

Compte-Rendu de rendez-vous avec la Brigade de Gendarmerie du Transport Aérien (BGTA) et de la DGAC du vendredi 11 décembre 2015

Etaient présents :

- Monsieur Stéphane GARDEUR, Commandant BGTA
- Monsieur Stéphane LACARCEL, Adjudant BGTA
accompagnés d'une gendarme
- Monsieur Jean Louis ROBERT, Maire de Villelaure
- Monsieur Vincent ORIGLIA, Président de l'ADECNA Sud-Luberon
- Monsieur Stéphane LULLIN, Trésorier de l'ADECNA Sud-Luberon
- Monsieur Philippe EPREMIAN, Secrétaire Général de l'ADECNA Sud-Luberon
- Monsieur André CORBINEAU, Vice-Président de l'ADECNA Sud-Luberon

Nous remercions la BGTA pour son accueil, sa disponibilité et sa volonté d'optimiser sa collaboration avec l'ADECNA Sud-Luberon.

Présentation de la BGTA : La BGTA est une unité spécialisée de la Gendarmerie découpée en deux zones régionales (moitié Nord et moitié Sud de la France). Dans la région Sud, il y a cinq compagnies de gendarmerie dont celles d'Aix en Provence et de Marseille.

Avant le Vaucluse était géré par la compagnie d'Aix en Provence mais aujourd'hui c'est celle de Marseille. Parallèlement, depuis un an, la compagnie d'Aix en Provence a vu ses effectifs baisser de 8 à 4 gendarmes.

La mission actuelle de la compagnie d'Aix en Provence est d'assurer la sécurité du site CRNA DSAC dans lequel elle est hébergée et d'intervenir à sa demande. A titre d'exemple, lors d'un accident aérien, la DGAC réalise l'enquête technique et la BGTA assure la recherche de responsabilité.

L'Etat-Major de la BGTA chercherait à reprendre la partie d'activité de la Police des Airs et des Frontières (PAF) dont le périmètre d'action relève du seul territoire français, la PAF s'occupant alors exclusivement des contrôles aux frontières.

A retenir:

- *Concernant le problème des nuisances liées aux survols aériens au-dessus du Parc Naturel Régional du Luberon (PNRL), aucun des courriers et mails de mécontentement et de signalement adressés par l'ADECNA Sud-Luberon ou par les habitants n'aurait été transmis par la DGAC à la BGTA. Ainsi, cette dernière aurait découvert le problème lors du contact établi fin août 2015 par l'ADECNA Sud-Luberon avec leur service.*
- *Les pilotes des avions en vol à vue n'auraient pas d'obligation de déposer de plan de vol que ce soit avant ou après leur activité. La Préfecture ne pourrait d'ailleurs pas l'imposer, même avec un arrêté préfectoral.*
- *Le principe de base qui régirait la DGAC serait d'accorder, en toute sécurité, une liberté maximale de voler aux pilotes. Les règles de l'air auraient même tendance à être assouplies tout en respectant le cadre réglementaire européen et international (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).*

C'est pourquoi, la DGAC ne serait pas favorable à imposer les silencieux, sous le leitmotiv que la puissance des moteurs s'en trouverait bridée et que cela pourrait augmenter le risque d'accident ...

Nota de l'ADECNA Sud-Luberon :

mais ils sont d'accord pour subventionner ces silencieux à hauteur de 80% ... ? où est la cohérence dans leurs positions de principe ?

On « comprend mieux » maintenant la réponse de Monsieur Herbey, représentant de la DGAC à la réunion de juin 2015 avec Madame la sous-Préfète, à la question de Vincent ORIGLIA :

- « Combien de silencieux ont été financés par la DGAC depuis votre « sensibilisation » des aéro-clubs... » ?

- « je ne sais pas, difficile de savoir »

- **Pour les survols des zones protégées** (Zones Natura 2000 couverts par des arrêtés préfectoraux, Zones Nature et Silence définies dans la Charte du PNRL) suite aux signalements adressés par l'ADECNA Sud-Luberon : « Selon la BGTA, » la position de la DGAC serait que ces textes (arrêtés du Préfet de Vaucluse ou Charte du PNRL validée par le 1^{er} ministre) ne seraient pas applicables car non établis en concertation avec la DGAC). Et ce malgré, dans le cas de la Charte du PNRL, que celle-ci soit signée par le Ministère de l'Ecologie et par le Ministère des Transports (dont relève la DGAC).
- **Pour le problème des vols rasants**, l'autorisation pourrait être donnée par n'importe lequel des Préfets français quelque soit la géolocalisation des vols réalisés. Sans information préalable de la BGTA, de la DGAC et des autres préfets concernés ?
- **Pour le cas d'une plainte déposée** par un habitant à la BGTA pour un pilote qui faisait une simulation d'atterrissage d'urgence à proximité de son habitation dans une zone protégée par un arrêté préfectoral de zone Natura 2000, la DGAC aurait répondu à la BGTA que c'était conforme aux règles de l'air.
- **Un avion civil ne peut pas « techniquement » faire de la voltige**. Pourtant, les évolutions de certains pilotes constatées notamment au-dessus du Val de Durance, dont certaines ont pu être filmées et signalées, correspondent bien à la définition de la voltige telle que décrite dans l'arrêté ministériel du 10 février 1958.
- Le seul axe de voltige civile au-dessus du PNRL est l'axe N°6921 dit « Pont de Pertuis ».

