

## 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.

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.**<sup>(1)</sup> 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>(2)</sup>

Commentaire [P1] : La pétition de 15.548 signatures de 2001 demandait aucune extension sur cet aérodrome, après le départ des militaires, eu égard à son enclavement.

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.

Commentaire [P2] : Cette charte se réfère à une circulaire d'aviation légère (maxi 5 T 700 )pour introduire l'aviation d'affaires de plusieurs dizaines de tonnes.

### 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.**<sup>(3)</sup>

Commentaire [P3] : Et non annulée si échec. Elle est donc à sens unique vers l'extension.

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.

## 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.

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 loisir. Cette vocation exclut, pour l'aérodrome d'Aix en Provence-Les Milles les vols commerciaux réguliers, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises.

### 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.

# Plan d'action 2007-2010.

## ACTION 1

### Encadrer l'activité de l'aérodrome

**L'Etat s'engage à limiter l'activité de transport aérien de l'aérodrome à la complémentarité décidée avec l'aéroport de Marseille Provence. (4)**

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).

Commentaire [P4] : Phrase très généraliste qui autorise tout. Sans contestation, même juridique, possible.

Responsable : Aviation Civile

## ACTION 2

### Interdire les vols commerciaux réguliers et maîtriser l'évolution de l'aviation d'affaires

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 20 sièges. (5) Le nombre de mouvements annuels, à terme, de cette composante de trafic est limitée à 5000. (6)**

Commentaire [P5] : Un des plus gros pièges !! 20 Sièges permettent des avions jusqu'à 34 T. (Selon doc DGAC ci-dessous)

Responsable : Aviation Civile

## ACTION 3

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

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 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.

Commentaire [P6] : Sur une base de 300 jours ouvrables et de 10 H par jour, cela donne un vol gros porteur à réaction toutes les 40 minutes !!

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

Responsable : Exploitant aéroportuaire

Commentaire [P7] : S'il s'engage c'est qu'il est présent comme partie prenante et non comme exécutant d'un bail réglementé. Ce qui est bien différent. De plus signer ce document revient à valider son existence effective et immédiate.

## ACTION 4

### Limiter le bruit à la source

Les écoles de formation au pilotage, les aéroclubs et clubs de parachutiste s'engage à mettre en oeuvre 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.

Responsable : aéro-clubs

## ACTION 5

### Réduire les nuisances sonores générées par les aéronefs en tour de piste.

Les acteurs s'engagent à réduire les nuisances générées par les aéronefs en tour de piste. A compter de 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, mono propulseurs nouvelle génération.. ) ou n'ayant démontré un niveau sonore en tour de piste équivalent aux aéronefs, équipés.

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.

**Responsables : Aviation Civile**

## **ACTION 6**

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

**L'administration de l'aviation civile s'engage à réserver le tour de piste à l'ouest de l'aérodrome d'Aix – Les Milles aux hélicoptères** et avec limitation 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.

**Responsable : Aviation Civile**

Commentaire [P8] : La seule fois où l'on parle d'hélicoptère. Pour dire qu'il y en aura, mais surtout sans préciser la quantité, la fréquence et les types. Inacceptable.

## **ACTION 7**

**Intégrer la composante environnementale dans les activités et dans les consignes d'exploitation de l'aérodrome.**

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.

**Responsables : usagers (aéro-clubs, sociétés et propriétaires d'aéronefs)**

## **ACTION 8**

**Organiser la concertation en vue de l'élaboration d'un Code de bonne conduite.**

**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.

**Responsable : Exploitant aéroportuaire, professionnels**

Commentaire [P9] : Idem P7

## **ACTION 9**

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

L'administration de l'aviation civile s'engage à identifier, sur les cartes d'atterrissages 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'action des procédures GNSS (moyens satellitaires) **permettant des approches et des décollages respectueux de l'environnement en régime de vol aux instruments.**

**Responsable : Aviation Civile**

Commentaire [P10] : Les vols aux instruments ont deux applications : L'amélioration des manœuvres, mais aussi les vols de nuit que l'aviation d'affaires pratique couramment.

## **ACTION 10**

**Disposer d'un système de suivi des trajectoires des avions au voisinage 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 de l'environnement.

**Responsable : Exploitant de l'aérodrome.**

## **ACTION 11**

**Créer un Comité de suivi de la Charte de l'environnement**

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 proposition 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.

**Responsable : Comité de suivi et CCE**

## **ACTION 12**

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

**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.

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.

**Responsable : Exploitant aéroportuaire.**

## **CONCLUSIONS :**

**Une nouvelle fois nous trouvons un catalogue de bonnes intentions et non un engagement contractuel précis se rattachant aux diverses activités, comme nous le réclamons depuis 8 ans.**

Cette charte est opposable juridiquement (alors que l'on nous certifiait, il y a encore peu, que c'était légalement impossible !), mais en prenant soin d'introduire (sans trop les encadrer) tous les besoins souhaités :

- Développement « **raisonnable** » de la plate forme.
- Les Milles seront le complément de Marignane.
- Aviation d'affaires à 20 sièges, mais sans limite de tonnage ni d'horaire.
- Présence du gestionnaire comme interlocuteur, et non comme preneur d'un « bail » réglementé par les parties concernées : Aviation civile, usagers présents et riverains.
- L'existence de vols aux instruments sans les limiter aux périodes diurnes.
- Présence d'hélicoptères mais sans aucun encadrement. ( Le CE d'Eurocopter nous a fait voir ce que cela donne !)

**Donc, à l'exception de l'aviation d'affaires qui est quantifiée, tout le reste est cité comme existant mais sans quantification, permettant ainsi tout sans pouvoir être contesté, même juridiquement. Le plus bel exemple étant sur les hélicoptères !! Ils sont cités comme existants sur la charte. Sans plus. Alors que le PEB en prévoit 3500 par an !!! Soit un par heure en moyenne !!**

- Annexe -

Exemple d'avions d'affaires :

	Avions	Motivisation	Nombre de passagers	Masse maximale	
Cessna Citation II	Cessna Citation II	Réacteur	6 à 8	6 tonnes	6 T
Beechcraft King Air 200	Beechcraft King Air 200	Turbopropulseur	8 à 9	6 tonnes	4 T
Falcon 100	Falcon 100	Réacteur	6 à 7	7 tonnes	7 T
Beechcraft 1900	Beechcraft 1900	Turbopropulseur	19	8 tonnes	8 T
Cessna Citation X	Cessna Citation X	Réacteur	7 à 8	16 tonnes	16 T
Falcon 900	Falcon 900	Réacteur	8 à 14	21 tonnes	21 T
Bombardier Challenger	Bombardier Challenger	Réacteur	6 à 14	31 tonnes	31 T
Falcon 7 X	Falcon 7X	Réacteur	8 à 19	31 tonnes	31 T
Gulfstream IV	Gulfstream IV	Réacteur	10 à 15	34 tonnes	34 T

Notes 1000 DB le 15.03.2007.

Au début des négociations la DGAC parlait de 20 sièges et maxi 20 tonnes. (ce qui n'était déjà pas acceptable). Aujourd'hui on parle de 20 sièges et 34 tonnes. (La piste pouvant supporter jusqu'à 50 tonnes !!!)