

**CHARTRE DE L'ENVIRONNEMENT
(Document officiel République Française)
AERODROME AIX-LES-MILLES
PLAN D'ACTION 2007-2010**



PRESENTATION

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.

Remarque 1 : Nous essaierons de comprendre dans le développement des actions ce qu'il convient d'entendre par « attention particulière contre les nuisances sonores » et

ce que nous proposons pour atteindre cet objectif. Notons d'emblée que si le total des mouvements reste assez stable, par contre les mouvements générateurs de fortes nuisances sont en croissance.

Cette charte constitue 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. 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.

Remarque 2 : Cette circulaire exclu explicitement de son objet les hélicoptères et les avions d'affaires. Faut-il entendre, par l'invocation de cette circulaire que le *développement raisonnable* de la plateforme devrait exclure in fine les hélicoptères et les avions d'affaires ?

Proposition : L'encadrement du fonctionnement de l'aérodrome par cette circulaire constitue un objectif à réaliser à terme. C'est à dire la suppression selon des modalités à étudier des vols d'hélicoptères et des vols d'avions d'affaires.

Dans le contexte des orientations stratégiques définies par l'Etat 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.

Remarque 3 : Le terme de *vocation* est plutôt curieux pour signifier une orientation ayant le caractère d'un choix politique. Mais ce terme est sans doute à ranger du côté de ce que l'on appelle des éléments de langage.

Proposition : Il conviendra de définir ce que l'on entend par l'expression : « actions précises concertées ». Il conviendrait également que les responsables de chacune des actions proposées fournissent un bilan de ce qui aura été véritablement accompli depuis la publication de cette charte 2007-2010.

Engagements :

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. **La charte sera révisée à l'échéance de ce plan.**

Remarque 4 : Nous ignorons ce qui aura conduit la CCE à ne pas réviser sa charte à l'échéance du plan 2007-2010. Sa reconduction semble s'être effectuée d'une manière tacite, ce qui interroge sur sa réelle validité actuelle.

Proposition : Il convient de mettre en place au plus vite une **révision** de la charte 2007-2010. D'autant qu'elle devrait être contractuellement incluse dans le contrat de DSP. **Cette révision doit donc être effectuée en amont de la signature.**

Nous n'avons trouvé aucun document (Ordre du jour, bilan annuel, compte rendu de réunion, etc...) qui attesterait d'une activité effective de ce comité de suivi. A quand date la dernière réunion ? Quels sont les remarques, préconisations ? Pour que ce comité

soit crédible auprès des populations, il est indispensable qu'il communique ouvertement et régulièrement sur ces actions.

Les signataires de la charte 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.

Remarque 5 : La suite du développement devra faire la démonstration de ce qui doit s'entendre par le terme « engagements », sa portée, ses limites... Le terme étant répété 26 fois dans le texte...

Nous n'avons pas eu connaissance d'un réel travail effectué par le Comité de suivi sur les nuisances générées. Absence d'une procédure partagée entre les habitants et le Comité de suivi, si bien que personne ne sait à qui s'adresser.

Quels types d'actions judiciaires pourraient être menées ? Par qui ? A l'encontre de qui ? Sur la base de quels types d'infractions ? Sachant, par ailleurs, que le TA de Marseille a déclaré cette charte juridiquement inopposable.

Proposition : Relancer le travail du Comité de suivi, publier ses résultats et ses propositions sur le site de la DSAC-SE, ou autre.

Le point particulièrement flou concernant les « actions judiciaires » impose une réécriture de ce paragraphe.

SIGNATAIRES DE LA CHARTE

VOCATION DE L'AERODROME D'AIX-LES MILLES

Une vocation fixée par l'Etat

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 des transports aériens et de l'aviation légère et sportive et à titre secondaire pour les besoins de l'armée de l'air.**

Dans le cadre de la loi sur les libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 et de celle du 20 avril 2005 sur les aéroports, l'État a décidé de ne pas décentraliser l'aérodrome **d'Aix-Les Milles afin de l'associer à celui de Marseille-Provence pour constituer un système aéroportuaire** participant à l'aménagement du territoire. Ce système aéroportuaire est destiné à être exploité par une **société aéroportuaire concessionnaire** de l'État et à laquelle seront directement associées les **collectivités territoriales**.