Nota de l'ADECNA Sud-Luberon :

Concrètement, voilà comment se passe : l'ADECNA Sud-Luberon transmet à la BGTA un signalement considéré comme abusif, selon les cas, au regard des règles de l'air, des arrêtés préfectoraux et/ou de la Charte du PNRL.

La BGTA dans l'objectif de mener à bien l'enquête voire la verbalisation, demande la position de la DGAC : réponse identique à chaque fois : « conforme aux règles de l'air ». L'enquête de la BGTA ne peut de poursuivre.

Ainsi, aucune suite concrète, type verbalisation, n'a donc pu être donnée par la BGTA aux signalements transmis par l'ADECNA Sud-Luberon, car la DGAC considérerait que les pilotes sont dans leur bon droit ; les arrêtés préfectoraux et la Charte du PNRL n'étant pas selon elle applicables.

Pour ce qui concerne l'axe circulaire de voltige du « pont de Pertuis » de 2 km de rayon qui empiète de facto pour moitié sur le territoire du PNRL, il est en totale contradiction avec les positions écrites de Madame Ségolène Royal, Ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie, dont dépend la DGAC ...

De surcroît, sur les écrans radar de la DGAC, cet axe de voltige n'est pas matérialisé. Les débordements aériens régulièrement constatés au-delà de cet axe ne sont donc pas visualisables « au simple coup d'oeil ». La BGTA doit leur demander de faire des recherches ...

Aucun constat de débordement relevé par la DGAC. Signalements de l'ADECNA Sud-Luberon classés sans suite ...

- Pour ce qui concerne les hélicoptères : pour les hélis­tations, une autorisation préfectorale doit être délivrée; pour les hélisurfaces, une simple déclaration suffit. Par ailleurs une société peut réaliser, sur autorisation, des baptêmes de l'air.
- Pour les hélicoptères effectuant des essais et tests (ex : Airbus Hélicoptères), il existerait des zones spécifiques dédiés au-dessus du PNRL mais impossible de les connaître...

En conclusion :

1- La volonté de coopérer de la BGTA pourrait être un avantage profitable. Simplement d'un point de vue pratique, l'impossibilité actuelle pour la BGTA de contrôler directement et immédiatement l'espace aérien dans leurs propres locaux, par leurs propres moyens techniques et en raison d'un territoire du PNRL classé comme réglementé (seules règles de l'air de base) et « non contrôlé » en limite l'impact.

Des résultats efficaces ne pourront être possibles que si une activité de rondes régulières et permanentes est instaurée, avec des jumelles professionnelles. A l'identique de ce qui est réalisée sur nos routes.

Dans la droite ligne des 6 demandes officielles portées au Ministère de l'Ecologie, nous appuierons avec force la démarche visant la mise en œuvre de cette activité de rondes.

Par ailleurs, l'ADECNA Sud-Luberon va demander un entretien à Madame la sous-Préfète pour éclaircir la position de la DGAC sur l'inapplicabilité des arrêtés préfectoraux et de l'interdiction de voltige dans le PNRL.

2- L'opposition à peine voilée de la DGAC à l'égard de toute limitation et de tout contrôle, sa volonté à se baser uniquement sur les règles de l'air (matérialisées à travers les cartes aéronautiques), niant toute validité de la Charte ou des arrêtés préfectoraux protégeant le PNRL et sa communication limitée avec la BGTA expliquent bien « à notre humble avis » pourquoi après près de 4 années de nuisances, aucune avancée durable n'a été possible par le dialogue.

Sans une législation claire pour le Parc, matérialisée sur les cartes aéronautiques, le sud du Luberon est et restera toujours une variable d'ajustement pour les nuisances générées par les entreprises aéronautiques (Airbus hélicoptère, aérodromes et aéro-clubs divers et variés). Le sud du Parc du Luberon est considéré comme l'espace de jeux, de tests et de promenades privilégié pour toute sorte d'aéronef ... En plus bien évidemment des survols des exercices militaires quotidiens.

Nous pensons que l'action de l'ADECNA Sud-Luberon doit désormais être accompagnée clairement par l'action coordonnée de tous les élus du Sud-Luberon. Nos 6 demandes doivent désormais devenir une motion et les textes protecteurs applicables être transcrits sur les cartes aéronautiques.

Vouloir garder les zones militaires uniquement dans le sud du Luberon est, au-delà du problème de santé et de la sécurité publiques que cela pose, à la fois contraire à l'égalité de traitement entre les communes du Parc (et donc une source incontestable de discrimination) et une source de mauvaise réputation pour la totalité du Parc. En effet, cela génère des nuisances permanentes et une fuite des ressources potentielles provenant du tourisme. Lorsque on parle de tourisme on oublie souvent que la famille, les amis et les connaissances sont tout autant des touristes.

Sans la cessation de ces nuisances et un cadre législatif protecteur stable et concret, les coûts sociaux directs et indirects nous semblent désormais devenus trop importants pour la population. Or nous sommes dans le Parc : tous les investissements publics et privés sont voués à atteindre et satisfaire les objectifs 2021 de la Charte du PNRL.

Malheureusement, le Parc n'est plus le lieu de repos et de détente, le cadre de vie provençale tant renommés et recherchés par les habitants et les touristes.. Aujourd'hui, nous semblons plus être sur un tarmac d'aéroport !