

**COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE  
REUNION PUBLIQUE  
14 SEPTEMBRE 2018**

Le 14 septembre 2018 s'est tenue salle des Vignerons aux Milles notre assemblée générale annuelle - Réunion publique.

**RAPPORT MORAL**

Une centaine de personnes s'étaient donné rendez-vous pour cette manifestation.

Etaient présents Mlle Helbois, Responsable EDEIS de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, M. Edouard Baldo, M. Lucien-Alexandre Castronovo, M. Hervé Guerrera et M. Gérard. Fiocchi qui représentait M. Mohamed Laqhila, député de la 11<sup>ème</sup> circonscription des Bouches du Rhône. M. Gilles Donatini avait adressé en dernière minute un SMS demandant de l'excuser à cause d'un contretemps important, mais ils assurait CD2A de tout son soutien.

Etaient présents également M. Bruno Guimbal constructeur d'hélicoptères, M. Mathias Halimi, gérant d'Aix Hélicoptères, plusieurs pilotes, tous membres du CODAAM, Comité de Développement de l'aérodrome Aix-les-Milles.

Avec également deux représentantes de l'AECV Eguilles Mme Lieutaud et Mme Foubard. Jean-Luc Richier, Président du CIQ Millois, Christian Saura du CIQ Millois, en déplacement a demandé que l'on excuse son absence.

Et Maître Samourcachian, le conseiller juridique de CD2A.

**Procurations : 49**

**1 - COMPTE DE RESULTAT**

Report à nouveau positif de 1709 €, adhésions + 770 €, dons 420 €, HelloAsso 720 €. Recettes : 3619 €.

Frais bancaire 62 €, location salle et pub 224 €, conseil juridique 2700 €, soit 2987 €

Solde positif 2018 : 633 €.

Compte de résultat adopté à l'unanimité.

Nous avons lancé un appel à la régularisation des adhésions 2018 et lancé la campagne 2019.

**2 – RENOUELEMENT DU CA**

Démis par tirage au sort, Régine Surroca, J. Jeannin, Michel Bourgin. Ils se représentaient, pas d'autres candidats. Réélus à l'unanimité.

**3 – EFFETS DES NUISANCES SONORES SUR LA SANTE**

Il y a des personnes pour penser que celles et ceux qui se plaignent du bruit seraient des « allergiques » ou des « phobiques ». Donc, évidemment les coupables, et ce sont les plaignants eux-mêmes. Ils sont malades, qu'ils aillent donc se faire soigner !

Cela voudrait signifier que les gens normaux, eux, n'auraient pas à plaindre – parce que tout va bien !!

En fait, les signalements nous sont adressés par des personnes exaspérées par la répétition de nuisances importantes (Y en a marre, ça suffit..). Et qu'elles ont, avec EDEIS, l'opportunité de pouvoir déposer une plainte.

- Avions sans silencieux.
- Passages bruyants et répétés en dehors des plans de circulation
- Survols répétés à basse altitude, bruyants et parfois dangereux
- Vols d'hélicoptères insupportables tant par le bruit, la durée, que par les odeurs

toxiques

- Essais moteurs au sol

Il est difficile de recueillir des signalements sur une longue période. Souvent, le nombre des plaintes diminue plus ou moins rapidement par lassitude, découragement... ou parce qu'il en a trop. Donc, nous devons relancer régulièrement des campagnes de signalements

Quelques pathologies liées au bruit, en plus de l'inconfort parfois insupportable :

Il faut savoir que les nuisances sonores ont des conséquences en termes de santé publique : même chez les personnes qui apparemment les supportent bien !!

NOTONS :

- nervosité, stress (agressions non contrôlables), troubles du sommeil (non nécessairement perçus par le dormeur), irritabilité, agressivité,
- aggravations d'états anxiodépressifs,
- troubles cardiovasculaires (avec augmentation non-perçue et persistante de la tension artérielle et du rythme cardiaque à chaque passage d'un aéronef bruyant),
- augmentation des risques d'accidents vasculaire-cérébraux,
- troubles digestifs,
- perturbations endocriniennes,
- sifflements dans les oreilles, acouphènes,
- Des pertes d'attention faisant courir des risques ou générant une diminution des performances et de la qualité des apprentissages (travail scolaire par exemple),
- fatigue,
- perturbation de l'oreille interne du fœtus en fin de grossesse pour des fréquences inférieurs à 250 Hz.
- Nous ne parlerons pas des surdités qui surviennent dans des circonstances particulières
  
- Il faut une ½ heure aux enfants pour récupérer après une heure de cantine, comme dans certains ateliers... ou après certaines séances de vols durables sur un aérodrome, hélicoptères par exemple (OMS)...
  
- Et enfin, comme effet collatéraux : la prise de médicaments calmants.
  
- Quelques-uns de ses effets varient selon qu'il s'agit d'un bruit choisi ou non choisi. Mais, dans tous les cas, répétons-le, ils n'affectent pas que ceux qui s'en plaignent.

