

CHARTRE DE L'ENVIRONNEMENT

AERODROME AIX LES MILLES



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 dans la réduction des nuisances de l'aérodrome.

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 et durable de la plate-forme. Elle se réfère à l'article L571-13 modifié du code de l'environnement. 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 œuvre est de la responsabilité des parties prenantes.

Vocation de l'aérodrome d'Aix-Les Milles

L'aérodrome d'Aix-Les Milles est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, 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. Il est ouvert notamment aux aéronefs d'État et aux activités de service public d'intérêt général.

L'État affirme la vocation de chacun des deux aérodromes voisins : l'aéroport Marseille-Provence est dédié essentiellement au trafic commercial et celui d'Aix-Les Milles à l'aviation générale, c'est-à-dire à l'aviation d'affaires et de loisirs ainsi qu'à l'aéro-industrie. 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.

L'aérodrome d'Aix-Les Milles, aujourd'hui inséré dans une zone urbanisée, n'a pas vocation à ce que s'y développent de nouvelles activités aériennes ou terrestres susceptibles de générer des nuisances significatives sonores et/ou atmosphériques. L'aérodrome doit être un outil pour le développement économique du territoire dans le respect des prescriptions de la charte.



La première école de pilotage sur avion électrique s'implantera à Aix en 2021



La recharge en électricité des appareils se fera à l'énergie solaire

La valorisation économique de l'aérodrome est notamment 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 écoresponsables et dans le respect de la biodiversité.

Dans le contexte des orientations stratégiques définies par l'État et par la vocation de l'aérodrome d'Aix-Les Milles, la charte décline des actions précises et concertées dont la mise en œuvre est de la responsabilité des différentes parties prenantes.

NOS ENGAGEMENTS

1

ENCADRER L'ACTIVITE DE L'AERODROME

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

La valeur maximale de référence du trafic annuel a été fixée à 58000 mouvements, le « touch and go » (atterrissage suivi d'un décollage immédiat) étant compté pour un seul mouvement. Cette valeur, qui est conforme aux hypothèses pour le long terme retenu dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), pourra être pondérée pour prendre en compte le bruit réellement perçu, notamment dans la perspective de la modernisation des flottes d'aéronefs :

il reviendra au Comité de suivi de la charte d'examiner la pertinence et les modalités de mise en œuvre d'une telle pondération. En outre, l'activité nocturne 22 heures - 06 heures est interdite sauf en cas d'urgence absolue et justifiée (sauvegarde de la vie humaine, évacuation sanitaire, feu de forêt...).

2

INTERDIRE LES VOLS COMMERCIAUX REGULIERS ET MAITRISER L'EVOLUTION DE L'AVIATION D'AFFAIRES

L'exploitant d'aérodrome 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 avions d'affaires basés sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles sont limités à une capacité inférieure à vingt sièges.

Le nombre de mouvements annuels d'aéronefs d'affaires, basés et non basés, de cette composante de trafic est limité à terme à 5000.

3

REGLEMENTER ET CONTROLER LES ACTIVITES INDUSTRIELLES IMPLANTEES SUR L'AERODROME

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.

L'exploitant s'engage à notifier au Comité de suivi de la charte toute implantation d'une nouvelle entreprise et toute diversification des activités d'une entreprise déjà implantée susceptible d'avoir un impact environnemental notamment sonore.

Responsable : exploitant d'aérodrome.

NOS ENGAGEMENTS

4

LIMITER LE BRUIT A LA SOURCE

Les écoles de formation au pilotage, les aéro-clubs, les clubs de parachutisme et les propriétaires d'aéronefs privés devront équiper leurs aéronefs en dispositifs atténuateurs de bruit, lorsque cela est techniquement possible, et acquérir des avions peu bruyants de nouvelle génération lors du renouvellement de leur flotte à partir d'une date qui sera fixée par le Comité de suivi de la charte en prenant en compte les contraintes financières associées.

Les collectivités territoriales signataires s'engagent à étudier la mise en place d'aides financières.

Responsables : aéro-clubs, clubs de parachutisme, propriétaires d'aéronefs privés, écoles de formation et collectivités.

