



Association « Collectif Danger Aérodrôme Aix-Les-Milles »
230 Chemin de l'Olympe
13290 Aix-Les-Milles

Membre de l'UFCNA
Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs
danger-aerodrome13@orange.fr

BULLETIN D'INFORMATIONS

AERODROME D'AIX-LES-MILLES

OU EN SOMMES-NOUS A LA FIN AOUT 2016 ?

1) Notre association a été reçue au cours de ces trois derniers mois par M. Gouteyron, Sous-Préfet d'Aix-en-Provence, M. Dufour, directeur à la DSAC-SE, Mme Maryse Joissains-Masini maire d'Aix-en-Provence, Mme Vaslier DGA à la mairie d'Aix-en-Provence¹, M. Victor Haïm président de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes à Paris). M. le Sous-préfet nous a indiqué que notre demande d'intégration à la Commission Consultative Environnement de l'aérodrôme, CCE, avait été acceptée. Et nous avons tenu notre assemblée générale le 8 juillet au cours de laquelle nous avons notamment abordé la possibilité que l'aérodrôme d'Aix-les-Milles soit transféré à une collectivité territoriale.

2) Par ailleurs, nous avons déposé **une requête en annulation près la CAA**, Cours Administrative d'Appel, concernant la DSP (Délégation de Service Public, ici : privatisation de la gestion de l'aérodrôme d'Aix-les-Milles) lancée par la DGAC sur l'aérodrôme d'Aix-les-Milles en novembre 2015.

Nous avons également adressé **un recours gracieux à M. le Premier ministre** dans le cadre d'une demande d'abrogation du décret 2005-1070 qui liait le sort d'Aix-les-Milles à l'aéroport Marseille-Provence (Il semble que ce lien posé comme évident dans le décret de 2005-1070 ne soit juridiquement pas fondé ; c'est ce qui ressortirait d'un avis du Conseil d'Etat de 2014 auquel nous n'avons pu avoir accès). Nous avons reçu une réponse du Premier ministre qui nous précise qu'il a transféré notre dossier au Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, qui lui-même le transfère à M. Gandil, Directeur de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)... Soyons certain que la DGAC, juge et partie dans cette affaire, rendra un avis objectif !!

¹ Nos rencontres avec la mairie d'Aix-en-Provence ont pour objet d'étudier les conditions de possibilité d'un éventuel transfert de propriété de l'aérodrôme d'Aix-les-Milles à une collectivité territoriale, dans le but d'éviter une « satellisation » avec Marseille-Provence.

Mais, par ailleurs, notre dossier de demande d'abrogation a été transmis, à notre demande, au Conseil d'Etat par Maître Occhipinti, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation sur les conseils de notre conseiller juridique Maître Samourcachian.

3) Nous avons observé que des documents officiels du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer utilisaient l'expression : « **aérodromes satellites indissociables** ». Il est plus que probable que cette dénomination concerne les liens susceptibles d'« unir » sous un même périmètre l'aéroport Marseille-Provence et celui d'Aix-les-Milles, comme Nice et Cannes-Mandelieu par exemple. L'existence de ce concept nous paraît quelque peu inquiétant puisque précisément les habitants du bassin aéroportuaire d'Aix-en-Provence ne souhaitent pas que cet aérodrome deviennent un satellite de Marseille-Provence. Nous avons donc rédigé une « Question écrite » que M. le député des Bouches du Rhône, Jean-David Ciot, a bien voulu transmettre au bureau de l'Assemblée nationale qui l'a acceptée. Nous attendons la réponse du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer à cette question :

« [...] Il demande si le concept d'indissociabilité repose sur une base juridique, qui de plus en préciserait la portée, les contraintes et les limites. Ce concept serait-il opposable dès que lors les habitants d'un bassin aéroportuaire, les élus, les associations de défense de l'environnement, voir même des responsables locaux de l'aviation légère (aéroclubs, école de pilotage, privés) seraient opposés à une telle satellisation ? [...] »

Toutes ces démarches ont été rendues nécessaires du fait du peu de transparence qui règne sur le destin que nos autorités réservent à l'aérodrome d'Aix-les-Milles, et nous réservent.

