

UNION HYEROISE CONTRE LES NUISANCES SONORES

ASSEMBLEE GENERALE du 27 mars 2007
Forum du Casino

Participants:

Bureau de l'association :

P. Collet, Président,
J.M. Gilbert, trésorier,
F. Cornileau,
A. Girard, secrétaire.
Tous sortants

Municipalité :

Michel GLAIZE, adjoint à la sécurité ;
Jean Louis PLEGER, conseiller municipal.

BAN :

Capitaine de Frégate Matrone, représentant le Commandant de la BAN,
accompagné d'un officier technicien,

CIL:

Colette Richard, présidente du Groupement des CIL et du CIL quartiers Est
; les présidents ou les représentants des CIL suivants : Almanarre,
Ayguade/Ceinturon, Costebelle, Godillot, Port, ASPHA.

Var matin :

Peggy Poletto et photographe

Conseil régional :

- 1 Christine Sandel, retenue par une réunion à Rouen, s'était fait excuser. Elle avait tenu à rencontrer le bureau de l'UHCNS à la suite de notre dernière réunion et se tient en permanence au courant de nos démarches.

Invités, mais ni présents ni représentés :

- 1 L.Ritondale,
- 2 J.P. Giran,
- 3 D. Barbarroux,
- 4 Tous les représentants de la CCI à la Commission Consultative de l'environnement (MM. Ph.Bartier, B.Lecat et J.Politi).

Ordre du jour:

- Rapport moral du Président
- Rapport et compte rendu financier du trésorier. Approbation des comptes.
- Situation des actions en cours
- Discussion sur les actions à entreprendre
- Questions diverses

1. Rapport moral du Président:

Patrick Collet ouvre la séance en remerciant M. Glaize, adjoint à la sécurité, pour sa présence, ainsi que C. Sandel, qui nous reçus en janvier, et Daniel Soucheleau, à qui nous devons le compte rendu fidèle et détaillé de notre réunion du 27 novembre (visible sur internet à l'adresse www.laroutedusel.net).

Il rappelle ensuite l'importance croissante des effets du bruit dans la vie moderne, qui a motivé la mise en place d'un grand nombre de textes législatifs et réglementaires : code du travail, réglementation des bruits environnementaux, code des communes, installations classées, bruit des aérodromes, etc... Mais les installations militaires échappent à toutes les réglementations et à tout contrôle, d'où nos problèmes.

Il rappelle l'importance donnée à l'action du Maire dans la lutte contre le bruit, importance confirmée par M. Glaize, qui se dit destinataire de nombreuses décisions préfectorales pas toujours faciles à mettre en application.

Concernant la BAN, P. Collet se dit surpris que notre association n'ait pas été conviée à la réunion organisée par la BAN peu de temps après notre dernière réunion, qui avait pourtant clairement montré notre intérêt pour le sujet.

Le Capitaine Frégate Matrone explique alors que cette réunion était destinée aux CIL (*ce qui n'explique pas pourquoi nous en avons été écartés; on comprend bien qu'il est plus facile à la BAN de discuter avec des représentants de CIL non soumis aux nuisances que de faire face à des représentants de riverains excédés par les survols*).

2. Rapport et compte rendu financier, approbation des comptes:

P. Collet passe alors la parole au trésorier, JM. Gilbert, qui présente les comptes de l'UHCNS. En 2006, le solde positif est passé de 110,30€ à 138,43€. L'essentiel des dépenses est constitué par l'assurance RC et les frais d'affranchissement, le tout étant couvert par les cotisations perçues.

Comme le commente M. Glaize, nous sommes bien une association à but non lucratif !!

Ces comptes n'appellent pas de questions et sont adoptés à l'unanimité.

3. Situation des actions en cours:

Toutes nos actions sont concentrées autour de la Commission de Contrôle de l'Environnement, qui n'a pas joué le rôle que le législateur lui a attribué, n'ayant pas été convoquée depuis 2002 ! La responsabilité en revient en totalité aux représentants des pouvoirs publics à cette commission, principalement la Préfecture et les Commandants successifs de la BAN, à qui reviennent la responsabilité d'organiser les réunions. Beaucoup de problèmes sont la conséquence de la disparition de tout dialogue depuis 2002.