Sur le plan du ressenti :

d'une manière générale les nuisances sonores sont souvent vécues comme des intrusions plus ou moins inacceptables dans notre espace de vie (certains parlent même de viol),

Par exemple : des bruits de voisinage, l'usage d'une débroussailleuse par un voisin le dimanche matin... Mais aussi le bruit d'un jet ou d'un hélicoptère ou d'un avion qui passe à très basse altitude... On parle de bruits non-choisis.

Comment résister ?

Il existe classiquement trois stratégies d'ajustement individuel par rapport au bruit visant à en limiter les effets :

- La fuite, les boules Quies
- La vigilance (celle des « résidents sentinelles » de CD2A par exemple) qui donne temporairement la sensation d'une sorte de maîtrise sur l'évènement.
- Le déni (Ah non, moi je n'entends rien, ou ça ne me gêne pas !).

e) ET EN PLUS, sur un plan général, le bruit ça coute cher. ADEME 2016

On parle de **coût** social du bruit, d'externalité négatives.

Exemples

- 11.5 milliards en frais de santé en intégrant le nombre d'années perdues en bonne santé (OMS)

- 30 milliards en perte de productivité y compris les journées de travail perdues

- 1.2 milliards en accident du travail

- 300 millions en troubles de l'apprentissage à l'école

- 7.5 milliards en décote immobilière

Comment lutte-t-on contre ces problèmes sur un plan local ? En 1985 l'Etat a créé des Commissions Consultatives Environnements des aérodromes

Il s'agissait de concilier les préoccupations environnementales des associations avec les usagers de l'aérodromes. En concertation avec les collectivités locales

Donc 3 collègues qui édictent une Charte de l'environnement qui propose des engagements.

## **5 – REVISION DE LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT**

Nous devons remercier Edeis pour son attention au sujet de notre préprojet de charte de **l'environnement** qui a été diffusé à tous les membres de la Commission et dont EDEIS s'est en partie servi pour élaborer son plan de travail.

Dans un climat assez tendu, des difficultés sont apparues, certaines déjà présentes comme :

**1) La composition des collègues** définis par le Sous-préfet et qui est illégale

Sur les huit associations qui font partie du collège des associations membres de la CCE, DEUX ne sont pas des « associations de riverains déclarés »

Ce sera important au moment des votes. Mais le Sous-préfet refuse de produire un arrêté modificatif.

Il y a :

- Un représentant du **PAAP** – associations des Entreprises du Pôle d'Activités Aix en Provence qui a pour mission la gestion du patrimoine foncier, l'animation et la communication des entreprises.

Et un représentant du **GEPA** Groupement des Entrepreneurs Aix — « lieu unique d'échange et de relations d'affaires du territoire ».

**Ce ne sont absolument pas** des « associations de riverains déclarées » selon la terminologie utilisée dans la réglementation.

**C'est un point de butée grave.** D'autant que ces associations n'ont rien à faire ni dans le collège des associations ni même dans aucun des collèges de la CCE

**Pour l'instant** le Sous-préfet refuse de promulguer un arrêté modificatif de la composition des collègues. **Pas avant fin 2019 !** Alors que des votes vont avoir lieu en début d'année et que des propositions peuvent être adoptées ou refusées à une voix près !

Cette **introduction** dans la CCE de membres de la société économique-industrielle pose des questions :

**Pourquoi le Sous-préfet abandonne-t-il son rôle de médiateur tenu à une certaine impartialité ?**

- Méconnaissance ?
- Le Sous-préfet subit-il des pressions ?
- Il est complice pour quelque raison ?
- Il est pris dans une activité de lobbying ?
- Certains vont jusqu'à évoquer un acte de forfaiture, voire une suspicion de corruption.

C'est la probité du Sous-préfet qui est engagée.

Et en plus il nous demande d'être complices de ses malversations et d'accepter cette déviance. Tous complices : non seulement les associations, mais aussi les collectivités locales, les usagers, l'exploitant !

**2) Absence actuelle de garanties opposables** sur les engagements qui seront pris par les différents acteurs.

Nous avons le précédent de la charte 2007-2010 qui comportait nombre d'engagements intéressants mais sans échéancier, ni sanctions, et qui donc, ne furent que très partiellement mis en œuvre.

Comment se fera l'articulation des engagements EDEIS avec les dispositions contractuelles ? Quels seront les engagements contraignants de l'Etat (DSAC-SE) et des Usagers, et comment ?

Donc absence de garanties bien qu'à la fin de la première réunion de travail sur la révision de la charte, le Sous-préfet ait évoqué la possibilité de sanctions en cas de non-respect.

Mais nous sommes prudents, voir méfiants. Parce que pour l'instant la chose a simplement été évoquée.

**3) Nous demandons l'arrêt des activités hélicoptères** dans un délai 5 ans, pour cette plateforme enclavée, avec dans l'intervalle le respect des prévisions de trafic fixées PEB (2009) qui limitaient les mouvements des hélicoptères à 3500 par an et nous en sommes à 6878, au moins.