4) La concertation est une chose bien difficile à mettre en place, néanmoins, en ce qui concerne la DSP, M. Gouteyron nous a informé que le contrat ne serait pas signé avant la fin de l'année 2016, et que dans le courant de l'été nous serait adressé le Dossier de Consultation des Entreprises (Cahier des charges) de la DSP. S'agissant des comptes de la DSAC-SE, et malgré un avis favorable de la CADA saisie en deuxième instance, les chiffres fournis ne sont pas exploitables. A première vue, ils feraient apparaître un bilan bénéficiaire, alors que nous savons tous que cet aérodrome est déficitaire. Bonne raison d'ailleurs pour s'en débarrasser, mais à quel prix (pour les habitants, contribuables) ?

5) Nous avons écrit à M. Pierre Régis, président du directoire d'Aéroport-Marseille-Provence pour lui demander les comptes de résultat de l'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) que la DGAC avait concédé à Chambre de Commerce et d'Industrie (CCIMP) sur l'emprise foncière de l'aérodrome. Il est en effet impossible de comprendre les orientations qui semblent devoir être prises si nous ne disposons d'aucune donnée sur le bilan économique de l'aérodrome. Ce n'est qu'après que nous ayons sollicité la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA), encore une fois, et qui a rendu un avis favorable à notre demande que M. Pierre Régis nous a répondu le 26 juillet 2016. Deux choses : premièrement il ne peut répondre pour les années 2013-2014 puisqu'à cette époque c'était la CCIMP qui gérait l'AOT, et deuxièmement, quant à l'année 2015, M. Pierre Régis précise :

« De plus, vous sollicitez dans ce courrier de nouvelles informations générales sur Aix-Les-Milles qui sont au coeur des éléments pouvant constituer **notre** candidature dans le cadre de l'appel d'offres en cours relatif à l'attribution de la DSP. Ils revêtent, à ce titre, un caractère confidentiel. »

Ce qui constitue un aveu indirect de candidature d'AMP pour l'offre de DSP sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles (contrat prévu pour une durée de 40 ans !).

Fait qui relance la question du destin de cet aérodrome car nous savons l'ambition de Marseille-Provence à l'international et ses projets d'investissements. Sur un plan aéronautique, Aix-les-Milles ne sera jamais rentable, mais sa situation peut permettre à Marseille-Provence d'y déplacer certains trafics comme l'aviation d'affaires, avec une augmentation significative des nuisances liées pour notre bassin aéroportuaire. Par contre sur le plan du foncier, les 130 hectares, au total, de l'emprise foncière d'Aix-les-Milles excite quelques appétits depuis longtemps, mais pour quels types d'investissements ou de concessions ? Ces interrogations nourrissent la crainte des habitants devant la menace d'une « **satellisation** ».

6) Malheureusement, sans réelle concertation avec les autorités, personne dans la population ne connaît les types de projets d'ensemble qui se dessinent pour cette zone fortement urbanisée.

Manifestement, nos autorités ont une longue tradition derrière elles du domaine réservé ; réservé à des spécialistes, des techniciens, qui n'ont pas encore l'habitude de dialoguer, de construire en commun. Cela s'observe bien dans les types de réponse qui sont parfois données. Exemple : nous pouvons lire dans le compte rendu de la CCE de février 2016,

« Mme Lieutaud, AECV, souhaite connaître le contenu du cahier des charges de la délégation de service public.

M. Dumont, DSAC-SE, indique qu'il s'agit d'un document type, applicable à tous les aérodromes relevant de la compétence de l'État, constituant l'annexe au décret 2007-244. »

Evidemment, Mme Lieutaud demandait communication du *contenu précis* du Dossier de Renseignements des Entreprises. La réponse donnée concernant le cahier des charges type n'apporte strictement aucun élément positif dans l'information, la participation, la concertation... La réponse est cordiale, mais sans aucun contenu, comme si nos autorités ne pouvaient imaginer que les habitants-citoyens souhaitent obtenir de **réelles informations**.

