

NOUVELLE ANNONCE DE MUTATION DES CANADAIR !

APRES AIX LES MILLES EN 1999 POUR 2001

PUIS SALON DE PROVENCE EN 2009 POUR 2012.

VOICI AUJOURD'HUI NIMES POUR 2016 !

Ci-dessous une étude complète sur les réalités de cette mutation,

et les risques toujours présents sur l'aérodrome des Milles.

A/ BREF HISTORIQUE

Un bref rappel en quatre points de l'étude DGAC de 1999 concernant la satellisation de l'aérodrome des Milles à Marignane est indispensable pour mieux comprendre les objectifs visés, et les méthodes prévues pour les mettre en place !

1/ Au départ des militaires en 2001, la DGAC devait justifier un soi-disant besoin de l'aérodrome des Milles à Marignane, après l'avoir ignoré pendant 30 ans ! Le transfert des Canadair, à l'image de marque indiscutable, paraissait être la meilleure solution !

On mutait, de Marignane, des avions prétendus encombrants, et on leur faisait jouer le rôle de « Cheval de Troie » sur Les Milles pour y introduire d'autres aéronefs ! Quitte à les muter à nouveau, par la suite, vu l'illogisme technique de ce transfert !

2/ Le deuxième projet, simultané et caché par les Canadair, était de transférer l'aviation d'affaires !

3/ le suivant, toujours synchrone, était de déplacer de nombreux vols d'hélicoptères !

4/ Sans oublier les éventuelles opportunités futures qui auraient donné à cet aérodrome un statut définitif de « satellite » annexe de Marignane !

Les 1000 Décibels ont découvert, en 2001, le document DGAC de 1999, **qui était confidentiel**, et l'ont mis immédiatement sur la place publique ! **Une pétition de refus à toutes ces mutations a recueilli 15.548 signatures en deux semaines !**

Devant la « levée de bouclier » par diverses associations venues rejoindre les 1000 DB, et le soutien de nombreuses personnalités politiques la DGAC a tenté de nous mener à signer une charte à **travers des promesses lénifiantes.....Mais toujours verbales !**

Comme nos conditions de signature étaient, **et le restent encore**, que le document de 1999 soit abrogé par un écrit officiel, tout c'est bloqué.

CAR NOUS N'AVONS JAMAIS PU OBTENIR CETTE ABROGATION !

Cette « Épée de Damoclès » étant toujours présente, et donc applicable à tout instant, il ne nous restait plus qu'à combattre en bloc tous ces projets !

C'est ce que nous faisons depuis 12 ans ! Et continuerons autant que besoin!

B/ LES PROPOSITIONS DE CHARTE DURANT CES 12 ANNEES:

- En 2003 le premier projet de charte, qui, dans des généralités vagues ne faisait que confirmer le document de 1999, a été rejeté massivement.

➤ Le deuxième projet présenté en 2009 **ne parlait plus des Canadair sur Les Milles !** En parallèle M. le Préfet des BDR faisait savoir, par voie de presse, que leur mutation sur Salon de Provence était prévue pour 2012. En faisant disparaître des propositions le leurre Canadair, Les autorités espéraient enfin obtenir la validation de leur charte. (**Le point 1 disparaissait, mais cela les obligeait à progresser à découvert sur les points 2 et 3 !**)

Car, effectivement, cette deuxième charte introduisait explicitement 5.000 mouvements d'aviation d'affaires et insidieusement des activités –non quantifiées – d'hélicoptères !

Ce deuxième projet charte est resté, à son tour, minoritaire !

Cela n'a pas empêché le corps préfectoral, dans un parfait déni de démocratie, de la déclarer valide et de créer un comité de suivi !

Notons que les diverses réunions de ce comité de suivi, n'agissent et ne parlent que des existants - **ce qui est très bien-** mais sans jamais aborder le vrai sujet initial qui est celui de la satellisation à Marignane. (**Tactique prévue dans le document de 99, qui cherche à « endormir » les crédules pour s'en faire des complices, afin d'introduire insidieusement la satellisation**)

C/ NOS ACTIONS DEVANT CES PROBLEMES :

➤ Contre la validation irrégulière de la charte ainsi que sa signature, tout aussi irrégulière, par la présidente de la CPA nous avons déposé deux recours auprès du Tribunal Administratif fin 2009.

Nous restons en l'attente des jugements, et si besoin nous interjetterons les appels nécessaires, jusqu'aux plus hautes instances.

➤ Concernant la mutation de la Sécurité Civile sur Salon. Dès début 2012 force était de constater que rien n'était fait en ce sens.

Nous avons donc écrit le 15 février 2012 à M. Le Préfet pour lui demander des informations sur ce dossier.

L'Absence de réponse de M. le Préfet, a nécessairement réactivé nos inquiétudes !

Nous avons alors fait appel au successeur du « Médiateur de la République », le « Défenseur des Droits ». Rappelons que le Médiateur de la République était un service qui fonctionnait parfaitement. Avec le « Défenseur des Droits », a suivi un incroyable « dialogue de sourds » pendant un an ! Conjugué à l'obligation de faire appel à la CADA pour obtenir un document, pour, enfin, faire appel à M. le Président de la République pour tout simplement obtenir –début 2013 avec beaucoup de diligence - cette fameuse réponse à notre question initiale de février 2012 :

« Où vont être mutés les Canadairs suite à l'annonce de 2009 »

Et par ailleurs copie, au moins partielle de l'étude qui a précédé cette mutation.

(A voir l'historique de nos courriers. Un suivi tenace contre la désinvolture de certaines administrations, qui a peut être remis d'actualité ce dossier ! Ne pas rater page 6/7 – 12 – 14.)

Aujourd'hui, nous avons cette réponse. Qu'en dire ?

Les autorités ayant pris la décision de Nîmes -Garons mettent en avant le barycentre des départs de feux qui c'est déplacé vers Montpellier avec le désenclavement et l'entière disponibilité –à moindre frais, car en parfait état - de l'aérodrome de Garons.(Où se trouvent déjà les hélicoptères de la Sécurité Civile).

De plus l'entreprise qui entretient les Canadair est déjà implantée sur cette base.

Certains élus du Var et des Alpes Maritimes se sont émus de l'éloignement, de plus de 80 Km vers l'Ouest, des Canadair, alors qu'ils subissent bien des feux.

Pour répondre à cet éloignement, et à l'instar de la Corse, il suffirait de mettre un relais permanent durant l'été à Hyères Palyvestre, qui avec ces 2 pistes et sa proximité immédiate de la mer correspond parfaitement à ce besoin.

Selon ces mêmes autorités, Salon de Provence dont une partie serait en zone inondable, aurait, de plus nécessité de gros travaux. Ajoutons que l'aérodrome de Salon est aussi aux portes de la ville.
En échange Salon était bien placé pour le premier écopage après décollage des Canadair !

Quant aux Milles, qui avaient été indiqués dès le départ dans le document de 1999, c'était le choix le plus inadapté pour de nombreuses raisons dont les principales étaient **et restent :**

- Grave enclavement de cet aérodrome, qui déjà met en danger des milliers de riverains avec son modeste trafic actuel. **Au nom du principe de précaution, cet enclavement ne permet pas, et ne permettra jamais, sans risques majeurs d'accueillir des aéronefs autres que l'aviation légère. (Maxi 5T500).**
L'Armée de l'Air l'avait déjà très bien compris, car depuis les années 80 elle avait cessé tous les vols de NUIT et gros porteurs.

- **Les Canadair ne décollent pas en charge.** L'éloignement non négligeable de tout point d'écopage de l'aérodrome des Milles, remettait en cause leur rapidité d'intervention.

- Enfin, et en lisant le document de la DGAC dans sa totalité, la mutation des Canadair sur Les Milles n'était que la partie visible de l'iceberg. **(Y seraient-ils restés ?) Comme déjà indiqué, la DGAC avait mis en avant la mutation des Canadair, pour s'en servir de « Cheval de Troie » afin d'introduire, plus discrètement, l'aviation d'affaires et les hélicoptères. (Deux types d'aéronefs des plus polluants et bruyants. Sans oublier, notamment pour l'aviation d'affaires, un probable retour des vols de nuit dont ces aéronefs ne peuvent se passer !)**
NB : Ces vols sont indiqués par la vocale IFR (*Instrument flight rules*) « vol aux instruments » qui servent aussi le jour, mais dont l'application principale est pour les vols sans bonne visibilité, dont ceux de nuit !

Maintenant que le « Cheval de Troie » Canadair est écarté des Milles, on pourrait penser que tous les problèmes sont classés. Certains ingénus osent, même, l'avancer !

Bien au contraire, cela n'empêche pas l'aviation civile (DGAC) à continuer d'œuvrer vers la satellisation des Milles. Et surtout avec une volonté affichée vers :

- **Le transfert d'hélicoptères sur cet aérodrome. (dont Eurocopter, à qui la DGAC a signé TRES DISCRETEMENT, un protocole d'utilisation des lieux comprenant démonstration, mise en main et essais pour ses acheteurs !).**
- **L'arrivée de 5.000 mouvements d'aviation d'affaires. Avions extrêmement polluants et bruyants, et qui ont la particularité de voler –aussi– la nuit. Ce qu'ils ne manqueront pas de réclamer s'ils venaient à utiliser cet aérodrome.**

Une nouvelle question peut se poser :

Compte tenu que le départ de la Sécurité Civile va libérer un peu plus de 8 hectares sur Marignane, pourquoi les autorités prétendent-elles avoir toujours besoin des Milles ?

Alors que cet aérodrome n'a jamais été utilisé par Marignane depuis 1969 date où il a été ouvert à la Circulation Aérienne Publique et que Marignane était à cette époque bien plus à l'étroit.

Nous n'avons pas de réponse compte tenu qu'aucun besoin technique, économique ou social ne justifie l'utilisation de l'aérodrome des Milles.

Mais vu l'obstination des autorités à vouloir le satelliser à Marignane, une simple hypothèse, basée sur une récente opportunité, pourrait y répondre :

Le projet ITER qui est financé par divers pays du monde entier, recevra la visite de nombreux V.I.P techniques, politiques et médias de ces pays. Scénario possible :

- Les vols intercontinentaux arrivent à Paris. (Marignane n'étant pas en capacité de les recevoir).
- Dès leur arrivé, les VIP, seraient pris en charge par un biréacteur d'affaires, direction Les Milles !
- En évitant Marignane, ces vols échappent à tout éventuel circuit d'attente pour atterrir, n'encombrent pas le trafic commercial et peuvent même être prioritaire sur Les Milles !
- Aussitôt ces autorités seraient prises en charge par un hélicoptère pour être déposées à Cadarache. (En évitant Aix qui de part sa densité démographique ne peut être survolée !)

Belle opération de prestige ! Pour épargner à quelques VIP quelques minutes de circuit d'attente sur Marignane, on n'hésiterait pas à mettre en danger et à polluer l'environnement de 100.000 résidents sous-jacents à l'aérodrome des Milles ! Lesquels seraient survolés (pourquoi pas de nuit aussi) par de nombreux réacteurs et hélicoptères.

Pour nous préserver de tout cela, nous devons continuer à refuser toute :

Satellisation à Marignane ainsi que toute introduction d'aviation d'affaires et d'hélicoptères sur Les Milles.

AFIN DE PRESERVER NOTRE SANTE, QUALITE DE VIE ET SECURITE

ET SURTOUT CELLES DE NOS ENFANTS.

Notre combat est donc loin d'être fini !

Merci de votre aide en rejoignant les centaines d'adhérents à notre association, et / ou les milliers d'abonnés à notre « NEW LETTER ».

Afin de permettre une lecture plus rapide nous avons surligné les passages importants.

AERODROME D'AIX LES MILLES

Etude Globale Relative à un Changement d'affectation

Note de présentation

L'aérodrome d'Aix-les-Milles est affecté à titre principal au Ministère de la Défense pour les besoins de l'Armée de l'Air, depuis le 6 juin 1964. La Base Aérienne 114 y est actuellement implantée, et comprend deux unités opérationnelles : un escadron d'hélicoptères et un escadron de transport et d'entraînement. La Direction Générale de l'Aviation Civile en est affectataire secondaire pour les besoins de l'aviation générale : une zone « civile » a été définie à l'est de la piste et sa gestion confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence dans le cadre d'un AOT.

En raison de la cessation programmée de l'activité aéronautique militaire, la Direction Centrale de l'infrastructure de l'Air a annoncé que l'affectation principale de la plate-forme attribuée à l'Armée de l'Air ne se justifierait plus à l'été 2001. La DGAC est donc amenée à se positionner sur l'affectation aéronautique future d'Aix les Milles.

Les restructurations en cours dans les services de la Défense, en particulier sur la Base Aérienne 114, sont suivies de près par les élus et les acteurs économiques locaux. Un comité de suivi des « restructurations de la Défense » d'Aix-en-Provence a d'ailleurs été créé pour que des mesures d'accompagnement soient mises en oeuvre. Lors de la première réunion de ce comité en juin 1999, le Maire d'Aix-en-Provence a clairement exprimé le souhait que les besoins de sa commune dans le domaine immobilier, en particulier au bénéfice de l'Education Nationale, soient pris en compte dans le cadre de la reconversion des bâtiments libérés par la BA 114. Avant de procéder à un éventuel déclassement d'une partie des terrains de la base, la DGAC, affectataire secondaire, doit au préalable préciser sa position et ses besoins indispensables pour le maintien d'une activité aéronautique.

Un autre élément qui pourrait s'avérer important pour l'avenir de l'aérodrome d'Aix les Milles concerne le projet éventuel d'y implanter la Base des bombardiers d'eau de la Sécurité Civile. La faisabilité du transfert de la Sécurité Civile sur l'aérodrome d'Aix les Milles a fait l'objet d'une étude réalisée par le Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Est en octobre 1999. Cependant d'autres hypothèses d'implantation sont à l'étude.

Dans ce contexte et afin que la DGAC devienne affectataire principal d'Aix les Milles, la Direction de l'Aviation Civile Sud-Est a été chargée de **mener avant la fin de l'année 1999 une étude portant sur le rôle que pourrait jouer cette plate-forme dans la problématique de la desserte aérienne de l'aire métropolitaine marseillaise, ainsi que sur les modalités liées à un changement d'affectataire.**

C'est à cette demande que répond le document ci-joint, constitué de huit chapitres dont les principales conclusions sont les suivantes

1. Domaine

L'ensemble de l'aérodrome, d'une superficie totale de 132 ha, fait partie du domaine public aéronautique. Le Ministère de la Défense en est aujourd'hui le propriétaire foncier et immobilier. Une emprise civile de 42 ha a été définie en zone est de l'aérodrome pour les besoins de l'aviation générale.