Parce que **certaines activités** ne sont pas comptabilisées comme les vols stationnaires des hélicoptères par exemple.

Il faut savoir que **toutes ces activités** ont été introduites sans la **concertation obligatoire** avec la CCE. L571-3 du Code de l'Environnement.

(**M. Guimbal** a précisé qu'il s'était installé sur la plateforme sans avoir requis l'avis de la DSAC-SE qui aurait ainsi été mise devant le fait accompli).

**4) Aviation d'affaires.** D'après ce que nous avons pu lire dans un journal daté du 5 septembre, Journal d'annonces légales et d'informations économiques et juridiques pour le département des Bouches-du-Rhône. « Le plan d'Edeis pour faire décoller l'aérodrome d'Aix-Les Milles. »

Petit souci avec EDEIS : double discours ou pas ?

Parce que le discours qui nous est tenu est plutôt apaisant, mais :

« EDEIS compte sur le développement de l'aviation d'affaires qui est « **extrêmement rémunérateur** » pour assurer une partie de ses revenus. C'est « **un grand axe de développement** ». » Quant à la filière formation, je cite M. Godeaux directeur adjoint :

« Ce mouvement d'extension [de la formation] est très rapide et beaucoup d'écoles, **comme l'école de pilotage sur hélicoptères Aix Hélicoptères** ou encore Sky Explorer, école de pilotage et centre de simulation sur avions, essaient de devenir des prestataires d'Air France, par exemple, pour former des pilotes professionnels. »

Cela correspond à un modèle économique des plus classiques, écologiquement dangereux, sans imagination et nous essaierons de comprendre pourquoi tout à l'heure.

**Mlle Helbois** est intervenu pour souligner que cette plateforme était un aéroport et qu'il était donc normal qu'il y ait des activités aéronautiques.

**Nous savons donc à quoi nous en tenir quant au choix d'EDEIS Aix-les-Milles concernant le développement et la rentabilisation de la plateforme.**

**5) Dans cet article, et dans ce que nous avons pu entendre en général** : pas grand-chose sur un développement **éco-responsable** de la plateforme et en particulier du foncier.

Au contraire on y vante donc un développement s'appuyant sur la **montée en puissance d'activités existantes**, celles qui génèrent le plus de nuisances. Là où nous **espérons** des implantations orientées vers un autre type de développement. Comme promis, du niveau ministériel jusqu'au niveau de nos autorités locales.

Notons en ce qui concerne l'activité des hélicoptères que nous n'avons pas encore pu savoir si cet aéroport est homologué pour les tests constructeurs.

De plus d'une manière absolument illégal, il n'existe pas de protocole pour les essais Entreprise Guimbal qui normalement doit impérativement être signé par le constructeur, la DGAC et l'exploitant. Evidemment, ce protocole qui n'existe pas n'a pu nous être communiqué.

Mais, contrairement à ce qu'il avait affirmé lors d'une réunion précédente, **M. Guimbal** a souligné qu'un protocole avait bien été signé et qu'il nous le communiquerait.

## **6 - LES NUISANCES SONORES : BILAN**

1 ) Conformément à ses engagements contractuels EDEIS a mis en place une page internet de signalements de nuisances sonores dont nous avons transmis le lien à nos adhérents et nos « résidents sentinelles » qui ont alors signalé les nuisances les plus dérangeantes.

EDEIS renvoie alors systématiquement un **accusé de réception** qui contient toutes les coordonnées de ces plaintes.

Ces accusés de réception nous ont ensuite été renvoyés par nos sentinelles et nous en totalisons actuellement **536 en 5 mois soit possiblement : 1300 par an !** Ce qui nous change de la désinvolture de la DSAC à l'égard des signalements : 3 plaintes recueillies pour toute l'année 2017 !

**Tant de mécontentements a surpris et marque l'importance des nuisances subies.**

**Nous avons 36 « résidents sentinelles » : nous appelons résidents sentinelles les personnes qui nous envoient régulièrement des signalements, lorsque ça dépasse un peu les bornes. Même si cette collecte est un peu fastidieuse.**

**Les causes des nuisances** se répartissent d'une manière assez égale entre les avions et les hélicoptères, alors que les mouvements d'hélicoptères ne représentent que **15 %** de l'activité totale (Activité totale 2017 : 43 683 mouvements, hélicoptères : 6878)

C'est dire les **nuisances considérables** que génèrent les hélicoptères : ce qui n'est un secret pour personne.

**ALORS pourquoi** avoir favorisé leur implantation au cours des années précédentes ?

**Par facilité** d'une part – aucun projet novateur n'a été initié par les autorités locales pendant des décennies.

**Préserver l'attractivité (DSAC 2014).** Il fallait préserver des activités supposées rentables sans aucune considération pour l'environnement.

