

REUNION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE
ENVIRONNEMENT - CCE
AERODROME AIX-LES-MILLES – 27 février 2018

REMARQUES

Tout d'abord nous voulons évoquer le reproche que nous a adressé M. le Sous-préfet de lui avoir communiqué notre **recours gracieux** auprès de Madame la Ministre des Transports juste avant la tenue de la CCE.

Ce recours gracieux a pour but de demander des éclaircissements sur la Convention de concession, voire des modifications du contrat.

Mais, nous précisons que la date de la CCE coïncidait avec la fin du délai pour pouvoir déposer un recours d'une part, et que d'autre part il nous a fallu un certain temps pour analyser la Convention de concession, formuler quelques questions et doutes, faire des recherches, réunir des documents et élaborer notre recours. Si bien que nous avons envoyé ce recours dès lors qu'il fut achevé.

En ce qui concerne la « **révision** » de la **charte 2007-2010**, nous sommes surpris que M. le Sous-préfet considère que ce sera Edeis Management qui devrait conduire la démarche de révision de la charte, sans aucune concertation préalable.

Selon l'expression utilisée par M. le Sous-préfet, Edeis Management « sera le pilote » et même, M. le Sous-préfet se propose d'adresser à M. Dreschel, directeur des aérodromes de proximité Edeis Management¹, les diverses propositions que M. le Sous-préfet a reçues de plusieurs associations, dont CD2A !

Or, l'établissement et le fonctionnement des CCE sont placés sous la responsabilité de l'Etat en la personne du Préfet ou de son représentant et ces responsabilités ne peuvent a priori être confiées à personne d'autre.

La CCE dans sa fonction d'élaboration éventuelle d'une charte, de devoir être consultée et de pouvoir formuler et voter des recommandations est constituée par les trois collèges des utilisateurs, des représentants des collectivités locales et des associations de riverains à égalité dans leurs fonctions de membres. Elle est présidée par le préfet ou son représentant.

« Ces instances s'attacheront à élaborer, sous votre égide [le Préfet] 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 pilotes². »

Il résulte de ces dispositions que la responsabilité de l'établissement d'une charte, ou sa révision, ne saurait incomber à personne d'autre qu'au préfet ou à son représentant et certainement pas à l'une des « instances ».

¹ Sont considérés comme aérodromes de proximité les douze aérodromes Edeis qui n'ont pas de ligne commerciale régulière.

² Circulaire no 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère, à Mesdames et Messieurs les préfets.

Nous considérons donc que le choix de M. le Sous-préfet de confier le « pilotage » de la révision de la charte à Edeis Management est non seulement contraire à la lettre des textes mais est de plus constitutif d'un conflit d'intérêt.

Rappelons que la mission de la CCE :

« Résulte d'un double souci toujours présent : d'une part, développer une concertation régulière entre les élus locaux, les associations de riverains et les utilisateurs d'aérodromes, d'autre part, d'examiner toutes les propositions permettant d'améliorer la situation des riverains touchés par les nuisances. ³»

Le décret n° 2000-127⁴ précise la composition des trois collèges et, en particulier, celle des « **professions aéronautiques** », nommées ailleurs « utilisateurs ». Cette dernière instance comprend des représentants des personnels, des représentants des usagers et un ou des représentants de **l'exploitant**, qui tous sont nommés par le préfet. Sachant par ailleurs que les membres de la commission consultative de l'environnement mentionnés à l'article L. 571-13 du code de l'environnement sont répartis en **trois catégories égales en nombre**.

Il n'est pas admissible que la mission de révision de la charte soit confiée d'autorité à l'un des représentants de l'un des trois collèges ce qui n'est pas, d'une part dans sa mission de gestion de la plateforme dans le cadre du Service public qui lui est concédé, et ce qui d'autre part le placerait en position délicate de juge et partie par rapport aux autres membres de la CCE et relativement à ses intérêts propres (conflit d'intérêt).

