

REUNION PUBLIQUE CD2A

Salle des Vignerons Aix Les Milles

Compte rendu du 01/04/2016

Quel Avenir pour l'aérodrome des Milles ?

Les procédures contre la DSP – Les nuisances de l'aérodrome - Bilan

Actions en cours – Perspectives.

Préambule

Le bureau de CD2A remercie la mobilisation des personnes présentes, malgré les périodes de congés qui ont occasionné de nombreux désistements. Néanmoins, une centaine de personnes étaient présentes avec principalement des habitants des communes des Milles, de Luynes, Bouc Bel Air... et de localités plus éloignées comme Châteauneuf les Martigues... Ainsi que des élus municipaux d'Aix en Provence. M. Donatini, adjoint au maire des Milles, ainsi que M. le maire de Cabriès qui ont demandé de les excuser suite à d'autres engagements.

Paradoxe

La réunion a commencé par le constat d'un curieux paradoxe avec la lecture d'un article du Canard enchaîné du 26 février 2016. M. Christian Estrosi, président de la Région PACA, y manifeste son profond refus de la privation de l'aérodrome de Nice à des fins exclusives de rentabilisation, procédure très libérale initiée par L'état socialiste ! C'est le monde à l'envers clame le Canard enchaîné ! Les craintes de M. Christian Estrosi sont donc bien proches des nôtres.

Qu'est-ce qu'une DSP ?

Après un bref rappel sur ce qui signifie : DSP, Délégation par l'Etat d'un Service Public à un autre organisme qui en assume la responsabilité, nous avons insisté sur le fait qu'un concessionnaire privé voudra inmanquablement rentabiliser cet établissement et cela passe par un risque d'augmentation des nuisances déjà importantes et souvent insupportables.

Or, la DSP lancée en avril 2015 (puis reprise en octobre 2015 suite à une erreur dans la première) a été initiée sans aucune concertation, ni études environnementales et cela au mépris de la législation.

De plus, à ce jour, nous n'avons aucune visibilité sur l'avenir de l'aérodrome et notamment sur ses axes potentiels de développement. Autre exemple flagrant de non concertation : l'implantation des hélicoptères sur le site, dont le nombre selon les chiffres de la DGAC serait passé de 5 en 2010 à 12 en 2014, soit 140 % d'augmentation et avec un impact direct sur l'environnement que ce soit en termes de bruits, de pollutions atmosphériques ou de risques pour la sécurité des populations. De la même manière a été introduite l'aviation d'affaires par la Charte de la Commission Consultative de l'Environnement qui a été validée par le Préfet en 2009, alors qu'elle avait reçu un vote minoritaire par l'ensemble des trois

collèges : usagers de l'aérodrome, élus de collectivités locales, et des associations de défense de l'environnement.

Odes au développement

A notre époque, nous ne pouvons plus accepter par principe les grandes Odes au développement qui justifieraient n'importe quel programme ou n'importe quelle DSP.

Nous bénéficions des extraordinaires progrès technologiques qui surprennent le monde depuis deux cents ans, mais il y a un terrible revers à cette médaille : la découverte assez récente des conséquences planéticides de ce développement.

Nous savons maintenant l'impact des pollutions sur le réchauffement climatique avec les effets de serre, la dégradation des sols, le réchauffement et l'acidification des océans, la qualité de l'air, de l'eau, épuisement des ressources naturelles... Il est impensable que l'on puisse encore lancer des projets sans aucune étude préalable d'impact sur l'environnement. Tout projet doit s'intégrer dans des perspectives de développement durable. C'est une question d'état d'esprit général quelles que soit la dimension du problème posé : Notre Dame des Landes ou aérodrome d'Aix-les-Milles.

Nous devons apprendre à avoir peur de la dégradation de notre environnement, de cette peur positive qui protège parce qu'elle doit nous apprendre à mesurer les dangers et à prendre des décisions conséquentes, à anticiper comme la loi – non respectée – le promeut :

L'article L571 -13 II du Code de l'environnement précise que

« La Commission Consultative de l'Environnement [des aérodromes] 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 ».

Ce n'est pas une recommandation, c'est une obligation : elle n'est pas respectée.