Et la DSAC-SE s'était un peu désintéressé du problème, ne sachant par ailleurs penser autrement qu'en termes d'aéronautique.

**3) La géolocalisation des plaintes** permet de voir que la grande majorité des plaintes concernent le village des Milles dans toutes les directions, mais aussi par exemple Luynes, Bouc Bel Air, la Couronnade, Meyreuil, Le Montaignet, Eguilles, (plaintes directes du Lac Bleu-Calas, de Châteauneuf les Martigues...)

C'est tout le bassin aéroportuaire qui est impacté par les divers types de nuisances aériennes.

4) **Autres nuisances** : pollution atmosphérique

Pour l'Agence Européenne pour l'Environnement

Il y a eu 2017 : 500 000 décès prématurés à cause de la pollution atmosphérique en Europe

Essentiellement à cause des particules fines, NO<sup>2</sup>, ozone

**Sur plan général** : On compte chaque année 40 millions de vols d'avions de ligne par an. A eux seuls, ils émettent 3 à 5 % des GES mondiaux par le CO<sup>2</sup> mais si on compte aussi les oxydes d'azote, les émissions de vapeurs d'eaux (nuages artificiels) et les résidus de kérosène on atteint 10 % de la pollution mondiale.

Au rythme de la croissance actuelle : ce chiffre devrait doubler d'ici 2050 pour atteindre 20 %. Le tourisme long courrier pose ainsi des problèmes inattendus.

**L'aviation d'affaires non-sens écologique absolu.**

Il y a donc un **problème majeur** avec l'aéronautique qui en plus ne paie **pas de taxe** sur les carburants.

## **7 – LA SOLUTIONS QUE L'ON NOUS PROPOSE**

1) **« Allez donc habiter ailleurs, en Sologne, il n'y a pas d'aérodrome. »**

Mais en fait, le monde a changé et il faut maintenant raisonner en sens inverse.

Du fait premièrement de **l'évolution démographique**, nous étions 42 millions dans les années 1950 et nous sommes maintenant 67 millions, du fait deuxièmement de **l'évolution considérable corrélative de l'urbanisation** comme partout dans le monde mais aussi, troisièmement, des **nouvelles contraintes environnementales**, certaines structures n'ont plus leur place en leur lieu d'implantation d'origine.

Donc, soit on les **ferme**, soit on les **délocalise** mais c'est mettre nos cochonneries chez d'autres, **soit on s'adapte** pour rendre cette structure compatible avec notre nouvel environnement.

Nous avons choisi cette dernière voie **mais il faut que l'activité de l'aérodrome s'adapte** aux nouvelles contraintes de notre époque.

**Comme tout le monde.**

2) **ça pollue moins que les autoroutes**

C'est un argument absurde !

C'est contre **toutes les pollutions** que nous devons absolument agir, les petites comme les grandes. Nous sommes TOUS concernés.

Par exemple, un **mégot** ce n'est pas grand-chose, mais au total cela fait 1 300 milliards de mégots jetés par an ce qui entraîne des problèmes de pollution dans les villes, les milieux

marins, des risques d'incendies... et des coûts pour les municipalités ? Non biodégradables, comme les plastiques.

Autre exemple : **une** bouteille plastique ce n'est pas grand-chose, mais 32 % des bouteilles se retrouvent dans la nature, c'est ainsi que 8 millions de tonnes sont déversés dans les océans chaque année.

## **8 - ET LE MIRACLE DE LA TECHNOLOGIE POUR L'AVENIR ?**

Argument qui appartient à la **pensée magique** !

L'usine du futur sera-t-elle propre ? Personne ne le sait

Exemple, il y a dans les téléphones portables du plomb, du mercure, de l'arsenic, mais à l'heure actuelle il est impossible de savoir si les matériaux de substitutions présumés seront plus moins toxiques que les précédents.

En fait, la dégradation actuelle de la planète est précisément le fait des innovations technologiques récentes.

Alors, non aux croyances aveugles. Agissons dans le présent en limitant toutes les pollutions sans attendre la venue du père Noël.

## **9 – LES POINTS POSITIFS**

Il semble que la limite de 60 000 mouvements par an ne sera pas dépassée. Mais nous demandons que la limite soit fixée à 50 000 mouvements par an, ce qui fait déjà 166 mouvements par jours (sur 300 jours) soit 3 à 4 par minute, tous les jours.

Il n'y aura pas de vols commerciaux, ni de vols de nuit.

Il existe une certaine concertation (prudente) avec EDEIS :

- Ecoute et réunions de concertation,
- Il vont rencontrer Guimbal/Airbus pour comprendre et tenter d'améliorer la situation,
- Ils peuvent faire des propositions pour revoir les trajectoires IFR qui renvoient aux vols aux instruments avec pilotage satellite (GNSS) et autres technologies,
- Construction envisagée d'un merlon anti-bruit,
- Sensibilisation des pilotes par le SNA (Contrôle aérien), mais notre campagne de signalements n'y est sans doute pas pour rien).