Sur un plan pratique, M. le Sous-préfet propose de plus à l'exploitant de réunir, sous l'autorité de cet exploitant, un **comité de suivi** en juin 2018 pour juger de l'avancée des travaux des uns et des autres de telle sorte que la rédaction en soit achevée fin 2018, pour une mise en application dès 2019. Cette manière de traiter hâtivement un problème délicat laisse dans l'ombre plusieurs difficultés à résoudre préalablement. M. le Sous-préfet a clairement expliqué qu'il avait volontairement différé la révision de la charte dans l'attente de l'arrivée d'un concessionnaire. M. Dreschel précise qu'il rendra compte régulièrement de l'avancée des travaux à M. le Sous-préfet et à la DSAC ! *Dont acte ?*

Premièrement, il n'y a pas actuellement de comité de suivi et les conditions de son établissement n'ont pas été précisées. Notons, néanmoins, que l'action 11 de la charte 2007-2010 précise que la création du comité de suivi est du ressort de la CCE !!

Deuxièmement, comment le concessionnaire pourrait-il organiser, avec le comité de suivi dont il ferait partie, un travail de révision qui ne porte pas seulement sur ce qui relève de l'exploitant, mais aussi, si l'on s'en tient à la charte 2007-2010, sur des actions qui relèvent de la DSAC-SE et des responsables des aéroclubs.

Troisièmement : Nous avons déjà souligné dans notre recours gracieux à l'intention de Madame la ministre que nous ne comprenons pas la fin de l'article 11, ni ce qu'il implique. M. le Sous-préfet n'ayant pas apporté de réponse sur ce point, pas plus que l'exploitant :

« 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. »

Aucune réponse n'a été apporté à la question de savoir ce que signifiait : « ... *en tenant compte de l'évolution constatée et prévue des activités de l'aérodrome.* » Si l'on comprend bien que la rédaction de cet article entend ménager une certaine liberté à l'exploitant, rien ne permet de comprendre dans quelle direction il serait tenu compte de l'*évolution constatée* (sur quels

³ C'est ainsi que la circulaire du 23 juillet 1987 définissait déjà la mission des CCE.

⁴ Décret n° 2000-127 modifiant le décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux CCE.

plans ?), pas plus que de saisir ce qui est impliqué par le fait qu'il y aurait une évolution *prévue*. Qui donc serait déjà au courant de quoi ?

La seule évolution prévue, à notre sens, résulte des engagements de M. Yoann La Corte, Conseiller auprès de Madame la Ministre des Transports, pris lors de notre rencontre du 12 octobre 2017 avec trois responsables de la DGAC, et retranscrite dans notre compte rendu validé par M. La Corte lui-même et selon lesquels engagements :

« La charte environnement de la CCE sera bien intégrée contractuellement dans la convention de la DSP d'une manière précise, concrète, opposable par l'Etat. », que « des données environnementales précises seront intégrées dans le contrat sous la forme d'engagements juridiquement contraignants » et que « la rentabilisation de la DSP devra se faire au travers de la valorisation du foncier, sans augmentation de l'activité aéronautique et dans le respect des préoccupations environnementales. ». De plus « Des garanties fondamentales seront préservées : interdiction des vols de nuit, des vols commerciaux réguliers, limitation à 60 000 mouvements par an. »

Ce programme nous avait paru très intéressant et nous avions cru pouvoir lui accorder un réel crédit. Mais nous sommes dans le regret de devoir constater que les termes de la Convention de concession se situe nettement en deçà de ces engagements. Nous pensions ces garanties acquises, et dont la traduction concrète se serait matérialisée sous la forme d'un document fixant l'opposabilité de ces garanties réparties entre l'Etat (DSAC) et l'exploitant. Problème de transmission ?