La décentralisation des aéroports

Dans le cadre général de la décentralisation qui a commencé en 1982 avec les lois dites lois Defferre, l'Etat a entrepris une vaste recomposition du tissu territorial. Ce mouvement s'est prolongé en 2004 par une loi qui ordonne la décentralisation des aérodromes qui lui appartiennent. Ce qui veut dire : transfert de propriété obligatoire à des collectivités territoriales, communes, communauté de communes, département, région..., de 150 aérodromes tels Nîmes, Caen, La Rochelle, Rouen, etc. Notons que sur ces 150, 138 ne sont pas rentables et sont à la charge de l'Etat, c'est à dire du contribuable.

Ils sont donc tous décentralisés, sauf... sauf les 12 les plus importants, Paris, Nice, Toulouse, Marseille..., qui sont d'importance nationale et/ou internationale ou nécessaire à l'accomplissement des missions de l'Etat. Ils sont propriétés de l'Etat et gérés par ces établissements publics que sont les CCI, Chambre de Commerce et d'Industrie. A la demande des CCI, l'Etat leur offre la possibilité de convertir ces aérodromes en Société Anonyme de droit privé, fonctionnant avec des fonds publics où l'Etat devient systématiquement actionnaire principal avec 60% des actions, les CCI 25%, et les 15% restants sont attribuées à diverses collectivités. L'Etat se réservant le droit de revendre ses actions à des groupes et c'est ce qui se passe pour Toulouse, Nice ou Lyon non sans quelques tiraillements du côté de communes ou d'associations de riverains très inquiètes. Marseille-Provence n'en est pas encore là. Pour l'instant elle est devenue en juillet 2014 la SAR AMP : Société Aéroportuaire Aéroport Marseille-Provence. La revente de ses actions par l'Etat aura lieu, au bénéfice de qui ? Un groupe privé comme Vinci ou Lavalin... La CCIMP ?

Et Aix-les-Milles ?

Que devient l'aérodrome d'Aix les Milles ? C'est là que commence une bien étrange saga. Tout d'abord, en 2004, il est évident pour tout le monde – les décideurs – qu'Aix-les-Milles est lié à l'exploitation de Marseille-Provence, d'ailleurs la CCIMP, la Chambre de Commerce de Marseille qui gère l'aéroport de Marignane, n'a-t-elle pas un pied sur Aix-les-Milles ? En effet, elle gère non pas l'aérodrome, mais ce que l'on appelle sa partie civile : 42 hectares sur 132, sous la forme d'une AOT. Donc ! Aix-les-Milles est exclu du processus de décentralisation sous prétexte que celui-ci devrait être intégré à un projet de Système aéroportuaire Aix-Marseille Provence. Cette décision figure dans le décret 2005-1070.

Coup de théâtre, en 2014, Le conseil d'état, sollicité par la DGAC, donne un avis négatif à la constitution d'un tel système. On aurait pu penser qu'obligatoirement, à la suite de cet avis défavorable, l'aérodrome aurait été alors légitimement intégré aux processus de décentralisation au bénéfice d'une collectivité territoriale comme les 150 autres aérodromes d'importance régionale. Eh bien non, la DGAC lance une offre de DSP. Dans quel but ?

Nos moyens d'actions contre la DSP

a) La Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome, est normalement un lieu privilégié de concertation avec sa Charte de l'environnement. Mais, celle-ci n'est pas opposable juridiquement et représente plutôt un catalogue de bonnes pratiques laissé à l'appréciation des usagers et acteurs décisionnaires de l'aérodrome, DGAC, Préfet. Ce qui laisse toute latitude pour ne pas la respecter et pour lancer des projets incompatibles avec l'environnement. On l'a vu d'ailleurs avec l'implantation des hélicoptères et le développement de l'aviation d'affaires. La charte est d'ailleurs obsolète depuis 2011 et, comble de cynisme environnemental, on attend la désignation du futur concessionnaire pour la remettre à jour. Il faut noter que Marseille-Provence a de son côté une charte beaucoup plus élaborée. La CCE ne semble n'avoir qu'une justification celle de laisser à penser que tous les moyens sont mis en œuvre pour avoir un climat apaisé avec les riverains. Il semblerait que l'on recherche plutôt à avoir la paix avec la société civile de façon à ce qu'elle ne s'occupe pas de ces problèmes trop compliqués pour elle ! CD2A a néanmoins demandé son intégration à la CCE pour défendre au mieux les intérêts des populations et avoir accès aux débats et aux dossiers. Nous attendons avec impatience la décision du sous-préfet.