- Il y a un système de gestion des plaintes mais qui n'est pas complètement finalisé. Il le sera quand les plaignants auront en retour l'instruction de la plainte et que des véritables sanctions pourront être appliquées.

Il ne peut fonctionner qu'avec un **logiciel suivi des trajectoires**, mais il y a un problème de financement.

**Donc** : de la bonne volonté.

**Mais à notre avis** - ils n'en ont pas les moyens. (Mlle Helbois n'a pas démenti)

Il nous semble que **l'implantation** d'EDEIS s'est faite dans une **grande impréparation**.

6) Pour les hélicoptères. Le problème ce n'est pas seulement le nombre de mouvements : avec un pilote respectueux des réglementations avec un avion silencieux, on peut avoir 100 000 mouvements.

Le problème c'est donc : les **types de mouvements**.

- Un **avion** perturbe pendant environ 2 minutes,
- Un hélico pendant ¼ d'heure, 1h ou 2 h, et ça c'est du **harcèlement sonore** avec pollution atmosphérique et émanations toxiques de kérosène.

## **10 – IL Y A DONC QUELQUES POINTS POSITIF, MAIS :**

- Où est passé la rentabilisation par le foncier ?  
- Où est passé le projet de réduction des nuisances aériennes et de stabilisation-réduction du trafic ?

- Pourquoi une extension des horaires du Para club ?

- Pourquoi une nouvelle unité de production Hélicoptère Guimbal ?

A quoi Bruno Guimbal a précisé que cette nouvelle unité n'était pas faite pour augmenter la production, mais pour améliorer les conditions de travail, compte tenu de la réglementation entre autres choses.

Quant au drone hélicoptère Guimbal/Airbus pour l'armée et qui a reçu 100 millions de subvention, les essais devraient se faire sur Istres.

- Mais, il est apparu clairement qu'EDEIS mise essentiellement sur l'aviation d'affaires et l'aéroindustrie.

## **11 – EDEIS L'INQUIETUDE**

La relation avec EDEIS est bonne, il y a des avancées, mais tous les aérodromes EDEIS, les 16, sont déficitaires, moyenne : 840 000 euros par Aéroport pour 2016-2017. Quel sera l'avenir et en particulier celui d'Aix-les-Milles et avec quelles conséquences ?

## **12 - EDEIS - LES SUBVENTIONS**

**« En déficit... mais rentables... »**

Tous ces aérodromes touchent des subventions, sauf Aix-les-Milles, ce qui fut une des conditions pour l'acceptation de leur dossier pour la concession.

Nous avons fait des recherches parce que nous avons été interpellés par une déclaration de M. Youssef Sabeh qui occupe plusieurs postes très importants au sein d'EDEIS, dans le journal Les Echos de janvier 2017 :

**« EDEIS entend se cantonner aux petits aéroports régionaux, de moins d'un million de passagers. La majorité de ses aéroports actuels n'ont d'ailleurs même pas de ligne régulière et se limitent à de l'aviation d'affaires et des vols spéciaux.**

**« Mais tous sont rentables », affirme Youssef Sabeh, même si la moitié d'entre eux reposent sur des subventions publiques.**

**« Les collectivités locales estiment (?) que ces aéroports constituent des infrastructures suffisamment importantes économiquement (?) pour justifier un coût pour la collectivité, explique-t-il. Notre rôle, en tant que délégataire de service public, est de réduire ce coût et parfois même d'atteindre l'équilibre, en optimisant la gestion de ces aéroports. »**

**Donc** : chaque aéroport reçoit : 1 100 000 euros par an et par aéroport

RESTE APRES DEDUCTION : 8 millions d'euros. Ces 8 millions sont indexés dans la colonne « bénéfices », bénéfices qui sont ensuite reversés aux actionnaires en tant que **dividendes** sur fonds publics ! Ce qui pose un problème éthique sinon légal.

Au sujet de la légitimité de ces subventions en partie reversées sous la forme de dividendes : personne n'a encore répondu à nos multiples demandes adressées jusqu'au niveau ministériel.



**Mlle Helbois**, n'a pas démenti le mécanisme, elle a seulement fait remarquer que nos chiffres n'étaient pas tout à fait exacts.

#### SITUATION A AIX :

1 - la plateforme va être obligatoirement en déficit. Comment combler ce déficit ?

2 – Comment rentabiliser ? Forcing sur le trafic aéronautique ?

3 – Ont-ils seulement les moyens en **personnel spécialisé** pour élaborer des projets novateurs ? NON

**Localement** il y a une responsable et trois employés polyvalents.

On fait la course aux **redevances**, ce n'est pas un projet, ce n'est pas construit, c'est du travail à la petite semaine

**Il manque un professionnel** pour les implantations d'activités

Comment pourront-ils **financer les installations** prévues dans le cahier des charges pour plus de trois millions d'euros sur cinq ans ?

Impossible.