Un autre aspect de « l'évolution prévue » serait sans doute à entendre du côté d'Edeis Management selon l'objectif d'une **rentabilisation** de la plateforme, aspiration compréhensible mais qui doit précisément être encadrée par des propositions relevant de la commission consultative *Environnement*, et par des garanties de l'Etat non encore établies

Quatrièmement, nous n'avons pas pu savoir non plus si le programme de révision de M. le Sous-préfet s'inscrivait dans le cadre d'une révision de l'ancienne charte ou de la rédaction d'une nouvelle charte. Ni comment la charte révisée ou la nouvelle charte serait contractuellement inscrite dans la Convention de concession d'une manière **opposable** et de plus garantie par l'Etat. (Voir à la fin la remarque de M. Fabre-Aubrespy).

Au cours de cette CCE du 27 février, M. le Sous-préfet a cru comprendre que nous disions que la charte 2007-2010 n'avait pas été respectée ajoutant que ce n'était pas une position respectable pour le travail accompli. Nous avons dû insister pour faire entendre que nous avions dit que la charte avait été *peu* respectée. Il suffit, pour s'en convaincre, de reprendre ses « actions-engagements » très flous, point par point pour constater que nombre d'entre eux n'ont pas été réalisés ou partiellement réalisés malgré d'interminables discussions, et qui de plus sont présentés sans échéancier. Nous devons constater l'échec de cette procédure et observer que nous sommes donc dans la situation décrite par la circulaire aux Préfets précédemment citée n° 2005-88 :

« Dans le cadre de l'élaboration d'une telle charte, vous pourrez éventuellement proposer si vous le jugez utile et après avis de la CCE, au ministre chargé de l'aviation civile de formaliser dans un arrêté les restrictions d'exploitation qu'il serait indispensable de mettre en œuvre. Le recours à une telle procédure ne devra toutefois être envisagé que lorsque la complexité du contexte local est susceptible d'entraîner un nombre important de manquements aux conditions d'exploitation retenues par la charte. »

C'est la solution simple, claire et précise, adoptée sur nombre de plateformes, elle est la seule qui permettent de poser des limites en se donnant les moyens de les faire respecter. Le

caractère quelque peu tumultueux de la réunion de la CCE ne nous a pas permis d'aborder cette question.

CONCLUSIONS 1

La situation est pour nous plus floue encore qu'avant la réunion de la CCE.

1. L'ambiguïté de la formulation de l'article 11 de la Convention de concession n'a pas été levée.

2. Si néanmoins des précisions claires étaient apportées sur les engagements réels et concrets et opposables de l'exploitant sur les points de la charte qui relèvent de sa compétence, que deviennent les autres points de cette charte ?

3. En effet, la répartition précises des responsabilités entre ce qui relève de la DGAC, des aéroclubs et de l'exploitant n'a pas été établie.

4. Quelles sont les garanties qui seraient offertes sur les responsabilités concrètes des autres acteurs, hors exploitant ?

5. Autrement dit, comment seront établies ces responsabilités, leurs champs précis et leur caractère opposable ?

5. Le processus de « révision » de la charte serait confié à Edeis Management, ce qui n'est pas admissible (conflit d'intérêt), d'autant que tout semble avoir été déjà réglé en dehors de la CCE alors même que l'élaboration de la charte est l'une de ses missions.

6. Un « comité de suivi » serait responsable de cette « révision » sans que la CCE n'ait été sollicitée quant à la constitution de ce comité, ce qui est pourtant là aussi l'une de ses missions.

7. Pas de confirmation de l'interdiction des vols de nuit, ni de l'aviation commerciale régulière, ni du maintien de la limite à 60 000 des mouvements annuels, ni la question de la rentabilisation par un développement durable du foncier de la plateforme. Quel est le document opposable qui contiendrait ces dispositions ?

8. Si l'article 11 pondère d'une manière obscure l'intégration dans le contrat d'une charte imprécise et peu contraignante dans ses engagements sans échéancier : quel sera le statut contractuel d'une « révision » élaborée **après** la signature du contrat ?

9. Autrement dit : rien n'a été établi des relations entre une charte révisée, voire une nouvelle charte et la dimension contractuelle de la convention de concession.

