

Aérodrome des Milles : le Premier ministre saisi

Selon le Collectif CD2A, le site pourrait être transféré à une collectivité locale et non délégué à un privé

Le Premier ministre pourrait trancher sur un point de droit que le collectif CD2A soulève dans le dossier de l'aérodrome des Milles. Il est sollicité pour abroger un décret de 2005 consécutif à la loi Libertés et responsabilités locales du 13 août 2004. S'il donne suite, voilà qui remettrait en cause tout le processus de recherche d'un délégataire privé pour le site.

Cette loi avait listé les aérodromes transférables aux collectivités locales et ceux restant propriété de l'État: les Milles. Ailleurs, les petites entités étaient gérées sous forme de société aéroportuaire souvent constituée par les chambres de commerce. Ici, on a fait dans la double particularité: d'abord parce que l'aérodrome était utilisé par la Défense comme base militaire -situation largement obsolète. Ensuite parce que si la Chambre de commerce de Marseille a la main sur Marignane, elle ne dispose que d'une partie du site millois, sous forme d'une autorisation d'occupation temporaire concédée par l'État (via la DGAC) qui est en régie directe.

Pendant des années, des associations comme "Les 1000 Décibels" accusaient l'État de vouloir faire des Milles un satellite de l'aéroport Marseille-Provence avec le danger, notamment, d'y développer l'aviation d'affaires avec toutes les nuisances inhérentes. En 2014, le

Conseil d'État a été saisi d'un projet de décret modificatif de la concession aéroportuaire de Marseille-Provence; il a estimé que l'incorporation projetée par la DGAC des Milles à une concession unique avec l'aéroport pose une difficulté juridique.

Depuis, la DGAC a lancé un appel d'offres pour trouver un délégataire à même de gérer l'aérodrome pour 40 ans. Si rien ne filtre sur les trois candidatures déposées, ce serait les acteurs habituels: des sociétés comme Vinci, Keolis ou Lavalin qui se sont positionnées sur

Difficile d'envisager un avenir centré sur la petite aviation de loisirs.

d'autres aérodromes.

L'inquiétude porte sur l'évidente nécessité du futur délégataire, contraint d'un projet économiquement viable, d'exploiter l'équipement en le redynamisant. Difficile donc d'envisager un avenir centré sur la petite aviation de loisirs et quelques vols d'affaires hautement respectueux des trajectoires et équipements susceptibles de limiter au maximum les nuisances dans un rayon de plusieurs kilomètres alentour.

Le collectif CD2A emmené par Jean-Pierre Bénéard a lancé



Le feuilleton de la mise en délégation de service public de l'aérodrome par la Direction générale de l'aviation civile prend une nouvelle tournure.

PHOTO SERGE MERCIER

un recours contre la procédure de délégation de service public, a perdu car hors délai en l'instance, puis devant le tribunal administratif "nu motif qu'on ne saurait attaquer ce qui n'est

qu'un stade de projet", ironise J.P.-Bénéard qui a fait appel. Surtout, il interpelle le Premier Ministre qui, en vertu de ses pouvoirs réglementaires, peut abroger ce décret de 2005 devenu, se-

lon l'avocat du collectif, "illégal ou sans objet".

Alors, l'aérodrome serait transférable aux collectivités locales: commune, département, ou métropole. Mais qui vou-

"Le foncier est précieux. Seule une partie est utilisée." J.-P. BÉNÉARD

drat d'un bébé déficitaire (on parle d'IMC par an) et mal aimé? "Il est déficitaire peut-être parce que le prélèvement des redevances n'est pas très rigoureux, remarque M. Bénéard. Surtout, le foncier est précieux. Seule une partie de l'aérodrome est utilisée, 70 ha seraient constructibles, pas pour de l'habitation mais des bureaux, des fermes solaires..."

Au dernier conseil municipal d'Aix, l'opposition a interpellé le maire sur l'opportunité pour la ville de se voir transférer la gestion de l'aérodrome, plutôt que de risquer l'arrivée d'un groupe désireux de rentabiliser l'aérodrome en augmentant son trafic. Cette semaine, le collectif a rencontré le maire et ses services juridiques qui travaillent sur la question. L'infrastructure est au cœur du maillage du territoire, entre zone d'activités des Milles, Plan d'Aillane, Duranne et Arbois...

Du côté de l'État, le silence prévaut. C'est seulement cet automne que serait connu le nom du délégataire. Et nul ne sait quand le Premier Ministre se positionnera. S'il le fait...

Carole BARLETTA
cbarletta@laprovence-presse.fr

Où l'on reparle des vols de nuit: "C'est ouvrir la boîte de Pandore"

Aujourd'hui, l'aérodrome est dédié à l'aviation légère et de loisirs. Dans les faits, plusieurs entreprises se sont implantées telles Kerozone industries et Guimbal, et Eurocopter effectue régulièrement au grand dam des riverains des tests d'hélicoptère. C'est vraiment décollé à ce jour, qui n'a pas vraiment décollé à ce jour, qui inquiète. Les riverains alertent sur les conséquences d'une volonté de rentabiliser qui passerait inévitablement par une

augmentation du trafic et son corollaire: nuisances sonores supplémentaires, hausse de la pollution, des risques de crash...

Le collectif CD2A estime à ce jour 60 000 mouvements par an d'hélicoptères, avions de tourisme, d'affaires, des écoles..., soit bien plus que ce qui est jusqu'ici annoncé. Il a obtenu lors d'une pétition l'été dernier 1 400 signatures et serait fort du soutien des députés du pays d'Aix.

Par ailleurs, les associations AECV, EVE, 1000 Décibels, ADQSV et les Grés-Hauts Eguilles, membres de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome, tirent la sonnette d'alarme depuis que le sous-préfet les a informées de la demande par le service d'incendie et de secours des Bouches-du-Rhône d'utiliser comme tous les étés le site dans le cadre de la lutte contre les feux de forêt, doublée d'une autorisation

provisoire et dérogatoire de mettre en œuvre ponctuellement un balisage de nuit pour des vols nocturnes en cas de force majeure.

Et parler vol de nuit aux associations de riverains, c'était risqué. Elles s'opposent formellement à cette demande. Elles rappellent que l'aérodrome n'est ouvert du lever du soleil à son coucher du fait de son enclavement, de sa proximité immédiate avec 50 000 riverains (et autant

des communes périphériques) qui gardent encore en mémoire (auditive) les rares cas d'infraction. Elles soulèvent qu'aucun vol de nuit n'est pratiqué depuis 1977 et que si besoin, le Sdis peut utiliser les infrastructures de Marignane et d'Istres qui le tolèrent. "Certains usagers cherchent à réintroduire les vols de nuit, concluent-elles. Accepter une exception quand aucune urgence ne le justifie serait ouvrir la boîte de Pandore". C.B.