

Paris, le 20 juillet 2016

**Compte rendu de la réunion relative à l'aérodrome d'Aix-les-Milles
tenue le 11 juillet 2016
à l'ACNUSA**

Participants : M. Jean-Pierre Bénard, président, Mme Elisabeth Godard, trésorière de l'association CD2A

Représentant(s) de l'ACNUSA : Victor Haïm ; Bernard Chaffange ; Claude Genoud-Prachet ; Eric Girard-Reydet

L'association CD2A est née d'une scission à l'intérieur de l'association « 1 000 Décibels » en raison des risques que faisait peser sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles un projet de privatisation, synonyme de possibilité de nuisances accrues. Elle a sollicité des entretiens auprès de nombreuses autorités centrales mais seule l'ACNUSA y a répondu. Une quinzaine de maires et quatre députés soutiennent son action.

Pérennité de la plateforme

L'aéroport a ouvert en 1936 mais certaines habitations riveraines sont antérieures. Le trafic a beaucoup augmenté depuis 2007, au départ des militaires dont les vols étaient peu nombreux.

Aix est resté en régie directe de l'État car c'était au départ une base militaire, et le Conseil d'État aurait émis un avis défavorable à un projet de décret modifiant la délégation de service public (DSP) de Marseille – Provence pour l'y intégrer. CD2A s'appuie sur cet avis, non publié (ceux des sections administratives relatifs à un projet de texte réglementaire ne le sont jamais), pour attaquer le projet au contentieux. Elle a été déboutée en première instance et l'appel est pendant.

Une DSP ne peut pas être modifiée sans l'accord du délégataire, car cela changerait unilatéralement un élément fondamental du contrat. Si AMP, société d'exploitation aéroportuaire de Marseille – Provence, le demande (ce qui aurait une cohérence interne du fait qu'elle est déjà concessionnaire de la partie à l'Est de la piste) il est possible de modifier sa DSP pour y inclure Aix-les-Milles, mais un décret ne peut le faire sans cet accord. Mais la CCIM, du temps où elle était gestionnaire de l'aéroport de Marseille, s'est toujours refusée à récupérer la gestion d'Aix dont seuls la piste et le balisage sont encore en bon état : plusieurs dizaines de millions d'euros sont nécessaires pour rendre l'aéroport rentable à moyen ou long terme.

CD2A souhaite maintenir l'aviation de loisirs sur la plateforme mais 130 ha peuvent être utilisés pour d'autres activités. Dans ces conditions la ville d'Aix pourrait reprendre l'aérodrome, mais les travaux importants et onéreux à réaliser sont un frein. Il faut être conscient que la gestion aérienne sera toujours déficitaire.

La population alentour ne veut pas voir l'aérodrome se développer, et comme Marseille ne semble pas prêt à laisser partir le trafic d'affaires le risque d'une croissance de ce trafic est faible.

La DGAC considère qu'on ne se débarrasse pas d'un aérodrome existant. Il faut donc chercher à le rentabiliser avec des actions extra-aéronautiques (en utilisant le patrimoine immobilier) à long terme, grâce à une DSP si des candidats se présentent.

Respect des procédures

Certains avions légers sans silencieux sont désagréables, surtout s'ils ne respectent pas les cartes de navigation aérienne et les ronds bleus (zones à ne pas survoler). Les vols à basse altitude sont

fréquents et dénoncés mais la DGAC estime qu'il s'agit d'erreurs de parall axe. Pourtant à très basse altitude cette erreur est peu probable.

Graver une règle dans l'AIP ne sert à rien si on ne la fait pas respecter. Or il n'y a pas à Aix-les-Milles de chef d'aérodrome mais seulement un chef de tour qui assure une permanence pendant une partie de la journée. Il existe une charte de l'environnement mais personne ne la pilote réellement : DSAC, SNA et CCI se renvoient la balle.

Les ronds bleus portés sur les cartes aéronautiques ne doivent en principe pas être survolés, mais une procédure IFR passe au-dessus car la configuration du terrain est très serrée. Au demeurant l'ACNUSA ne peut infliger d'amendes tant qu'il n'existe pas d'arrêté de restriction. Et celles-ci ne concernent que les procédures d'atterrissage et de décollage. Seule donc une concertation entre toutes les parties concernées peut mettre un terme aux difficultés rencontrées, ou du moins les limiter. Le cas échéant la gendarmerie peut aussi intervenir : voir avec les associations de Toussus-le-Noble comment les choses s'y passent.

CD2A dispose d'un récepteur de transpondeur qui lui permet de suivre les trajectoires mais tous les avions ne sont pas équipés. Les radars perdent souvent les avions en approche du fait de la configuration du terrain. La meilleure solution est de demander au SNA les chevelus arrivées et départs en IFR et VFR.

Nuisances sonores

Les nuisances sonores sont d'abord liées à l'aviation d'affaires, avec 1 000 vols / an aujourd'hui mais 5 000 envisagés par la charte. En outre les hélicoptères et leurs essais moteurs à l'air libre (en particulier leurs essais moteurs et les vols d'essai/réception)¹ sont pénibles. La société Guimbal envisage en outre de les développer encore davantage.

Une révision de la charte de 2005 est possible. Si une volonté en ce sens existe l'ACNUSA peut se mettre à la disposition du sous-préfet, par lequel tout doit passer, pour apporter son expertise.

¹ Il ne faut pas confondre le programme de certification en vol et les vols d'essai et réception qui permettent de vérifier que le produit est conforme aux spécifications.