10. D'autant que personne n'a pu établir s'il devait s'agir d'une **révision** de la charte 2007-2010 ou de l'établissement d'une **nouvelle charte**, ni la différence entre les deux, et les implications contractuelles de ces variantes. Par exemple, faudra-t-il établir un avenant au contrat ? Cette inconsistance renvoie encore aux imprécisions de l'article 11 de la convention et à l'absence d'une préparation sérieuse qui semble avoir été essentiellement guidée par des préoccupations économiques et financières.

D'où notre demande adressée à Madame la Ministre des Transports, sous la forme d'un recours gracieux, de modifications du contrat de concession.

En définitive : Depuis plus de dix ans quelques progrès ont été certes accomplis, néanmoins nous devons enregistrer une augmentation des nuisances et le projet d'Edeis Management n'est pas très clair malgré la belle qualité de sa présentation.

Le projet global de M. le Sous-préfet est profondément marqué par des manquements importants, des imprécisions et des décisions non concertées. Ce travail manque des assises concrètes qui permettraient d'œuvrer dans le respect des uns et des autres et dans le respect des contraintes actuelles pour penser l'avenir plus sereinement.

Il apparaît certain que la publication d'un arrêté de restriction d'exploitation permettrait enfin de régler bien des incertitudes qui pèsent sur le fonctionnement en devenir de la plateforme.

QUELQUES FLASHS SUR LA REUNION DE LA CCE :

Présentation de l'activité de l'aérodrome par M. Wiard, DSAC.

Trafic en diminution à cause du départ d'Aérozing.

Diminution d'activité de Guimbal car il a vendu moins d'hélicoptères en 2017 qu'en 2016 : - 15 appareils.

Quelques considérations sur C.A.L.I.P.S.O, peu d'appareils qualifiés en fonction de leurs émissions sonores. Quoiqu'il en soit disposition non contraignante.

JP Bénard : A-t-on une idée du taux d'équipement en silencieux des appareil non basés : **non**

JPB : A-t-on une idée de la durée moyenne des mouvements hélico, essais, etc. : **non**

JPB : Quant aux vols stationnaires, quel est leur nombre ?

M. Wiard – DSAC-SE : **Ils ne sont pas comptabilisés.** Parce qu'ils ne sont pas considérés comme des mouvements. [!]

François Cabet : Comment motiver ceux qui ne sont pas équipés en silencieux ?

M. Wiard : On ne sait pas bien. On va réfléchir à trouver des solutions.

FC fait remarquer que bien que le nombre de mouvement global ait diminué, l'analyse détaillée des mouvements laisse apparaître une augmentation des mouvements à fortes nuisances : aviation d'affaires, hélicoptères et que l'on constate que la part des mouvements d'hélicoptères pour les non basés est particulièrement importante.

Il y a une discordance importante entre les signalements enregistrés par la DSAC-SE : 3 en 2017 et les signalements recueillis par CD2A lors de l'enquête réalisée en 2017 : 151 signalements entre le 15 mai et le 1^{er} juillet 2017, soit un équivalent de plus de 1000 par an.

* *
*

M. Simon Dreschel directeur des aérodromes de proximité Edeis Management en présence de M. Arnaud directeur général adjoint d'Edeis et de Mme Anouck Helbois chargée de mission, a fait un exposé très clair avec des projections pour expliquer le large catalogue environnement d'Edeis Management⁵, avec le développement durable qui fait partie de la « fibre » d'Edeis. Donc 13 agences d'ingénierie, 1000 collaborateurs dont 500 pour l'aéronautique et 500 ingénieurs experts dans de nombreux domaines, 18 aérodromes. Avec un aperçu du projet de développement économique. Il a manifesté son intention de rencontrer régulièrement les associations d'une manière transparente, non seulement lors des réunions de la CCE mais aussi lors de rencontres informelles...

