



Fédération S.E.P.A.N.S.O. LANDES

Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)
1581 route de Cazordite, 40300 CAGNOTTE

De la Nature et des Hommes



www.sepanso40.fr

FICHE D'INFORMATIONS DU MECONTENTEMENT

Mise à jour le 07/03/2016

La SEPANSO estime que l'étude économique et sociale de l'INSEE présentée dans le cadre de l'élaboration du PEB est irrecevable.

PRELIMINAIRE

La SEPANSO rappelle qu'entre de 2001 à 2011, durant ces dix années d'application du PEB de 2001, elle n'a jamais émis de doléance concernant l'utilisation de l'aérodrome Base aérienne 118 "dans la ville de Mont-de-Marsan" selon l'expression même de Monsieur Hervé Morin, ministre de la Défense. Elle a répondu présent à toutes les séances de la commission d'informations de la BA 118, y compris les exercices de sécurité prévus.

La ville de Mont de Marsan, enclavée entre la base aérienne et l'agglomération de Saint-Pierre du Mont, est obligée pour accroître son urbanisation de « grignoter » sur les terrains contigus à la BA 118, diminuant ainsi fortement les espaces boisés. Dès lors cette nouvelle urbanisation est soumise à des niveaux de bruits excessifs ; des citoyens qui toléraient le bruit perçu et acceptaient le fait d'être à proximité de la Base 118, réagissent. Des critiques viennent également d'autres communes.

LES CAUSES DU MECONTENTEMENT

L'excès de pouvoir militaire, étendu à la société civile concernant la rupture de l'application du PEB 2001 affecté à BA 118 implantée dans la ville (rappel) et l'impactant de 96 dBA à 84 dBA au profit d'une utilisation intensive de cet aérodrome, induit l'irréparable de la santé de l'être humain et de son environnement, dû à l'accroissement de la pollution sonore (+ 6 dBA au minimum), du champ du risque d'accident et de la pollution par la combustion du kérosène.

Cette rupture est produite par la décision ministérielle sur proposition probable du Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air substituant la Force Stratégique (12 aéronefs soit: 8 Mirage IV et 4 ravitailleurs au meilleur moment de la dissuasion) par 3 escadrons de chasse (de 20 aéronefs chacun) sur la Base Aérienne 118 et ceci malgré la mise en garde de l'emprise du PEB sur cette ville.

Cette erreur d'appréciation génère l'arrivée d'un nombre excessif d'aéronefs biréacteurs à post-combustion et les conduites opérationnelles de ces aéronefs inadaptées pour un tel aérodrome inclus dans la ville, alors qu'elles doivent être menées sur des aérodromes n'impactant pas les agglomérations.

TRAITEMENT DES NOUVLLES DONNEES ET MISE EN GARDE

Le tableau comparatif joint en annexe récapitule les problèmes soulevés par l'arrivée des Rafales. Ces problèmes sollicitent des réponses de la part de la SEPANSO sous la forme de mise en garde.

Dans un premier temps, l'application du principe de précaution s'impose, soit : le maintien et la protection du PEB 2001 ; la protection implique le contrôle. En effet les lignes isophoniques deviennent les données fixes avec pour référents fixes : l'aéronef mono-réacteur, la procédure de décollage et d'atterrissage à longue distance, le vol en solo. Le nombre de mouvements par an au dessus de l'aérodrome a été estimé à 30 000. Dès lors sont exclus les exercices opérationnels générateurs d'accroissement de puissance de bruit de 3 dBA à chaque doublement de puissance. Ces accroissements de puissance de bruit cumulatifs portent atteinte à la santé des êtres humains et à leur environnement (rappel)

2^{ème} temps : les nouvelles données imposées par l'arrivée des Rafale ne disposent que d'une donnée d'ajustement pour satisfaire l'intégration de ces aéronefs dans le PEB 2001 : le nombre de mouvements par an. Ainsi le remplacement de l'aéronef mono-réacteur par l'aéronef biréacteur - accroissement de 3 dBA - implique une diminution d'autant du nombre de mouvements par an, soit à 50% (correspondant à 3 dBA) donc 15000 . Il va de soi que la postcombustion n'a pas lieu d'être, compte tenu de la longueur de la piste de 3400 mètres.

3^{ème} temps : les procédures de décollage et d'atterrissage de longue distance à courte distance conditionnent non seulement l'emprise au sol des lignes isophoniques mais aussi celle du champ à risque d'accident, et, celle de la zone soumise à la contamination par le dépôt de micros particules dues à la combustion du kérosène . La procédure à longue distance est l'un des référents fixe du PEB 2001, elle devient de même pour le risque d'accident et la zone soumise à la contamination caractérisée par le minimum d'emprise. A contrario, la procédure à courte distance aggrave l'emprise par des extensions respectives.

