



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix-en-Provence, le 27 JUIN 2018

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Le directeur

à

Nos réf. : /DSAC.SE/DI/GED/S

Vos réf. :

Monsieur le Directeur régional de
l'Environnement, de l'Aménagement et du
Logement
19 cours Napoléon
CS 10006
20704 AJACCIO Cedex 9

Objet : Installation classée - Société SYVADEC Viggianello

Par courriers des 16 février 2018 et 23 mai 2018 (courriel), vous me demandez mon avis sur l'étude de sécurité relative au péril aviaire fournie par le pétitionnaire SYVADEC dans le cadre du projet d'extension d'une installation de stockage des déchets non dangereux existante sur la commune de Viggianello.

L'avis de la Direction de la Sécurité de l'aviation civile sud-Est est considéré **comme favorable pour une phase d'expérimentation** s'étendant jusqu'au 31 décembre 2020, sous réserve de la mise en œuvre des préconisations particulières..

Vous trouverez donc en annexe les mesures d'accompagnement associées à cet avis de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC-SE), en coordination avec le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur régional, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur de la Sécurité de l'Aviation
civile Sud-Est

Yves Tatibouet

Copie à : DEL/COR
STAC

1 rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence Cedex 1
Tél. 04 42 33 75 11



DSAC

Annexe

1. Point réglementaire

Les règles et recommandations internationales et européennes en vigueur dans le domaine de la prévention du risque animalier introduisent sous différentes formes les modalités d'implantation d'ISDND dans le périmètre des aérodromes :

Norme Internationale

Au niveau international, l'annexe 14 de L'OACI (Chapitre 9) recommande que les États tiennent dûment compte des préoccupations en matière de sécurité aéronautique concernant les aménagements des terrains situés à proximité des aéroports qui risquent d'attirer des animaux.

L'autorité compétente devra prendre les dispositions nécessaires pour éliminer les décharges, dépotoirs ou tout autre point qui risque d'attirer des animaux sur les aérodromes ou à proximité et empêcher qu'il en soit créé, sauf si une évaluation faunique appropriée indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique.

Là où il est impossible d'éliminer des sites existants, l'autorité compétente veillera à ce que les risques qu'ils constituent pour les aéronefs soient évalués et qu'ils soient réduits dans la mesure du possible.

Le manuel des services d'aéroport de l'OACI relatif à la prévention et à l'atténuation du risque faunique (document 9137, partie 4.7 oiseaux en dehors de l'aérodrome) mentionne que toute installation ou activité attractive pour les oiseaux/animaux dans un rayon prédéfini mesuré depuis le point de référence d'aérodrome (ARP) devrait être évaluée et un plan de gestion devrait être élaboré afin d'en réduire l'attrait pour les oiseaux/animaux. Un cercle de 13 kms (ou 7 NM) centré sur l'ARP est généralement considéré comme suffisamment grand pour couvrir le risque généré par les oiseaux sur la sécurité aérienne.

Norme européenne

Au niveau européen, l'article 9 du règlement (UE) No 139/2014 de la Commission du 12 février 2014, établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, demande que les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les activités humaines et d'aménagement du territoire, telle que : e) la création d'espaces favorisant l'activité animale néfaste pour les opérations d'aéronefs.

Il n'est pas proposé de périmètre à l'intérieur duquel cette consultation devrait avoir lieu. L'ADR-OPS.B.075 relatif à la surveillance des aérodromes, précise que les exploitants d'aérodromes doivent surveiller les dangers liés aux activités humaines et à l'occupation des sols sur et autour des aérodromes, et le cas échéant mettre en place des procédures, en lien notamment avec les autorités de l'aviation civile, afin d'atténuer les risques sur l'aérodrome et ses abords.

Si ce texte ne s'applique pas à un aérodrome non certifiable comme Propriano, les principes généraux sont acceptables en pratique.

L'ADR OPS B 020 (GM2) suggère (texte ayant valeur de guide) que l'exploitant d'aérodrome mette en place un programme d'évaluation du risque animalier dans un périmètre de 13 kms autour du point de référence de l'aérodrome à l'intérieur duquel les activités jugées attractives pour la faune devraient être recensées et faire l'objet de mesures d'atténuation du risque.