Plus en détail : Engagement éthique, sur la santé, le développement durable. Valorisation du domaine public délégué, avec un schéma de développement cohérent et une organisation adaptée. Suivre les indicateurs environnementaux, gaz à effet de serre, consommation d'eau, gestion des déchets. Possibilité d'intervenir sur quelque pollution factuelle avec un « kit antipollution ». Gérer les plaintes avec précision grâce à un accueil sur le site Edeis à partir de mars, avec possibilités de faire des suggestions, en assurant traitement et réponse pour chaque signalement. Faire régulièrement des inspections environnementales sur site. Obtenir l'accréditation ACA de niveau 1 pour commencer (ACA : Airport Carbon Accreditation) avec estimation des émissions de GES pour évoluer vers une amélioration progressive du score... Plus une équipe formée, présente sur site, avec un responsable et deux polyvalents pour assurer une réponse large aux questions de fonctionnement.

[**CD2A** : Intéressantes intentions, bien que s'inscrivant dans un catalogue de mesures assez standards. Par exemple, M. Dreschel veut marquer sa volonté environnementale en annonçant une réfection des réseaux des eaux pour un montant de 1.3 million d'euros, mais il s'agit d'une obligation légale résultant de la loi sur l'eau ! Rien sur les normes ISO 14001 et 26000, ni sur la stabilisation des mouvements en aéronautique. Pas de propositions concrètes

⁵ Edeis Management est une filiale de la maison mère Edeis dont la branche Ingénierie est actuellement déficitaire.

sur la gestion du bruit. Donc, intéressant bien que manquent par exemple des considérations sur la biodiversité, un bilan faune/faune ; la zone aéroportuaire est un couloir de biodiversité avec présence d'une espèce protégée, l'outarde canepetière. Manque un bilan Ait/Bruit]

Quant à la charte, M. Dreschel est favorable à sa révision. Il pense que ce sera un exercice intéressant, qu'il a des idées et une expérience sur d'autres sites. Il a souligné que ce ne serait pas un travail facile pour mettre tout le monde d'accord. En pilotant le projet, Edeis Management pourra permettre un regroupement des propositions dans des groupes de travail limité en nombre de places avec des sujets bien déterminés, sans trop de dérives sur un éventail de problèmes trop large pour que l'on puisse en traiter un en particulier. Donc, des sujets bien cadrés et spécifiques pour avancer et trouver des compromis. Rendu régulier des travaux à M. le Sous-préfet et à l'Aviation civile. Le travail pourrait commencer dès les prochaines semaines avec des membres représentants de la CCE.

[CD2A : Cette mise en place constitue un exemple de procédure actée sans concertation préalable.]

A la question qui a été posée de savoir comment Edeis Management allaient opérer avec une plateforme déficitaire, M. Dreschel a répondu qu'ils avaient un savoir faire pour valoriser le foncier. Il n'a pas spécialement évoqué l'aviation d'affaires dont nous redoutons les nuisances puisque nous proposons que son activité soit limitée à 2500 mouvements par an. Rien non plus n'a été évoqué s'agissant des fortes nuisances hélicoptères. (Notons qu'à Dijon qui semble fonctionner maintenant sans subvention à la suite à un refus des politiques selon les déclarations faites par M. Dreschel à Dijon l'Hebdo, l'effort de rentabilisation porte aussi sur le développement de l'aviation d'affaires. Sachant que l'aviation d'affaires n'est pas un parangon du développement durable !)

M. Dreschel a ensuite déclaré formellement que la concession d'Aix-les-Milles ne bénéficiait d'aucune subvention, ni de fonctionnement, ni d'investissement.

Puis M. Dreschel a évoqué son expérience satisfaisante à Annecy et à Franczal, ce qui ne correspond pas vraiment aux données que nous avons recueillies. Un travail a été effectué avec les pilotes dit-il, sur les trajectoires VFR et IFR. Le sujet des systèmes de suivis de trajectoires est un sujet extrêmement intéressant, c'est l'outil ultime... mais à l'heure actuelle ça reste très compliqué. Bien que, pour l'avenir, on sera aidé par la technologie.

[CD2A : En ce qui concerne la donne financière, nous nous posons bien sûr des questions sur le montage financier qui permettrait à Edeis Management de faire vivre cet aéroport sans subvention alors que la plateforme est déficitaire, qu'il y a peu de trésorerie, que des investissements sont prévus, qu'il faudra assumer la charge de trois personnels et que globalement les autres aéroports ne survivent qu'avec des subventions conséquentes, dont une partie est d'ailleurs redistribuée sous forme de dividendes. Avec, comme déjà souligné, le problème crucial des conséquences environnementales des choix effectués.