5

REDUIRE LES NUISANCES SONORES GENEREES PAR LES AERONEFS EN TOUR DE PISTE

Les acteurs s'engagent à réduire les nuisances générées par les aéronefs en tour de piste. Les aéronefs non équipés de dispositifs atténuateurs de bruit n'ayant pas démontré un niveau sonore, en tour de piste, équivalent à celui des aéronefs équipés ne devront pas effectuer de tours de piste pour écolage. Le renforcement de cette mesure, par son extension à tous les vols d'entraînement effectués à l'aide d'appareils bruyants, sera étudié par le Comité de suivi de la charte. Les avions classés selon Calipso feront l'objet d'autorisations de vol privilégiées en tour de piste pendant les périodes les plus sensibles. En l'absence d'amélioration significative ou en cas d'aggravation continue des nuisances liées aux tours de piste, l'Aviation Civile s'engage à faire étudier par le Comité de suivi de la charte un arrêté de restriction d'exploitation.

Une limitation du nombre de tours de piste durant le week-end et les jours fériés sera étudiée par le Comité de suivi de la charte pour les avions non classés en classe A ou B de la catégorisation Calipso (les avions non classés Calipso seront traités comme ceux de la catégorie Calipso la plus pénalisante).

L'Aviation civile s'engage à étudier la possibilité de relever le tour de piste basse hauteur afin de réduire les nuisances sonores correspondantes.

Responsables : usagers et Aviation civile

6

REGLEMENTER ET MINIMISER LES EVOLUTIONS A L'OUEST

L'Aviation civile s'engage à réserver le tour de piste à l'ouest de l'aérodrome d'Aix-Les Milles aux hélicoptères et, en quantité limitée, aux tours de piste des avions à basse hauteur et aux encadrements nécessaires à la formation et à l'entraînement des pilotes

Toute manœuvre d'intégration à l'ouest ne peut être réalisée qu'à l'initiative du contrôle aérien d'aérodrome, pour la ségrégation du trafic exigée par la sécurité.

Responsables : Aviation Civile et exploitant d'aérodrome

NOS ENGAGEMENTS

7

INTEGRER LA COMPOSANTE ENVIRONNEMENTALE DANS LES ACTIVITES ET DANS LES CONSIGNES D'EXPLOITATION DE L'AERODROME

Les aéroclubs, 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 sanction à l'encontre des pilotes qui ne respectent pas les consignes environnementales. Le règlement intérieur faisant état des mesures de sanction devra être communiqué à l'exploitant. Les usagers signataires de la charte devront rendre compte des actions de pédagogie et aussi des sanctions prises, devant le comité de suivi de la charte.

L'exploitant sensibilisera annuellement les usagers basés sur les indicateurs environnementaux mis en place sur l'aérodrome et organisera annuellement une réunion avec les représentants des riverains et les usagers.

Responsables : usagers basés (aéroclubs, sociétés et propriétaires d'aéronefs) et exploitant d'aérodrome.

8

ORGANISER LA CONCERTATION EN VUE DE L'ELABORATION D'UN CODE DE BONNE CONDUITE

Chaque acteur concerné s'engage à élaborer un code de bonne conduite qui traduit ses engagements. Chaque code de bonne conduite sera soumis au Comité de suivi de la Charte pour avis.

Responsables : exploitant d'aérodrome et usagers basés

9

METTRE EN PLACE DES PROCEDURES FAVORISANT UN MEILLEUR RESPECT DES DIFFERENTES ALTITUDES ET DES TRAJECTOIRES

L'exploitant d'aérodrome et l'Aviation Civile s'engagent à étudier, d'ici le terme du présent plan d'actions, la faisabilité de procédures GNSS et l'intégration d'une aide visuelle à l'atterrissage (PAPI), ainsi que toute solution alternative, permettant le respect des pentes d'approche et donc des approches respectueuses de l'environnement en régime de vol aux instruments. En cas d'infaisabilité, le rapport de l'étude et ses conclusions devront être présentés aux membres du Comité de suivi de la charte.

Compte tenu de l'environnement urbain, le survol des zones cerclées, sur la carte aéronautique de vol à vue, devra au maximum être évité.