Les textes européens ne définissent pas les modalités d'instruction et d'implantation des ISDND autour des aérodromes, laissant cette responsabilité à chaque Etat. Sur ce sujet, l'ADR.AR.C.005 « Surveillance », précise que l'Autorité compétente peut décider de requérir l'approbation préalable pour tout obstacle, développement ou autres activités dans les domaines contrôlés par l'exploitant de l'aérodrome conformément à l'ADR.OPS.B.075, susceptibles de compromettre la sécurité et d'influer négativement sur l'exploitation d'un aérodrome.

Norme nationale

Au niveau national, l'arrêté du 30 avril 2014 modifiant l'arrêté du 10 avril 2007 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes mentionne simplement que l'exploitant d'aérodrome doit mettre en œuvre un programme d'évaluation du risque animalier sur son aérodrome et dans sa zone voisine. Il n'est pas fait mention d'un périmètre au sein duquel l'installation d'un équipement jugé dangereux pour la sécurité aérienne devrait être interdit ou aménagé de telle manière qu'il empêche la présence d'animaux.

Le rapport n° 010245-03 du CGEDD (novembre 2015) relatif à la gestion des déchets au regard du risque aviaire aéronautique, présente 3 recommandations afin d'encadrer l'implantation d'ISDND dans le périmètre des aérodromes :

Recommandation 6 : La mission recommande de revoir la réglementation ICPE afin que tout porteur de projet d'ISDND ait l'obligation de consulter les services locaux de la DGAC pour la création d'une ISDND à moins de 30 kms d'un aéroport commercial avant le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation ICPE.

Les rapporteurs du CGEDD précisent que tout projet situé à plus de 30 kms de l'aéroport ne présente aucun risque vis-à-vis de la sécurité aérienne pour les avions civils. Les sites situés à moins de 30 kms de l'aéroport doivent être soumis à l'avis de la DGAC qui peut dans certaines situations ornithologiques particulières demander à l'exploitant des mesures d'atténuation du risque aviaire ou remettre en cause le projet.

Recommandation 7 : La mission recommande d'imposer une étude de risque à l'exploitant dans la procédure d'ICPE, pour les sites localisés à l'intérieur d'un cercle de 13 kms centré sur l'aéroport.

Les rapporteurs du CGEDD précisent que les projets d'ISDND situés dans une zone à l'intérieur d'un cercle de 13 kms doivent faire l'objet d'une étude de risque qui sera présentée à la DGAC et qui pourra conduire l'exploitant soit à l'abandon du projet, soit à l'imposition de mesure d'atténuations du risque comme la pose de filets, une réduction de la zone d'exploitation ou une exploitation de nuit...

Recommandation 8 : La mission recommande d'intégrer dans la réglementation, l'exigence selon laquelle les projets d'ISDND situés près des aéroports commerciaux doivent être à l'extérieur d'un rectangle ayant comme centre la piste de l'aéroport, comme largeur 8 kms et comme longueur 26 kms à laquelle s'ajoute la longueur de la piste.

Les rapporteurs du CGEDD précisent que certains projets, par les caractéristiques de leur site d'implantation accroissent le risque aviaire. Il convient par conséquent de dissuader les porteurs éventuels de ces initiatives d'engager des études coûteuses pour des projets qui ne peuvent en aucun cas prospérer. Il s'agit des projets situés dans la zone primaire correspondant à un rectangle dont l'axe de piste est le centre et à moins de 4 kms en latéral de cet axe ou à moins de 13 kms en longueur des extrémités de piste.

Jurisprudence

Il convient également d'apprécier ce dossier sur la base de la légalité au regard d'un exemple concret et récent dans lequel la création d'une situation potentiellement dangereuse (CET à

proximité d'un aérodrome) couplée à l'insuffisance des mesures de lutte contre le risque aviaire à la charge d'exploitants a justifié que soit recherchée la responsabilité de l'Etat à raison d'une faute de ses services chargés de la mission de prévention du péril aviaire sur l'aéroport de Marseille. (TA Marseille, 1er février 2005, GIE la Réunion et autres, Société Air France c/ Etat et CCI de Marseille, n° 0005015 ; 0102226). (cf. pièce jointe n° 12 : article tiré de la revue AJDA en date du 2 mai 2005 ; n° 17/2005 p. 954).