Exemple Annecy 2016, subventions publiques : **837 221 €**, dividendes distribués : **536 387 €**, pour un résultat net hors subventions de : **-300 834 €**. Il paraît curieux que des subventions prélevées sur des fonds publics aient été ensuite en partie redistribuées à l'associé unique sous forme de dividendes ! Notre prudence est alimentée par le fait que tous les aéroports dont nous avons examiné les comptes sociaux, treize sur les dix-huit dont les comptes sont disponibles sur société.com, fonctionnaient sur cet étrange modèle au moins jusqu'au 31.12.2016. Les comptes 2017 ne sont pas encore publiés.]

* *

*

Dans ce contexte, M. Fabre-Aubrespy, maire de Cabriès, avocat et membre du Conseil d'Etat, membre de la commission d'attribution de la DSP, fait remarquer qu'Edeis Management est face à un niveau d'exigences élevé qui pèse sur cette société et à **un vrai défi compte tenu du fonctionnement antérieur** marqué par des non-dits, un manque de transparence, des omissions, des malentendus, des absences de réponse, donc il observe qu'il faudra faire œuvre de clarté vis à vis de chacun des acteurs concernés. Et il ajoute que tout le monde devrait y

gagner dans un climat de confiance et de respect mutuel. M. Fabre-Aubrespy pose ensuite la question de la situation financière difficile de la plateforme.

Réponse, l'important c'est la zone d'activité, la rénover et attirer des entreprises, start up, artisans..., donc des revenus tirés du domanial. Affaire à préciser et à suivre puisque nous ignorons quels sont les projets d'implantations développement durable compatibles prévus

* *
*

Par l'intermédiaire de Mme Graziano, M. Dagonne, maire d'Eguilles, exprime dans une lettre ses craintes qu'avec Edeis Management le nombre des mouvements dépasse 60 000 par an, que l'activité se prolonge 7 jours sur 7. Il lui semble que si c'est une bonne chose que de développer le plan industriel, par contre le terme « maîtrise de la croissance » l'inquiète. Il se demande si l'on ne risque pas un développement de l'aviation d'affaire, une modification des couloirs aériens, un déplafonnement du nombre des tours de piste, un élargissement des plages horaires, avec notamment des vols de nuit... Il demande une communication **transparente** avec des **garanties**.

M. le Sous-préfet dit qu'il répondra directement à M. Dagonne sur sa lettre et transmettra sa réponse aux membres de la CCE. Pas de réponse d'Edeis Management.

* *
*

CD2A explique que : nous avons engagé une concertation avec M. Yoann La Corte, la DSAC et M. Dreschel, nous l'avons fait parce que depuis des années des engagements ont été pris dans la charte et qui ont été très, très peu respectés, ce qui fait que la question des promesses est une chose difficile et vis à vis desquelles nous sommes très prudents. Nous souhaitons que soit parfaitement défini la portée exacte de l'article 11 de la Convention de concession, que soient définis aussi les principes sur lesquels sera conduite la rédaction de la nouvelle charte et son intégration dans le contrat de concession. Nous posons ces éléments comme un préalable nécessaire pour une bonne compréhension de la signification du travail de révision. Que fait-on, comment, avec qui et pourquoi ?

M. le Sous-préfet a déclaré qu'il avait toujours dit que la charte serait modifiée après que le concessionnaire aurait été nommé. Nous ne sommes pas certains que la décision de différée la révision réglementaire de la charte ait été exprimée si clairement par M. le Sous-préfet sauf très récemment.

– François Cabet : Avec l'article 11 de la convention sont impliquées quatre actions qui relèvent de l'exploitant selon la charte 2007-2010 et pour le reste on ne sait pas...