b) Le soutien de la population, avec les adhésions, les dons et notre pétition. Elisabeth Godart, trésorière de CD2A remercie tous les contributeurs aux différentes actions. Une pétition, bien que lancée pendant les périodes estivales (Juillet/Août 2015) a néanmoins obtenu 1400 signatures, ce qui signifie déjà un intérêt notable, et une appréhension non moins notable concernant ce projet de DSP. CD2A qui compte maintenant 121 adhérents après seulement neuf mois d'existence a reçu à ce jour 3700 € de dons de la part d'adhérents et sympathisants. Ce qui est un signe tangible de forte mobilisation et d'un intérêt de nos concitoyens. Grâce à ces dons nous avons pu fonctionner et mettre en œuvre les actions présentées ce jour. Adhésions et dons sont les conditions sine qua non de la poursuite de notre combat notamment judiciaire.

c) Les demandes d'informations et les actions auprès des administrations.

CD2A est intervenu à plusieurs reprises auprès de la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) afin obtenir les données économiques sur la situation de l'aérodrome des Milles, notamment son compte d'exploitation. En effet, les données transmises par la DGAC via le sous-préfet sont d'une faiblesse indigne d'une administration. Les salaires et charges sociales des contrôleurs aériens ont été occultés des données transmises. Concernant les redevances perçues le dossier de renseignement de la DSP avance la somme de 100 000 € perçus en 2014 alors que la DGAC mentionne seulement 43 000 €. Toutes ces omissions,

incohérence et erreurs rendent complètement illisible le résultat financier et surtout le déficit de l'aérodrome. La DGAC est coutumière de cette opacité, de ces refus méprisants ou méprisables de concertation, de communication. Ses tours de contrôles sont autant de tours d'ivoire. Ses agissements sont dénoncés par nombre d'association de défense de l'environnement partout en France, par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes), par le Rapport parlementaire 2016 sur les nuisances aériennes, etc.

Rappelons que Concernant la charte de l'environnement, il est rappelé que l'article L571-13 II du code de l'environnement précise 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 ». Cette procédure n'a bien sûr pas été respectée dans le cadre des opérations de DSP alors que les études d'impact sur l'environnement demeurent incontournables.

d) Le soutien des élus.

Danielle Brondino, chargée des relations extérieures fait le bilan des actions auprès des élus locaux depuis la réunion de Septembre 2015. Pour rappel, à cette époque nous avons déjà été reçus par les Maires du Bassin Aéroportuaire : Aix en Provence, Les Milles, Ventabren, Cabriès, Eguilles, Luynes. Depuis, nous avons été reçus par les Maires de la Duranne, Bouc bel Air, Fuveau, Simiane, Lambesc, Puyloubier, Vauvenargues, Peynier, Mimet. Ainsi que quatre Députés des Bouches du Rhône : Messieurs Ciot, Kert, Burroni, et Lambert, soit : quinze Maires et quatre députés, d'appartenances politiques différentes, qui nous ont tous accueillis chaleureusement, et qui nous soutiennent dans nos actions. Nous espérons que tous ces soutiens nous ouvriront la porte des étages supérieurs. Par contre, tous pensent qu'il est inacceptable d'envisager une augmentation d'activité pour cet aérodrome qui est enclavé en pleine zone urbaine. Nous allons rencontrer début Juin, à Paris, M. Victor HAÏM, Président de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes), pour tenter de comprendre pourquoi les diverses réglementations, concernant des trajectoires et hauteurs de survols, sont si mal respectées, si peu contrôlées et si peu sanctionnées. Par ailleurs, nous sommes en contact avec M. Christophe BOUILLON, député de Seine-Maritime, Vice-Président de la Commission parlementaire sur les nuisances aériennes qui nous a envoyé son rapport et qui comporte 46 propositions concernant les aérodromes. Nous avons d'autres demandes de rendez-vous en cours, et en particulier avec M. Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat aux transports où trois députés sont d'accord pour nous accompagner. Ce qui est remarquable : c'est que nous avons reçu partout un accueil des plus favorables sur l'ensemble de notre dossier. Mais, il reste à pouvoir faire fructifier une telle reconnaissance.

e) Les actions en justice.