Nous avons donc écrit au Préfet, président de la CCE, pour en obtenir la convocation. Notre première lettre, envoyée 2 jours après notre dernière réunion, étant restée sans réponse, nous avons récidivé en recommandé avec AR, en écrivant également au Ministère de la Défense, au Ministère des Transports et du Tourisme et au Ministère de l'Ecologie. Le Ministère de l'Ecologie n'a pas répondu, celui des Transports et du Tourisme a botté en touche en nous expliquant que l'aéroport d'Hyères ne dépendait pas de sa juridiction (et le tourisme alors??), celui de la Défense qu'il transmettait à la BAN.

De son côté, le Préfet a reconnu le bien fondé de plusieurs de nos demandes. Il nous annonce qu'une réunion de la CCE sera convoquée « *fin mars-début avril* ». Le Capitaine Matrone nous précise aussitôt que ce sera plutôt fin juin en raison des élections. Le Préfet nous informe également que « *concernant la fréquence des réunions de la CCE, il demande, par courrier de ce jour, à l'exploitant de l'aérodrome de bien vouloir se conformer désormais aux textes réglementaires en programmant au moins une réunion annuelle* ». Il précise aussi avoir demandé à la BAN de nous convier désormais aux rencontres annuelles qu'elle organise et de nous permettre de nous y exprimer librement.

A la suite d'une plaisanterie de P.Collet sur ces réunions annuelles, qualifiées par lui de « rendez-vous petits fours », Mme Richard, présidente du groupement des CIL, prend la parole pour déclarer que le vol en hélico qu'on lui a fait faire à cette occasion était très intéressant et qu'elle est opposée à la suppression éventuelle de ces réunions. Elle ajoute également qu'elle trouve que la BAN respecte parfaitement la charte de qualité, ce qui entraîne quelques réactions de la part des personnes qui sont présentes précisément pour témoigner du contraire, leur vécu quotidien à l'appui. Il est vrai que Mme Richard habite loin de la BAN, donc en dehors des principales zones de gêne sonore. Patrick Collet précise aussitôt que notre association ne demande absolument pas la suppression de ces réunions, mais demande qu'elles n'exonèrent pas la BAN de ses obligations légales de convoquer annuellement la Commission de Contrôle de l'Environnement. Le représentant du CIL de l'Aiguade dit de son côté que peu de gens se plaignent du bruit des hélicoptères. Nous allons donc lui adresser les ressortissants de son CIL, qui se sont plaints auprès du CIL et ont été refoulés sans être écoutés.

4. Discussion sur les actions à entreprendre:

5.

Priorité doit être donnée à l'action au sein de la Commission Consultative de l'Environnement:

P. Collet passe ensuite la parole à A. Girard, qui commence par préciser ce qu'est la CCE, quel devrait être son rôle et quelles questions nous comptons y soulever le jour où elle se réunira.

Au delà des nombreux textes qui régissent les CCE et leur fonctionnement, A. Girard se réfère à la définition très simple qu'en donne une CCE exemplaire, celle de Toulouse Blagnac (<http://environnement.toulouse.aeroport.fr>) :

« La CCE est la cheville ouvrière du dialogue entre l'aéroport, les collectivités et les associations de riverains et de protection de l'environnement. »

Comme la nôtre ne s'est pas réunie depuis 2002, on voit où en est le dialogue!!

La même CCE de Toulouse définit les trois grands domaines de compétence de la CCE:

- La Commission doit être consultée sur toute question relative à l'aménagement ou aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement. Ses avis sont également sollicités pour toute modification du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).
- Elle est chargée de mettre en oeuvre les prescriptions de la Charte de l'Environnement.
- Elle a capacité à saisir l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA).

A ce moment, le Capitaine de Frégate Matrone intervient pour préciser qu'une nouvelle version du PEB est en cours d'élaboration, mais ne peut être communiquée (*cependant, un certain nombre de personnes à la BAN et à la Mairie, sans doute aussi à la DDE, en ont déjà eu connaissance depuis un certain temps*). Il rappelle que le plan en vigueur, datant de 1975, était beaucoup moins contraignant que celui de 1968, dans lequel, par exemple, une partie du Port Saint Pierre se trouvait en zone non aedificandi!! Selon lui, des tractations avaient eu lieu avec la Mairie pour libérer des surfaces constructibles en diminuant la zone de bruit intense.