M. le Sous-préfet a soutenu la cohérence des points de vue entre le ministère, la DSAC et lui-même.

* *
*

La parole à M. Marcellet, président du syndicat des entreprises de la zone industrielle qui témoigne de sa satisfaction quant à cette DSP et dont témoigneront des documents qu'il remettra sous peu à M. le Sous-préfet mettant l'accent sur le développement économique, point qui lui importe le plus, d'où l'intérêt du foncier, autour de l'aéronautique, axe important dans le sud de la France...

Rappel de la compétence économique de la Région par une responsable. Nous avons des startups, nouvelles technologies, drones, il y a aussi la faculté de droit qui est orientée surtout sur le droit aérien, ceci pour l'établissement de synergies...

* *
*

M. le Sous-préfet s'adressant à M. Dreschel précise que CD2A et les 1000dB lui ont fait passer des propositions qu'il lui transmettra et qui peuvent servir de bases aux travaux de révision en soulignant l'expérience d'Edeis dans ce domaine. M. Dreschel sera « le pilote » de cette **nouvelle charte**. (?!)

* *
*

A propos du Fouga Magister. M. Dreschel affirme qu'il a une vraie volonté d'encadrer l'activité, par les horaires, ou en augmentant les redevances acoustiques dissuasives, sans soutenir que ce sera cette piste qui sera retenue... Il y aura au moins un Week-End avec une série de baptêmes de l'air en mars... D'abord communiquer... (sic).

* *
*

JPB : Merci M. le Sous-préfet de me redonner la parole, nous sommes bien sûr d'accord avec tout ce qui a été dit sur le développement de la plateforme, à la condition que ce soit un développement qui se passe dans le cadre du développement durable.

Il y a M. le Sous-préfet une question sans cesse évacuée concernant la charte, c'est celle de ses mesures et de leur opposabilité, c'est ça la question qui fait difficulté. On peut élaborer une charte, s'y mettre pour un an ou deux ans pour élaborer une charte parfaite, mais si ce sont des engagements qui sont faits pour ne pas être opposables, alors à quoi bon.

M. le Sous-préfet oppose la volonté du législateur quant à la non opposabilité de la charte, à quoi nous avons répondu qu'alors il fallait promouvoir une autre solution qu'une charte. La situation apparaît un peu bloquée...

* *
*

Un représentant des activités industrielles signale que l'on peut espérer des progrès technologiques qui réduirait les nuisances. M. le Sous-préfet est tout à fait d'accord - et l'on parle d'avion électrique... etc.

[**CD2A** : Ce type de discours sur les progrès technologiques à venir sert souvent à se contenter d'attendre le miracle technologique et à mener bien peu d'actions dans cette attente. Mais personne n'a une réelle visibilité sur ce que seraient ces possibles progrès scientifiques. Pendant ce temps-là le bilan carbone, et autres problèmes, s'aggravent. Donc, il faut faire **avec la situation actuelle** et les risques qu'elle laisse présager pour l'avenir, quitte à ce que l'on change de stratégie dès lors qu'interviendrait des progrès technologiques significatifs.]

* *
*

M. le Sous-préfet déclare que notre charte est obsolète parce que depuis 2010 tout a changé, la technique, les attentes... [*Mais en fait, non : le problème de la non opposabilité et du peu de consistance des engagements de la charte sont d'origine et n'ont rien à voir avec un changement d'époque.*] Pour moi, ajoute M. le Sous-préfet, si la charte n'est pas opposable du fait du législateur, elle a néanmoins une opposabilité morale ! (Cela suffit-il à en garantir l'efficacité ?)

Pour M. Fabre-Aubrespy, il existe des moyens de donner une certaine force à ces documents.

(Nous pensons qu'il nous faudra explorer sérieusement cette piste.)

* *
*

JPB : Nous redisons à M. le Sous-préfet que nous ne sommes pas contre le développement, mais que nous ne voulons pas que nos petits-enfants nous reprochent de vivre dans une poubelle dont l'air serait devenu irrespirable.

A quoi des représentants de la zone industrielle ont acquiescés : Nous ne le voulons pas non plus.