Maître Samourcachian, avocat au barreau d'Aix en Provence a synthétisé avec passion et clarté les actions judiciaires en cours ainsi que les axes potentiels. Maître Samourcachian rappelle que deux procédures de DSP ont été initiées par la DGAC, l'une en avril 2015 et l'autre en octobre 2015, car la première a été suspendue faute de publicité légale sur le projet. Les deux procédures de DSP ont fait l'objet d'une requête en annulation par CD2A devant le tribunal administratif de Marseille pour la première et devant le tribunal administratif de Paris pour la seconde. Les deux requêtes ont été rejetées mais pour des motifs contradictoires. Pour la 1ère, le tribunal de Marseille a considéré que la requête était recevable mais formulée hors du délai légal alors que pour la seconde (qui était dans les délais) le tribunal de Paris a considéré que celle-ci ne pouvait porter sur un document qui ne vaut que comme projet de DSP. Il faudrait attendre la conclusion de la DSP pour formuler le recours. Cette décision curieuse et pour le moins critiquable peut être frappée d'appel dans les deux mois. Nous allons faire appel devant la Chambre d'Appel Administrative car la jurisprudence semble donner tort au TA de Paris.

Maître Samourcachian rappelle ensuite les principaux griefs retenus contre le projet de DSP. Il convient de s'assurer que la DSP a bien fait également l'objet d'une publicité adéquate dans une revue spécialisée ou professionnelle et que l'audience soit suffisante afin de ne pas écarter d'éventuels repreneurs de l'appel d'offre. D'autres parts, il est avéré qu'à aucun moment, il n'y a eu de véritable concertation entre la DGAC et la CCE et la société civile comme le prévoit la législation. De plus, de nombreux éléments ont été passés sous silence dans le dossier d'appels d'offres, comme la loi de 2005 dite Charte de l'environnement. D'autres faits ne sont pas représentatifs de la réalité terrain, comme par exemple la référence dans le dossier de présentation de la DSP à une insertion dans un climat riverain apaisé alors que la population est fortement hostile au projet. A tous ces points, il convient d'ajouter la non prise en compte de l'aggravation des nuisances sonores, des troubles éventuels de santé publique, l'aggravation des pollutions atmosphériques, l'enclavement de l'aérodrome dans une zone urbanisée avec les conséquences des risques d'accidents potentiels, la dépréciation des biens de la valeur des biens des particuliers. De plus, le dossier d'appel d'offres ne tient pas compte des enjeux faune et flore qui ont été ignorés, absence d'études d'impacts environnementales, alors que la zone est classée zone naturelle (NS4) dans le PLU et qu'elle abrite des espèces protégées, comme l'outarde canepetière...

Concernant la suite de la procédure, nous étudions de plus la possibilité de déposer un recours devant le Conseil d'Etat en invoquant en particulier l'avis négatif de ce même Conseil d'Etat de 2014 sur le système aéroportuaire Aix-Les-Milles-Marseille-Provence qui aurait dû avoir pour conséquence la décentralisation de l'aérodrome d'Aix les Milles. Il est hautement vraisemblable que la procédure de DSP soit illégale. Il est probable que nous demanderons l'abrogation du décret qui exclut Aix-les-Milles de la décentralisation des aéroports. Décentralisation remise à l'ordre du jour avec la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale) qui ouvre de nouvelles possibilités de transferts d'aéroports de l'Etat vers les collectivités territoriales.

Nous restons attentifs au projet de référendum sur Notre Dames des Landes qui permettrait d'utiliser cette procédure pour questionner la population sur le devenir de l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

Le non-respect des réglementations en vigueur et notamment le survol des zones urbanisées, les hauteurs et les trajectoires.