4^{ème} temps : la préfecture substitue la révision du PEB 2001 par l'application de l'article R 147-1 du code de l'urbanisme, abrogé et remplacé par l'article R 112-1 . Pour le 1^{er} cas, le PEB représente le niveau de bruit effectivement perceptible et ressenti par l'être humain en l'absence des exercices opérationnels (rappel). Pour le 2^{ème} cas, l'article évoque « *la valeur de l'indice du bruit, Lden, représentant le niveau d'exposition totale du bruit des avions en chaque point de l'environnement de l'aérodrome* » ; dans ce cas, l'article R 112-1 procède à l'intégration des exercices opérationnels par l'application de l'équation formulée dans cet article ; dès lors quel est le pourcentage à appliquer à chacune des procédures à longue, moyenne et courte distance ? Quel est le pourcentage attribué à chacun des exercices opérationnels ? Ces pourcentages influencent de fait les trois emprises : le diagramme des lignes isophoniques, le champ du risque d'accident et la zone de contamination. Ces pourcentages, seront-ils effectivement mis en œuvre par les exécutants ? Le doute existe en raison de la complexité de l'exécution !

L'application de cet article R 112-1 CU concerne les aérodromes recevant des aéronefs de transports ou des aéronefs de la Force Stratégique, tel était le cas de l'aérodrome BA 118 antérieurement aux années 2011, leur point commun: le vol en solo, le décollage et l'atterrissage à longue distance; en aucun cas, cet article s'applique à l'aérodrome BA 118 au profit des escadrons de chasse (diversités de vols, de procédures de décollage et d'atterrissage, d'exercices opérationnels) .

La révision du PEB consiste à effectuer des mesures de contrôle en des points remarquables du diagramme des lignes isophoniques du PEB 2001, et en tirer des conclusions, soit au final : les exercices opérationnels s'effectuent sur des aérodromes éloignés de toute urbanisation.

PROPOSITIONS DE MESURES À PRENDRE EN CONSIDERATION POUR RETROUVER UNE CERTAINE QUALITE DE VIE POUR LA VILLE DE MONT DE MARSAN

1- la création d'une annexe à la base 118 en activant un ancien aérodrome éloigné de toute urbanisation afin de recevoir par rotation l'un des 3 escadrons pour effectuer les conduites opérationnelles non souhaitées et non admissible sur cette Base 118, soit : le décollage en postcombustion, le poser-décoller avec relance des gaz, l'atterrissage au break, la pratique de décollage et d'atterrissage à courte et moyenne distance

2- la mise en place d'un dispositif de signalisation de décollage et d'atterrissage des aéronefs de part et d'autre de l'axe de l'aérodrome sur les deux routes longeant la clôture de protection rapprochée de la Base 118 afin d'éviter les effets de surprise aux les usagers .

ATTITUDE DU CORPS PREFECTORAL

Pour justifier cette rupture devant les contestations, la préfecture se doit de posséder un bon dossier économique et social qu'apporte cette utilisation intensive de l'aérodrome. La SEPANSO regrette que la préfecture ne présente pas parallèlement un bon dossier qui recense les problèmes de santé et environnementaux.

L'être humain n'a pas de valeur marchande. Le devoir de chaque homme est de protéger la santé des êtres humains et en particulier celle des plus faibles et de leur environnement. Tel n'est pas le cas:

- ▶ accroissement de la pollution sonore,
- ▶ accroissement de la pollution par la combustion du kérosène , ,

Ces deux accroissements accumulés constituent les paramètres fondamentaux à la création de zones urbaines cancérogènes dans l'espace temps (50 ans). Telles sont les conséquences des abus de conduites opérationnelles des aéronefs au dessus d'un aérodrome inclus dans l'agglomération

Dès lors l'apport socio-économique créé par l'arrivée de 60 Rafale sur l'aérodrome BA 118 ne compensera jamais les pertes financières dues aux souffrances physiques et mentales des êtres humains et de leur environnement.

A ces accroissements s'ajoute l'accroissement du risque d'accident (rappel) ; la SEPANSO attend une réponse claire au courrier qui a été adressé au préfet le 14 décembre 2014 et transmis au Commandant la BA118, puis retransmis au cabinet du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air

Ces faits induisent l'irrecevabilité du résultat de l'étude économique et sociale de l'INSEE créé par l'arrivée de 60 Rafale sur l'aérodrome BA 118

Voici les premières observations synthétisées de la SEPANSO Landes



René Clavé, Lieutenant-colonel des Transmissions Armée de Terre en retraite
Vice-président de la Fédération SEPANSO Landes