Bout de piste – avant la D9. Qui contrôle ? Avec quel moyen ? Quelles sanctions ?

### **5) Suivi du tracé de la carte impératif.**

Le tracé de la carte VAC n'est pas respecté fréquemment par les hélicoptères et quelquefois par les avions de tourisme. Qui contrôle ? Avec quel moyen ? Quelles sanctions ?

## **ANNEXE 2 - PROBLEMES VAC** **DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS TYPE B RWY 14/32**

Les problèmes récurrents concernent principalement les procédures de décollage RWY 14 (Sud) et RWY 32 Nord de l'aviation d'affaire en vol IFR. Pour rappel l'aviation d'affaire représentait 1000 mouvements en 2010 et 1500 en 2017 soit +55% d'augmentation, ce qui est un maximum, compte tenu des nuisances liés aux autres types de mouvements (5 mouvements par jour en moyenne sur 300 jours)

A noter également des nuisances au sol : Air et Bruit lors des procédures d'attente. Peu de cas constatés lors des procédures d'atterrissage mais néanmoins quelques constats.

### **1) Procédure de décollage axe Sud en RW14.**

Les trajectoires schématisées sur le document de référence ne sont pas respectées et systématiquement réduites.

La VAC précise : Monter dans l'axe à 6%. A 868 (500), tournée à droite. La pente n'est pas respectée ni, quelques fois, la hauteur de 150 m. La pratique générale est de virer immédiatement en bout de piste et quelquefois au niveau de la départementale 9 et en tout cas bien avant les 2500 m requis si la pente avait été respectée, soit avant la prison de Luynes.

Les conséquences sont : Nuisances sonores très importantes, survol de **zone à forte densité de population** et à basse hauteur (quartier du Serre, Village des Milles), aggravation des risques en cas de problème technique. De nombreux signalements ont été faits.

M. Wiard, précise que la pente de 6% est une pente mini alors que le document ne le précise pas. M. Joly précise que la VAC est opposable, alors elle devrait être suffisamment précise pour indiquer s'il s'agit de Mini ou non.

## **2) Procédure de décollage axe Nord en RW32.**

On retrouve la même problématique que pour le décollage en RW14, car on constate que les avions se retrouvent au-dessus des Milles et bien plus au Sud que sur le tracé des trajectoires, car ils ont réduit leur trajectoire.

Ce cas est plus difficile à observer d'où la nécessité d'obtenir une trajectographie pour étudier précisément les zones urbaines survolées. Néanmoins, sans généraliser on peut dire :

- Les trajectoires schématisées sur le document ne sont pas respectées et réduites.
- La VAC précise : Monter dans l'axe à 4,5%. A 968 (600), tournée à droite. La pente n'est pas respectée.
- En respectant la pente, le virage à droite interviendrait à 4000M du bout de piste soit au niveau de l'autoroute A8 et la hauteur de survol serait beaucoup plus importante entre 180M au moment du virage et 500M au niveau de la balise.
- Les conséquences sont : Nuisances sonores très importantes, survol de zone à forte densité et à hauteur réduite, aggravation des risques en cas de problème technique.

## **3) Nuisances au sol Air et bruit lors des phases préparatoires au décollage.**

Réduire au maximum les temps de fonctionnement de l'aéronef au sol afin de limiter les nuisances sonores et atmosphériques.

## **4) Propositions pour réduire les nuisances sonores :**

- Revoir la VAC et les trajectoires dans l'esprit de mise en place de procédure moindre bruit.
- Respecter les trajectoires de la réglementation, la pente (obligatoire – et non pas « au minimum » 6%) et la hauteur avant de virer. L'aéronef survolerait principalement des champs, une zone commerciale et à une altitude bien plus élevée pour une perte de temps faible.
- Position du point fixe ?
- Autre option dont la faisabilité est à étudier, respecter trajectoire et les paramètres et inverser le sens du virage :
  - o à droite pour un décollage au Sud et non à gauche. L'aéronef survolerait alors la zone d'activités et non les zones d'habitation.
  - o A gauche pour un décollage au Nord et non à droite. L'aéronef survolerait principalement des champs et des zones boisées.
- Autre option à étudier, trouver une solution pour les décollages au Nord afin de ne pas faire de boucle à droite et filer tout droit. Faisabilité ?
- Assister les procédures d'atterrissage par la mise en place d'instrument PAPI (indicateur de pente d'approche)
- Limiter le nombre de mouvements de l'aviation d'affaires : Maximum de 1500 par an, soit 5 par jour.
- Réduire les temps de fonctionnement au sol : 20' Maxi avant décollage et 10' Maxi après.
- Mise en place de l'action 9 de la charte concernant les procédures favorisant le respect des altitudes et trajectoires et notamment « Procédures GNSS (moyens satellitaires) permettant des approches et décollages respectueux de l'environnement en régime de vols aux instruments »

- Mise en place de l'action 10 de la charte avec la mise en place d'un système de suivi des trajectoires au voisinage de l'aérodrome.
- Mise en place d'un **arrêté de restriction** et **sanctionner** les non-respects récurrents.
- Mise en place effective du **comité de suivi** de la charte.

#### **5) Passages au-dessus de la borne IFR**

- Problème de la localisation de celle-ci
- Altitude du survol