Les terrains de l'aérodrome sont classés au POS de la ville d'Aix-en-Provence, et se trouvent pour partie en zone inconstructible en raison des risques d'inondation causés par la rivière qui borde le terrain au nord-ouest (l'Arc).

L'ensemble des documents de planification est disponible, et certains assez récents :

- Avant Projet de Plan de Masse: approuvé le 28 février 1951,
- Servitudes radioélectriques : 20 décembre 1972,

Les Canadair auront leur base à Salon-de-Provence en 2012

LA PROVENCE
21.12.2009

Les bombardiers d'eau vont quitter leur implantation historique de Marignane.

"La Sécurité civile et l'Armée de l'air devraient pouvoir signer un accord au premier trimestre 2010." Michel Sappin, préfet des Bouches-du-Rhône, est confiant. Brice Hortefeux, ministre de l'Intérieur, a confirmé la décision prise par Michèle Alliot-Marie quand elle occupait cette fonction.

La base d'avions bombardiers d'eau de la Sécurité civile, historiquement implantée à Marignane, va déménager pour s'implanter sur la base aérienne de Salon-de-Provence.

"Depuis longtemps, la Chambre de commerce, qui gère l'aéroport de Marseille-Provence, veut récupérer les terrains qu'elle loue à la Sécurité civile, afin de répondre au développement du transport aérien", explique le préfet Sappin. La société Eurocopter, toute proche, a aussi les yeux de



En 2012, les Canadair auront quitté Marignane pour rejoindre la base de Salon-de-Provence.

PHOTO RICHARD COLINET

Chimène pour ces espaces. Marignane est de moins en moins adapté aux bombardiers d'eau. "Les hangars demanderaient des réfections", précise le préfet. Et si les bombardiers d'eau n'ont pas, légalement, priorité sur le trafic commercial, ils ont une priorité de fait, au grand dam des compagnies aériennes low-cost.

Comme l'Aéronavale va quitter l'aéroport de Nîmes-Garons, des élus gardois avaient demandé l'implantation des Canadair. Ce que ne souhaitaient ni les élus des Bouches-du-Rhône ni les pilotes des bombardiers d'eau.

C'est la base aérienne de Salon-de-Provence qui a été rete-

nue. "Une mission d'étude a montré qu'il faudrait renforcer les parkings pour avions, et aménager quelques hangars. La Patrouille de France va déménager de quelques dizaines de mètres", précise le préfet. Les travaux sont estimés à 7 ou 8 millions d'euros. Si le calendrier est respecté, l'accord entre la Sécurité civile et l'Armée de l'air sera signé avant mars, et les travaux seront immédiatement engagés.

Comme il n'est pas envisageable de déménager pendant la période des feux de forêts, de juin à octobre, il est vraisemblable que la base de la Sécurité civile de Salon-de-Provence ne sera vraiment opérationnelle que pour la saison 2012.

Thierry NOIR

tnoir@laprovence-presse.fr

La base de la Sécurité civile compte 130 pilotes et mécaniciens, qui arment 12 Canadair (6 tonnes d'eau écoper), 9 trackers et 2 Dash-8 (respectivement 3,2 t et 10 t d'emport d'eau et de retardant) ainsi que 3 Beechcraft.

Afin de permettre une lecture plus rapide nous avons surligné les passages importants.

AERODROME D'AIX LES MILLES

Etude Globale Relative à un Changement d'affectation

Note de présentation

L'aérodrome d'Aix-les-Milles est affecté à titre principal au Ministère de la Défense pour les besoins de l'Armée de l'Air, depuis le 6 juin 1964. La Base Aérienne 114 y est actuellement implantée, et comprend deux unités opérationnelles : un escadron d'hélicoptères et un escadron de transport et d'entraînement. La Direction Générale de l'Aviation Civile en est affectataire secondaire pour les besoins de l'aviation générale : une zone « civile » a été définie à l'est de la piste et sa gestion confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence dans le cadre d'un AOT.

En raison de la cessation programmée de l'activité aéronautique militaire, la Direction Centrale de l'infrastructure de l'Air a annoncé que l'affectation principale de la plate-forme attribuée à l'Armée de l'Air ne se justifierait plus à l'été 2001. La DGAC est donc amenée à se positionner sur l'affectation aéronautique future d'Aix les Milles.

Les restructurations en cours dans les services de la Défense, en particulier sur la Base Aérienne 114, sont suivies de près par les élus et les acteurs économiques locaux. Un comité de suivi des « restructurations de la Défense » d'Aix-en-Provence a d'ailleurs été créé pour que des mesures d'accompagnement soient mises en oeuvre. Lors de la première réunion de ce comité en juin 1999, le Maire d'Aix-en-Provence a clairement exprimé le souhait que les besoins de sa commune dans le domaine immobilier, en particulier au bénéfice de l'Education Nationale, soient pris en compte dans le cadre de la reconversion des bâtiments libérés par la BA 114. Avant de procéder à un éventuel déclassement d'une partie des terrains de la base, la DGAC, affectataire secondaire, doit au préalable préciser sa position et ses besoins indispensables pour le maintien d'une activité aéronautique.

Un autre élément qui pourrait s'avérer important pour l'avenir de l'aérodrome d'Aix les Milles concerne le projet éventuel d'y implanter la Base des bombardiers d'eau de la Sécurité Civile. La faisabilité du transfert de la Sécurité Civile sur l'aérodrome d'Aix les Milles a fait l'objet d'une étude réalisée par le Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Est en octobre 1999. Cependant d'autres hypothèses d'implantation sont à l'étude.

Dans ce contexte et afin que la DGAC devienne affectataire principal d'Aix les Milles, la Direction de l'Aviation Civile Sud-Est a été chargée de **mener avant la fin de l'année 1999 une étude portant sur le rôle que pourrait jouer cette plate-forme dans la problématique de la desserte aérienne de l'aire métropolitaine marseillaise, ainsi que sur les modalités liées à un changement d'affectataire.**

C'est à cette demande que répond le document ci-joint, constitué de huit chapitres dont les principales conclusions sont les suivantes

1. Domaine

L'ensemble de l'aérodrome, d'une superficie totale de 132 ha, fait partie du domaine public aéronautique. Le Ministère de la Défense en est aujourd'hui le propriétaire foncier et immobilier. Une emprise civile de 42 ha a été définie en zone est de l'aérodrome pour les besoins de l'aviation générale.

Les terrains de l'aérodrome sont classés au POS de la ville d'Aix-en-Provence, et se trouvent pour partie en zone inconstructible en raison des risques d'inondation causés par la rivière qui borde le terrain au nord-ouest (l'Arc).

L'ensemble des documents de planification est disponible, et certains assez récents :

- Avant Projet de Plan de Masse: approuvé le 28 février 1951,
- Servitudes radioélectriques : 20 décembre 1972,

d'outillage public pour l'exploitation de la zone civile, avaient conduit l'administration à relancer l'élaboration d'un Plan de Composition Générale dès 1987 fondé sur l'accord de principe de la répartition des zones des installations.

Ce Plan de Composition Générale élaboré par le SSBA a été approuvé par Décision Ministérielle nol240/SBA/4 du 3 mai 1988.

a/ description du PCG

La zone civile était (et est toujours) limitée à l'ouest par la piste et à l'est par la limite d'emprise constituée en partie par un chemin rural ou existe une servitude de passage au bénéfice des riverains. L'état des lieux était le suivant :

un hangar très ancien (aéro-club) débute au sud un front des installations constitué de trois hangars plus récents et en bon état, cette amorce du front n'est pas parallèle à la piste actuelle. Le dernier hangar construit respecte la distance de 186 m de l'axe (ancienne norme C) il marque donc un décrochement du front et constitue le départ d'un nouvel alignement. encore plus avancé que les trois hangars précités, se trouve un bâtiment à usage de bureaux, bar-restaurant. en arrière des hangars actuels, se trouvent des bâtiments SSBA (logements et entrepôts) et logements militaires à conserver. (..) l'aire de stationnement représente 19000 m² (24 postes).

Ce PCG avait pour objectif de satisfaire aux besoins de l'aviation de voyage, de l'aviation générale et de la Sécurité Civile et les solutions envisagées étaient les suivantes :

les dispositions projetées s'articulent autour du bloc accueil placé sur le front des installations immédiatement après le dernier hangar construit au nord. la Sécurité Civile est installée tout à fait au sud du front. Ce péficandrome sera relié à la voie de circulation sud à créer dans le prolongement de la voie existante entre les bretelles centrales. les hangars futurs trouvent leur place vers le nord après le futur bloc accueil. Il sera nécessaire d'élargir l'espace disponible en arrière des installations à l'endroit où l'emprise est la moins large (acquisition de 720 M² de terrains). des installations à vocation aéronautiques pourront être construites pour profiter de la zone où l'emprise est élargie. la zone loisirs et vie s'étendra de l'entrée principale jusqu'à l'arrière du front, un bâtiment vétuste étant à démolir, une extension de la zone de bureaux est prévue. de part et d'autre du carrefour se trouvera la route de service (dont l'amorce sud est déjà construite) qui dessert la totalité des installations.

b) évolution de la zone depuis l'approbation du PCG

L'aménagement de cette zone n'a pas bénéficié de moyens suffisamment importants pour que le bloc accueil et la Sécurité Civile soient déplacés comme la planification le prévoyait.

Les principales évolutions de la zone civile sont les suivantes :

- Seuls 2 hangars et une aérobulle ont été construits dans la zone 12 ("zone hangars projetés") et 3 aéroboules sont actuellement en place sur l'emplacement prévu pour le bâtiment "Accueil-loisirs".
- L'ancien club (désigné 11 sur le PCG) regroupe les attributions d'une aérogare (bureau des redevances, 1 bar-restaurant, 1 magasin de matériels et ouvrages aéronautiques qui a été implanté dans un algéco voisin).
- Une bretelle sud non revêtue a été réalisée, son tracé respecte la planification initiale du PCG.
- Une prolifération de locaux professionnels, implantés dans une multitude de constructions légères modulables du type Algéco (environ- 40), est apparue derrière le front des installations et met en évidence l'absence de moyens pour aménager cette zone.
- Une extension de 5925 M² de l'aire de stationnement a été réalisée (4425 M² revêtue pour le stationnement de 2 hélicoptères et 1500 M² non -revêtue pour accueillir essentiellement les avions hors d'usage).

visuelle de l'état des chaussées, à l'exception de l'aire de stationnement ETE qui a été construite en 1992 et dont l'inspection visuelle est programmée en 2000. Il ressort du rapport daté du 8 juin 1999 que :

- l'ensemble des chaussées aéronautiques militaires a atteint sur le plan visuel le seuil d'alarme lequel a été constaté dès 1996 pour la piste, 1998 pour la bretelle 1 et 1991 pour la bretelle 2, 1993 pour la voie de relation et 1993-1995-1996 pour les 3 sections de l'aire de stationnement EH,
- en ce qui concerne les chaussées aéronautiques de la zone civile, le seuil d'alarme a été constaté dès 1996 pour la bretelle 2, en dessous du seuil critique dès 1996 et proche du seuil d'alarme en 1999 pour la voie de relation, un niveau de service classé "assez bon" pour la bretelle 1. L'inspection visuelle des aires de stationnement n'a pas été et n'est pas programmée.

2. Auscultation des chaussées : l'ensemble des installations militaires a fait l'objet d'une auscultation des chaussées réalisée par le STBA en 1993, les coefficients d'équivalence des matériaux enrobés retenus restent d'actualité car les valeurs des indices de service étaient déjà faibles en 1992. Les chaussées civiles n'ont pas été auscultées.

Remise en état : le DTR-IC a **établi le diagnostic et l'estimation financière de cette remise en état en prenant comme trafic de référence pour les chaussées le CANADAIR CL415 de la Sécurité Civile à la masse de 20 tonnes et le FALCON 900 à la masse maximale de 16 tonnes comme avions critiques** (Base Aérienne d'Aix les Milles - Rénovation des chaussées aéronautiques - Avant projet général septembre 1999). Il ressort de cet avant projet général :

- qu'à l'exception de l'aire EH, toutes les chaussées militaires ont théoriquement une portance suffisante pour accepter ce trafic. Des travaux de renforcement sont donc uniquement justifiés sur l'aire EH.
- néanmoins, les désordres observés en surface, liés au vieillissement des enrobés, de la couche de roulement et au retrait des graves ciment de la couche de base, nécessitent un renouvellement de la couche de roulement de l'ensemble des chaussées militaires.
- en zone civile, l'analyse détaillée des indices de service traduit une dégradation de l'état de surface avec maintien des qualités de structure des chaussées. Faute d'autres éléments d'appréciation des chaussées civiles, notamment d'auscultation, un renouvellement de la couche de roulement peut être retenu. Enfin en l'absence de tout élément d'appréciation de l'état de l'aire de stationnement civile la même technique d'entretien des chaussées a été appliquée : une auscultation ou au moins un relevé visuel serait cependant souhaitable.
- **Estimation financière** : le montant de la rénovation de l'ensemble des chaussées aéronautiques (cf. analyse supra) représente 10,4 MF HT (12,5 MF TTC soit 1,9 MEuros) dont:
 - 4,6 MF HT (5,5 MF TTC) pour la piste,
 - 1,6 MF HT (1,9 MF TTC) pour les 2 voies de circulation (2 x 0,8 MF HT),
 - 0,6 MF HT (0,7 MF TTC) pour les 2 bretelles militaires (2 x 0,3 MF HT),
 - 0,4 MF HT (0,5 MF TTC) pour les 2 bretelles civiles (2 x 0,2 MF HT),
 - 1,1 MF HT (1,3 MF TTC) pour l'aire EH,
 - 2,1 MF HT (2,5 MF TTC) pour l'aire de stationnement civile.

2 - PRINCIPAUX BATIMENTS

Zone militaire

HANGAR HMII (ETE) : utilisé pour la maintenance des avions, il s'agit d'un ensemble formé par un bâtiment "bureaux et annexes" attenant à deux hangars accolés et identiques.