2. Dossier SYVADEC

Historique

Lors de notre réunion du 15 novembre 2017, je vous avais fait part de l'analyse de Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (DSAC-SE), coordonné avec le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) sur le projet d'extension d'une installation de Stockage des Produits non Dangereux (ISDND) sur le site de Viggianello, à proximité de l'aérodrome de Propriano, au lieu-dit Teparèlla.

L'aviation civile a également organisé, en 2018, une étude d'impact du risque aviaire sur l'aérodrome, basée sur une campagne de relevés radar qui est en cours et dont les résultats seront rendus disponibles en fin 2018.

Par ailleurs, nous rechercherons, dans la même logique, l'avis de nos pilotes inspecteurs pour apprécier l'impact opérationnel des populations aviaires sur l'exploitation de l'aérodrome.

Analyse du dossier Etude de maîtrise du péril aviaire

Le document Etude de maîtrise du péril aviaire, de novembre 2017 complété en avril 2018 présenté par la société SYVADEC a été étudié par l'aviation civile. Nous pouvons faire les remarques suivantes :

- Le pétitionnaire présente une zone de régalage et de compactage d'une superficie inférieure 2000 m² sans que soit précisée la taille réelle de cette zone, qui devrait respecter la recommandation du rapport du CGEDD, qui préconisait une zone de travail de l'ordre de 500 à 700 m² ;
- Le pétitionnaire indique que les informations diverses inscrites à la fiche VAC du SIA pour l'aérodrome de Propriano Tavarìa indiquent un péril animalier « occasionnel ». Cette information a été depuis modifiée car le péril est constant. L'information actuelle est : « Risque aviaire important ». Ce risque a été estimé à la fois par le STAC et par l'association HOP ! Biodiversité, dans une visite d'information sur le site.
- L'aviation civile a d'ailleurs organisé, en 2018, une étude d'impact du risque aviaire sur l'aérodrome, basée sur une campagne de relevés radar qui est en cours et dont les résultats seront rendus disponibles en fin 2018 afin de bien souligner le fort impact danger aviaire sur l'aérodrome.
- Le pétitionnaire indique par ailleurs que le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA*) ne recense aucun accident ni incident relatif au péril aviaire sur l'aérodrome (données depuis 2010). Pour ce qui est du péril aviaire, le BEA ne travaille que sur les problématiques d'accident aérien et ne recense pas les incidents, responsabilité qui est dévolue à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile. Ces incidents, dès lors qu'ils sont dûment notifiés à l'autorité de l'aviation civile, sont notifiés dans la base de données européenne ECCAIRS qui recense tous les événements de sécurité aérienne dont les collisions animalières. L'absence de notification n'indique pas d'absence de danger. Lors d'une récente inspection en avril 2018, j'ai d'ailleurs reçu le témoignage du pilote de l'avion

largueur du club de parachutiste sur un choc aviaire au décollage survenu la semaine précédant ma visite. L'absence de notification est due plus à un manque de culture du report des pilotes qu'à une absence de danger.

L'absence de notification ne permet en rien de qualifier le risque à un niveau faible, comme le présente le pétitionnaire. La DGAC considère à ce stade le danger comme important et apportera d'ici la fin d'année 2018 des éléments factuels grâce aux conclusions de l'étude radar menée par le STAC.

- Le pétitionnaire indique qu'il recouvre de terre les déchets au moins une fois par semaine. Cette périodicité est insuffisante pour garantir la non-attractivité. Pour l'aviation civile, si le recouvrement est hebdomadaire, il doit être réalisé sur une surface et une hauteur suffisamment importantes pour dissimuler tous les déchets de la vue des oiseaux détritivores. Il devrait également, dans toute la mesure du possible, être complété par un recouvrement quotidien par bâches en polyane ou par apport de terre sur toute la surface en exploitation. Les laridés et les milans prennent vite l'habitude de se nourrir sur les chenilles des engins en activité, ce qui limite fortement l'intérêt opérationnel de la mesure hebdomadaire, qui facilite trop le nourrissage.
- Dans son étude, le pétitionnaire indique que le taux de fréquentation de cet aéroport reste assez limité. Cette conclusion est abusive. Il est important de considérer les projets de développement de l'aéroport et de les placer en regard du développement de l'ISDND. L'installation de pompes à carburant, la construction de hangars neufs, la très forte activité parachutage montrent au contraire une volonté de la personne dont relève l'aéroport de développer sa plate-forme. Il n'est donc pas possible de confirmer que le risque est ou sera très faible, même à court terme puisque l'extension n'est prévue que pour deux années.