Remarque 6 : A priori, cet aérodrome n'est pas destiné à accueillir des activités de maintenance moteur ou d'essais en vol d'hélicoptères. Qui aura donné les agréments à ces activités particulièrement gênantes et polluantes ? Selon quels protocoles ? Pour combien de temps ? Le problème se pose d'une manière aigue pour l'entreprise Guimbal : belle réussite industrielle, mais avec la sortie d'un hélicoptère par semaine et des essais de plusieurs heures par semaine, l'aérodrome des Milles n'est plus adapté pour une telle entreprise.

Ces déploiements doivent malheureusement nous amener à relativiser ce qu'il convient d'entendre par cet énoncé en « Présentation » de la charte : « **une attention particulière revient à la lutte contre les nuisances sonores** ».

Système aéroportuaire : Depuis, en 2014, le Conseil d'Etat a émis un avis négatif sur la constitution de ce système pour des raisons juridiques. Si bien que c'est le statut lui-même de l'aérodrome d'Aix-les-Milles qui se trouve en suspens. Cet aérodrome serait-il en fait décentralisable au profit d'une collectivité territoriale ? Nous avons interrogé le Conseil d'Etat sur ce point et attendons sa réponse.

Proposition : Ce passage est dépassé par l'actualité et est donc à réécrire, la notion de société aéroportuaire Aix-Les-Milles-Marseille-Provence n'étant plus d'actualité. Il conviendra de préciser les modalités d'une éventuelle association avec les collectivités territoriales.

La réussite de Guimbal doit amener une réflexion sur le déplacement de son activité essais en vol.

En décidant de créer des outils complémentaires, l'Etat affirme la vocation de chacun des deux aérodromes : l'aérodrome Marseille-Provence est dédié au trafic commercial et celui d'Aix-Les Milles à l'aviation générale, c'est-à-dire de **l'aviation d'affaires** et de loisirs. Cette vocation exclut, pour l'aérodrome d'Aix-Les Milles, les vols commerciaux réguliers, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises.

Remarque 7 : D'une manière générale, la population, les associations, les élus, les usagers de l'aérodrome sont contre l'existence de l'aviation d'affaires sur cet aérodrome pour des raisons parfois différentes mais concordantes.

Proposition : Il conviendrait que soit précisée la destination finale de cet aérodrome et les modalités précises pour y parvenir. Suppression d'un certain nombre d'activités déjà évoquées, avec aménagement d'une transition précise et respectueuse pour les différentes activités concernées.

Un engagement.

L'Etat veillera à ce que le cahier des charges du futur exploitant de l'aérodrome d'Aix-Les Milles garantisse le maintien de cette vocation, tout en ayant le **souci de promouvoir la charte** de l'environnement.

Remarque 8 : D'où notre inquiétude. Il se pourrait même que la situation se dégrade encore tant le privé a le plus souvent des préoccupations quasi exclusives de rentabilité qui priment sur la santé, les conditions de travail, le respect de l'environnement, la qualité de la vie. Le crédo néolibéral dit, particulièrement depuis les années 1980, que le monde de l'entreprise a pour *vocation* d'être l'affaire exclusive du privé, « Et que l'Etat ne vienne pas surtout se mêler de nos affaires » !! Avec le réchauffement climatique en prime.

Proposition : La garantie d'une non dérive de l'activité du privé ne peut se concevoir sans l'inclusion des termes précis d'une charte révisée et d'une concertation planifiée avec tous les acteurs. Le privé, peut-être, mais régulé, encadré.

PLAN D'ACTION 2007-2010

ACTION 1 (Réalisation partielle)

Encadrer l'activité de l'aérodrome - Responsable : Aviation Civile

L'Etat s'engage à limiter l'activité de transport aérien de l'aérodrome à la complémentarité décidée avec l'aéroport de Marseille-Provence.

La valeur maximale de référence du trafic annuel a été fixée à 60 000 mouvements ; le « touch and go » (atterrissage suivi d'un décollage immédiat) étant compté pour un seul mouvement. Cette valeur est conforme aux hypothèses pour le long terme retenues dans l'élaboration du projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

En outre, l'activité nocturne 22 heures - 06 heures est interdite.

Remarque 9 : Lorsque nous avons évoqué cette histoire de compter un pour deux, les membres de l'ACNUSA que nous avons rencontrés ont été bien dubitatifs. Personne ne comprend pourquoi il conviendrait de compter pour une, des opérations de vol qui comportent deux temps quasiment identiques en termes de pollution.