- chaque atelier a une profondeur de 30 m, une largeur maxi de 35 m (34 m entre poteaux) et une hauteur maxi sous la charpente métallique de 9 m. Les portes ont une hauteur de 6,4 m et une largeur de 25 m. Elles peuvent donc bénéficier d'une hauteur et d'une largeur plus importantes après modification. La superficie totale de chacun des deux ateliers est d'environ 1050 M2.
- Bureaux et annexes : d'une superficie d'environ 900 m' sur un niveau, ces locaux sont composés de bureaux, salles de repos, de conférence, de réunion, ateliers mécanique générale et contrôle, sanitaires et vestiaires distincts hommes et femmes, local électrique.

L'activité aérienne sur l'aérodrome d'Aix les Milles représente en 1998 environ 70 000 mouvements, répartis en 60 000 mouvements civils et 10 000 mouvements militaires.

Il est possible d'envisager à terme le déplacement vers Aix les Milles d'une partie de l'activité d'aviation générale et d'affaires de Marseille-Provence, portant ainsi le trafic civil à Aix les Milles à environ 75 000 mouvements annuels.

La plate-forme d'Aix les Milles constitue une base essentielle pour l'activité d'aviation légère dans les Bouches-du-Rhône. En effet ce département comporte quatre aérodromes ouverts à la CAP: Marseille, Istres, Salon-Eyguières et Aix les Milles, et deux aérodromes à usage restreint: Berre-la-Fare et le Mazet de Romarin. De plus, en dehors de Marseille Provence, et d'Istres, Aix les Milles est le seul terrain qui dispose d'une véritable infrastructure piste, et de réelles capacités d'accueil. Les autres plates-formes (Berre-la-Fare, Salon Eyguières, le Mazet du Romanin) n'offrent pas de possibilités de développement.

L'existence de la plate-forme d'Aix les Milles constitue également un atout primordial pour le développement économique de sa ville et de sa région. Sa capacité à accueillir des avions d'affaires permet un développement potentiel de ce type d'activité, contribuant à l'essor des zones tertiaires et technopôles voisines (Arbois, Duranne par exemple).

Enfin, la saturation prévisible à moyen terme de l'aéroport de Marseille-Provence a conduit, dans le cadre de la révision de l'Avant Projet de Plan de Masse, à envisager à terme une ségrégation entre le trafic IFR commercial et le trafic léger. **La constitution d'un « système aéroportuaire » associant un aérodrome au trafic IFR important et un aérodrome satellite représente une solution parfaitement adaptée. Dans ce contexte, Aix les Milles apparaît comme le seul aérodrome pouvant jouer le rôle d'aérodrome complémentaire de MarseilleProvence, permettant ainsi une desserte aérienne convenable de l'aire marseillaise.**

5. Environnement

L'aérodrome d'Aix les Milles se situe à environ 6 km au sud-ouest de la ville d'Aix-en-Provence.

Les zones à l'est et au sud-est de l'aérodrome sont relativement urbanisées, du fait de la présence du village des Milles et du développement de l'urbanisation autour des villes d'Aix-en-Provence et de Luynes. Les zones à l'ouest et au nord sont peu urbanisées et comprennent essentiellement le plateau de l'Arbois et des terres agricoles.

Les riverains proches de l'aérodrome d'Aix les Milles sont très sensibles aux problèmes de nuisances sonores et de sécurité liés aux survols des habitations. Ils se sont manifestés à plusieurs reprises entre 1991 et 1996 par l'intermédiaire d'associations. La situation s'est cependant apaisée depuis trois ans.

Le retrait de l'activité militaire devrait diminuer les nuisances sonores aux alentours de l'aérodrome, mais les projets de transfert d'une partie de l'aviation générale et d'affaires de Marseille- Provence vers Aix-lesMilles risquent de susciter des craintes chez les riverains. Il est donc important de se déterminer sur le positionnement du circuit d'aérodrome du côté ouest de la plate-forme, moins urbanisé, et d'envisager des mesures visant à limiter les nuisances sonores.

6. Navigation Aérienne

En ce qui concerne les installations techniques, la plupart des équipements utilisés par l'Armée de l'Air sont anciens et certains seront probablement démontés par les militaires à leur départ, comme le balisage par exemple. Pour assurer la continuité des services fournis aux usagers, il faut donc prévoir le renouvellement des matériels utilisés en vigie, **ainsi que l'acquisition d'un balisage lumineux de piste et d'un PAPI.**

Une étude de faisabilité d'un circuit d'aérodrome à l'Ouest a été réalisée, et a démontré la « pilotabilité » d'un tel circuit. La position actuelle de la tour de contrôle, du côté Ouest de la piste, devrait être compatible avec ce nouveau tour de piste moyennant des travaux importants sur la structure pour améliorer la visibilité sur le circuit. Une autre alternative pourrait être la construction d'une nouvelle tour du côté Est de la piste.

Compte tenu des besoins immédiats et à terme de l'activité aéronautique, il apparaît que les surfaces disponibles de la base aérienne sont excédentaires. Dès lors il paraît opportun de procéder à un découpage pertinent pour ces activités à usage strictement aéronautique.

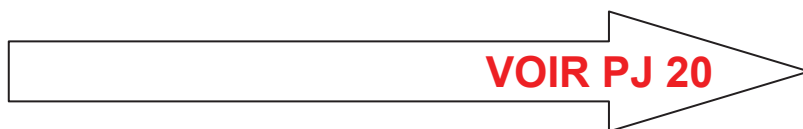
Les installations situées à proximité de la piste côté ouest, hangars avions, aires de stationnement, tour de contrôle, dépôt de carburant, doivent bien évidemment rester dans cette emprise aéronautique.

Pour permettre également le développement d'activités connexes (maintenance aéronautique, aérogare, commerces) et offrir des locaux adaptés aux entreprises aéronautiques spécialisées, actuellement installées de façon provisoire dans des bâtiments modulaires en zone est, il est nécessaire de disposer d'espaces supplémentaires, La limite proposée sur l'illustration page suivante, permet de répondre à cette problématique et de satisfaire l'ensemble des besoins identifiés à moyen et long terme.

Cette emprise ainsi définie pourrait également permettre d'accueillir en partie sud-ouest la Sécurité Civile notamment dans sa composante missions-feux.

Cependant, cette emprise aéronautique déterminée selon des critères strictement opérationnels ne garantit pas une maîtrise totale sur les réseaux et les installations vitales associées (stations de potabilisation et d'épuration, chaufferie, ...). En conséquence, toute partition de terrains devra s'inscrire dans une gestion commune de ces réseaux.

En particulier, pour ce qui concerne l'accessibilité à cette emprise aéronautique, la voirie d'accès existante (grand giratoire) pourrait être maintenue, son usage étant commun pour l'ensemble des zones et des utilisateurs.



2 - TYPES DE GESTION

L'aérodrome d'Aix-les-Milles ayant été créé par l'Etat, 2 solutions possibles pour son exploitation peuvent être envisagées

- la régie directe - la gestion par un tiers sous le régime de la concession du service public.

L'Etat n'ayant pas vocation à gérer directement un aérodrome, le système de la régie directe ne semble pas adapté.

La concession, acte par lequel une collectivité publique, charge une personne morale ou physique d'assurer le fonctionnement d'un service public, paraît la solution la plus adéquate.

Compte tenu des interactions fortes et de la complémentarité à prévoir à terme entre l'aéroport Marseille Provence et l'aérodrome d'Aix-les-Milles, il paraît souhaitable que la gestion de ces 2 plates-formes soit assurée par la même entité.

Au delà d'une concession limitée à une emprise à vocation aéronautique, il est également possible d'envisager la solution d'une concession portant sur l'ensemble de la zone libérée par l'Armée de l'Air, permettant notamment de réutiliser l'essentiel des réseaux existants (cf. §3-zone immobilière). Ainsi le choix d'un gestionnaire unique, avec l'accueil de plusieurs utilisateurs locataires peut constituer un schéma adapté pour une utilisation rationnelle des espaces et installations.

3 - MUTATION DOMANIALE

3 - EQUIPEMENTS ANNEXES

• **Tour de contrôle:** cf. analyse Navigation Aérienne.

• **SSIS-HM15:** cf. analyse Navigation Aérienne.

• **Dépôts de carburant:**

Zone militaire : construit en 1974, il est localisé sur un terrain de 108x85= 9185 M2 entièrement clôturé et munis de 2 portails d'accès à déplacement latéral. Il est composé de : dix cuves semi-enterrées sous talus dont huit de 50m3 (d=3 m, l=7 m) et deux de 25 m3 (d= 2,5 m, l=5,1 m), d'une station de pompage, d'une réserve d'eau de 50 m3 également semi-enterrée, de trois aires de dépotage/distribution reliées à des séparateurs d'hydrocarbures et d'une station service pour véhicules routiers. La structure des cuves, les caractéristiques techniques des installations et la conformité réglementaire du dépôt restent à préciser. Le dépôt appartient à l'Armée de Terre (Service des Essence).

Commentaires: le maintien en service de ce dépôt devra être appréhendé dans le cadre des obligations réglementaires y afférent (installations classées, périmètre d'isolement...

Zone civile : ce dépôt est constitué de 2 cuves enterrées de 40 m3 chacune. Le mode d'approvisionnement est en libre service. Seul les avions d'une envergure inférieure à 13,5 m peuvent accéder à cette station.

Commentaires: la pérennité de ce dépôt ne peut être envisageable compte tenu de sa situation (entre 2 hangars en activité dans une zone théoriquement réservée mais sans contrôle d'accès).

4- EVOLUTIONS POSSIBLES DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

4-1 Aires de mouvement

La distance entre axes de la piste et des voies de relations existantes étant de 102,5 m et la largeur des voies de circulation étant de 15 m, **ce système peut accueillir en exploitation à vue tout avion de type C (envergure comprise entre 24 et 36 m exclus et largeur hors tout du train principal comprise entre 6 et 9 m exclus) dont l'empattement est inférieur à 18 m.**

Si la largeur des voies de circulation était portée à 18 m, en exploitation à vue, le système pourrait recevoir tout les aéronefs de type C sans restriction et tout appareil de type D (envergure comprise entre 36 et 52 m exclus) avec une largeur hors tout du train principal inférieure à 9 m.

4-1-1 optimisation de l'infrastructure

L'augmentation du trafic ou bien l'accueil de flottes ayant des exigences particulières en terme d'exploitation pourrait amener l'infrastructure à évoluer afin d'accroître sa capacité.

Actuellement, il n'y a pas d'entrées et sorties en extrémité de piste de telle sorte que certains aéronefs sont conduits à remonter la piste pour s'aligner au décollage ou sortir après atterrissage augmentant considérablement le temps d'occupation de la piste.

Une solution pour accroître la capacité pourrait être l'allongement d'une voie de relation parallèlement à la piste sur toute sa longueur avec une entrée sortie de piste à chaque extrémité dans un premier temps puis l'adjonction d'une seconde le cas échéant. Le code de référence de l'aérodrome à prévoir serait alors 3C.

	valeurs arrondies
• rechargement de la piste existante - - - - -	4.600.000
• rechargement 2 voies de circulation et 4 bretelles existantes -----	2.600.000
• extension de la voie de circulation parallèle -----	7.900.000
(15750 m2 x 500 F/m2)	
• construction de 2 bretelles d'entrée-sortie -----	1.800.000
(2400 m2 x 500 F/m2) -	

L'Aérodrome d'AIX-LES-MILLES. Dans ce cadre, il représente une infrastructure attractive pour les activités recherchées et un outil promotionnel.

S'agissant de l'Aviation légère, outre son rôle de loisir, sport et transport privé, elle contribue par la formation initiale, à la promotion et au soutien de l'aéronautique, secteur stratégique pour la région provençale. Enfin, l'impact économique direct de cette activité, par les flux financiers liés à l'exploitation d'un avion, n'est pas négligeable. Maintenance, mécanique, électromécanique, électronique, un certain nombre d'emplois spécialisés gravitent autour de l'Aviation Générale et peuvent contribuer à l'émergence sur le site d'Aix-les-Milles d'un pôle technique à forte valeur ajoutée.

A noter que le thème de l'Aviation légère, jusqu'à présent relativement négligé, représente à nouveau un axe stratégique fort, identifié par la DGAC.

2-2 Intérêt d'Aix-les-Milles, comme plate-forme complémentaire de Marseille Provence

Le trafic de l'Aéroport Marseille Provence représente en 1998, 118 906 mouvements d'avions se répartissant de la façon suivante :

- ⇒ mouvements commerciaux : 86 899
- ⇒ mouvements non commerciaux: 32 007

Le trafic non commercial est très hétérogène et prend en compte notamment les mouvements de la Sécurité Civile, les hélicoptères d'EUROCOPTER, l'Aviation Générale....

Le développement du trafic commercial et l'évolution des modalités d'exploitation (multiplication des fréquences, diminution de la capacité unitaire des avions, regroupement des vols sur des plages horaires pour faciliter les correspondances) conduisent à s'interroger sur la capacité du site de Marseille Provence.

Une extrapolation des tendances actuelles laisse présager une saturation à moyen terme du système de pistes existant.

Dans ce contexte, a été lancée la révision de l'Avant Projet de Plan de Masse, document de planification définissant le développement possible à long terme de l'aéroport. **Après étude de différents scénarios, la stratégie retenue pour répondre aux besoins à long terme, repose sur un doublet de pistes parallèles rapprochées et spécialisées pour le trafic commercial.**

Le fonctionnement optimal d'une telle infrastructure suppose que le trafic à traiter soit le plus homogène possible, au niveau des performances des avions et du régime de vol (IFR).

En conséquence, le maintien à long terme, sur la plate-forme d'activités telles que la Sécurité Civile, ou l'Aviation Générale, constitue un obstacle au développement du trafic commercial raisonnablement attendu. Il est donc nécessaire d'assurer une ségrégation entre trafic commercial et trafic non commercial.

A l'instar de la situation prévalant sur d'autres grands aéroports, la constitution d'un « système aéroportuaire » comprenant un aéroport principal et un aérodrome satellite, représente une solution parfaitement adaptée (ROISSY et ORLY complétés par les aérodromes secondaires gérés par ADP ; NICE et CANNES, LYON SATOLAS et BRON,, BLAGNAC et LASBORDES ...).

Ainsi les deux plates-formes Marseille Provence et Aix-les-Milles apparaissent naturellement complémentaires. Cette logique aéroportuaire a été prise en compte dans le cadre de l'élaboration de la DTA/AMM.

