



Collectif Danger Aérodrôme Aix-Les-Milles

Association loi 1901
230 Chemin de l'Olympe
13290 Aix-Les-Milles

danger-aerodrome13@orange.fr

Membre de l'UFCNA

Les Milles le 23.01.2018

A M. Serge GOUTEYRON
Sous-préfet d'Aix-en-Provence
455 Av Pierre Brossolette
CS 20758
13617 Aix-en-Provence cedex 1

Monsieur le Sous-préfet, Cher Monsieur,

Nous avons bien reçu votre invitation à participer à la CCE du 27 février 2018 ainsi que la possibilité de faire des propositions avant le 30 janvier concernant le déroulement de cette CCE et nous vous en remercions.

CD2A sera représenté par son président Jean-Pierre Bénard, suppléant François Cabet.

Nous vous prions de trouver ci-dessous nos remarques et propositions :

A - ODJ « Questions diverses » :

Nous souhaitons instamment intervenir quelques minutes afin de préciser notre vision du devenir durable de la plateforme et d'évoquer l'article L-571-13 du Code de l'environnement dans son rapport avec les modalités de fonctionnement de la CCE. Question d'autant plus importante que nous inaugurons, a priori, 45 ans de collaboration avec le nouvel exploitant et de voisinage avec ses AOT et projets aéronautiques, et que nous entendons participer pleinement à la relance de la concertation défendue par M. Yoann La Corte, Conseiller de Madame la ministre des Transports avec lequel nous avons la chance d'être régulièrement en contact.

Il serait d'ailleurs intéressant que dans le cadre des « Questions diverses » soit accordé à chaque membre de la CCE qui le souhaiterait un temps de parole libre de quelques minutes sur le sujet de son choix, en rapport évidemment avec les objets de la CCE.

B - Propositions de CD2A pour la CCE du 27 février 2018 :

1 - Nous souhaitons que vous puissiez publier une liste des participants à la CCE (conformément à l'arrêté préfectoral 13-2016-09-14-006 ou suivant s'il y en a un) en notant différemment les invités et les membres officiels de la CCE. Ainsi que les raisons des invitations, sauf pour les représentants d'EDEIS évidemment.

Que proposez-vous à la suite de la défection du Collectif La Duranne (François Poignet) afin de préserver l'équilibre des trois collèges ayant pouvoir de vote.

2 - Dans le cadre de la bonne compréhension du fonctionnement de l'aérodrome et s'agissant du rôle de la CCE dans la sauvegarde de l'environnement, nous vous demandons que nous soit transmise une liste actualisée des AOT quant à leur contrat (objet, durée, montant des

redevances...). Nous disposons d'une première approche grâce aux documents que M. Tatibouët a bien voulu nous remettre. Mais les données réellement actualisées dépendent certainement maintenant du nouvel exploitant : vous constaterez que dans la liste ci-dessous, fondée sur des documents transmis par la DSAC-SE, plus de dix entreprises ne sont citées qu'au titre de projet et qu'il manque des éléments sur la reconduction de certains contrats existants. Par ailleurs, devraient sans doute figurer sur la liste : CGES, Sud Air Equipement, Provence Aviation, Airbus, ACAM, Global Hélicoptères Services, Hélicoptères Evasion, et/ou autres ?

3 - Toujours dans le cadre de la concertation nous souhaitons que le président de séance joue un rôle de médiateur, tel qu'indiqué dans la circulaire aux Préfets n° 2005-88 qui stipule que la CCE est placée sous « l'égide » du Préfet, ou de son représentant.

Si, lors de la dernière CCE, l'intention fut louable de démontrer les compétences du SDIS, ce dont absolument personne ne doutait, il doit être considéré comme inutile que fut consacré un temps démesuré à cette démonstration, d'autant que la question posée par les associations et la population ne portait pas sur ce point. Point, auquel il n'a d'ailleurs pas été répondu clairement.

4 – Cette réunion de la CCE sera particulièrement importante et afin de pouvoir réfléchir attentivement et *a posteriori* sur son contenu, nous pensons faire un enregistrement audio de cette CCE. Il ne semble pas qu'il y ait d'obstacle légal pour la réalisation de cet enregistrement à la condition qu'il ne soit pas effectué à l'insu des participants.