Action: Il convient que le pétitionnaire se coordonne avec la personne dont relève l'aéroport pour apprécier les perspectives de développement de l'aéroport.

- Le pétitionnaire confirme dans son étude que l'effarouchement des oiseaux sur le site est interdit au titre de la protection des espèces. Cet effarouchement est également néfaste au titre de la sécurité aérienne car il risque de repousser les oiseaux sur l'aéroport de Propriano et les trajectoires de circulation à basse altitude. Une situation analogue s'est produite par le passé à proximité de l'aéroport de Bastia Poretta où des effarouchements réalisés par un exploitant de carrière a provoqué le report de nombreux oiseaux sur l'aéroport, augmentant dangereusement le risque aviaire et remettant en cause l'exploitation de l'aéroport.
- L'aviation civile confirme qu'elle est très défavorable aux mesures d'effarouchement.
- Enfin, il convient de se poser la question des dérogations aux quantités maximales, accordées par l'Etat, qui nécessitent une évaluation du risque spécifique afin de s'assurer que les mesures standards sont toujours suffisantes pour limiter ou réduire le risque aviaire, en fonction des augmentations de capacités successives.

Action : les demandes de capacités supplémentaires devraient être soumises à l'aviation civile pour avis.

3. Analyse des conditions possibles d'exploitation

Compte tenu de l'analyse de l'étude de sécurité risque aviaire présentée par le pétitionnaire, et sur la base de l'analyse portée antérieurement par le STAC, la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Sud-Est confirme que le projet présenté par la société SYVADEC Environnement, sans mesures adaptées de son exploitation et de la maîtrise du péril aviaire, aura un impact négatif sur l'exploitation de l'aérodrome de Propriano.

Aussi, à titre d'expérimentation, sur une période de deux ans, il est envisageable de poursuivre l'exploitation proposée par le SYVADEC, en mettant en œuvre les mesures suivantes :

- Dans la mesure où l'exploitant de l'ISDND ne peut respecter la recommandation du rapport du CGEDD, qui préconisait une zone de travail de l'ordre de 500 à 700 m², ce dernier opère sur une surface d'exploitation **maximale** de 2000 m². Toute autre surface sur le site de l'ISDND doit être considérée comme non attractive pour les populations aviaires ;
- Cette surface d'exploitation doit être recouverte au minimum une fois par semaine par une couche de terre suffisamment importante pour rendre inaccessible les déchets aux oiseaux en utilisation normale. Lorsque les dépôts quotidiens augmentent de manière durable et significative, le recouvrement est assuré au minimum deux fois par semaine.
L'exploitant fournira des statistiques de tonnage une fois par an, au 1^{er} janvier de chaque année afin de permettre d'apprécier les paramètres durable et significatif.
- Je demande également à l'exploitant de me fournir une étude relative à l'utilisation de bâche en polyane ou en matériau équivalent, imperméable aux attaques des oiseaux, afin d'apprécier les coûts et la faisabilité d'une couverture quotidienne des déchets ;
- Toute situation dégradée doit être remontée à la DSAC-SE en Corse avec les mesures immédiates en réduction de risques prises pour conserver un niveau d'attractivité le plus faible possible ;
- Toute augmentation de capacité au-delà de la capacité maximale initialement autorisée, devra être soumise à l'aviation civile pour analyse ;
- Des contrôles seront effectués au moins tous les 4 mois par la DREAL et le STAC pour apprécier la population aviaire par rapport au comptage effectué par la DGAC en 2018 et un rapport sera envoyé à la DSAC-SE en Corse ;
- Des mesures doivent être prises dans les plus brefs délais pour réduire l'impact aviaire sur l'aérodrome de Propriano :
 - o Mesures passives : L'aérodrome de Propriano doit passer rapidement un contrat avec l'association Hop ! Biodiversité, qui, en collaboration avec l'aviation civile, étudie la biodiversité sur les aéroports (le coût de cette contractualisation est de 3000 € par an sur 3 ans), à prendre en charge par la Collectivité de Corse ou la DREAL. Ceci ne préjuge pas des éventuelles préconisations portées par le STAC à savoir la mise en place d'une gestion adaptée du couvert herbacé pour réduire l'attractivité aviaire du site notamment pour les Laridés (tendre vers une à deux fauches annuelle au sortir de l'hiver ou en fin d'été, à une hauteur de coupe minimale de 20 cms)
 - o Mesures Actives : L'aérodrome de Propriano doit mettre en œuvre des mesures actives d'effarouchement, en coordination avec l'exploitant d'aérodrome, sur la base des recommandations suivantes émises par le STAC. Compte tenu de la situation animalière locale, l'exploitant de l'aérodrome de Propriano devrait disposer au moins d'une personne en charge, de manière exclusive ou non, de

l'effarouchement animalier. L'exploitant de l'aérodrome devrait se doter au minimum des moyens d'effarouchement suivants :