Tout le trafic non commercial n'a pas vocation à être transféré : **les activités d'EUROCOPTER, et une partie de l'Aviation d'Affaire à réaction devraient être maintenues sur le site de MARIGNANE. Compte tenu de la structure du trafic non commercial, le transfert de 60 % de celui-ci est envisageable, soit sur la base des résultats de 1998, environ 20 000 mouvements en incluant la Sécurité Civile.**

Société Civile Professionnelle
Michel MATHIEU
Catherine De BENEDECTIS
Géraldine COEFFARD
HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIES
Le Mansard C - Avenue du 8 Mai 1945
1, Place Martin Luther-King
13097 Aix-en-Provence Cédex 2
Tél : 04.42.52.54.00 - Fax : 04.42.52.54.01
mathieu-debenedictis-coeffard@huissier-justice.fr

Référence : 16.01.04.10717 / 216841

PROCES-VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE UN ET LE *Vendredi Treize AVRIL* à Dix Heures Trente.

A LA REQUETE DE :

L'Association « **Les 1000 Décibels** », association intercommunale apolitique de défense contre les nuisances sonores «Loi de 1901», dont le siège est : 8, Rue Sainte Victoire - Lotissement Vaunière - 13320 Bouc Bel Air, poursuites et diligences de son **Président en exercice Monsieur BOURDAREL Michel**.

ET REQUIS PAR :

Monsieur BOURDAREL Michel, agissant en qualité de président de ladite association.

LEQUEL NOUS A EXPOSE :

- *Que l'Association les 1000 Décibels dont il est le Président a pour objectif de s'opposer :*
- *A tous successeurs de l'Armée de l'Air après le départ des Militaires.*
- *A la venue des avions (canadairs, trackers) de la Sécurité Civile.*
- *A l'Aviation Civile Privée (jets, biréacteurs et autres).*
- *Au divers frets (postaux, privés, publics).*
- *A l'extension des aéro-clubs existants.*
- *Aux installations pour vols de nuit (bornes DME - PAPI - ILS)*

Sur l'aérodrome d'Aix les Milles.

DEFERANT A CETTE REQUISITION,

Nous, Société Civile Professionnelle Michel MATHIEU - Catherine DE BENEDICTIS & Géraldine COEFFARD, Huissiers De Justice Associés à la Résidence d'Aix-en-Provence, y Domiciliée le Mansard C - 1, Place Martin Luther-King - 13097 Aix-en-Provence Cédex 2.

Avons reçu ce jour, **Vendredi 13 Avril 2001 à 10 Heures 30** en nos Bureaux, **Monsieur BOURDAREL Michel, Président de l'Association les « 1000 Décibels » et Madame BOURDAREL Chantal, son épouse agissant en qualité de secrétaire de ladite Association.**

Monsieur BOURDAREL nous a tout d'abord précisé, **que la pétition a été signée ce jour par 15 548 signataires mais que ce mouvement n'est pas terminé et continue.**

Il nous communique tout le dossier dans lequel, **nous avons pu inventorier le nombre de 15 548 signataires et 15 548 signatures.**

Nous avons pu procéder à nos opérations de la manière suivante :

Nous avons visualisé et collationné les feuilles de pétition une à une et constaté le nombre de signataires ainsi que les signatures en original.

Nous avons ensuite après en avoir vérifié l'exactitude et le nombre, vérifié les tableaux récapitulatifs, dans les tableaux «Excel», joints à notre procès-verbal.

Précisons, que nous avons apposé sur chaque page du dossier de pétition, l'empreinte du seau de notre Etude et un tampon portant la date du jour soit **le 13 Avril 2001.**

Après avoir vérifié l'exactitude du contenu de toutes les pages de chaque cahier, nous avons collationné les totaux portés dans des tableaux «Excel» annexés au présent procès-verbal, ce pour **un total de 15 548 signatures correspondant à 15 548 signataires.**

Nos constatations terminées, nous avons, de tout ce qui précède rédigé et dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir à notre requérante ce que de droit.

Signé MATHIEU

Copie Certifiée Conforme



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. 1.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).

Responsable : Aviation Civile

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

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)

Responsable : Aviation Civile

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

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

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 !!

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 protocole l'activité aéronautique des sociétés implantées ou exerçant leur activité sur l'aérodrome d'Aix Les Milles.

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.

Responsable : Exploitant aéroportuaire

ACTION 4

Limiter le bruit à la source

Les écoles de formation au pilotage, les aéroclubs et clubs de parachutiste 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.

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

Le retrait de l'activité militaire à partir de 2001 devrait diminuer les nuisances sonores aux alentours de l'aérodrome, mais les projets de transfert d'une partie de l'aviation générale et d'affaires de MarseilleProvence sur Aix-les-Milles risquent de susciter des craintes chez les riverains. Il est donc important d'une part de se déterminer sur le positionnement du circuit d'aérodrome du côté ouest de la plate-forme, moins urbanisé, d'autre part de justifier sur le plan économique les scénarios de développement futurs de l'aérodrome.

Des améliorations sensibles sont également possibles pour réduire les nuisances sonores dues au trafic d'aviation légère, à l'instar des dispositions prises sur des aérodromes situés dans des zones fortement urbanisées comme Cannes notamment, où une charte de qualité pilotes/aérodrome a été rédigée. Ces mesures peuvent concerner l'équipement des avions, avec des silencieux d'échappement, l'adaptation et le respect du circuit de piste, la limitation des entraînements.

Un autre enjeu environnemental important dans les années à venir concerne la situation d'Aix-les-Milles au regard des exigences imposées par la loi sur l'eau. En effet l'aérodrome est concerné par le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) relatif à la rivière l'Arc, qui borde le domaine au nord ouest. Il existe sur la plate-forme une station d'épuration en bordure de l'Arc, et une partie du terrain est en zone inondable. Une des tâches du futur gestionnaire devrait donc être l'évaluation de la situation de l'aérodrome au regard de la loi sur l'eau, afin de pouvoir proposer ensuite au préfet les mesures à mettre en oeuvre.

AERODROME D'AIX LES MILLES

Etude Globale Relative à un Changement d'Affectation

- 6 - Navigation Aérienne -

1 - ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

1-1 Circulation aérienne

1-1-1 Circuits de piste

- Le circuit conventionnel pour les avions (90 % du trafic) s'effectue à 1000 Ft sol à l'est de la piste. Il passe à la verticale du centre commercial afin d'éviter le survol du village des Milles, passe à proximité de Luynes et contourne la prison de Luynes avant de rejoindre la finale 33.
- Les procédures d'encadrement et les circuits avions à basse hauteur (500 Ft sol) s'effectuent à l'ouest de la piste.
- Le circuit hélicoptères s'effectue à 500 Ft sol à l'ouest de la piste.
- Le circuit pour les réacteurs militaires s'effectue à l'ouest de la piste.

1-1-2 Espaces aériens

L'aérodrome d'Aix-les-Milles se trouve dans la zone réglementée LF R 17. Il s'agit d'un quadrilatère qui débute au sol et s'élève à une altitude de 2000 Ft AMSL.

La CTR 2 Provence, comprise entre 1000 Ft sol et 2000 Ft sol, englobe géographiquement une partie de la R17, mais exclut cette partie de commune lorsque la R17 est active. La CTR 1 Provence, comprise entre le sol et 2000 Ft SFC, jouxte au sud-ouest la CTR 2 Provence.

Au-dessus des CTR 1 et 2 Provence, se trouve la TMA 1 Provence, de classe D, comprise entre 2000 Ft sol et le niveau FL 195.



Association intercommunale **apolitique**
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

Bouc Bel Air le : 14 Février 2012

Monsieur Hugues Parant
Préfet des Bouches du Rhône
Bd Paul Preyral
13282 Marseille Cedex 20

RAR : 1A 068 983 8367 6

Objet : Mutation de la Sécurité Civile sur Salon de Provence

Monsieur le Préfet,

Fin 2009, de nombreux média se sont faits les porte-parole d'une décision préfectorale concernant la mutation de la Sécurité Civile sur la B.A. 701 de Salon de Provence.

(En PJ une coupure de presse)

La déclaration de M. Sapin, laissait alors entendre que cette mutation serait réalisée « pour la saison 2012 »

De notre coté, nous défendons l'environnement des riverains de l'aérodrome des Milles sur lequel, en 1999, la DGAC voulait transférer les aéronefs de la Sécurité Civile.

Ayant démontré avec force que cette mutation n'avait aucune logique technique ni sécuritaire*, les associations de riverains ont fini par avoir gain de cause et le projet de mutation sur l'aérodrome des Milles a été abandonné

Aujourd'hui, de très nombreux adhérents nous interrogent sur la finalisation de la mutation vers la base de Salon annoncée en 2009 et, par voie de conséquence, de l'abandon définitif du projet des Milles.

Nous diffusons périodiquement à travers notre « news letter » (7450 destinataires) des informations qui se doivent d'être dûment validées.

C'est la raison pour laquelle nous nous permettons de vous interroger.

Vous remerciant par avance pour la diligence de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président M. Bourdarel

* Éloignement de la zone d'écopage ou décollage à pleine charge sur de grandes zones urbanisées.



Association intercommunale apolitique
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

Bouc Bel Air le : 24 Mai 2012

M. le Défenseur des Droits
7 Rue St Florentin
75008 Paris

RAR N° 1A 071 025 2636 0

Objet : Absence de réponse à un courrier adressé
A M. le Préfet des Bouches du Rhône

Monsieur le Défenseur des Droits

Le 14 Février 2012 notre association a écrit à M. le Préfet des Bouches du Rhône pour l'interroger sur la mutation de la Sécurité Civile sur la B.A 701 de Salon de Provence officiellement annoncée, en 2009, pour 2012 par M. Sappin alors Préfet des BDR. (En PJ Copie de ce courrier + copie de l'accusé de réception).

Sans réponse de M. le Préfet, le 16 Avril 2012 nous avons fait appel aux services de votre représentant local à Aix en Provence. (M. Vincensini 30 rue Chastel Aix).

Hier 23.05.2012 M. Vincensini nous a informé vous avoir transmis ce dossier dès le 17 Avril 2012.

Plus d'un mois s'étant écoulé, nous prenons contact avec vous pour savoir où en est la réponse de M. le Préfet des Bouches du Rhône, ou à défaut sa hiérarchie, concernant la mutation de la Sécurité Civile sur l'aérodrome de Salon de Provence.

Vous remerciant de votre diligence à obtenir cette réponse recevez, Monsieur le défenseur des Droits, nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président. M. Bourdarel



Association intercommunale apolitique
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

Bouc Bel Air le : 01.07. 2012

M. le Défenseur des Droits
Cabinet
7 Rue St Florentin
75409 Paris cedex 08

Objet : Absence de réponse de vos services

Monsieur le Défenseur des Droits

Le 14 Février 2012 notre association a écrit à M. le Préfet des Bouches du Rhône pour l'interroger sur la mutation de la Sécurité Civile sur la B.A 701 de Salon de Provence officiellement annoncée, en 2009, pour 2012 par M. Sappin alors Préfet des BDR.

Sans réponse de M. le Préfet, le 16 Avril 2012 nous avons fait appel aux services de votre représentant local à Aix en Provence. (M. Vincensini 30 rue Chastel Aix) qui a immédiatement transmis notre dossier à votre administration.

Sans réponse le 24 Mai 2012 nous avons écrit à vos services en RAR.

A ce jour 01.07.2012 nous sommes toujours sans réponse à la fois de M. le Préfet des Bouches du Rhône comme de vos propres services.

Nous vous remercions de votre intervention afin d'obtenir la réponse à notre question par M. le Préfet des Bouches du Rhône.

Recevez, Monsieur le défenseur des Droits, nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président. M. Bourdarel

Copie M. le représentant local du défenseur des Droits.



Monsieur Michel BOURDAREL
LES 1 000 DECIBELS
8 rue Ste Victoire
Lot. Vaunière
13320 BOUC BEL AIR

N/Réf : MSP 12-005448 / AGE
(à rappeler dans toute correspondance)

Paris, le 13 / AOÛT 2012

Monsieur,

J'accuse réception de votre courrier, et lui attribue la référence 12-005448/AGE que je vous remercie de rappeler dans toute correspondance.

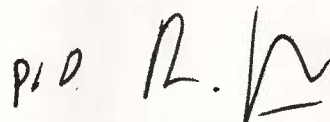
Je ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite qui sera réservée à votre dossier.

Si à propos de cette affaire, vous aviez présenté une demande semblable à quelque organisme que ce soit, ou engagé une procédure devant les tribunaux, ou si une décision de justice a été rendue et que vous n'y avez pas fait référence dans votre dossier, vous voudrez bien me le préciser et me faire parvenir tous les documents utiles.

J'appelle, par ailleurs, votre attention sur le fait que la saisine du Défenseur des droits ne présente pas de caractère suspensif, qu'il s'agisse de l'exécution de décisions devenues définitives ou de l'expiration des délais de recours contentieux. Si vous souhaitez faire usage des recours qui sont éventuellement ouverts, vous pouvez le faire indépendamment de la réclamation que vous m'avez fait parvenir.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Défenseur des droits,
Le Délégué général à la Médiation avec les services publics,


Bernard DREYFUS



Bouc Bel Air le : 04.09.20102

Association intercommunale apolitique
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

Monsieur Bernard Dreyfus
Délégué Général à la Médiation
7 Rue St Florentin
75409 Paris Cedex 08

Vos Ref : MSP 12-005448 / AGE

Monsieur le Délégué Général,

Je fais réponse à votre courrier du 03.08.2012 dont je vous remercie.

Je porte à votre connaissance que sauf notre demande initiale du 14 février 2012 auprès de M. le Préfet des Bouches du Rhône aucune autre action n'a été entreprise, pour le moment, autre que d'avoir fait appel à vos services. **(1)**

Un mois s'étant écoulé, je me permets donc de reprendre contact avec vous pour savoir où en sont vos actions pour que nous puissions obtenir cette réponse afin de la transmettre aux milliers de lecteurs de notre « New letter ». (Dont bon nombre nous avait interrogés à ce sujet).

Je vous remercie de votre diligence pour clore ce dossier et vous prie d'accepter mes respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président M. Bourdarel

(1) Notre demandions à M. le Préfet quelle suite avait été réservée quant à la mutation de la Sécurité Civile de l'aéroport de Marseille Marignane sur celui de Salon de Provence, comme cela avait été annoncé en 2009 par la préfecture. (PJ : copie de la lettre).