7) La « **consultation** » – nous verrons plus loin ce que ce terme signifie – des autorités avec la CCE sur le projet de DSP n'a pas eu lieu et nous le regrettons. Comment, par exemple, les intéressés pourrait-il se faire une idée de ce que représente cet aérodrome comme charges alors qu'aucune information n'a été apportée sur les investissements nécessaires à sa mise aux normes et à sa restauration ?

Nous avons eu le plaisir de rencontrer M. Bernard Chaffange lors de l'entretien que nous avons eu à Paris le 11 juillet 2016, au siège de l'ACNUSA, avec M. Victor Haïm et plusieurs de ses collaborateurs. M. Chaffange, ex-directeur jusqu'en 2011 à la DSAC-SE, nous a appris que **M. Régis, actuel président du directoire de la SAR Aéroport-Marseille-Provence**, avait à l'époque, fait réaliser une étude sur les coûts de démolition, désamiantage, réhabilitation, reconstruction d'une partie des bâtiments de l'aéroport pour le compte de la CCIMP. L'estimation révélait que le montant des travaux pouvait atteindre **plus de dix millions d'euros**, voire plusieurs dizaines de millions. Si cette information est juste, elle est de la plus haute importance. Elle conditionne pour partie les négociations avec un repreneur et la manière dont les parties prenantes pourraient se répartir les investissements conformément à la législation sur les DSP. **Cette estimation conditionne les éventuelles contreparties qui pourraient être accordées sur lesquelles nous tenons à être légitimement informés**. Comment, un repreneur envisagerait-il de rentabiliser, sur le long terme évidemment, un tel investissement, sachant qu'il est vraisemblable que ce ne sera jamais avec l'aéronautique ?

Autrement dit, comment la rentabilisation du foncier serait-elle optimisée dans le cadre du respect de l'environnement humain et naturel du bassin aéroportuaire ?

8) Dans le même compte rendu de CCE, nous pouvons tous lire sous le chapitre « Mise à jour de la charte de l'environnement » :

« Monsieur le Sous-Préfet **indique** que le renouvellement de la charte se fera avec le délégataire de service public, futur gestionnaire de la plate-forme, sous le contrôle de l'Etat. »

Ce qui correspond tout à fait à ce qui nous a été rapporté par ailleurs, **mais nous ne sommes pas certains que cette procédure soit bien réglementaire**. En effet l'article L 571-13 du Code de l'Environnement stipule que :

« La commission [CCE] 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. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. »

Etre consulté est d'un autre ordre que de recevoir une simple **indication** : si la loi est bien connue, voire invoquée, elle n'est néanmoins pas appliquée.

La DSP étant une question d'importance relative tant à l'aménagement qu'à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait [dans le futur] avoir une incidence sur l'environnement, il semblerait donc souhaitable qu'une CCE puisse se réunir nécessairement en **amont** de la finalisation du projet de DSP afin qu'une réelle consultation ait lieu. D'autant que cette commission peut de sa propre initiative émettre des recommandations sur ces questions. **Comment le pourrait-elle dès lors que le contrat de DSP avec son volet environnement serait déjà signé ?**

Notons que cette prescription s'inscrit dans la continuité de la loi de 1985, Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes :

« Tout projet significatif en termes d'impact sur l'environnement, qu'il s'agisse d'un projet d'investissement ou d'un projet de modification de l'exploitation ou des modalités de circulation aérienne, sera présenté à la Commission Consultative de l'Environnement (ou au comité permanent). Cette présentation sera faite au stade de la **planification**. De même, l'étude d'impact sur l'environnement concernant tout projet fera réglementairement l'objet d'une communication. »

Il est donc nécessaire qu'une réunion de la CCE soit organisée rapidement afin qu'elle puisse proposer des recommandations à inscrire dans le cahier des charges de la DSP à propos de l'environnement. D'autant que la charte de l'environnement de la CCE 2007-2010 ne comporte quasiment que des engagements de pure forme ou irréalisables. Ces « engagements » (plus de 20 dans le texte) ne comportent aucun encadrement concret, ni procédure de sanction en cas de non-respect.