Si bien que pour l'année 2015 nous prendrons comme références le compte de l'UFA 64 275 mouvements (DGAC : 49 591).

Soit, **214 mouvements par jour**, pour 300 jours par an d'activité. Ce qui est équivalent à une moyenne soit d'**un mouvement toutes les 2 minutes à 3 minutes**, avec nombre d'avions non équipés en silencieux, des hélicoptères de tous ordres, quelques avions d'affaires, et en prime quelques amuseurs en Fouga magister ou Noratlas (nous avons observé directement le survol du village des Milles à très basse altitude dans un vacarme inqualifiable par un Noratlas) ...

Proposition : Maintien de l'interdiction des vols de nuit, sauf pour des actions ponctuelles de sécurité ou liées aux services de l'Etat qui devront au préalable faire l'objet d'un accord majoritaire de la CCE.

(D'après la VAC, le circuit Ouest et activités hélicoptère est soumis à l'ouverture des services ATS mais les données horaires ATS ne sont pas très claires notamment en ce qui concerne les MAX).

La suppression des activités d'aviation d'affaires et des hélicoptères devrait permettre de limiter le nombre des mouvements à environ 40 000 par an. Ce qui serait parfaitement compatible avec une « **insertion harmonieuse** » de l'aérodrome dans son contexte fortement urbanisé. A la condition que les aéronefs soient équipés de silencieux efficaces conformément à la notion d'« **attention particulière** » revenant à la lutte contre les nuisances sonores. L'ensemble de ce projet devra être accompagné d'un échancier précis.

Dans le détail des différents types de mouvements, les chiffres de la DSAC-SE devraient gagner en précision. Une réflexion partagée sur la mise en place d'indicateurs de suivi de l'activité de l'aérodrome nous semble indispensable.

ACTION 2 (Réalisation partielle)

Interdire les vols commerciaux réguliers et maîtriser l'évolution de l'aviation d'affaires - Responsable : Aviation Civile

L'Etat respecte son engagement de ne développer aucune activité de transport aérien régulier sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles ; cette activité commerciale reste dévolue à l'aéroport de Marseille-Provence.

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, à terme, de cette composante de trafic est limitée à 5 000.

Remarque 10 : Nous avons déjà signalé que globalement les habitants, élus, associations, usagers refusaient l'aviation d'affaires sur les Milles. Notons que 5000 mouvements par an équivalent à 17 mouvements par jour. Quasiment deux par heure : ce qui est inacceptable dans une zone urbanisée de plus de 100 000 personnes et dont la densité ne cesse d'augmenter.

Proposition : Suppression des vols d'aviation d'affaires sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles, dont les décollages et atterrissages sont particulièrement bruyants et polluants. Notons qu'ils ont augmenté de 22 % entre 2010 et 2015, et de 50 % entre 2014 et 2015. Il conviendra de revoir leurs trajectoires de survol qui passent souvent au-dessus du village en raison du positionnement de la balise, semble-t-il.

ACTION 3 (Non réalisée)

Réglementer et contrôler les activités industrielles implantées sur l'aérodrome. Responsable : Exploitant aéroportuaire

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. 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.

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

Remarque 11 : Sur quels critères a-t-il été démontré que des sociétés de maintenance ou un constructeur d'hélicoptères ne génère aucune *nuisance significative* ?

Proposition : Il est très positif que l'exploitant doive s'engager contractuellement à respecter la charte, mais nous devons malheureusement constater qu'elle ne contient actuellement pas de mesure **concrète** propre à respecter populations et environnement. D'où la nécessité que nous réaffirmons d'une révision urgente de celle-ci.

Par ailleurs, cette charte devra contenir des recommandations plus précises s'agissant de l'environnement, de la transition énergétique et de l'application des normes et recommandations ISO... Reconversions professionnelles et industrielles à envisager.

ACTION 4 (Réalisation partielle)

Limiter le bruit à la source — Responsable : Aéro-clubs

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, 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 suivante (action N° 5).

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

Remarque 12 : Selon la DGAC, en 2015, 45 % des appareils sociétés basés étaient équipés en silencieux (plus ou moins efficaces) et 80% des appareils d'aéroclub basés. Ce qui ne prend pas en compte les aéronefs basés des particuliers, de l'ENAC soient 50% de la flotte basée (63 appareils sur 128 non intégrés dans la statistique). Il faut également noter que les aéronefs non basés ne font l'objet d'aucun suivi statistique ni de restriction de quelques sortes en fonction du niveau sonore.