Marc Vigreux, qui a pris l'habitude tous les matins de promener autant son chien que son appareil photo a réalisé un dossier conséquent sur les multiples infractions commises par les pilotes. Avec des centaines d'observations et de photos à l'appui sur les périodes de janvier, février et mars 2016, nous démontrons combien la DGAC ne fait pas respecter la réglementation en vigueur et notamment la VAC, charte officielle des procédures d'atterrissage à vue, des trajectoires des tours de piste... Nous avons montré quelques-unes des photos et observations de Marc, 15/01/2016 : trois survols non autorisés du quartier Aix-les-Milles en onze minutes dont deux bimoteurs d'affaires, 16/02/2016 : quatre survols non autorisés en deux heures d'avions basés sur Aix-les-Milles dont les pilotes sont censés connaître les règles, 24/01/2016 : dix constats en moins d'une heure. Et puis il y a aussi les Canadiens ou les gros hélicoptères de l'armée qui pour remplir des missions régaliennes n'en sont pas moins polluants et dangereux.

Nous constatons quotidiennement sur le quartier Aix-les-milles le non-respect des règles de circulation de la DGAC, ainsi que le non-respect des circuits de tours de pistes et des hauteurs à sa périphérie. Le plafond autorisé est de 500 m pour les trajectoires d'atterrissage mais l'on constate des survols à 335 m, 285 m, 185 m, 85 m. Ces infractions sont constatées sur des avions non basés sur l'aérodrome et également sur des avions basés aux Milles, ce qui est inadmissible.

Mais des zones plus éloignées sont également concernées comme par exemple le Lubéron (ADECNA) ou Châteauneuf les Martigues bien documenté sur le non-respect des

hauteurs et élaboré par une adhérente : le 10 octobre 2015 il a été enregistré 20 survols au-dessous du plafond autorisé de 1000 m, tous au-dessous de 600 m et même un au-dessous de 100 m. La précision des données est obtenue au moyen d'un récepteur de transpondeur prêté le comité de développement de l'aérodrome des Milles (CODAAM).

Devant ces infractions récurrentes, l'absence de contrôles rigoureux et de sanctions exercés par les services de l'Etat, nous avons contacté la gendarmerie aérienne de Marignane qui nous recommande de déposer plainte auprès du Procureur de la république, ce que nous allons faire pour « mise en danger délibérée de la vie d'autrui » contre la DGAC qui ne remplit pas sa mission de faire respecter la réglementation.

Les perspectives d'avenir

A priori elles sont plutôt négatives avec cette DSP et ses risques d'augmentation des nuisances. Il ne faut pas oublier qu'institutionnaliser l'aviation d'affaires est synonyme de l'introduction des vols de nuit !

L'augmentation de l'activité impliquerait une aggravation des risques en cas d'accident consécutive à l'enclavement par le développement de l'urbanisation.

Concernant le développement de l'Urbanisation, François Cabet fait un bref rappel sur l'historique, les risques et enjeux.

Les promoteurs du développement de l'aérodrome soutiennent que son antériorité (création en 1940 à des fins militaires) justifie son activité et son développement. Ceux-ci ne tiennent bien pas compte de l'évolution de la société Française et notamment de l'évolution de la population qui est passée de 432 millions en 1950 à 66 millions actuellement et les prévisionnistes de l'Insee tablent sur 70 Millions en 2050. A cet accroissement naturel de la population, c'est ajouté, à partir des années 50/60, le dépeuplement des campagnes au profit des villes. Ce phénomène de développement de la l'urbanisation périurbaine (extension spatiale de la ville) est d'ailleurs un phénomène mondial obligatoire et incontournable.

Le Pays d'Aix n'a bien sûr pas échappé à cette forte dynamique démographique qui s'est traduite par un éparpillement de l'urbanisation sur de vastes espaces, autour de l'aérodrome. Avec une croissance importante des Villages : Les Milles, Luynes, Bouc-Bel air, Calas/Cabriès, Ventabren, Eguilles, Velaux. Principalement par la création de lotissements résidentiels. Et puis la création du village de la Duranne (on devrait plutôt parler d'agglomération ou de Villes), avec ses 5000 résidents.

Et pour finir, Aix a bénéficié d'une forte dynamique économique qui s'est traduite par la création de zones d'activités et de zones commerciales : plus de 30 000 personnes travaillent sur les zone d'activités des Milles et plus de 2000 sur la zone commerciale de la Pioline.