Notons que cette approche politique et empirique du PEB est totalement contraire aux dispositions légales régissant l'établissement des PEB (notamment la loi 85-696 du 11 juillet 1985 et le décret 2002-626 du 26 avril 2002). Rappelons en effet que le PEB résulte de calculs effectués sur un modèle acoustique agréé à l'échelon international, en l'occurrence le programme INM (Integrated Noise Model) ou ses dérivés prenant en compte les hélicoptères. Ce programme intègre le nombre de mouvements, les caractéristiques des appareils concernés, les trajectoires, etc... A. Girard dispose des paramètres de ce programme et sera à même de vérifier la conformité avec la réalité. Rien à voir par conséquent avec les discussions de marchand de tapis évoquées par le Capitaine Matrone à propos du PEB 75.

A. Girard enchaîne ensuite, avec quelque difficulté, sur nos demandes lors de la prochaine réunion de la CCE.

1- Tout d'abord, nous allons demander la mise en conformité de la composition de la commission aux dispositions du décret n°2000-127 du 16 février 2000, modifiant l'article 4 du décret du 21 mai 1987 et spécifiant que les trois catégories de représentants à la CCE (personnels et usagers de l'aéroport, collectivités locales, associations de riverains) doivent être en nombre égal, ce qui n'est pas le cas en ce qui nous concerne, puisqu'il n'y a que 5 représentants des associations, contre 7 usagers (militaires et civils confondus) et 9 représentants des collectivités locales. Nous demanderons que des CIL comme le Port, Costebelle et l'ASPHA soient représentés.

2- Nous demanderons ensuite que soit constitué un comité de suivi permanent, tel que prévu par l'article 2 de la loi n° 85-696. Ce comité permettrait d'instaurer véritablement un dialogue, qui a existé entre 2000 et 2002 et qui a complètement cessé depuis, d'où les problèmes évoqués aujourd'hui.

3- Création d'un rapport d'activité mensuel reprenant les statistiques de mouvements par type d'appareil et par horaire, comme c'est réalisé dans toutes les CCE de France.

4- Rediscussion de la charte de qualité de l'environnement, qui n'est pas suivie sur certains points (trajectoires, respect des distances au Port St Pierre), qui est très imprécise sur d'autres points (privilégier les trajectoires orientées vers la mer ??), et qui est inacceptable par les riverains sur des points précis (vols nocturnes, tours de piste), sachant que certaines hypothèses de départ se sont avérées inexactes.

Le Capitaine Matrone reprend à ce point la parole pour exposer que la base respectait scrupuleusement la Charte. Il détaille les points suivants: (en italique les remarques faites par les participants):

A - Interdiction des mouvements d'avions **civils** entre 23 h et 6 h30. A l'exception de dérogations pour l'avion du RCT, cette interdiction a été respectée.

Evidemment, la BAN ne se mouille pas en interdisant les avions des autres et en restant libre de faire ce qu'elle veut pour les siens. La BAN joue avec les mots en disant qu'elle respecte la Charte sur ce point. Tous les participants répètent que les avions civils ne sont pas une gêne. En fait, la Charte autorise les vols bruyants et interdit ceux qui ne le sont pas. Elle est complètement à revoir sur ce point.

B - Interdiction de l'aérodrome aux appareils ayant à utiliser normalement la post combustion au décollage. Cette interdiction est respectée.

Les appareils qui visitent la base, notamment les Rafale, sont pratiquement aussi bruyants que la post combustion qui ne concerne plus, semble-t-il, que des appareils anciens. Cette disposition de la Charte est pour l'essentiel de la poudre aux yeux.

C - Utilisation de l'aérodrome uniquement en déroutement du porte-avions Charles de Gaulle. Des avions de chasse du porte-avions peuvent se dérouter sur le terrain d'Hyères si un problème en vol se produisait. D'après le Capitaine Matrone, la BAN respecte cette disposition.

En fait, là encore on joue avec les mots. S'il y a bien eu des déroutements d'urgence, (par exemple pour réparer le train d'atterrissage du Hawkeye qui, notons-le, n'est pas un appareil de chasse), une bonne partie des mouvements ressemble fort à des exercices planifiés, comme quand 4 Super Etendards arrivent ensemble et repartent ensemble. Il suffit de baptiser urgence n'importe quel mouvement. D'ailleurs des chasseurs fréquentent la base même quand le Charles de Gaulle est en mission lointaine.