En fait, sur un plan sonore, devoir subir un mouvement très bruyant toutes les 3 minutes 30 secondes au lieu de toutes les 2 minutes en moyenne ne change pas fondamentalement le ressenti quant au fond sonore journalier.

Par ailleurs, qu'en est-il des hélicoptères qui volent sur place des dizaines de minutes en continu, voire plus d'une heure et demie ? Quelles sont les mesures envisagées ?

Qu'en est-il des moyens réellement mis en œuvre pour que tous les aéronefs soient équipés ? Il s'agit quand même, pour l'essentiel, d'activités de loisirs de luxe pour lesquelles il est profondément anormal que quelques centaines de personnes imposent leurs nuisances à plusieurs dizaines de milliers d'autres.

Proposition : Agir efficacement, avec un échéancier, de telle sorte que la totalité du parc soit équipé en dispositifs de réduction des nuisances sonores à la source. Par ailleurs, l'accès de l'aérodrome devra être réservé aux aéronefs équipés de même, sauf à encourir le risque de devoir payer une pénalité ou bien d'être exclus du site par un arrêté de restriction.

Le classement CALIPSO devrait rendre l'opération réalisable ce qui permettrait de mieux repérer les aéronefs par trop bruyants et d'imposer des sanctions, voire des exclusions du site.

ACTION 5 (Réalisation partielle)

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

Les acteurs s'engagent à réduire les nuisances générées par les aéronefs en tour de piste. A compter du 1er juillet 2008 les tours de piste pour écolage seront 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 démontré un niveau sonore en tour de piste équivalent aux aéronefs équipés. Le renforcement de cette mesure, par la mise en œuvre d'une **interdiction généralisée** à tous les vols école et entraînement effectués à l'aide d'appareils non équipés de silencieux, sera étudiée dans le cadre du comité de suivi de la charte.

Remarque 13 : Il ne semble pas que cet engagement soit respecté. La DSAC a-t-elle fourni un rapport précis sur point, notamment en ce qui concerne les vols d'hélicoptères ? Que risquent tous ceux qui ne respectent pas ces consignes ? Qui le leur signifie ? Pour quels effets concrets ?

Que dit le Comité de suivi sur l'interdiction généralisée ?

Proposition : la charte devra donner des réponses sur la faisabilité des mesures proposées, et, là encore, avec un échéancier précis. Relancer l'activité du Comité de suivi.

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 » et autorisés aux tours de piste pour école.

Remarque 14 : Engagement non respecté. Le classement CALIPSO servira-t-il à un jour à honorer cet engagement ? Et quand ?

Proposition : Faire en sorte que cet engagement soit effectivement respecté.

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

Remarque 15 : L'absence d'amélioration nettement significative étant observée, a-t-on pris la décision de demander la promulgation d'un arrêté ministériel de restriction d'activité ?

D'autant que rien n'est mentionné concernant des survols inacceptables au-dessus de zones habitées non seulement au-dessus des Milles mais aussi de nombreuses zones du bassin aéroportuaire et au-delà. Concernant Les Milles nous avons observé au cours du premier trimestre 2016 plus de 300 vols au-dessus du village en dehors des trajectoires recommandées et à des altitudes qui ne respectent pas plus les recommandations et mettent en cause la sécurité. Admettons que 20 % de nos constats soient litigieux, il n'en reste pas moins que nous devons déplorer plus de 1000 vols polluants et dangereux *observés* au-dessus du village chaque année. Ce chiffre totalise ce qui est observé quelques heures par semaine, donc : il y en a, de fait, beaucoup plus, plusieurs milliers par an. En plus de la pollution sonore faisant l'objet de cette action, il faut également prendre en compte l'aspect sécuritaire. Le jour où il y aura un accident, qui sera déclaré responsable ?

Sans même parler de l'accident doublement mortel récent à Saint-Rémy-de-Maurienne, dans le village, il suffit de lire la rubrique accidentologie de l'Aviation civile sur le site du Ministère de l'Environnement pour constater que le risque existe réellement.

Proposition : Mettre à l'étude un arrêté de restriction d'exploitation, Seul moyen, selon l'ACNUSA, pour faire que les règles soient réellement respectées.