#### **Alors il y a un problème :**

Comme EDEIS Aix les Milles **va être obligatoirement en déficit** et que cette société est là pour 45 ans, comment faire ?

**Ce serait sans doute à ceux** qui ont favorisé l'implantation d'EDEIS d'avoir aussi des idées : administrations, collectivités locales, politiques et de s'engager concrètement, de telle sorte qu'EDEIS n'aille pas au plus simple et au plus rapide :

**Rentabiliser par l'aéronautique et augmenter encore les nuisances et les pollutions.**

Il faudrait leur donner un coup de main.

Nous avons bien une **deuxième solution** :

Une partie des « bénéfiques » d'EDEIS CONCESSION qui sont reversés comme dividendes aux actionnaires, sur des fonds publics, pourrait servir à concevoir un vrai projet de développement éco-responsable du foncier.

#### **12 - CONCLUSIONS**

Quelques progrès, des engagements très fragiles, et des risques majeurs.

Donc, nous devons rester très, très vigilants.

#### **LE RAPPORT MORAL EST ADOPTE A L'UNANIMITE**

### **DISCUSSIONS AVEC LA SALLE**

Les discussions avec la salle furent animées, intéressantes, polies, courtoises, respectueuses des uns et des autres pendant plus d'une heure.

La séance a commencé par une intervention de Lucien-Alexandre Castronovo qui a tenu à féliciter le bureau pour le travail de présentation clair et intéressant pour tout le monde de la situation, même si on n'est pas concerné directement par les problèmes évoqués. Néanmoins, nous le sommes tous relativement à la question environnementale.

**La salle** : Des habitants ont fortement manifesté leur irritation face à l'augmentation des nuisances. Cela a donné lieu à des échanges contradictoires avec M. Guimbal et les pilotes

présents. Nous sommes intervenus pour souligner le manque de pertinence de ce genre de discussions tant que l'on n'aurait pas de mesures de bruit.

**La salle** : Des questions sur le confinement des essais au sol.

**CD2A** : il y a le projet sans doute imparfait d'EDEIS pour la construction d'une remblai en terre (merlon) pour 2018, mais pourront-ils le financer. (Pas d'intervention sur ce point d'EDEIS). Peu efficace semble -t-il.

**Mlle Helbois** : « Nous sommes gestionnaires, on cherche à développer l'aéronautique... et on va tenir ce qu'il y a dans la charte. »

**CD2A** : Mais le contrat de concession fait référence à l'ancienne charte. Nous avons proposé de réviser la charte avant la signature du contrat de telle sorte que le contrat de concession puisse être élaboré avec la nouvelle charte et des négociations. Les autorités ont refusé cette procédure. Nous sommes maintenant dans une difficulté juridique, quels sont les engagements que prendra EDEIS vis à vis de la nouvelle charte relativement au contrat de concession ? Nous n'en savons rien.

**M. Guimbal** : parle au nom du CODAAM. On vous remercie de nous donner un temps de parole. Bon, il y a le travail sur la charte qui nous engage même si je n'ai pas choisi d'y travailler. On la respectera. En fait, il faut insister sur le fait que nous sommes des gens normaux... on paie nos impôts, etc.... On est tous riverains et on veut tous réduire les nuisances, dans le cadre de notre développement... Nous aussi on est un peu en difficulté avec EDEIS... En 2000 j'ai gagné un prix de l'innovation, j'ai acheté un Algeco et la DGAC a subi notre implantation... L'aéronautique consomme moins que les voitures dans le monde.

(Manifestement, M. Guimbal n'a rien entendu de ce que nous avons déjà dit sur les petites et grandes pollutions : toutes à proscrire)

On envisage de construire une usine, sans subvention, on cherche des financements depuis deux ans. Le ministère du Travail nous pose des problèmes, les conditions de travail et sanitaires ne sont pas acceptables en l'état actuel... ce ne sera pas pour augmenter la production qui a d'ailleurs un peu baissée... et vraiment si je ne peux pas rester ici j'irai ailleurs – vifs applaudissements de la salle !!

**CD2A** : Ca c'est le coup classique de M. Guimbal qui nous le fait à chaque fois ! La question est de savoir comment on va vivre ensemble.

**M. Guimbal** évoque ensuite avec fierté son projet de drone hélicoptère en collaboration avec Airbus et le ministère de la défense... 100 millions de subventions... Nous, c'est 5 personnes, Airbus 500... (En fait ce qui intéresse Airbus, c'est le module hélico Cabri G2 de Guimbal). Donc les essais à Istres, cela ne concernera pas l'aérodrome des Milles sinon que l'on est implanté dessus.

**CD2A** : En fait pour nous, la question est de savoir comment nous allons tous pouvoir nous dissocier du modèle de développement dit des trente glorieuses. Question importante pour nous tous qui sommes aussi, je pense, des gens normaux... Mais il faut que les gens normaux se réveillent autour de ces questions : quel développement économique, pour quoi faire, avec quelles conséquences... ?