Responsables : exploitant d'aérodrome et Aviation Civile

10

DISPOSER D'UN SYSTEME DE SUIVI DES TRAJECTOIRES DES AERONEFS AU VOISINAGE DE L'AERODROME

À compter de 2021, l'exploitant analysera, avec les services de la DGAC, les signalements les plus significatifs et correspondant à des problématiques non déjà traitées. Les signalements seront choisis par l'exploitant d'aérodrome, de sa propre initiative, ou par les associations de riverains signataires de la charte à l'issue d'une préanalyse permettant de limiter le nombre de signalements et d'étudier en détail les événements les plus significatifs

Les analyses correspondantes permettront, notamment, de sensibiliser les usagers au respect des consignes en faveur de l'environnement.

Responsables : exploitant de l'aérodrome et Aviation Civile

11

CREER UN COMITE DE SUIVI DE LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) s'engage à créer un comité composé de représentants des signataires de la charte. Ce Comité de suivi de la charte sera chargé d'assurer la continuité de l'information auprès des riverains et usagers et du suivi de la mise en œuvre 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 de la charte qui disposera d'un mois pour proposer les mesures correctives.

Sans réponse ou sans solution du Comité de suivi de la charte, la CCE 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.

Responsables : sous-préfet et signataires de la charte

12

AMELIORER 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 un signalement à l'origine d'une notification d'infraction ou non sera informée personnellement de la suite donnée à sa réclamation dans un délai de 2 mois. Les associations de riverains s'engagent, quant à elles, à limiter les signalements aux plus significatifs.

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

L'exploitant s'engage à transmettre au propriétaire d'aéronef et/ou à son pilote le signalement dont il fait l'objet.

Responsable : exploitant d'aérodrome et associations de riverains

NOS ENGAGEMENTS

13

AVANTAGER LES AERONEFS LES MOINS GENERATEURS DE NUISANCES SONORES

L'exploitant et l'Aviation Civile se fixent l'objectif d'une mise en œuvre de modulations tarifaires de la redevance d'atterrissage en fonction des performances de bruit des aéronefs dès 2021. Cette démarche vise à réduire ou à compenser les atteintes à l'environnement.

Responsables : exploitant d'aérodrome et Aviation Civile

14

DISPOSER D'INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX MESURABLES

L'exploitant d'aérodrome s'engage à mettre en œuvre, pour la plateforme d'Aix-les Milles, d'une part une démarche volontaire d'aérobiodiversité visant à promouvoir la biodiversité sur l'aérodrome, d'autre part une démarche volontaire de réduction d'émissions des gaz à effet de serre.

L'exploitant d'aérodrome s'engage à mettre en place en 2021 des capteurs de mesures de bruit et de qualité de l'air, à titre permanent ou dans le cadre de campagnes ponctuelles, dans l'emprise de l'aérodrome et hors emprise.

Les collectivités territoriales signataires s'engagent à étudier la possibilité de financements en faveur de l'acquisition de dispositifs atténuateurs de bruit pour les aéronefs et de capteurs permettant les mesures de bruit et de qualité de l'air.

Responsables : exploitant d'aérodrome et collectivités territoriales

15

MAITRISER L'EVOLUTION DE L'ACTIVITE HELICOPTERES

Les exploitants d'hélicoptères basés s'engagent à ne pas effectuer de tour de piste le dimanche après-midi et à limiter le nombre de tours de piste à 3 par aéronef pendant une pause méridienne de 1h30 en semaine ainsi que le samedi. Dans un délai d'un an à compter de la signature de la charte, le comité de suivi de celle-ci proposera la mise en œuvre d'actions complémentaires permettant de réduire la nuisance sonore des hélicoptères.

L'exploitant d'aérodrome et l'Aviation Civile s'engagent à étudier l'implantation d'une infrastructure dédiée au décollage et à l'atterrissage des hélicoptères (FATO), susceptible de réduire les nuisances sonores de l'activité des hélicoptères.

Responsables : exploitants d'hélicoptères basés, exploitant d'aérodrome et Aviation civile

ENGAGEMENTS & LITIGES

La Charte établit un plan triennal d'actions prioritaires que les parties prenantes s'engagent à mettre en œuvre 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.

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 en justice si le désaccord persiste.