ACTION 6 (Réalisation partielle)

Réglementer et minimiser les évolutions à l'ouest — Responsable : Aviation Civile

L'administration de l'aviation civile s'engage à réserver le tour de piste de piste à l'ouest de l'aérodrome d'Aix-Les Milles aux hélicoptères et, avec limitations aux tours de piste basse hauteur et aux encadrements nécessaires à la formation et à l'entraînement des pilotes.

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.

Remarque 16 : Nos observations nous conduisent à penser que la notion de basse hauteur n'est pas respectée. Mais, là encore, qui contrôle et sanctionne ? Sur quelle base ?

Proposition : L'action proposée est importante et devra être concrètement réalisée. Il n'est pas concevable d'autoriser des activités que l'on ne peut ni contrôler, ni sanctionner.

Le contrôle devra évidemment également concerner le circuit Est.

ACTION 7 (Non réalisée)

Intégrer la composante environnementale dans les activités et dans les consignes d'exploitation de l'aérodrome - Responsable : Usagers (aéro-clubs, sociétés et propriétaires d'aéronefs)

Les aéro-clubs, les sociétés et les propriétaires s'engagent à **sensibiliser** le maximum d'usagers 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.

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

Remarque 17 : Dans nos relevés de non-respect des trajectoires et des non-respects des hauteurs de survols nous avons été surpris de trouver des avions de l'ENAC ! Est-ce avec ces pratiques que l'on forme les élèves pilotes ?

Proposition : Nous serions intéressés par la consultation du registre des infractions relevées et les sanctions appliquées. Car nous savons tous que les mesures de *sensibilisation* sont à elles seules inefficaces. Encore une occasion de rappeler la nécessité d'un arrêté de restriction d'exploitation comme il en existe pour de nombreux aéroports et aérodromes.

ACTION 8 (Non réalisée)

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.

Remarque 18 : Nous devons déplorer que l'on veuille faire croire qu'un « code de bonne conduite » suffirait à réduire les incivilités et infractions. Il y a, bien entendu, des pilotes respectueux des consignes, mais il y en a malheureusement beaucoup qui sont peu soucieux des règles et qui ne font l'objet d'aucune sanction.

Proposition : Idem proposition précédente. Nous demandons à bénéficier d'une communication de ce « **code de bonne conduite** ».

ACTION 9 (Non réalisée)

Mettre en place des procédures favorisant un meilleur respect des différentes altitudes et des trajectoires — Responsable : Aviation Civile

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**.

L'administration de l'aviation civile s'engage à étudier et à publier d'ici le terme du présent plan d'actions des procédures GNSS (moyens satellitaires) permettant des approches et des décollages respectueux de l'environnement en régime de vol aux instruments.

Remarques 19 : Les zones urbanisées sont effectivement identifiées dans la VAC, mais comme souligné précédemment, de nombreux pilotes ne les respectent pas sans être inquiété pour autant.

Proposition : Afin de mieux repérer la dispersion des trajectoires nous avons demandé la réalisation d'un chevelu (report sur une carte de toutes les trajectoires enregistrées par le contrôle aérien sur une période donnée). Nous n'avons pour l'instant reçu aucune réponse de la DSAC-SE sur ce point.

Où en est l'étude de la DSAC-SE sur l'utilisation des procédures satellitaires de repérages précis des trajectoires (GNSS) ? Le projet est-il toujours d'actualité ?

Quelles sont les échéances précises ?

ACTION 10 (Non réalisée)

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

Remarque 20 : Le projet est fort louable et important, mais non réalisé. Pourquoi ?

Proposition : Mettre réellement en oeuvre cette action très importante.

ACTION 11 (Non réalisée)

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 les 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 pourront se prévaloir de l'avis de la Commission dans le cadre d'un recours judiciaire.

Remarque 21 : Nous avons indiqué précédemment ce que l'on peut penser du Comité de suivi, et des actions judiciaires.

Proposition : Rendre opérationnel le Comité de suivi comme lieu de centralisation et de discussion.

ACTION 12 (Non réalisée)

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**.

Remarque 22 : La mise en place d'un mail de signalement des situations de non-respects des règles date de la mi-2016. Nous sommes en relation avec M. Stéphane Dumont de la DSAC-SE pour étudier le fonctionnement de ce système. A l'heure actuelle nous avons envoyé plus de 30 signalements sans réponse pour l'instant sur les actions qui devraient s'en déduire.