Association intercommunale **apolitique**
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

Bouc Bel Air le : 04.10.2012

M. Dominique Baudis
Défenseur des Droits
Aux bons soins de
M. le chef de Cabinet
Cabinet
7 Rue St Florentin
75409 Paris cedex 08

RAR N° 1A 068 292 2075 9

Objet : Absence de suivi d'un dossier
Simple par vos services

Références dossier : MSP 12-005448 / AGE

Monsieur le Défenseur des Droits

Nous vous remercions de bien vouloir prendre connaissance de la raison pour laquelle nous avons fait appel à vos services ainsi que la multitude de relances restées infructueuses.

La Raison :

Le 14 Février 2012 notre association a écrit à M. le Préfet des Bouches du Rhône pour l'interroger sur l'état du dossier de mutation de la Sécurité Civile sur la B.A 701 de Salon de Provence officiellement annoncée, en 2009, pour 2012 par M. Sapin alors Préfet des BDR. **(PJ 1)**. Sans réponse de M. le Préfet nous avons demandé l'intervention de vos services.

La Chronologie des demandes auprès de vos services :

16 Avril 2012. Dépôt de notre dossier de demande d'action auprès du représentant local du Défenseur des Droits. (M. Vincensini 30 rue Chastel Aix 13100). Votre représentant nous a immédiatement informé avoir transmis dès le **17 Avril 2012** notre dossier à Paris.

24 Mai 2012 Sans aucune réponse de vos services nous avons écrit en RAR (7 Rue St Florentin 75409 Paris cedex 08) **(PJ 1 bis)**

01.07.2012. Étant toujours sans réponse de M. Le Préfet comme de vos services malgré notre lettre en RAR. Nous réécrivons en RAR à votre Cabinet.

03.08.2012. Nous recevons, enfin, une réponse de vos services nous indiquant la prise en charge de notre dossier et sa référence. **(PJ 2)**.

01.09.2012. Suite à cette lettre et toujours sans réponse de M. Le Préfet des Bouches du Rhône à notre question initiale, nous avons relancé nominativement le signataire du courrier du 03.08.2012. **(PJ3)**

27.09.2012 : Faute de réponse à notre courrier nous avons envoyé une relance par mail en précisant la référence du dossier. Sans réponse à ce jour.

04.10.2012 Deux mois se sont écoulés depuis le courrier du 03.08.2012 de vos services d'une part, et **SEPT MOIS** depuis notre question à M. Le Préfet des BDR, d'autre part !

A ce jour, nous sommes toujours sans réponse à notre question.

La difficulté à obtenir cette réponse à une question aussi simple sur un dossier important apparaît comme particulièrement choquante sur au moins deux points :

- La volonté de non réponse de M. le Préfet semble confirmer que des manoeuvres cachées sont en cours pour muter les aéronefs de la Protection Civile sur l'Aérodrome des Milles sans consultation des instances concernées
- La crédibilité de notre démocratie mise en cause par le comportement du représentant de l'Etat refusant de répondre aux citoyens et la passivité de votre service sensé surveiller et corriger les errements de ce genre

Cette inertie inadmissible est la raison du présent courrier en RAR.

En effet, nous sommes questionnés par nos adhérents et les abonnés à notre News-Letter diffusée à 7.500 exemplaires sur le devenir de ce projet de mutation **des aéronefs de la Sécurité Civile de l'aéroport de Marseille Provence vers l'aéroport de Salon de Provence.**

Cette mutation ayant été annoncée, **officiellement en 2009, pour 2012**, et constatant que la Sécurité Civile est toujours présente sur l'aéroport de Marseille Provence, il serait normal que nous ayons des informations nous permettant de répondre à ces interrogations légitimes

Nous vous remercions de votre action pour que Monsieur le Préfet nous donne enfin une réponse que nous puissions diffuser auprès des citoyens concernés

Dans le cas contraire nous serions devant un constat d'échec des procédures légales et serions dans l'obligation de diffuser le présent courrier pour justifier de notre incapacité à répondre à nos correspondants.

Recevez, Monsieur le défenseur des Droits, nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président. M. Bourdarel



Bouc Bel Air le : 13.10.2012

Association intercommunale **apolitique**
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

Inspection Générale de l'Administration
15 Rue CAMBACERES
75800 Paris

RAR N° : 1A 068 292 2077 3

Objet :

Rapport sur le transfert de la
Sécurité Civile de Marignane à
Salon / Nîmes.

Madame, Monsieur,

Le représentant de l'intersyndicale des pilotes de la Sécurité Civile basée sur l'aéroport de Marseille Provence (Marignane 13700) a fait connaître, par la presse, que vos services avaient réalisé un rapport sur le transfert de ladite Sécurité Civile.
Ce rapport aurait été finalisé fin 2011.

A divers titres notre associations est intéressée par le devenir de la Sécurité Civile et de ses aéronefs qui jouent un rôle essentiel dans tout le Sud de la France.

Nous vous remercions, donc, de bien vouloir nous fournir une copie de ce rapport, que nous n'avons pas trouvé sur votre site.

Il reste bien entendu que si nécessaire nous prendrons les frais de photocopie à notre charge.

En l'attente, veuillez recevoir nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président M. Bourdarel



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

INSPECTION GENERALE
DE L'ADMINISTRATION

IGA/ICC/GH/42-407

Paris, le 29 NOV. 2012

LAAR n° 1A 077 683 5801 7

Monsieur le Président,

Par courrier du 13 octobre dernier, vous avez demandé que l'Inspection générale de l'administration (IGA) vous adresse son rapport relatif au devenir de la Base Avions de la sécurité civile de Marignane.

Je vous rappelle qu'en application de l'article 2 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public, les documents préparatoires à une décision administrative sont exclus provisoirement du droit à la communication aussi longtemps que cette décision n'est pas intervenue ou que l'administration n'y a pas manifestement renoncé, à l'expiration d'un délai raisonnable.

Le rapport dont vous sollicitez la transmission a été remis en mars 2012 au ministre de l'intérieur en vue de décisions à arrêter. Dès lors qu'aucune décision administrative n'est intervenue, à ce jour dans ce dossier, je ne peux que vous en refuser la communication.

Je précise que ce rapport ne contient aucune information relative à l'environnement au sens de l'article L. 124-2 du code de l'environnement, y compris se rapportant au bruit ou aux nuisances sonores.

Je vous précise que, si vous souhaitez contester la présente décision, vous devez **obligatoirement** saisir, avant tout recours devant le juge administratif, la commission d'accès aux documents administratifs (CADA), par courrier adressé, dans les 2 mois suivant la présente notification, à : CADA - 35 rue Saint-Dominique - 75700 Paris 07 SP.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le chef du service
de l'Inspection générale de l'administration

Michel SAPPIN

Monsieur BOURDAREL
Président de l'association « les 1000 Décibels »
Lotissement Vaunière
8 rue Sainte-Victoire
13320 BOUC-BEL-AIR



Bouc Bel Air le : 15.11.2012

Association intercommunale apolitique
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

M. Le Président
de la Commission d'Accès
aux Documents Administratifs
35 Rue Saint Dominique
75700 PARIS 07 SP

Madame, Monsieur le Président,

Par la présente nous avons l'honneur de saisir votre Commission d'une demande d'avis sur le refus tacite à notre demande de copie du rapport réalisé en 2011 par l'Inspection Générale de l'Administration concernant le transfert de la Sécurité Civile actuellement basée sur Marseille Marignane.

A ce jour aucune réponse n'a été apportée à notre courrier recommandé du 13.10.2012

Dans l'attente de l'avis de votre Commission, nous vous prions d'accepter, Madame, Monsieur le Président, nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président
M. Bourdarel

Ref dossier : 2012 45.46

PJ : - Copie de la lettre de demande auprès de l'Inspection Générales de l'Administration
- Copie de l'accusé de réception.



Bouc Bel Air le : 03.12.2012

Association intercommunale apolitique
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

M. Le Président
de la Commission d'Accès
aux Documents Administratifs
35 Rue Saint Dominique
75700 PARIS 07 SP

Madame, Monsieur le Président,

Par la présente nous portons à votre connaissance la copie de la réponse arrivée le 01.12.2012 de l'Inspection Générale de l'Administration.

Cette réponse se rattache à notre demande du 13.10.2012 auprès de ce service restée sans suite.
(PJ 1)

Sans cette réponse nous avons formulé une saisine le 15.11.2012 auprès de vos services. **(PJ2)**
(Fait rare, nous n'avons pas reçu de lettre en retour, ce qui fait que je n'ai pas de référence de dossier à vous fournir)

Nous vous serions reconnaissants de nous indiquer, eu égard à cette réponse, si nous pouvons espérer obtenir copie de cette étude ? Soit par votre intervention, soit en la demandant nous même auprès de M. le Ministre de l'Intérieur. ?

Vous en remerciant, veuillez accepter nos respectueuses salutations.

Pour le Bureau Administratif
Le Président M. Bourdarel



Bouc Bel Air le : 03.12.2012

Association intercommunale **apolitique**
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

M. François Hollande
Président de la République
Aux bons soins de
M. le Chef de Cabinet
Palais de l'Élysée
55, rue du faubourg Saint-honoré
75008 Paris

Monsieur le Président de la République

Nous sommes désolés de devoir faire appel à votre autorité pour obtenir une simple réponse.

Le 14.02.2012, soit il y a 10 mois, nous avons posé une question très simple à M. le Préfet des Bouches du Rhône : « *Où devait être muté la Sécurité Civile, prétendue gênante sur l'aéroport de Marseille Provence* »

(PJ1)

N'ayant pas eu de réponse de M. le Préfet nous avons fait appel à M. le Défenseur des Droits.

En temps qu'habitues à ces non réponses de certaines autorités administratives, nous avons connu les services de son prédécesseur, M. le Médiateur de la République, avec qui nous avons toujours eu des suivis et des interventions efficaces et diligentes.

Tel n'est pas du tout le cas avec M. le Défenseur des Droits. Le dernier recommandé, nominativement adressé à M. Baudis, relatant les très nombreuses relances auprès de ses services suite à notre demande initiale est resté – lui aussi – sans réponse ! **(PJ2)**

Ce qui est totalement inadmissible de la part d'un chef de service d'une administration dont une des activités est de faire répondre les autres administrations !

Si nous savons pertinemment bien que « M. le Défenseur des Droits » est une autorité indépendante, il n'en reste pas moins qu'il est nommé par M. le Président de la République et qu'il est payé avec l'argent public pour être au service des citoyens. Ce qui est aussi le cas de M. le Préfet des Bouches du Rhône.

A ce titre, nous souhaiterions que Le Président de la République que vous êtes, rappelle simplement et en marge de toute position, « à M. le Défenseur des Droits et ses subalternes » leurs obligations professionnelles et règles déontologiques pour lesquelles ils existent et sont rétribués.

A moins qu'il faille créer un autre haut service public (« Médiateur » ?) pour qu'il rappelle, à ceux chargés de rappeler, d'avoir à le faire.

Vous renouvelant nos excuses pour ce dérangement, en espérant obtenir enfin une réponse à notre question, nous vous présentons M. le Président de la République, avec nos remerciements pour votre intervention, nos respectueuses salutations

Pour le Bureau Administratif
Le Président M. Bourdarel

*Le Chef de Cabinet
du Président de la République*

Monsieur Michel BOURDAREL
Président de l'Association
« Les 1 000 Décibels »
Lotissement Vaunière
8 rue Sainte-Victoire
13320 BOUC-BEL-AIR

Paris, le 17 DEC. 2012

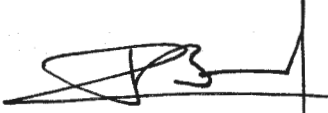
Monsieur le Président,

Vous avez fait part au Président de la République de vos interrogations concernant l'état d'avancement du projet de transfert de la base d'avions de la sécurité civile de Marignane vers la base aérienne 701 de Salon-de-Provence. Vous avez également attiré son attention sur la lettre que vous avez envoyée à ce sujet au préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône.

Monsieur François HOLLANDE m'a confié le soin de vous répondre et de vous assurer de toute l'attention portée à votre démarche. A sa demande, je n'ai pas manqué de signaler votre courrier à Monsieur Manuel VALLS, ministre de l'intérieur, ainsi qu'au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, en leur demandant de procéder à un examen attentif de ce dossier.

Vous serez tenu directement informé, par leurs soins, de la suite qui sera réservée à votre démarche.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Pierre BESNARD

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Le Chef de Cabinet

Paris, le 04 JAN. 2013

Réf. : 12-058336-A / JFB

Monsieur le Président,

Le Chef de cabinet de Monsieur François HOLLANDE, Président de la République, m'a transmis votre correspondance par laquelle vous sollicitez des informations sur le projet de transfert de la base des avions de la sécurité civile de Marignane.

L'avenir de cette base aérienne de la sécurité civile est un dossier aux enjeux lourds, actuellement en cours d'instruction au sein du ministère de l'intérieur. Le ministre a demandé au préfet, directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, de lui rendre compte des études réalisées et des différentes hypothèses envisagées dans ce cadre.

Vous ne manquerez pas d'être tenu pleinement informé à ce sujet.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Sébastien GROS

Monsieur Michel BOURDAREL
Président
Association «les 1000 Décibels»
5, rue Sainte Victoire
Lotissement Vaunière
13320 BOUC- BEL-AIR



COMMISSION D'ACCÈS
AUX DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

Cada

Le Président

Monsieur BOURDAREL
Association « Les 1000 Décibels »
8 rue Sainte-Victoire
Lotissement Vaunière
13320 BOUC-BEL-AIR

Paris, le 14 janvier 2013

Références à rappeler : 20124546

Vos références : demande auprès de l'Inspection générale de l'administration (IGA)

Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis rendu par la commission d'accès aux documents administratifs dans sa séance du 10 janvier 2013 sur votre demande. Cet avis est également adressé à l'autorité administrative que vous aviez saisie.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Président,
La Secrétaire générale



Anne JOSSO

COMMISSION D'ACCÈS
AUX DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

Cada

Le Président

Avis n° 20124546 du 10 janvier 2013

Monsieur BOURDAREL, pour l'association « Les 1000 Décibels », a saisi la commission d'accès aux documents administratifs, par courrier enregistré à son secrétariat le 26 novembre 2012, à la suite du refus opposé par le chef du service de l'Inspection générale de l'administration (IGA) à sa demande de communication d'une copie du rapport de l'IGA de fin 2011 sur le projet de transfert de la base aérienne de sécurité civile de Marseille-Marignane.