La conséquence directe c'est l'enclavement de l'aérodrome avec environ 100 000 résidents à proximité immédiate qui sont exposés quotidiennement, sept jours sur sept, aux nuisances et aux dangers de l'aérodrome.

Si l'on ajoute à ce périmètre immédiat, l'ensemble des communes limitrophes y compris Aix, c'est plus de 300 000 résidents qui occupent le bassin aéroportuaire. Et plus de 400 000 résidents pour l'ensemble du territoire de la CPA. Bien que, Aix centre soit à peu près préservé par le plan de circulation des avions, de nombreux sites sont impactés et nous ont signalés des gênes. On peut citer par exemple, les villages aux alentours de la Sainte Victoire, notamment Vauvenargues (château Picasso), Fuveau, Le Tholonet et autres petits villages Typiques de la région.

Et bien au-delà, les sites touristiques : La côte bleue (cf. Châteauneuf les Martigues.), les calanques, Le Sud Luberon, le Verdon.

ET L'URBANISATION PROGRESSE TOUJOURS

Les projets ne manquent pas. Certains sont en déjà cours de réalisation ! Plus de 250 hectares d'espaces libres vont être urbanisés prochainement. Au sud-Ouest, l'extension des zones d'activités du Tourillon, du petit Arbois, de la Duranne et la nouvelle ZAC de la gare. Le quartier d'habitation de la Duranne, pour ne pas dire la ville qui devrait continuer son développement et compter selon les prévisions 8000 habitants en 2020 et 12 000 en 2025. Au Sud-Est, l'extension de la ZAC de l'enfant, de la prison de Luynes et la construction du complexe de l'Aréna. (2017) avec une capacité d'accueil d'environ 10 000 personnes.

Et le petit dernier présenté en Mars dernier dans cette même salle, la ZAC du plan d'Aillane. Une ZAC de 40 hectares en prolongement de l'aérodrome, situé sur le circuit Ouest destiné au circuit basse hauteur, à la formation des pilotes et aux manœuvres des hélicoptères. C'est environ 3 000/4000 personnes, un centre de formation pour adulte de 1200 personnes et une zone commerciale directement impactées par les manœuvres des avions. Et rien dans le dossier de concertation, concernant le devenir de l'aérodrome !

Pour conclure

L'aérodrome se trouve maintenant complètement enclavé dans une zone à forte densité de population avec pour conséquences, en plus des nuisances sonores et atmosphériques une aggravation des risques en cas d'accidents consécutifs à la plus grande rareté des espaces libres au sol. Il convient donc de tout mettre en œuvre pour stopper la DSP et supprimer les activités incompatibles avec la qualité de vie et la sécurité des populations.

La priorité est d'obtenir l'annulation du projet de DSP et de reprendre tout le processus de réflexion concernant l'avenir global de la zone aéroportuaire en fonction des impératifs de durabilité, c'est à dire de protection globale de notre environnement.

Mettre tout en œuvre pour protéger l'environnement, notre environnement

Obtenir un arrêté de restriction d'exploitation afin de garantir la sécurité, le respect des réglementations et de limiter l'aérodrome aux activités compatibles avec sa situation urbaine. Les autres activités devront être transférées vers des sites plus compatibles, tels l'aéroport Marseille-Provence. S'agissant de la situation actuelle, il n'est pas acceptable que des activités de loisir (aviation de tourisme non équipée d'atténuateur de bruit, hélicoptères de tourisme) et des activités de luxe (aviation d'affaires) exercées par une centaine de personnes polluent l'environnement de cent mille autres. Bien sûr, il nous faudra réfléchir au devenir des emplois éventuellement menacés par une restructuration de la zone aéroportuaire.

Pour avancer des solutions pour l'avenir, nous devons comprendre les vraies raisons du déficit de l'aérodrome, trouver des solutions de valorisation compatibles avec nos objectifs, comme par exemple la reconversion partielle vers des activités agricoles ou énergies renouvelables. Quelques exemples, à Puylobier avec la reconversion de sa carrière transformée en centrale solaire, à Vinon sur Verdon avec son aérodrome de 138 hectares, dont une trentaine sont réservés à l'agriculture.