Néanmoins : comment croire que de réelles actions seraient possibles dès lors que les règles du ciel sont parfois des plus floues. On peut lire dans le dernier compte rendu de la CCE de février 2016 à propos d'un cas de non-respect de trajectoire par un hélicoptère : *« L'analyse des traces radar montre que l'appareil s'est effectivement écarté de la trajectoire nominale du tour de piste telle que publiée mais sans pour autant aller survoler les habitations concernées. Pour rappel, les tours de piste tels que publiés dans l'information aéronautique constituent des trajectoires nominales, s'en écarter ne constitue pas pour autant une infraction. »* Comment faire évoluer ce droit très particulier qui considère qu'un non-respect d'une recommandation ne constitue néanmoins pas une infraction ??

Proposition : En quoi l'ACNUSA a sans doute raison de penser que seul un arrêté ministériel de restriction d'activité permettrait de faire vraiment respecter les règles.

Les moyens mis en place pour le traitement des réclamations, ainsi que le bilan annuel seront régulièrement exposés devant la Commission consultative de l'environnement.

Remarque 23 : Point non réellement mis en œuvre quand on constate la pauvreté du rapport sur les nuisances de la CCE de février 2016.

Proposition : Mettre en place un vrai système de recueil des nuisances subies dans l'environnement proche et plus éloigné de l'aérodrome, et un vrai travail de suivi. Et par qui ? Exploitant ? DSAC-SE ? Gendarmerie des Transports Aériens ?

CONCLUSIONS CD2A :

10.09.2016

Cette charte est un catalogue incomplet d'engagements intéressants, mais elle reste imprécise, sans échéancier, ni réelles contraintes. Les progrès réalisés sont faibles (Sur les 12 engagements proposés par la charte, 7 ne sont pas réalisés et 5 partiellement).

L'avenir environnemental est abordé d'une manière particulièrement légère compte tenu des graves enjeux qui sont les nôtres sur l'ensemble de la planète. La reconversion industrielle dans le cadre de l'impératif de la transition énergétique n'est pas abordée¹.

Notre inquiétude : un repreneur qui reprendrait contractuellement la charte actuelle à son compte ne s'engagerait concrètement pas à grand-chose puisqu'il n'est prévu ni échéancier, ni contrainte, ni sanction !! Cette charte ne comporte aucun chapitre donnant des orientations précises quant à l'avenir de cette zone et son articulation avec les zones adjacentes.

A la lecture de la Charte et de nos remarques, il apparait que les problèmes posés sont d'une grande complexité. Il est inimaginable que l'on ait pu croire qu'une réunion annuelle de deux heures de la CCE eût pu suffire à étudier tous ces problèmes et tenter de leur apporter des solutions satisfaisantes. Il y a lieu de revoir le fonctionnement de ce système.

Nos propositions se veulent réalistes et s'appuient sur trois principes :

1) Nos préoccupations environnementales. Problème majeur à un moment de notre histoire où nous savons que nous avons mis notre planète en danger. En ce sens la Charte élaborée en amont de la signature d'un contrat est particulièrement importante. En effet, seul l'Etat est susceptible d'imposer des mesures autres que strictement économiques au secteur privé.

2) La rentabilisation ne sera pas assurée par l'aéronautique. En quoi le passage à 40 000 mouvements par an est raisonnable si une politique des redevances est correctement appliquée.

3) La rentabilisation sera assurée par le foncier. Et c'est là que se profile l'horizon environnemental et les espoirs liés à la reconversion industrielle vers des activités non destructrices, génératrices d'emplois. Le rôle de l'Etat y est crucial. Mais, rien n'a filtré des orientations développementales que l'Etat entend donner à cette zone en coordination avec les autres zones d'activités. Ce que nous regrettons.

¹ Une enquête de l'IRENA semble montrer que le doublement réalisable de la production des énergies renouvelables d'ici 2030 générerait 1000 milliards de dollars d'économie et 24 millions d'emplois dans le monde.

En dernier lieu, si M. Bernard Chaffange ex Directeur de la DSAC-SE, a raison, la réhabilitation de l'aérodrome (mise aux normes, réfection...) pourrait coûter plusieurs dizaines de millions d'euros. Qui assumera cet investissement, et comment ? Avec quelles contreparties ?

Pour toutes ces raisons, il est très important pour une reconnaissance réelle de la société civile qu'une réunion de la CCE ait lieu avant la signature du contrat de DSP dans la transparence de l'information.

CD2A le 10.09.2016