**CD2A** : La question de l'emploi : il a bien fallu supprimer des emplois dans la filière des sacs en plastique parce qu'extrêmement polluant, ou se reconverter. Ou aller vers d'autres filières de production non polluantes. C'est ça s'adapter aux conditions nouvelles pour notre existence dans un monde en danger. C'est la question que nous posons à EDEIS.

**La salle :** Il a été souligné que non seulement il y avait des nuisances importantes et fréquentes mais qu'en plus on ne savait jamais quand elles allaient se produire, ce qui génère un état de tension permanent.

Beaucoup d'interventions pour souligner le caractère insupportable des nuisances. Pas seulement celles générées par Guimbal.

Est-ce que la police pourrait intervenir pour Trouble du voisinage.

**CD2A :** C'est une question importante, d'une part parce que souvent les nuisances sont produites par des aéronefs qui respectent la réglementation, il y a donc un problème avec la réglementation qu'il faudrait revoir, et d'autre part il faut pouvoir discuter non sur des impressions mais avec des chiffres et nous sommes en contact avec un acousticien.

**Maître Samourcachian.** Sur la question de la procédure il faut d'abord en passer par une expertise privée pour pouvoir ensuite, en justice, accéder à une expertise contradictoire. Et puis ensuite une procédure de médiation. Il serait intéressant si le Sous-Préfet ne veut pas faire cette expertise que vous vous associez pour la réaliser à frais partagés et se mettre autour d'une table. Ce serait dans l'intérêt de tous, y compris de l'exploitant dans le cadre des relations apaisées.

Maître Samourcachian a par ailleurs précisé qu'au sujet de la dépréciation immobilière, le fait que la structure polluante était là **avant** n'est pas un argument juridique constant pour mesurer l'importance du trouble et la responsabilité du pollueur.

**La salle :** Ce ne sont pas seulement les niveaux moyens de bruits qui résument la situation, il y a aussi les pics de bruits.

**CD2A commentaires :** des discussions ont eu lieu sur ce point avec différents intervenants et il semblerait que différents acteurs pourraient effectivement s'unir pour faire procéder à une telle expertise : association, CODAAM, EDEIS, usagers, et autres... avec l'accord de l'exploitant pour entrer sur la plateforme.

Nous avons déjà proposé une analyse air/bruit par un organisme indépendant comme Air Paca.

**Les pilotes :** « Le monde dans lequel nous vivons dépend de l'aéronautique ! ». Ils ont considéré qu'en général ils respectaient bien les réglementations et qu'il y avait une certaine exagération et ils nous ont invités à venir voir sur le terrain avec eux.

Discussions animés sur le nombre des dB subit...

Un pilote : « Je sais ce que vous vivez, j'ai habité à La Duranne ».

**La salle :** Vous vous appropriez l'espace public et invoquez votre activité pour justifier les nuisances ! Non !

**Un pilote :** nous ne sommes pas vos adversaires, nous sommes des partenaires...

**Réplique :** Alors faites quelque chose...

Le gérant d'Aix-Hélicoptère : Je suis content d'être là avec vous mais je dois dire que beaucoup de personnes sont dans la **méconnaissance** des règles de l'air. Moi en tant que pilote professionnel, si je ne respecte pas la réglementation je peux être sanctionné par la Police ou plutôt la Gendarmerie de l'air, et ça peut aller jusqu'à la suspension de ma licence... Nous sommes tracés par les contrôleurs aériens... Dans la majeure partie des cas, personne n'est en infraction... (**CD2A :** en fait ce n'est pas la Gendarmerie qui a un rôle de police sur l'aérodrome, mais la PAF, la Police Aux Frontières, dont nous avons rencontré le chef. Ils ne sont pas équipés pour pouvoir faire des contrôles, lunettes télémétriques... Par contre, la DSAC-SE a un devoir de sanction des contrevenants allant de l'avertissement au retrait de la

licence en passant par le blâme et la suspension temporaire. La PAF ne pourrait intervenir que si elle était mandatée pour le faire. Constatons que la méconnaissance est partagée !

Pour ce qui nous concerne, les habitants ou les résidents sentinelles CD2A font des signalements qui sont réglementairement envoyés à l'exploitant EDEIS, qui les transmet à la DSAC-SE qui doit faire une analyse du signalement, répondre et... normalement sanctionner les déviants).

**CD2A** : la question en suspens concerne la pertinence de la réglementation actuelle, et son respect où les déviations ne sont pas sanctionnées par la DSAC-SE.

Si la réglementation est respectée, mais que les habitants sont néanmoins en souffrance, alors il faut bien entendu revoir la réglementation.

**La salle** : Quel usage va faire EDEIS des plaintes ?

**CD2A** : Compte tenu du nombre des plaintes il est impossible de répondre aux plaintes d'une manière individuelle, nous nous allons essayer de travailler avec EDEIS pour établir une typologie des différentes plaintes et régler les problèmes par type.