En réponse à la demande qui lui a été adressée, le chef du service de l'Inspection générale de l'administration, qui a communiqué à la commission un exemplaire de ce rapport, remis au ministre de l'intérieur en mars 2012, l'a informée qu'aucune décision relative au transfert de cette base aérienne n'avait encore été prise.

Après avoir pris connaissance du rapport sollicité, la commission estime qu'il sera intégralement communicable à toute personne qui le demande, sur le fondement de l'article 2 de la loi du 17 juillet 1978, en l'absence de mention dont la communication porterait atteinte à l'un des intérêts protégés par l'article 6 de cette loi, lorsque l'administration aura statué sur le transfert de la base aérienne de sécurité civile ou, à l'expiration d'un délai raisonnable, en aura manifestement abandonné le projet. La commission estime qu'eu égard à la complexité et à l'importance des décisions que le rapport sollicité est destiné à préparer, il conserve à ce jour un caractère préparatoire.

La commission rappelle toutefois que ce motif ne peut s'opposer, en application de l'article L. 124-4 du code de l'environnement, à la communication des informations relatives à l'environnement que comporte ce document. La commission constate que s'il n'inclut aucune information relative à des émissions dans l'environnement, notamment à des émissions sonores, il rassemble en revanche, aux pages 12 à 19 et à l'annexe 15, des données relatives à la localisation et à l'évolution des feux de forêt dans le Sud de la France ainsi qu'au risque d'inondation affectant le site de la base aérienne de Salon-de-Provence, qui constituent des informations relatives à l'environnement au sens de l'article L.124-2 du même code.

Aussi la commission émet-elle un avis favorable à la communication de ces seuls passages du rapport à l'association qui le demande.

Pour le Président,
Le Rapporteur général

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, likely representing the name 'Nicolas Polge'.

Nicolas POLGE
Maître des requêtes au Conseil d'Etat

**MINISTERE DE L'INTERIEUR,
DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES
ET DE L'IMMIGRATION**

INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

—

N° 12-009-02

RAPPORT

SUR

LE DEVENIR DE LA BASE AVIONS DE LA SECURITE CIVILE DE MARIGNANE

(extraits)

Mars 2012

— —

IIÈME PARTIE MAIS DES CONTRAINTES PESENT SUR L'EVENTUELLE RELOCALISATION DE LA BASE AVIONS DE LA SECURITE CIVILE

Ces contraintes sont opérationnelles, techniques, financières et sociales. Elles sont donc à prendre en compte en cas de déménagement selon les trois options possibles prévues par la lettre de mission (confer annexe n°1) : Istres, Nîmes et Salon-de-Provence. Les caractéristiques des sites pressentis, formant autant de déterminants du choix de localisation à opérer, sont récapitulées en annexe n°26.

1 - DES CONTRAINTES OPERATIONNELLES

La doctrine actuelle de la DGSCGC, en matière de protection contre les incendies, repose sur deux principes fondamentaux :

- une approche globale visant à ne pas séparer la prévention et la lutte,
 - une anticipation systématique,
- et quatre objectifs principaux :
- empêcher les feux,
 - maîtriser les éclosions au stade initial,
 - limiter les développements catastrophiques,
 - réhabiliter les espaces incendiés.

Considérant le sujet d'une éventuelle relocalisation de la BASC, les objectifs principaux « *d'empêcher les feux* » et « *de maîtriser les éclosions au stade initial* » apparaissent essentiels. Comme le montre l'étude réalisée par l'EMIZ sud à la demande de la mission (confer annexe n°6), il s'agit à la fois d'être proche des lieux à enjeux (massifs forestiers, zones de densité de population à l'interface habitat/forêt, mitage de l'habitat en milieu forestier, habitats légers de loisirs) et de conserver la capacité d'attaquer rapidement les feux naissants.

1.1. UNE LOCALISATION PROCHE DES ENJEUX DE LUTTE

1.1.1. Qui dépend moins des barycentres de feux...

Ainsi que l'historique de l'implantation de la BASC à Marignane le rappelle (voir I^{ère} partie), la rapidité et donc l'efficacité d'intervention des avions de la Sécurité civile de lutte contre les incendies (CL415 dit « *Canadair* », « *Dash 8* » et « *Tracker* ») est entre autres mais substantiellement dépendante de la distance aux feux.

La DGSCGC a mis à la disposition de la mission une étude sur la position des barycentres des feux en fonction de la prise en compte soit des surfaces brûlées, soit du nombre de départ de feux, incluant ou non l'année 2003 et son exceptionnel niveau de sinistralité ou encore excluant ou non les régions aquitaine et corse⁸. Il ressort de cette étude que le barycentre des départs de feux se situe plus à l'ouest (Nîmes) que le barycentre des surfaces brûlées (Hyères). Toutefois, en ne tenant pas compte de l'année 2003 considérée comme exceptionnelle et en faisant abstraction des régions Aquitaine et Corse, le barycentre des départs de feux se situe vers Arles et le barycentre des surfaces brûlées aux environs d'Aigues Mortes (confer présentation infra). Cette étude conduirait donc à penser que les barycentres de feux se seraient déplacés vers le sud-ouest de la France et que cette tendance pourrait s'accroître compte tenu que le nombre de départs de feux (indicateur de vulnérabilité d'une zone géographique) est désormais plus important à l'ouest de Marignane qu'à l'est⁹.

⁸ Des implantations temporaires d'avions de lutte contre les incendies à Mérignac et à Bastia pendant la saison « feux » permettent de traiter isolément les régions Aquitaine et Corse, sauf en cas d'incendie de grande ampleur où le recours généralisé de la BASC est nécessaire. C'est la raison pour laquelle, la DGSCGC fait abstraction de ces zones géographiques pour recalculer les barycentres.

⁹ Sur les projections à long terme en la matière, se reporter au rapport de la mission interministérielle « *Changement climatique et extension des zones sensibles aux feux de forêt* » – JGA-CGEDD-CGAER n°10-053-01 – juillet 2010. Le

Dès lors, les moyens aériens¹² de lutte contre les incendies de la Sécurité civile doivent avant tout se rapprocher des zones à forte densité de population et fortement boisées, ce qui constitue une première contrainte opérationnelle pour l'éventuelle relocalisation de la BASC. Il s'agira donc, dans la suite du rapport, d'examiner la distance et le temps de vol moyens pour accéder à ces zones en fonction de l'implantation envisagée.

Il existe avant cela une autre contrainte opérationnelle.

1.2. UN LIEU D'ECOPAGE PROCHE DE L'ENVOL

Les objectifs principaux « *d'empêcher les feux* » et « *de maîtriser les éclosions au stade initial* » de la doctrine française ne peuvent être atteints uniquement par la localisation idoine de la BASC. Il faut également prendre en compte la capacité des aéronefs à se trouver rapidement opérationnels au bon endroit.

Contrairement à d'autres services européens de sécurité civile, la France a fait le choix d'attaquer prioritairement tout feu naissant, ce qui suppose que les moyens aériens débutent toutes les missions à plein. Il s'agit alors soit des avions du guet aérien armé (essentiellement « *Dash 8* » et « *Tracker* ») remplis de produit retardant, soit des CL415 dit « *Canadair* » remplis d'eau. Pour ces derniers et à l'inverse des premiers, le décollage s'effectue à vide, puis ils écopent dans l'étendue d'eau la plus proche, c'est-à-dire l'étang de Berre (Vaine), immédiatement à proximité de l'aéroport de Marseille-Provence, lieu d'implantation actuelle de la BASC. Les « *Canadair* » sont donc en mesure, dès le départ, non seulement d'accomplir la mission pour laquelle ils ont décollé mais en sus, de pouvoir traiter prioritairement tout feu naissant sur la trajectoire qui les conduit à leur objectif initial, quitte à abandonner leur mission première.

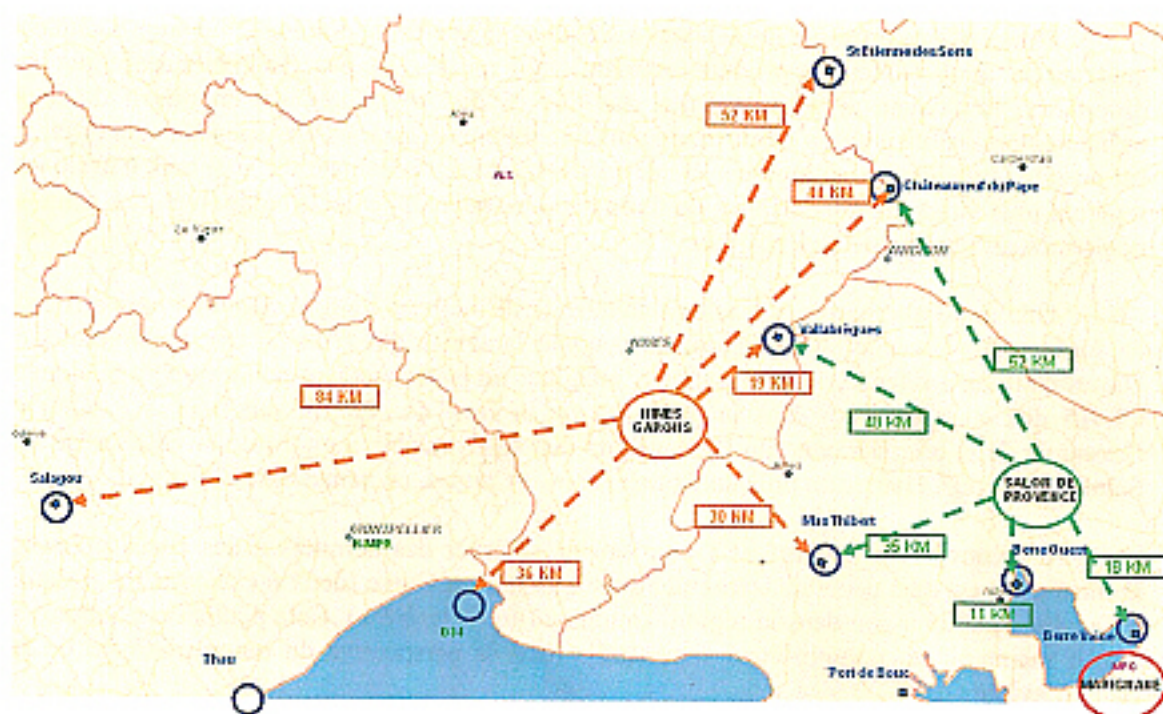
Cette méthode a permis d'obtenir de bons résultats et constitue le « *savoir-faire* » de la Sécurité civile française. Aussi, si une délocalisation de la BASC était décidée alors même qu'une étendue d'eau se situe tout à côté de son implantation actuelle, il faudrait déterminer les lieux d'écopage en fonction de la direction de la mission des avions, car aucune ville d'installation envisagée pour la BASC ne dispose d'un plan d'eau aussi près.

C'est ce que montre la carte suivante en fonction qu'il s'agit des bases de Salon-de-Provence (Istres étant tout proche) et de Nîmes. Ainsi, outre l'étang de Berre (Vaine) à 1 km seulement, d'autres approvisionnements en eau sont possibles à :

- Vallabrègue sur le Rhône à 19 km de Nîmes à vol d'oiseau et à 48 km de Salon ;
- Mas Thibert à 30 km de Nîmes à vol d'oiseau et à 35 km de Salon-de-Provence ;
- Châteauneuf du Pape à 44 km de Nîmes et à 52 km de Salon ;
- Saint Etienne des Sorts à 52 km de Nîmes et à plus de 70 km de Salon ;
- Salagou à 84 km de Nîmes ou bien enfin en mer.

En conséquence, pour une implantation alternative à Marignane, il faudra tenir compte d'un délai d'arrivée au point d'eau d'écopage pendant lequel l'objectif « *de maîtriser les éclosions au stade initial* » ne sera pas atteint pour les CL415 « *Canadair* ». Il s'agira donc là aussi, dans la suite du rapport, d'examiner le temps de vol moyen pour permettre aux « *Canadair* » de s'approvisionner en eau et d'être opérationnels, ce qui contraste par rapport à la situation actuelle.

¹² Ainsi que les moyens terrestres.



Mais quelle qu'elle soit, la localisation retenue ne doit pas gêner l'activation du niveau extrême d'intervention rapide de la BASC, qui prend la forme d'une escadrille de Canadairs immédiatement prêts à l'emploi, c'est-à-dire ayant décollé et ayant écopé peu de temps après, devant se diriger en urgence vers un chantier où des vies humaines sont en jeu, se situant dans une zone qui n'avait pas été préalablement ciblée par le dispositif de prévention et de surveillance.

Il faut donc se caler sur ce scénario de référence, où est mise en œuvre la force de frappe maximale de la base, dans un contexte de surprise, pour peser les opportunités et contraintes respectives des différentes hypothèses d'implantation géographique de la BASC. En effet, en raison de la réactivité qu'il sous-tend de la part des personnels et de la masse des moyens qu'il met en œuvre, ce scénario d'intervention ne peut être activé pour l'instant que depuis la base principale.

Statistiquement, il n'est pas possible de circonscrire directement la zone qui serait plus particulièrement sujette à ce type d'interventions. En effet, les paramètres varient assez sensiblement d'une année à l'autre (exemple : stress hydrique de la végétation). Cependant, une approche pourrait être de superposer la carte des départs de feux et celle des enjeux (exemple : habitats isolés ou campings se situant en zone forestière). Dans ce cas, le barycentre résultant de ce calcul se situerait indiscutablement au sud-est de sa position actuelle. Partant, une implantation de la base avions à Nîmes devrait conduire à reconsidérer les modalités d'intervention de la flotte afin de maintenir l'efficacité du scénario activant la force de frappe maximale de la BASC.

C'est ainsi que l'on peut envisager une évolution de la doctrine et du concept d'emploi des moyens aériens de lutte contre les incendies.

A un éloignement des points d'eau devra probablement correspondre un renforcement du guet aérien armé dans les secteurs à risque élevé pour compenser le temps d'arrivée supplémentaire des « Canadair » sur les lieux de mission.

Mais cette perspective invite alors à s'équiper d'une flotte d'avions plus importante en guet aérien armé (dotés de produit retardant), qui ne devrait pas être compensée par la diminution immédiate et proportionnée des CL415 dits « *Canadairs* » en raison de leur utilisation prévisible pour au moins une quinzaine d'années, sauf à s'en séparer. A cet effet, il est possible que les drones puissent éviter à l'avenir ce renforcement du guet aérien armé en repérant plus rapidement les départs de feux, mais les développements technologiques actuels ne permettent pas encore de l'affirmer.