Le Capitaine Matrone précise que la présidente des CIL est prévenue quand le Charles de Gaulle est dans les parages.

Malheureusement, l'information n'est pas transmise aux pauvres citoyens de base que nous sommes.

D - Suppression des séances d'appontage. Cette interdiction est respectée.

Il y a quelque outrecuidance à se targuer en l'année 2007 de cette mesure, comme si c'était une concession aux riverains. Rappelons que nous sommes maintenant au 21ème siècle et que certaines choses qu'on a pu faire subir aux populations dans le passé ne sont plus possibles aujourd'hui. Pourquoi ne pas se glorifier d'avoir supprimé l'amiante dans les porte-avions?

E - Application des procédures/consignes après décollage (procédures de moindre bruit). Ces consignes sont respectées.

Nous avons bien compris que les avions civils respectaient ces procédures. Nous serions d'ailleurs le seul aéroport civil où elles ne le seraient pas. A Orly et Roissy, les stations automatiques de surveillance émettent automatiquement des alertes en cas de non respect, avec amende à la clé pour les compagnies fautives. Par contre, pour les hélicoptères, le problème reste entier puisqu'ils ne respectent ni les couloirs ni les distances aux habitations.

F - Limitation de l'activité aérienne pendant la période de fermeture de la BAN. Réacteurs de combat et d'entraînement interdits du 1er juillet au 15 août. Activités d'entraînement et de concours interdites de 12 h à 14 h et de 19 h à 21 h pendant un mois (juillet ou août). Ces mesures sont bien appliquées.

Ces mesures ont été présentées comme destinées à limiter la gêne des touristes en période estivale. Rappelons que l'objectif de la Ville est d'augmenter le tourisme hors saison et pas seulement en juillet-août, où, de toutes façons, les capacités d'accueil sont presque saturées. Par ailleurs, on ne voit pas pourquoi un Hyérois qui

habite ici toute l'année serait moins gêné qu'un touriste qui ne reste que 15 jours, et pourquoi il n'aurait pas droit à la même considération.

G - Pas d'activité d'entraînement les samedis, dimanches et jours fériés. Cette mesure est bien respectée.

H - Vols d'entraînement de piste de nuit limités à une ou deux soirées par semaine entre 22h et 0h. Cette mesure est respectée selon le Capitaine Matrone.

Ce point constitue une des principales anomalies de la Charte de 2002. Les entraînements de nuit sont une gêne majeure et insupportable pour certains habitants, comme l'ont montré les nombreux messages envoyés au forum internet de la Ville d'Hyères, avant que ce forum ne soit supprimé (trop gênant?). Quand un entraînement se termine à plus de 23 h, après deux heures de bruits insupportables, à plus de 70 décibels, et qu'un avion de liaison décolle à 4h/4h30 du matin pour emmener un VIP en réunion à Paris, que prévoit la Charte? Réponse: rien, tout est normal, la Charte est respectée, votre nuit est terminée.

I - Circuits aériens:

Selon la BAN, elle respecte les circuits aériens stipulés dans la Charte.

Ce point entraîne de nombreux commentaires et témoignages. En fait, la façon dont la Charte a été rédigée par la BAN est extrêmement vague. Il est indiqué que « les mouvements départ/arrivée seront organisés en privilégiant des trajectoires orientées vers la façade maritime de manière à éviter les zones fortement urbanisées. » Dans le document présentés aux CIL lors de la dernière visite de la base, la BAN déclare que « **les circuits empruntés actuellement(...) respectent cette volonté d'éviter les zones fortement urbanisées. Les hélicoptères survolent des zones faiblement urbanisées telles que les Pesquiers, la Capte et l'Ayguade.** » Un participant fait remarquer que ces zones soi- disant faiblement urbanisées regroupent en fait plus de 1 000 personnes l'hiver, et plusieurs milliers l'été, et qu'on les méprise en les déclarant survolables à merci.

Des habitants du Port Saint Pierre rappellent que la distance de $\frac{3}{4}$ mile que devraient observer les hélicos n'est pas respectée.

Des habitants des Pesquiers témoignent qu'ils sont fréquemment survolés, parfois à basse altitude.