**La salle** : Problème du Fouga Magister ?

**Mlle Helbois** : le Fouga Magister ne nous rapporte pas grand-chose, il nous surtout rapporte des ennuis avec vous et nous verrons les moyens pour limiter.

Je précise que le gestionnaire n'a pas le pouvoir de sanctionner.

**La salle** : Demande d'avoir une visibilité sur le calendrier des nuisances. Demande que les avions soient équipés en silencieux.

**CD2A** : Nous avons souligné la nécessité de relancer le classement Calipso, avec prise de mesures en fonction du classement, interdictions de vols, restrictions de vols. Sachant qu'à l'heure actuelle on ne peut pas contraindre un pilote à s'équiper en silencieux.

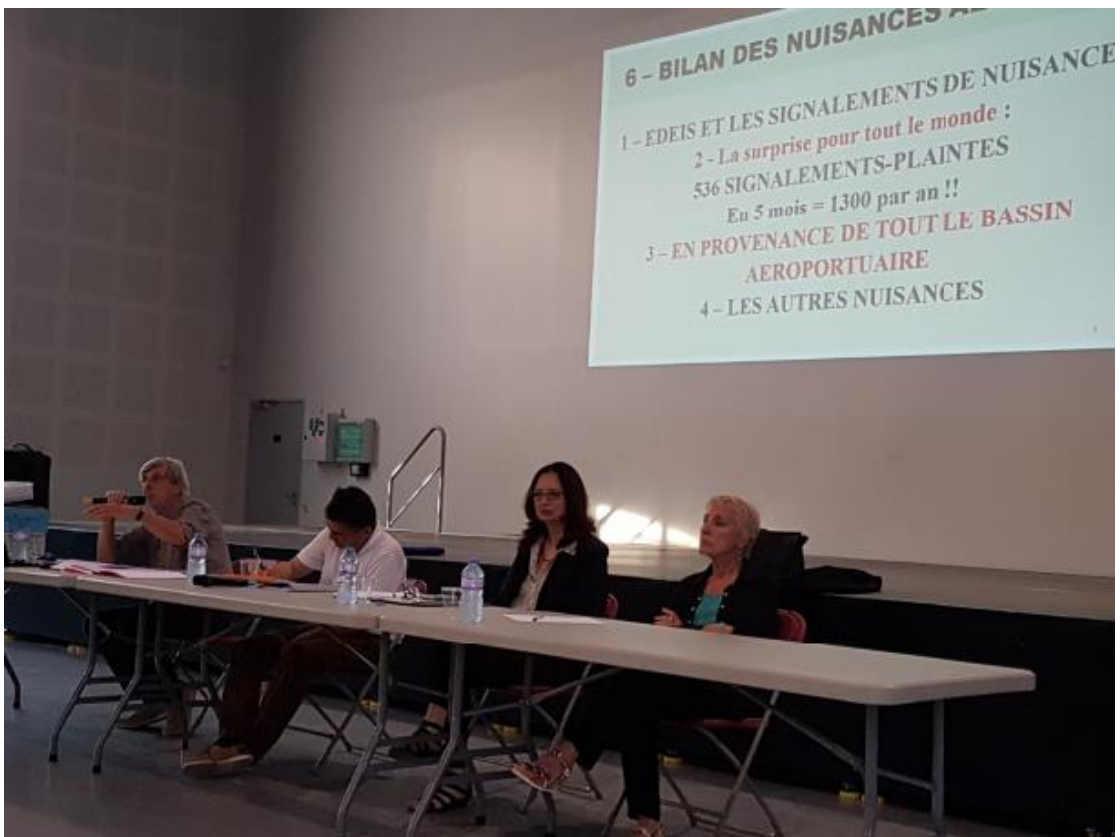
**Guimbal** : Il y a des règles plus strictes en Allemagne et en Suisse.

**CD2A** : Le problème comme le disait Bruno Guimbal, c'est aussi que la DSAC s'en foutait complètement et qu'il ne ressortait rien des discussions. Et puis pour régler certains problèmes il faudrait un arrêté de restriction d'exploitation, comme il en existe sur de nombreux aérodromes, mais ici encore nous nous heurtons au Sous-préfet et à la DSAC-SE. Donc, c'est très difficile.

Une des causes rarement signalée d'inconfort majeur causé par les nuisances aériennes c'est que l'on sait qu'il va y en avoir encore, chaque jour, mais quand exactement ? Selon quels horaires ? Et pendant combien de temps ? Cette épée de Damoclès crée une tension permanente particulièrement pénible.

D'une manière générale, il ressort de cette réunion l'expression d'une profonde exaspération des habitants qui subissent des nuisances incontrôlables et qui ressentent une grande inquiétude quant à l'avenir.

Plus d'une heure de discussion, une légère saturation pour tout le monde après ce large tour d'horizon, donc fin de la réunion.



Jean-Pierre Bénard – Maître Samourcachian – Danielle Brondino – Elisabeth Godart

**CD2A 14 septembre 2018**