Rappelons la Circulaire n° 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère, et adressée à Messieurs les Préfets :

« Vous réactiveriez donc, sur chaque aérodrome concerné, cette **concertation** dans le cadre de la commission consultative de l'environnement (CCE) compétente. Lorsque cette commission n'existe pas et que vous ne jugez pas utile de la créer formellement, il vous appartient d'engager la concertation avec les acteurs concernés : utilisateurs, collectivités territoriales et riverains. Ces instances s'attacheront à élaborer, sous votre égide et si la situation le justifie, une charte de l'environnement destinée à **concrétiser** la volonté des différentes parties d'inscrire, par le dialogue, la transparence et des **engagements concrets**, l'activité d'aviation légère dans son environnement, en préservant la qualité de vie des riverains des aérodromes et en tenant compte des aspirations des pilotes. »

Rappelons encore l'article 7 de la loi constitutionnelle n°2005-205 qui stipule :

Article 7, « Toute personne a le droit, dans les conditions et limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de **participer à l'élaboration** des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Tous les textes cités reposent sur une même perspective : assurer la réelle participation du public à l'élaboration des projets susceptibles d'avoir des conséquences sur l'environnement. Problème crucial au plan mondial, somme de toutes les nuisances locales.

9) En ce qui concerne le destin de la charte de l'environnement de l'aérodrome de la CCE, M. Gouteyron nous a déclaré le 26 mai dernier : « La charte fera partie des **contraintes** à prendre en compte par le nouvel opérateur et sera intégrée au cahier des charges ». Quelles contraintes concrètes ? Avec quels moyens pour les faire appliquer ? Sur quel cahier des charges ? **Contraintes élaborées par qui et avec qui ?...**

La réunion d'une CCE préalablement à la signature du contrat de la DSP aurait donc pour intérêt de reprendre les points de la charte 2007-2010, et/ou autres, et de réfléchir tous ensemble à la manière de les inclure éventuellement dans ce contrat relativement à nos préoccupations environnementales et à la transition énergétique. Nous avons adressé un courrier en ce sens à M. le Sous-préfet.

10) Soulignons encore les points suivants :

a) L'aérodrome d'Aix-les-Milles est un aérodrome de catégorie D, soit un aérodrome destiné à la formation aéronautique, aux sports aériens, au tourisme et certains services pour courts courriers.

b) Ne devrait y être admis ni les vols d'affaires, ni les vols d'hélicoptères, ni des industries polluantes (société de maintenance), ni des séries d'essais en vol... dans un bassin fortement urbanisé, compte tenu des conséquences de ces activités : nuisances sonores et ses impacts en termes de santé publique (Rapport de la Commission parlementaire sur les nuisances sonores de mars 2016), nuisances atmosphériques et risques d'accidents compte tenu du respect aléatoires des consignes de l'aviation civile.

c) Plus précisément, dans le cadre d'activités de loisir (de luxe), il n'est pas admissible que ces activités génèrent des nuisances sonores de haut niveau pour des dizaines de milliers d'habitants, avec des risques quant à la sécurité par de très nombreux vols à trop basse altitude au-dessus de villages ou zones urbanisées. Sans compter les émanations toxiques et très désagréables de kérosène qui abordent régulièrement le village en fonction du sens du vent.

d) Comment peut-on autoriser des activités aéronautiques si l'on n'a pas les moyens de faire respecter les réglementations ? Cela existe-t-il dans un autre secteur d'activité ?

e) Maintien de l'interdiction des vols réguliers de nuit.

f) Ce ne sont là que quelques repères qui devraient être intégrés dans un arrêté de restriction d'activité, seul moyen pour envisager que soient sanctionnés les divers manquements notés.