Une autre alternative consiste à atténuer la difficulté d'éloignement des points d'eau en formant des bases avions temporaires pendant la saison des feux. Si une implantation à Nîmes était ainsi retenue, il est possible d'imaginer un stationnement provisoire de quelques CL415 dits « *Canadairs* » dans la partie est de la zone de défense sud (région PACA) à l'exemple de la base aérienne du Luc avec un écopage possible au nord de la ville au lac de Sainte-Croix ou à Hyères en utilisant la mer, voire à Cannes, ancienne base d'accueil¹³.

L'inconvénient majeur est à nouveau de réserver des aéronefs à des zones précises sachant qu'il est déjà usuel de stationner quatre avions en Corse (deux « *Canadairs* » et deux « *Tracker* ») et un avion dans la région Aquitaine (un « *Dash 8* »). Cela peut alors conduire à devoir maintenir un nombre élevé d'appareils dans la perspective du renouvellement de la flotte d'avions.

2 - DES CONTRAINTES TECHNIQUES, FINANCIERES ET SOCIALES

2.1. DES INSTALLATIONS TECHNIQUES REpondant AUX NECESSITES OPERATIONNELLES, AUX NORMES DE SECURITE ET AUX CONDITIONS DE MAINTENANCE

2.1.1. La facilitation du décollage

Si l'objectif des moyens aériens de lutte contre les incendies est de gagner du temps pour intervenir le plus rapidement possible sur les lieux de mission, tant par le positionnement géographique de la BASC que par la proximité des points d'eau d'écopage, un enjeu existe aussi sur le délai au décollage. Ce délai dépend aussi bien de la priorité accordée au décollage que du temps de « *routage* » jusqu'à la piste d'envol.

La cohabitation avec un aéroport commercial, *a fortiori* international, est de nature à créer des difficultés aux aéronefs de la BASC lors du décollage, particulièrement pendant la saison des feux qui coexiste avec une saison touristique toujours intense dans le sud de la France. Dès lors, tout maintien ou déménagement de la BASC sur ce type d'infrastructure doit être considéré comme générant des arbitrages des autorités aéroportuaires qui pourraient ne pas être systématiquement en faveur de la Sécurité civile. Ces arbitrages s'expliqueraient par exemple par la nécessité de faire atterrir urgemment un ou plusieurs avions bientôt à cours de kérosène ou en raison de l'encombrement du trafic. Il faut compter également sur la bonne volonté des commandants de bord des avions commerciaux, aujourd'hui davantage soumis à des contraintes de rentabilité qui peuvent les dissuader de céder leur place aux bombardiers d'eau.

¹³ Ce site a été abandonné du fait de la réduction de la taille de la flotte de « *Trackers* », passée de 12 à 9 appareils.



Association intercommunale **apolitique**
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

ENCLAVEMENT DE L'AERODROME DES MILLES

A l'Est le village des Milles.....7.000 Habitants
A l'Ouest, La Duranne.....10.000 Habitants à terme
Au Sud de sa Piste, (Axe principal d'atterrissage), quasi attenant à
la Zone d'Activités.....29.000 Salariés.
Au Nord, (Axe principal de décollage), une grande vallée
(Ventabren, Eguilles) maillées de très nombreuses villas individuelles.....5.000 Habitants (environ)

Nombre de riverains soit limitrophes soit directement sous jacents : 51.000 personnes

QUI SERAIENT DIRECTEMENT MISES EN DANGER

La conception de procédures associées aux aéronefs IFR doit tenir compte de contraintes fortes en termes de relief, d'espaces voisins (militaires : Salon-de-Provence, CTR 1 Provence) et d'environnement (ville d'Aix-en-Provence).

Il est donc proposé de distinguer deux étapes dans la conception de ces procédures, en permettant dans un premier temps les arrivées IMC vers Aix les Milles, en construisant dans un deuxième temps un système complet de circulation aérienne **(SID, STAR et procédures d'approche aux instruments)**.

Dans les deux cas, la stratégie adoptée écarte la possibilité d'effectuer de l'entraînement IFR sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

La construction de procédures d'approche aux instruments nécessitera une amélioration des moyens de radionavigation disponibles. Dans un premier temps, un locator devra être maintenu sur la plate-forme, et un DME co-implanté devra lui être adjoint.

Une évolution à moyen terme des espaces est également à prévoir. Il apparaît souhaitable de maintenir un volume associé au terrain d'Aix les Milles, dans lequel la circulation d'aérodrome peut évoluer sans perturber le trafic de Marseille-Provence, et qui permet d'informer les usagers de Marseille-Provence d'une activité aérienne à Aix les Milles. Une CTR adaptée aux procédures initiales et finales d'Aix-les-Milles devra probablement être envisagée lorsque le trafic IFR sera important.

Une estimation des coûts correspondant aux hypothèses formulées est présentée à la fin de cette note.

7. Exploitation technique

Le trafic VFR actuel et les perspectives d'évolution justifient le maintien d'un service de contrôle d'aérodrome à Aix les Milles.

Pour répondre aux besoins des usagers de l'aérodrome, les horaires ATS pourront être les suivantes : de 8h locales au coucher du soleil plus 30 minutes, avec deux extensions par semaine **pour les entraînements VFR de nuit**. L'effectif minimum permettant d'assurer ce service est de 7 agents qualifiés, auquel il conviendrait d'ajouter un poste d'encadrement.

Pour atteindre l'objectif de 7 contrôleurs qualifiés à l'été 2001, il est nécessaire de demander l'ouverture de 2 AVE à la CAP de printemps 2000 et de planifier 2 AVE supplémentaires à la CAP d'automne 2000.

8. Modalités de gestion

Il est nécessaire de prévoir des surfaces et installations suffisantes pour permettre l'implantation et le développement à long terme d'activités économiques à caractère aéronautique. Un découpage pertinent de la base aérienne doit donc être opéré.

Compte tenu des besoins immédiats et à terme de l'activité aéronautique, il apparaît que les surfaces disponibles de la Base Aérienne sont excédentaires. Dès lors, il est proposé une emprise adaptée permettant le maintien et le développement de l'activité aéronautique, cohérente avec les voiries.

Cependant, cette emprise définie selon des critères strictement opérationnels ne garantit pas une maîtrise totale de l'usage des réseaux et des installations vitales associées.

Par conséquent, une partition éventuelle des terrains doit prévoir un usage commun de ces réseaux.

En ce qui concerne le type de gestion, la concession paraît la solution la plus adéquate, l'Etat n'ayant pas vocation à gérer directement un aérodrome.

Estimation des coûts liés à la reprise d'Aix-les-Milles

d'informer les usagers de Marseille-Provence d'une activité aérienne à Aix-les-Milles. Des propositions pour la définition de ce volume sont présentées dans l'annexe 1 à ce chapitre.



VOIR PJ 15 et 16

11-2 Evolution envisagée des procédures associées aux IFR

11-2-1 Généralités

La conception de procédures d'approche et de départ aux instruments sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles doit tenir compte des contraintes fortes suivantes :

- au nord: zones de Salon de Provence R 71 D (3000 AMSUFL 75) et R 77 A - à l'est: proximité de la ville d'Aix-en-Provence - à l'ouest: CTR 1 Provence - au sud et au sud-est: relief important.

En conséquence, il est proposé de distinguer deux étapes dans la conception des procédures d'approche aux instruments d'Aix-les-Milles. Une première étape doit permettre de disposer dès 2001 de procédures d'arrivée en IMC vers Aix-les-Milles; une deuxième étape au-delà de 2001 doit prévoir la mise en place d'un système complet de circulation aérienne (SID, STAR et procédures d'approche aux instruments).

11-2-2 Première étape

11-2-2-1 But

Il s'agit d'amener en arrivée IMC un aéronef IFR à Aix-les-Milles pour qu'il puisse: 1. soit acquérir des repères visuels au sol et évoluer en VMC vers le terrain 2. soit faire une approche à vue 3. soit réintégrer les procédures STAR et d'approche aux instruments de Marseille Provence.

11-2-2-2 STAR et attente (cf. plans joints)

Trois STAR sont définies en provenance respectivement du nord, de l'ouest et de l'est. Bien que passant par la verticale du locator ALM, ces STAR permettent d'intégrer les procédures d'approche aux instruments de Marseille-Provence.

Une attente sur clairance particulière du contrôle est définie à la verticale d'Aix-les-Milles. La définition de cette attente nécessite de co-implanter un DME avec le locator ALM.

Pour permettre de descendre le plancher de l'attente à 2500 Ft AMSL les entrées dans cette attente ne sont pas omnidirectionnelles. Elles ne peuvent se faire que sur les axes correspondant aux STAR en provenance de OB, MTG et VENTA.



VOIR PJ 17 et 18

et de départ à Aix-les-Milles constitue une aide à la gestion du trafic en TMA Provence, améliore la sécurité, et peut servir de support dans les lettres d'accord entre organismes de contrôle.

La régularité des vols dépend des minimums opérationnels du terrain, eux-mêmes étroitement liés aux moyens radioélectriques qui seront choisis pour supporter la procédure. Trois choix sont possibles pour définir un système CA

- LOC - DME -LLZ - DME -ILS

Enfin on peut évoquer une procédure RNAV pour les années futures.

Pour obtenir une très bonne continuité des vols, il faudrait investir dans un système ILS. Cet investissement ne sera rentable que si l'on y associe une rampe d'approche d'une longueur minimale de 420 mètres.

A priori, les systèmes LLZ-DME et LOC-DME donneront des minimums assez voisins. En effet, il s'agit de deux procédures classiques dont la différence réside dans la largeur des aires associées aux procédures. En approche finale, les obstacles sont principalement situés dans le prolongement de l'axe de piste. Il n'y a donc pas de bénéfices importants à attendre d'un système LLZ-DME.

Les procédures RNAV nécessitent un équipement à bord qui ne correspond pas pour l'instant à l'équipement des avions IFR que l'on souhaite accueillir à Aix-les-Milles. Cette solution pourrait donc être envisagée comme procédure secondaire, mais non comme procédure de base, si l'on souhaite avoir des minimums plus bas que ceux associés à une MVL.

11-2-3-3 Hypothèses

La conception du système CA pourrait se fonder sur les hypothèses décrites ci-dessous, qui devront être validées avant de débiter l'étude :

1. Les STAR initiales sont communes à celles de Marseille-Provence,
2. Les attentes sont communes à celles de Marseille-Provence,
3. **Une attente permanente doit tout de même être définie à la verticale d'Aix-les-Milles (cf. attente résiduelle de l'étape 1) pour être utilisée à la suite d'une API,**
4. Il est impératif que les procédures d'Aix (SID, API et FINALE) n'interfèrent pas avec l'espace de la CTR 1 Provence, dont la gestion est assurée par le contrôleur TWR de Marseille Provence. En conséquence, il ne peut pas y avoir de virage vers l'ouest du terrain avant que les avions aient franchi 2500 Ft AMSL,
5. La conception d'une procédure face au sud (QFU 15) paraît difficile - compte tenu de l'espace qui devrait être « partagé » avec Salon
- compte tenu des obstacles en API, si l'on ne souhaite pas interférer avec la CTR 1 Provence,
6. La conception d'une procédure face au nord devra tenir compte d'une légère interférence avec l'espace de Salon pour les API.

11-2-3-4 Espace

La mise en place d'un tel système de circulation aérienne devra faire l'objet de négociations avec la partie militaire quant aux volumes occupés par les procédures elles-mêmes et quant à leur intégration possible dans une CTR adaptée.

11-3 Installations techniques

11-3-1 Bloc technique et vigie

La structure du bâtiment, aussi bien quant à son état qu'à son agencement et ses surfaces, ne pose aucun problème majeur de continuité d'utilisation dans la même fonction, dans le cadre d'une exploitation civile.

L'ancienneté des équipements militaires ne permet pas d'envisager leur utilisation par l'Aviation Civile, si ce n'est pour une durée provisoire. Sous réserve d'inventaire au départ des militaires, il y a donc lieu de prévoir le renouvellement de l'intégralité des matériels nécessaires.

Dans le cadre de la continuité des services actuellement fournis aux usagers, l'aménagement de la vigie et de la salle technique associée doit prévoir une exploitation à deux positions de contrôle.

Dans l'hypothèse où le circuit d'aérodrome serait déplacé à l'ouest du terrain, la vigie actuelle ne dispose pas d'une visibilité latérale et arrière totale sur le circuit. Pour obtenir une visibilité optimale, il est nécessaire de réaliser des travaux importants puisque c'est la structure même du bâtiment qui cache une partie du circuit. Une alternative consiste à implanter la tour de contrôle du côté Est de la piste, ce qui assure une visibilité parfaite sur le circuit d'aérodrome à l'ouest. Il faut donc prévoir dans le PCG la réservation d'un emplacement pour le transfert de la tour de contrôle à l'Est.

Les aménagements et travaux de génie civil à prévoir pour le bloc technique et la vigie dans le cadre d'un changement d'affectation à l'été 2001, dépendent des décisions concernant la position du circuit de piste d'une part, la construction éventuelle d'une nouvelle tour d'autre part.

Ainsi, deux options se présentent

- **la première consiste à aménager et rénover le bloc technique actuel pour un fonctionnement d'au moins 10 ans, en incluant éventuellement des travaux pour améliorer la visibilité à l'Ouest,**
- la deuxième consiste à maintenir pour une période transitoire la tour actuelle en l'état et engager la construction d'une nouvelle tour du côté Est des installations.

11-3-2 Moyens de radionavigation et balisage

Les projets de mise en oeuvre d'une procédure IFR à Aix-les-Milles nécessitent une évolution des moyens de radionavigation. L'équipement minimum dans un premier temps est une radiobalise NDB avec un DME co-implanté.

Il faut prévoir également l'installation d'un balisage lumineux de piste et de voies de circulation, et d'un PAPI à chaque QFU.

111 - TRANSITION

Pour pouvoir réussir la transition liée au départ de l'Armée de l'Air, un calendrier cohérent doit être suivi. Les délais concernant l'acquisition et l'installation des équipements de la vigie (au minimum un an) ainsi que la mise en oeuvre du balisage, doivent être pris en compte.

Par ailleurs l'installation des moyens techniques nécessitera vraisemblablement une exploitation en vigie provisoire pendant les travaux.