5 – Nous souhaitons que soit rappelé à l'exploitant que la commission consultative de l'environnement est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Autrement dit, l'installation d'une industrie type KI, par exemple, ne saurait plus être implantée sans consultation de la CCE.

6 – Nous sommes étonnés que la convention de concession ait fait l'objet d'un arrêté ministériel. Il nous semble que ce genre de procédure requiert un décret du Premier ministre, le Conseil d'Etat (Section des travaux publics) entendu.

C - Propositions pour l'ODJ de la réunion de la CCE

1 Nous souhaitons bien sûr que la direction d'Edeis nous donne des détails précis sur sa politique environnementale et en particulier en ce qui concerne le développement durable et la biodiversité. M. La Corte, conseiller de Mme la ministre des Transports nous a assuré, à plusieurs reprises, du sérieux du dossier d'EDEIS sur ces points. Nous attendons d'en avoir confirmation.

Par ailleurs, nous serons attentifs aux développements susceptibles d'affecter l'article 11 de la Convention de concession : Charte de l'environnement de l'aérodrome

« Le concessionnaire s'engage à respecter les dispositions de la charte de l'environnement de l'aérodrome d'Aix-Les-Milles relevant de l'exploitant et à contribuer à son actualisation) en tenant compte de l'évolution constatée et prévue des activités de l'aérodrome. »

Nous tenons à obtenir des éclaircissements sur la signification de la fin de la phrase : « *en tenant compte de l'évolution constatée et prévue des activités de l'aérodrome.* » Constatée par qui ? Et prévue par qui ?

2 – La DSAC-SE n'étant officiellement plus Exploitant de l'aérodrome depuis le 2 janvier 2018, quels sont précisément les points de la charte 2007-2010, les dispositions, les actions et les engagements qui incombent désormais et contractuellement à EDEIS par transfert de compétences, quels sont les points qui relèvent encore de la DSAC-SE en tant qu'Aviation civile ?

3 – Quels sont les recours prévus à l'encontre d'EDEIS qui, éventuellement, ne respecterait les dispositions de la charte qui lui incombent. Qui peut mettre en œuvre ces recours, auprès de quelles instances ? Avec quelles conséquences ?

4 - Nous souhaitons vivement que la direction de la société EDEIS expose comment et avec quoi elle compte rentabiliser cet aéroport avec communication d'éléments précis. Si l'on s'en tient aux chiffres qui nous ont été transmis par nos autorités, le total de l'ensemble des redevances AOT et aéronautiques se situe sans doute aux environs de quelques petites centaines de milliers d'euros par an.

Nous nous interrogeons dès lors quant au rôle précis des « subventions publiques » dans l'équilibre de ce projet.

Dans le Rapport de 2007 de la Chambre Régionale des comptes PACA sur CCI Marseille-Provence (p 5 : 2.6) selon lequel « cette structure est de manière chronique déficitaire », on lisait en effet que :

« Au titre des prêts et avances interservices, figure un montant de 455.753,20 euros correspondant à des avances consenties à l'aéroport d'Aix en Provence, entre 1984 et 1990, pour la réalisation d'investissements. Cette structure est de manière chronique déficitaire. Le report à nouveau négatif au 31 décembre 2005 s'établissant à 505.650 euros. Dès lors tout laisse supposer que les avances évoquées ne seront jamais remboursées. La CCIMP devrait engager une procédure contentieuse visant à recouvrer les sommes prêtées. A défaut, ces actifs inscrits de manière récurrente au bilan de la CCIMP et au passif de celui de l'aéroport altèrent la sincérité desdits bilans. Selon la réponse de la CCIMP, une étude d'évaluation du risque en fonction de la fin de concession est en cours ».

On apprend également à la lecture du « projet de loi de finances pour 2016 : Ecologie, développement et mobilité durables : Transports aériens » que : « Enfin concernant l'aéroport d'Aix-les-Milles, l'AOT signée en 2015 avec la société Aéroport Marseille Provence (AMP) nécessite une prise en charge par l'Etat d'une subvention d'équilibre d'un montant de 0,05 M€ en AE et en CP pour 2016 ».