g) Les impératifs environnementaux sont tels à notre époque que tout projet doit obéir à des objectifs de réduction des nuisances conformément à la loi constitutionnelle de 2005, dite Charte de l'environnement. Respect des normes ISO 26000:2010, certification ISO 14001:2015.

h) Quant à la question de l'emploi si souvent invoquée, il y a lieu de noter que des mutations sont en cours et que si, par exemple, le développement des énergies renouvelables doublait d'ici 2030, ce qui est réalisable, l'effet en serait un gain de croissance d'environ 1000

milliards de dollars avec la création de 24 millions d'emplois dans le monde (Le Monde, rapport de l'IRENA, 17 mars 2016) ...

i) Il serait souhaitable que la CCE se dote, conformément à ce qui légalement possible, d'un « Comité » permanent » ce qui permettrait que des questions importantes ne soient pas seulement survolées pendant 2 heures, un fois par an ! Ceci rendrait possible des études préalables autrement plus sérieuses.

11) SIGNALEMENTS :

Toutes les zones pour lesquelles nous avons faits des signalements de non-respect des recommandations réglementaires continuent d'être survolées de manière identique : basse altitude avec nuisances sonore et atmosphérique, non-respect des hauteurs de sécurité.

En ce qui concerne plus spécialement les Milles, nous avons fait 32 signalements à la DSAC-SE (branche Sud Est de la DGAC basée à Aix) de survols du village au cours des trois derniers mois, ce qui correspond à environ 10 % de ce que nous observons réellement. Ce qui signifie que nous en observons plus de 100 par mois, mais souvent beaucoup plus.

La DSAC-SE a réactivé son adresse mail de signalements destinée à leur communiquer des manquements observés. Nous avons reçu une réponse il y a quelques jours de M. Dumont, Chef de la division Régulation et Développement durable à la DSAC-SE, qui nous indique que nos signalements sont à l'étude... Mais, pour nous, il ne s'agit plus d'étudier les infractions commises, mais bien d'agir à leur rencontre !

Voir l'exemple ci-dessous, un parmi tous ceux signalés à la DSAC-SE. Cet hélicoptère passe à la verticale du photographe situé dans le périmètre du quartier Aix-les-Milles. Et, remarquons qu'il ne s'agit pas d'un engin venant de l'extérieur dont le pilote ne connaîtra pas, par ignorance fautive, les consignes de la navigation à vue pour Aix-les-Milles !

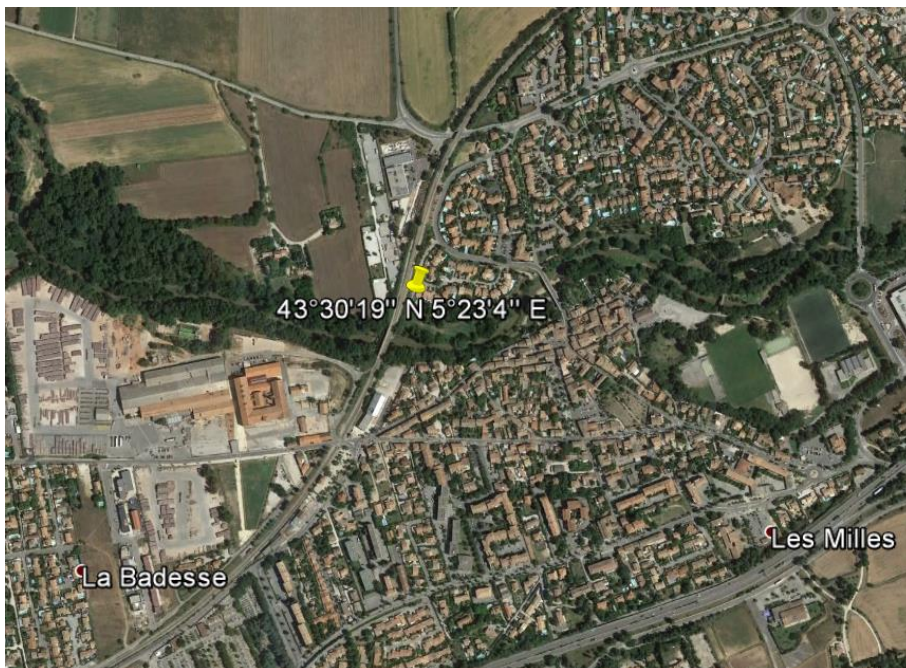
Exemple :



Quels moyens nos autorités : DSAC-SE, préfecture, sont-elles disposées à mettre en œuvre pour lutter contre ces provocateurs dangereux ?