Une estimation des coûts des installations techniques nécessaires est présentée en Annexe 2. L'aménagement standard de la vigie représente environ 6 MF TTC. Les équipements permettant l'accessibilité du terrain aux IFR sont évalués à 10 MF TTC. Les coûts de génie civil dépendent quant à eux de la décision de transférer ou non la tour de contrôle du côté Est de la piste.

Annexe 1

Volume associé à la circulation aérienne en tour de piste à Aix4es-Milles

1 - OBJECTIF

Dans le cas d'Aix-les-Milles, le trafic civil est pour l'instant uniquement de type VFR. Evalué à 60 000 mouvements environ en 1998, il devrait atteindre 75 000 mouvements avec le transfert d'une part de l'aviation générale de Marseille-Provence (aviation légère et une partie de l'aviation d'affaire). La caractéristique exclusivement VFR du trafic civil doit naturellement évoluer avec l'aviation d'affaire qui générera nécessairement des mouvements IFR.

Ainsi l'aérodrome d'Aix-les-Milles répond d'ores et déjà aux critères quantitatifs établis par la DNA pour la mise en oeuvre d'un contrôle d'aérodrome. Les objectifs et les perspectives d'évolution, notamment le transfert possible des activités de la Sécurité Civile, ne peuvent que renforcer la motivation de ce choix.

- critères qualitatifs

Des éléments qualitatifs doivent également être pris en considération, notamment, pour le cas d'Aix-les-Milles, des éléments liés à la sécurité et à l'environnement.

La proximité des espaces de Marseille-Provence et des espaces militaires de Salon, leur complexité et la volonté de protéger par des espaces de classe D ou C les grands flux de trafic concourent à la justification d'un service de contrôle à Aix-les-Milles. Mais c'est la gestion du trafic propre à Aix-les-Milles qui est l'élément prépondérant d'une argumentation en faveur d'un service de contrôle, que ce soit pour la gestion du circuit d'aérodrome ou pour le maintien d'une activité de parachutage à la verticale de la plate-forme. La nécessité, à terme, de doter l'aérodrome de procédures d'arrivée, d'approche et de départ aux instruments complexifiera encore la gestion du trafic. L'intégration d'usagers IFR dans le trafic VFR de l'aérodrome ne pourra, à l'évidence, être gérée en toute sécurité qu'avec un service de contrôle même s'il est permis d'espérer que le développement des activités IFR et VFR se fasse, pour une large part, dans des créneaux horaires différents.

Par ailleurs, il est important de signaler qu'un service de contrôle est une garantie de la discipline des usagers. Or celle-ci est essentielle pour que l'activité aéronautique d'Aix-les-Milles s'intègre dans un environnement sensible, qu'il s'agisse de zones habitées ou particulières (i.e. prison de Luynes) dont il faut éviter le survol aux abords de l'aérodrome et à proximité du circuit de piste.

II - HORAIRES ATS ET EFFECTIFS

11-1 Horaires ATS

L'estimation des horaires ATS se base sur l'activité des usagers civils de la plate-forme d'Aix-les-Milles. Pour répondre à leurs besoins, les horaires du service de contrôle pourraient être les suivantes : de 8h locales au coucher du soleil plus 30 minutes, avec deux extensions par semaine pour les entraînements VFR de nuit, l'ouverture du terrain devant être effectuée à 7h30 locales pour un début de tenue de poste effective à 8h locales.

11-2 Besoin opérationnel

en hiver

10.5 heures * 2 positions * 7 jours + 4 heures * 2 nuits VFR = 155 heures par semaine

en été

12.5 heures * 2 positions 7 jours + 4 heures * 2 nuits VFR = 183 heures par semaine

On obtiendrait sur l'année:

les vols des hélicoptères d'Eurocopter sur l'aérodrome d'Aix -Les Milles, dans la CTR associée et dans ses environs.

L'ensemble de ces vols est effectué en CAG.

Commentaire [P3] : C'est pour justement éviter l'extension des nuisances inhérentes aux aérodromes, notamment pour les riverains proches, que nous refusons la satellisation de cet aérodrome.

3. TYPE D'ACTIVITE

L'activité de la société EUROCOPTER sur le terrain d'Aix-Les Milles se divise en quatre parties:

- Les vols définis dans l'annexe 1 : Ces vols servent principalement à mesurer les performances, valider les procédures du manuel d'utilisation de l'appareil, **mesurer les émissions de bruits externes**, valider les équipements. **Cette activité comprend des phases de vols en stationnaire, des atterrissages et des tours de piste.**
- Les vols d'école et d'entraînement : Ces vols servent à entraîner les pilotes des clients d'Eurocopter qui achètent une formation en même temps que l'appareil. **Cette activité consiste à réaliser des circuits de piste conformément aux procédures définies dans le Manuel de Vol de l'appareil.**
- Les vols de démonstrations clients : Ces vols servent à présenter à des clients les appareils de la gamme EUROCOPTER. Les évolutions effectuées sont conformes aux procédures définies dans le Manuel de Vol de l'appareil.
- Les vols de contrôle : Ces vols permettent aux clients de s'assurer du bon fonctionnement de leur hélicoptère avant sa prise en charge définitive.

Toute autre activité, non décrite dans le présent protocole fera l'objet d'une demande exceptionnelle. Les dispositions circulation aérienne et environnementales afférentes ne font pas l'objet de ce protocole mais seront traitées entre les services concernés avec un préavis raisonnable.

NB : Merci pour les riverains proches et limitrophes !!

Question : Les signataires de la charte, qui pour se justifier, ont trouvé qu'elle apportait des progrès, l'auraient-ils signée si elle avait contenu ce protocole en annexe ?

Notons par ailleurs que la charte ne parle surtout pas des hélicoptères. (Une seule fois écrit dans la charte et sans précisions sur les activités !).

4. CIRCULATION AERIENNE.

Les procédures et la situation de la CTR d'Aix-Les Milles sont décrites dans l' AIP FRANCE. Ces procédures s'appliquent aux aéronefs d'EUROCOPTER.

Pour les vols qui imposent des sujétions particulières, des dispositions spécifiques sont mises en place en complément des procédures ci-dessus mentionnées pour assurer leur espacement vis-à-vis des autres aéronefs, des véhicules et des personnes circulant sur l'aire de manoeuvre.

Les vols concernés et les dispositions spécifiques afférentes sont décrits dans l'annexe 1 à ce protocole.

Ces vols ne pourront pas avoir lieu en dehors de la présence des services **ATS d'Aix-Les Milles.**

La phase de vol en cours pourra être interrompue, si la sécurité l'exige, pour permettre l'atterrissage complet d'un avion en retour de vol voyage.

Sauf attribution d'un code transpondeur spécifique par les services de la circulation aérienne, les hélicoptères afficheront par défaut dans les CTR de Marseille Provence et d'Aix-Les Milles le code 5477.

Les codes 5433, 5434 utilisés à la demande du CCAMP pourront être conservés dans la CTR d'Aix-Les Milles en lieu et place du 5477.

Commentaire [P4] : Tour de Contrôle

5. METEOROLOGIE

Les conditions météorologiques minimales de visibilité sont celles du VFR spécial hélicoptère publiées dans la carte VAC.

6. SERVICE DALERTE

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. 1. 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).

Responsable : Aviation Civile

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

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)

Responsable : Aviation Civile

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

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

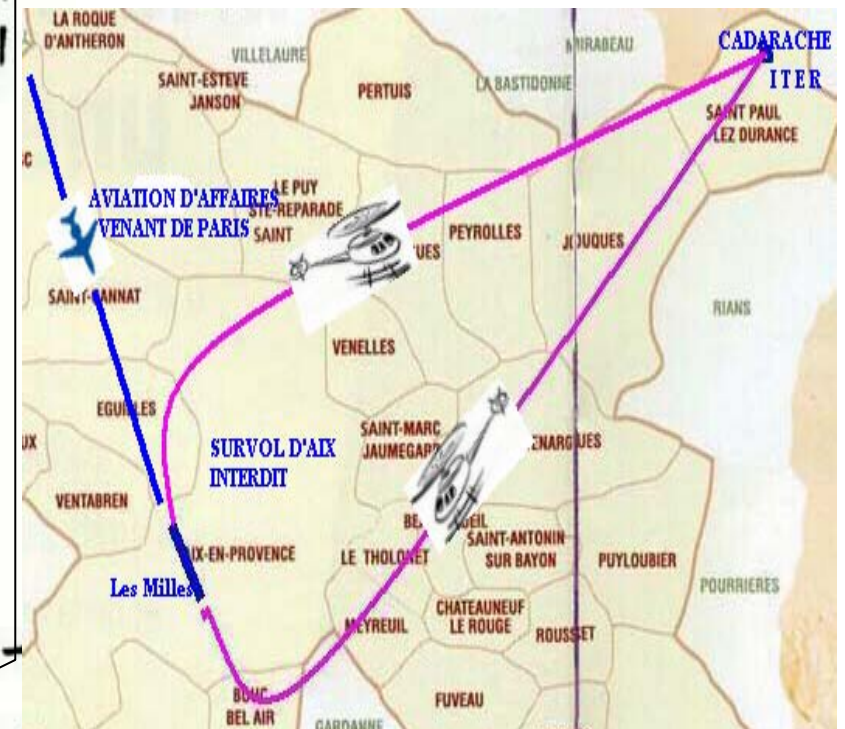
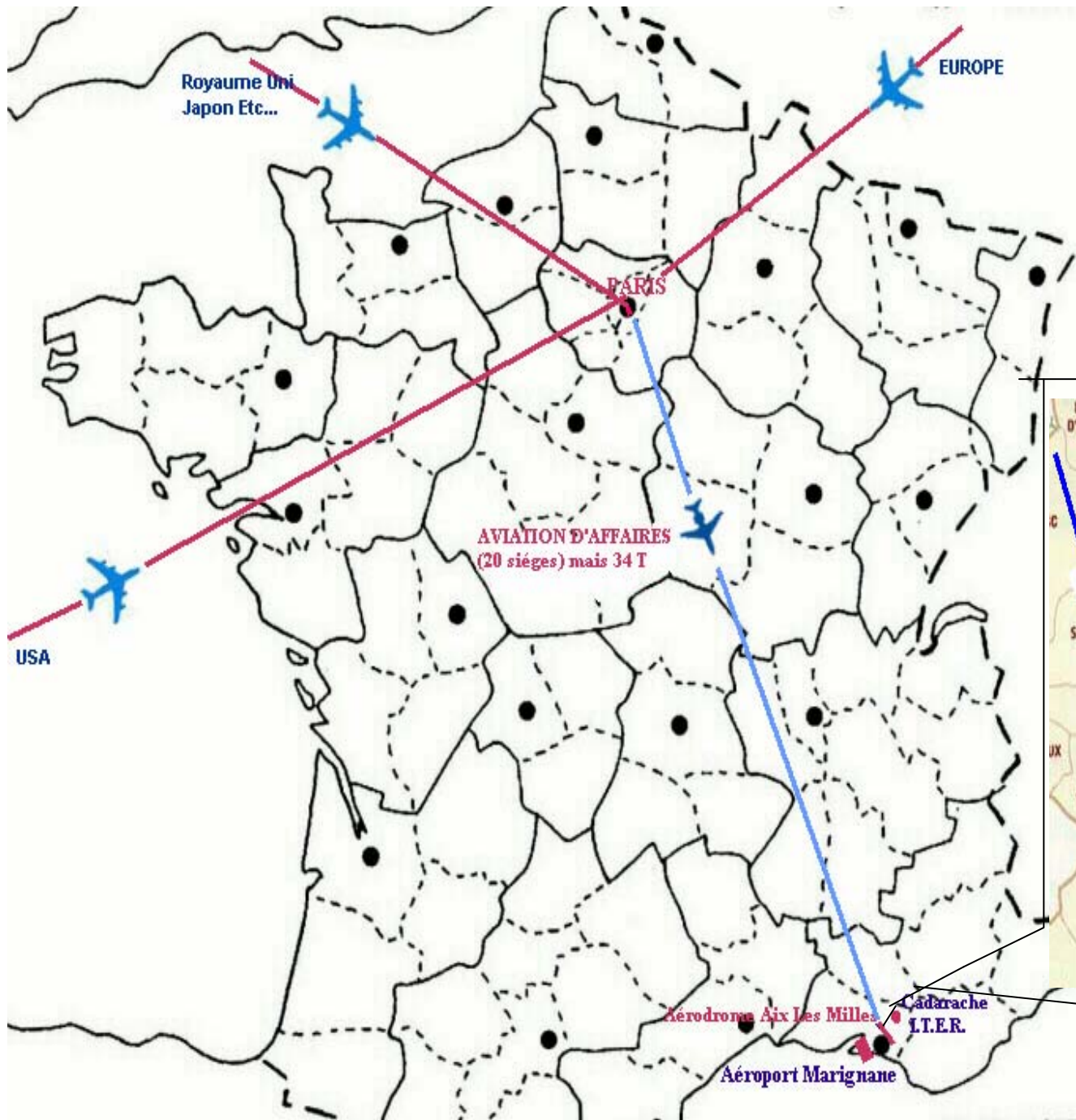
Commentaire [P6] : Sur une base de 300 jours ouvrables et de 10 H par jour, cela donne un vol gros porteur à réaction toutes les 40 minutes !!

UNE SIMPLE HYPOTHESE CONCERNANT I.T.E.R A CADARACHE

Pour les liaisons intercontinentales
des Politiques, Cadres, Ingénieurs, etc..
L'aéroport d'accueil restera Paris.

La liaison Paris Les Milles se fera par
Aviation d'affaires.

Les Milles - Cadarache se fera par
hélicoptères. En évitant le survol de
l'importante agglomération d'Aix en
Provence.





Association intercommunale **apolitique**
de défense contre les nuisances sonores
Agréée pour la Protection de l'Environnement
N° SIRET : 509 318 895 00018

ENCLAVEMENT DE L'AERODROME DES MILLES

Cet aérodrome a :

A l'Est le village des Milles.....7.000 Habitants
A L'Ouest, La Duranne.....10.000 Habitants à terme
Au Sud de sa Piste, quasi attenant, (Axe principal d'atterrissage)
la Zone d'Activités..... 29.000 Salariés.
Au Nord, (Axe principal de décollage), une grande vallée
(Ventabren, Eguilles) maillées de très nombreuses villas individuelles... 5.000 Habitants (environ)

Total des riverains soit limitrophes soit directement sous jacents : 51.000 personnes

QUI SERAIENT DIRECTEMENT MISES EN DANGER