Un membre de l'UHCNS habitant l'Ayguade, absent pour raison professionnelle, nous a lui aussi écrit pour témoigner de ce que sa maison était fréquemment survolée à basse altitude, alors qu'elle est en dehors des circuits officiels.

Le Capitaine Matrone montre à divers participants ces circuits. De l'avis général, ils ne sont pas respectés.

Un habitant de Simone Berriau se plaint des vols stationnaires de longue durée au

dessus du duc d'albe situé presque sous ses fenêtres. Le Capitaine Matrone admet qu'il existe une autre bouée de ce type vers Brégançon et qu'elle pourrait être utilisée.

A. Girard rappelle que pendant toute la période de discussions qui a précédé la signature de la Charte, la BAN a toujours dit qu'il n'y aurait plus de circuits en tour de piste. Cet engagement a été pris à plusieurs reprises par le Capitaine de vaisseau Faugeron en 2000 (voir Var matin du 3/10/2000 et du 17/10/2000 dont les articles sont affichés dans la salle). On peut maintenant constater que les hypothèses qui ont présidé à l'élaboration de la charte, et conditionné notre signature, ne sont pas respectées, ce qui justifie sa remise en cause. Nous ne pouvons que constater que nous avons été abusés et que le pseudo dialogue de 2000/2002 n'était qu'un leurre. Comme les $\frac{3}{4}$ des réclamations proviennent des tours de piste, on voit combien le simple respect par la BAN de ses engagements résoudrait de problèmes.

Après ce point très important de la Charte de l'environnement, sur lequel le désaccord entre la BAN et les riverains est total, A. Girard revient sur nos futures demandes à la CCE:

5 - Pose de bouées le long du port matérialisant la zone de $\frac{3}{4}$ miles. Pose de balises matérialisant les couloirs. Ce point résulte logiquement de la longue discussion ci dessus.

6 - Installation de stations de contrôle du bruit aux points sensibles, par exemple Costebelle, le Port et l'Ayguade. La BAN réagissant à cette proposition, A. Girard précise qu'il s'agirait dans notre esprit de stations ponctuelles et non de systèmes centralisés comme dans les grands aéroports.

Comme le temps passe et qu'il est tard, on saute les 2 derniers points qui sont les suivants:

7 - Communication des éléments de calcul ayant permis d'établir le PEB : nombre de mouvements, types d'appareil et caractéristiques acoustiques, trajectoires (direction, pentes), temps de vols, prise en compte des effets de sol et des vents, etc...

8 - Réactivation au niveau législatif des propositions du rapport du Contrôleur général des Armées G.BURGER en date du 12 décembre 1999, qui indiquait:

« ...il est nécessaire d'envisager la mise en place d'un dispositif d'aide à l'atténuation des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'état les plus bruyants..... Le fonctionnement d'un tel dispositif pourrait être calqué sur celui du dispositif institué par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. »

5. Questions diverses:

6.

7. Intervention de Michel Glaize:

P. Collet remercie de sa présence l'adjoint à la sécurité de la Ville de Hyères qui, en réponse à certains points soulevés lors de notre dernière réunion, apporte quelques

informations sur la politique de la ville en matière de bruit.

Tout d'abord, il réaffirme qu'il n'y a aucune consigne de laxisme au niveau de la Mairie, mais qu'on ne peut pas mettre un policier dans chaque rue. Il reste sensibilisé aux problèmes de bruit, quelle que soit leur origine, sauf ceux de la BAN, qui ne sont pas de sa compétence ni de celle du Maire.

Il a choisi d'opérer préventivement le plus en amont possible. Pour cela, à chaque rentrée scolaire, la Police Municipale effectue des contrôles sur les deux roues à la sortie des lycées et collèges. Les contrôles portent sur l'état des véhicules, leur conformité, leur assurance et aussi sur leurs émissions sonores.

Il est vivement applaudi par tout l'auditoire.

Renouvellement du conseil d'administration:

Aucun nouveau candidat ne s'étant fait connaître, le conseil sortant est reconduit. Pour la prochaine réunion, de nouvelles bonnes volontés seront sollicitées.

Pour finir, les discussions continuent en petit groupe autour d'un Kir et on se sépare fort tard. Merci au personnel du forum, qui a patienté au-delà de son horaire normal.

Alain Girard, le 31 mars 2007