Comment sera négocier le contrat avec le futur exploitant dans le cadre de cette lutte ?

LIEU DE LA PRISE DE VUE :



L'hélicoptère volant selon un axe nord-sud, il est évident qu'il passe d'une manière non réglementaire au-dessus de nombreuses habitations du village : trajectoire recommandée non respectée, altitude de survol dangereuse (de plus particulièrement bruyante).

12) « **TRISTE ET EN COLERE** », jeudi 25 août 2016.

Du journal Le Dauphiné :

« Savoie : Deux morts dans le crash d'un avion à Saint-Rémy-de-Maurienne

Vers 7h45 ce jeudi matin, un avion monomoteur de type Jodell D112, appartenant à l'aéroclub « Les Ailes de Maurienne », s'est écrasé juste après son décollage de l'aérodrome de Saint-Rémy-de-Maurienne, à proximité d'un croisement sur une route départementale, et à quelques mètres des habitations.

L'appareil s'est immédiatement embrasé, ses deux occupants ont été tués sur le coup. Le carburant en flammes s'est répandu dans le réseau d'assainissement, indique le maire de la commune, Christian Rochette, présent sur place.

L'avion n'était pas autorisé à survoler le village

D'après les premières constatations, l'avion a heurté la cime de quelques arbres, à une dizaine de mètres du sol, juste avant de s'écraser. Il était à ce moment-là beaucoup trop bas, et dans un secteur urbanisé où il n'aurait pas dû se trouver : les consignes de l'aviation civile relatives à l'aérodrome demandent de virer à droite aussitôt après le décollage, pour éviter le survol du village.

« Je suis triste, et en colère », déclare Christian Rochette, « à quelques mètres près, l'avion tombait sur une maison et le bilan aurait alors été beaucoup plus lourd ». Le maire a demandé officiellement au sous-préfet de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne, Morgan Tanguy, une réunion avec les services de l'aviation civile pour que le respect de cette réglementation soit garanti, et n'exclut pas, si cela n'aboutit pas, de demander **la fermeture de l'aérodrome**.

Léo Girard, le pilote, était un ancien président de l'aéroclub

Le président de l'aéroclub, Yves Loisel, indique qu'il rappelle très souvent aux pilotes de respecter absolument les consignes. Le pilote du Jodell, Léo Girard, très expérimenté, était d'ailleurs un de ses prédécesseurs. Il avait décollé avec un membre de sa famille pour un vol de loisir, bord de cet appareil biplace dont il était un très fin connaisseur.

L'avion était pourvu d'un moteur neuf, et avait volé la veille, indique-t-on à l'aéroclub. À ce stade de l'enquête, on ne sait pas s'il a connu un problème l'empêchant d'effectuer le virage à droite, ni pourquoi il n'a pas pu prendre suffisamment de hauteur. La gendarmerie des transports aériens est chargée de l'enquête, elle devrait être rejointe dans la journée par des spécialistes de la direction générale de l'aviation civile. »

Commentaire CD2A : Accident malheureusement tragique, et faut-il que les moyens de la DGAC pour faire respecter les consignes soient si peu consistants que le maire de cette commune en arrive à penser cette solution extrême : la fermeture de l'aérodrome ?