. L'agriculture c'est ringard ? La production de céréales dans le monde est déficitaire, la productivité stagne, et prenons l'exemple de l'Egypte : 83 millions de personnes vivent au bord d'une rivière au milieu d'un désert, ce pays ne sera plus jamais autosuffisant sur un plan alimentaire. Donc, nous devons agir.

La réunion se termine par une séance de questions/réponses.

Les nombreuses questions confirment les inquiétudes des populations au sujet de la DSP ainsi que l'exaspération face aux manquements des pilotes et aux développements récents des activités polluantes : hélicoptères – aviation d'affaires – essais moteurs... Il faut noter la présence de dirigeants d'aéroclubs basés sur le site et soucieux de débattre sur l'avenir de l'aérodrome. Sans être exhaustif, quelques questions ou commentaires soulevés :

Des habitants de Luynes confirment l'augmentation et la répétition des vols à basse altitude.

Un riverain du lotissement le Serre aux Milles, est particulièrement incommodé. Il précise également que des vols de nuit existent déjà. Le dirigeant de l'aéroclub dit que c'est peu probable à moins qu'il ne s'agisse de la sécurité civile qui utilise l'aérodrome pour se ravitailler la nuit. Il demande de fournir le numéro d'immatriculation de l'avion. Ce qui est impossible la nuit. Ce point met en avant, les difficultés pour faire constater une plainte ou simplement une réclamation. Qui contacte-t-on ? Des nuisances importantes sont signalées également dans la zone château de Galice, Bussan...

Le dirigeant de l'aéroclub met en évidence l'impact favorable de l'industrie aéronautique sur l'économie et sur l'emploi et donc la nécessité de préserver ce domaine. CD2A précise que nous ne souhaitons la fermeture de l'aérodrome mais simplement la réorientation des activités incompatibles avec l'urbanisation vers des zones plus appropriées comme l'aéroport de Marseille-Provence. Nous demandons que les principes de développement et de concertation soient réellement appliqués.

Une personne demande comment peut-on aider CD2A : par les adhésions directes, par l'obtention d'adhésion, par les dons, par la vigilance et la communication d'alerte et d'informations ...

Une autre personne questionne sur la situation précise de la DSP et s'il y a maintenant un concessionnaire de désigné. Nous confirmons que l'opacité règne toujours et qu'à ce jour rien n'a filtré. Le sous-préfet, nous a transmis le 29/03/2016, le compte rendu insipide de la CCE du 4 février 2016. Nous notons que la procédure d'ouverture des plis (l'offre des soumissionnaires) qui permet la sélection des soumissionnaires a été réalisée le 2 février 2016.

M. Baldo, conseiller municipal à Aix en Provence questionne sur les éventuels avantages de la loi « NOTRe » (Nouvelle Organisation Territoriale) dans le cadre de la procédure à l'encontre de la DSP. Maître Samourcachian précise qu'il examine effectivement avec intérêts les nouvelles pistes données par cette loi qui envisage de nouveaux transferts d'aérodromes de l'Etat vers les collectivités territoriales et donc une modification de la liste du décret de 2005/2007. C'est un point à suivre de près. De même que le référendum sur l'aéroport de notre dame des Landes à Nantes qui permettrait d'organiser un référendum sur une question locale bien que la responsabilité soit nationale et incombe à l'état. Cela pourrait être une piste intéressante pour mobiliser encore plus la population impactée par l'aérodrome et peser sur les collectivités territoriales.

Dans la continuité de la question de M. Baldo, M. Castronovo, conseiller municipal à Aix en Provence demande s'il n'y a pas d'autres aérodromes qui seraient dans la même situation. C'est effectivement le cas pour Lyon-Bron ou Cannes-Mandelieu, le premier rattaché à Lyon-Saint-Exupéry et le deuxième à Nice Côte d'Azur. Mais, si en 2004 il semblait qu'Aix-les-Milles devait nécessairement être rattaché à Marseille-Provence, en fait son statut juridique ne permet vraisemblablement pas cette forme de rattachement opéré pour les aérodromes cités ci-dessus.

Fin de la réunion avec enregistrement d'adhésions