Dans un article du journal Les Echos du 10 janvier 2017, la Société EDEIS en la personne de M. Youssef Sabeh exposait que : « Contrairement à ses grands concurrents, le groupe ADP et Vinci, Edeis entend néanmoins 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 ". » !

Quelles sont les subventions qui seraient susceptibles d'être accordées au titre des possibles aides d'Etat aux aéroports (Nouvelles règles 2014) – ce qui permettrait d'éponger un déficit pour faire de la plateforme un établissement néanmoins rentable. A quel prix pour les citoyens et pour l'environnement ? Quel est le différentiel entre des bénéficiaires à court terme pour quelques-uns et les bénéficiaires à long terme pour tous ?

5 – Etude de la composition et des rôles précis du Comité de suivi. Mise en œuvre.

6 – Exposé précis de la procédure envisagée pour la révision de la charte 2007-2010.

7 – Présentation et officialisation de la procédure à respecter de telle sorte que des propositions de membres de la CCE puissent **réellement** donner lieu à des « **recommandations** » qui seraient adoptées à la suite d'un **vote en CCE**. Article L571-13 du Code de l'environnement.

8 – Nous souhaitons que soit institué à chaque CCE un vote d'approbation du compte-rendu de la CCE précédente. Nous notons que dans l'ODJ actuel ne figure pas la mise à l'étude

d'un arrêté de restriction d'exploitation conformément à la demande des associations et de la population du bassin aéroportuaire. Pas plus que la demande de réalisation d'un chevelu...

9 – Nous souhaitons que comme l'année dernière soit transmis le bilan trafic DSAC-SE avant la tenue de la CCE.

10 – Si un dossier de plaintes doit être présenté, il serait souhaitable que ce dossier soit remis avant la réunion aux membres de la CCE. Et ceci afin de ne pas perdre de temps à compiler des documents dont nous ignorons tous le contenu. Mais, un travail sur des plaintes ne peut absolument pas se concevoir dans le cadre d'une assemblée plénière de la CCE où l'on se doit de présenter une synthèse dûment et préalablement élaborée par un comité ad hoc.

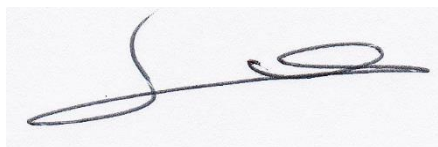
S'agissant des questions de vols, de survols, des hyper-nuisances sonores, etc., il serait beaucoup plus intéressant, selon nous, de lancer l'étude d'un arrêté de restriction d'exploitation de telle sorte que des limites précises soient enfin posées, et que les contrevenants soient exposés à de réelles sanctions comme dans tout Etat de droit.

11 – Enfin, il serait souhaitable que soit programmée une deuxième réunion de la CCE dans le courant de cette année afin de faire le point sur la mise en concession, le processus de révision de la charte et le recueil de propositions pouvant donner lieu à des recommandations.

Vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Sous-préfet et cher Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le président Jean-Pierre Bénard

Le bureau : Jean-Pierre Bénard, Danielle Brondino, François Cabet, Elisabeth Godart.



Copie transmise à M. Yoann La Corte, M. Tatibouët et la société EDEIS



Actions de la charte 2007-2010 Aérodrome Aix-les-Milles

I - RESPONSABLE : AVIATION CIVILE

Action 1

60 000 mouvements maximum

Activité nocturne 22h – 6h : interdite

Action 2

Aucune activité de transport aérien régulier

Aéronefs limités à 20 sièges

Avions d'affaires : maximum 5 000 mouvements/an

Action 5

Réduction des nuisances sonores, tours de piste

Action 6

Tour de piste ouest réservé aux hélicoptères

Action 9

Procédures de respect altitudes et trajectoires

II - RESPONSABLE : EXPLOITANT

Action 3

Contrôle des implantations industrielle en termes de développement durable

Action 8

Etablissement d'un code de bonne conduite

Action 10

Système de suivi des trajectoires.

Action 12

Système de réponse aux réclamations des riverains.

III - RESPONSABLE : AERO-CLUBS

Action 4

Limitation du bruit à la source

Action 7

Sensibilisation des usagers à la réglementation

V - RESPONSABLE : CCE

Action 11

Création d'un comité de suivi