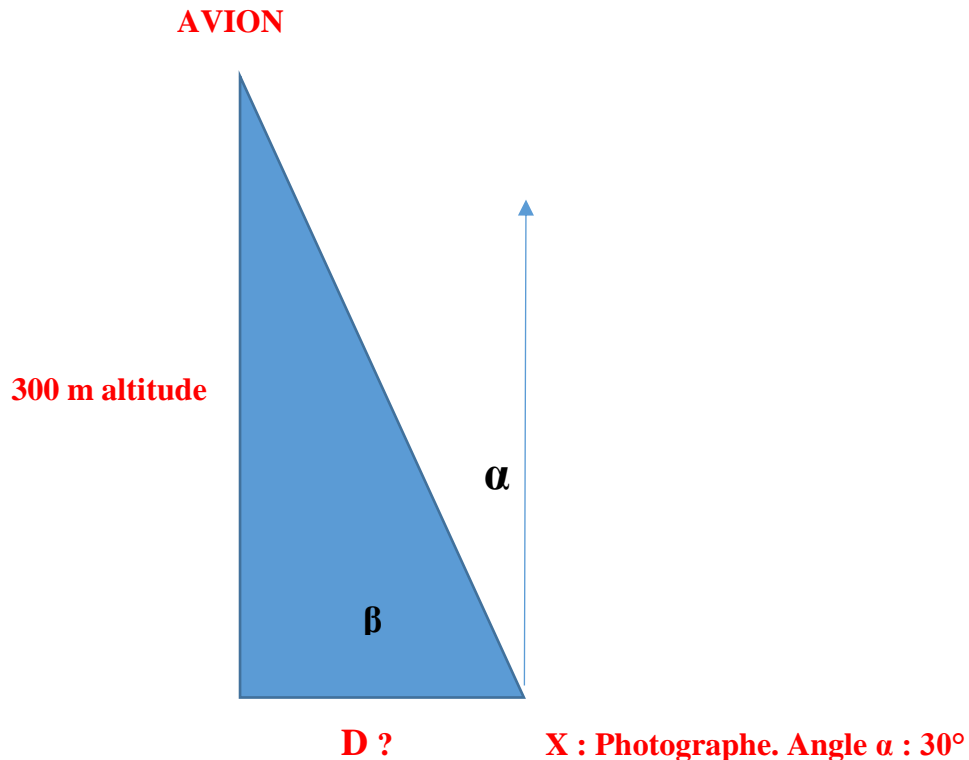
PS : PETIT SUPPLEMENT PARALLAXE :

Quantification d'une erreur possible dans nos signalements photos :

Supposons qu'un avion passe à 300 m d'altitude au-dessus du village, ce qui est déjà bien haut pour nombre d'entre eux.

Une photo est prise des Milles au lieu GPS 43°30'19'' N 5°23'4''E (dossier signalements)

Admettons que l'avion ne passe pas à la verticale du photographe et qu'il soit pris sous un angle de 30° , ce qui est beaucoup relativement à la vigilance du photographe qui vise justement à pas se voir objecter rituellement une erreur de parallaxe.



Dans ce cas, l'avion ne passe évidemment pas à la verticale de l'observateur, mais à une distance D telle que $\tan \beta = 300/\text{côté adjacent } (D)$,
 Soit : $D = 300/\tan \beta = 300/1.73 = 173 \text{ m}$.

Etant noté que, trajectoire recommandée, le centre du magasin Carrefour ($43^\circ 30' 20'' \text{N}$ $5^\circ 23' 46.07'' \text{E}$) est situé à 1 km du point GPS du photographe, il est évident que l'avion ne passe pas dans l'axe recommandé mais s'en écarte de **826 m** pour passer au-dessus du village, en deçà de la place Aimé Gazel.

Ce qui constitue un écart important et témoigne d'une négligence certaine à l'égard des recommandations.

Quand bien même ferions-nous une erreur de parallaxe, celle-ci ne permettrait pas de récuser nos observations.

Avec une prise de vue sous un angle de 30° l'avion passe au-dessus du point marqué en jaune :



PS : les trajectographies radar sont empreintes d'un certain coefficient d'erreur qu'il conviendrait de connaître (Radar à Salon ou à la Sainte Baume ?)

CD2A. Le bureau Jean-Pierre Bénard, Danielle Brondino, François Cabet, Elisabeth Godart.