- *un effaroucheur acoustique disposant des cris et des signaux acoustiques adaptés aux oiseaux rencontrés sur l'aérodrome (à savoir, cris naturels et synthétiques de mouettes et goélands, signaux acoustiques interspécifiques et bruit de gêne sonore type AVALARM) – effaroucheur acoustique type « mégaphone avec carte mémoire SD ».. Le STAC se propose de transmettre les fichiers audios des signaux acoustiques à l'exploitant de l'aérodrome*
- *deux lanceurs pyrotechniques permettant de diversifier et de renforcer les moyens de lutte animalière. Deux types de lanceur peuvent être recommandés : le revolver d'alarme type lanceur 09 mm avec embout lance-fusées et les fusées détonantes et crépitantes, et/ou le lanceur Primetake avec les fusées détonantes et crépitantes. Le STAC se tient à la disposition de l'exploitant de l'aérodrome pour lui apporter son assistance technique sur le choix du lanceur adapté à ses besoins.*
- *en complément, un véhicule adapté à la conduite sur aéroport équipé radio VHF, rampe lumineuse ou gyrophare, servante pour le rangement des équipements d'effarouchement, extincteur, paire de jumelles, et les équipements de protection individuel (casque anti-bruit ou valves d'oreilles, paire de lunette et paire de gants adaptée).*
- *dans la mesure où cette première dotation apparaîtrait insuffisante pour maîtriser le risque animalier sur l'aérodrome, eu égard aux survols quotidiens de mouettes et de goélands, le STAC recommande en deuxième intention de disposer de moyens complémentaires et d'une autorisation préfectorale pour le prélèvement annuel de plusieurs spécimens de mouettes et de goélands. Les prélèvements pourraient alors être réalisés soit par le Lieutenant de louveterie, l'ONCFS ou par toute autre personne autorisée à intervenir sur l'aérodrome de Propriano et disposant du matériel requis et d'un permis de chasser.*
- *si la formation initiale à la prévention du péril animalier requise par l'arrêté du 10 avril 2007 n'est pas jugée obligatoire pour l'aérodrome de Propriano, le STAC se propose à minima d'assurer une formation locale sur l'usage des moyens d'effarouchements et sur les grands principes de la gestion du risque animalier sur les aéroports.*
- *Les mesures de financement de cette lutte aviaire seront à considérer entre la DREAL, le SYVADEC et l'aviation civile. L'aérodrome de Propriano étant ouvert à la circulation aérienne publique, les mesures du SPPA (service de prévention du péril animalier) peuvent y être financées sur le produit de la taxe d'aéroport et de la majoration de la taxe d'aéroport. Il reviendra à l'exploitant d'aérodrome, d'en faire directement la demande auprès de la Direction du Transport Aérien, par l'intermédiaire de la DSAC-SE. Ce financement étant remboursable à un an, il conviendra de s'assurer des modalités de financement immédiat des matériels par protocole. Ce financement n'inclue pas la convention HOP! Biodiversité qui restera à la charge du SYVADEC.*

- *Par ailleurs, le STAC mène actuellement une analyse technique sur l'aérodrome de Propriano afin de répertorier les espèces, les flux et les habitudes des populations aviaires. Cette analyse, qui sera rendue en fin d'année 2018 permettra d'affiner le niveau de risque actuel.*

Si, durant cette période, et suite aux contrôles effectués par le STAC, il s'avère que les mesures mises en œuvre ne permettent pas de réduire le risque aviaire sur l'aérodrome, un ensemble de mesures seront appliquées pour assurer la sécurité du transport aérien, y compris des dispositions concernant la restriction ou la suspension de l'activité aéronautique, en relation avec la personne dont relève l'aérodrome. La DSAC-SE y apportera son aide méthodologique.