* *
*

Est-ce important ou pas : à plusieurs reprises M. le Sous-préfet a utilisé indifféremment les expressions : « nouvelle charte » ou « révision de la charte » ?

* *
*

Discussion houleuse sur la charte avec une autre association...

Mais au lieu de cet épisode tumultueux marqué par des menaces, il eut été préférable que l'autorité proposât de réaliser une sérieuse et solide étude juridique impartiale avec les éléments apportés par les uns et les autres sur les réels problèmes que pose l'articulation entre la convention, la charte, l'organisation de sa révision et les aspirations de la société civile.

M. Fabre-Aubrespy est intervenu pour dire que **si on parle de révision, si on produit un nouveau document, on devra regarder comment articuler ce nouveau document avec les engagements du concessionnaire.**

Intervention tout à fait intéressante parce que cela signifie que nous n'avons à l'heure actuelle aucune visibilité sur la suite du processus et qu'il y a du travail à faire pour en saisir tous les enjeux.

Ce qui rejoint nos questions à propos de la « révision » et nos remarques sur la nécessité d'une réelle réflexion. Nous pensons qu'il convient de réduire les ambiguïtés **avant plutôt qu'après**. Ce pourquoi nous avons demandé depuis longtemps que s'instaurât une concertation préalable sur le devenir de la plateforme. Las !

Nous devons noter que pendant cet épisode épique, M. Dreschel en tant que l'un des responsables d'Edeis Management, membre de la CCE et promu « pilote » de la « révision » de la charte, n'est pas intervenu au nom d'Edeis Management, ni en tant que membre de la CCE, pas plus que M. Arnaud, pour apporter des éclaircissements sur ce qu'il convient d'entendre et de préciser quant à l'article 11 de la convention, ni leur vision des garanties sur l'interdiction des vols de nuit, ou l'interdiction des vols commerciaux réguliers notamment, la non augmentation des activités aéronautiques... pas plus que sur la dimension juridique des articulations à promouvoir.

Bref, une CCE pas très utile, mais édifiante et bien dans la continuité des épisodes précédents.

CONCLUSIONS 2

Des questions ont été abordées bien superficiellement et peu de choses ont été mises en place pour établir de réelles solutions.

Tout devrait reposer sur la « révision » d'une charte dont le statut de la nouvelle mouture n'est pas défini, et sous la gouvernance d'Edeis Management !

Pourtant :

1. Environnement :

- Il est devenu impératif pour notre avenir à tous que les activités de cette plateforme enclavée soient toutes orientées dans la perspective du développement durable.

- Interdiction d'implantation d'activités ICPE.

- Toute nouvelle implantation devra obéir à des contraintes environnementales précises et contractuelles.

- Consultation obligatoire de la CCE avant toute modification dans l'aménagement et/ou l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Article 571.13 du code de l'environnement.

- En rapport avec ce même article, prendre en compte les propositions des membres de la CCE, les diffuser afin qu'elles puissent être votées en connaissance de cause et donner lieu à d'éventuelles recommandations. Mettre ce moment de vote sur des propositions systématiquement à l'ordre du jour des CCE.

- Nécessité d'un bilan faune/flore, respect de la biodiversité.

- Intégration des normes ISO 26000 et 14001.

- Protection (sinon transplantation) de l'outarde canepetière.

2. Aéronautique

- Rendre opposable les prescriptions de la VAC et établir un système de sanctions.

- Renforcer la sécurité pour les populations.

- Revoir les points problématiques de cette VAC.

- Rendre obligatoire une limitation du nombre des mouvements à 50 000 par an dont 2500 d'aviation d'affaires.

- Comptage de la durée moyenne des mouvements des hélicoptères sur site.

- Prise en compte des vols stationnaires dans le bilan trafic, et durée de ces « mouvements ».

- A l'ordre du jour, mais non traité : le problème des tours de piste.

- Mise en place de moyens destinés à augmenter le pourcentage des équipements et silencieux.

- Equipement des aéronefs en transpondeurs.

- Réalisation régulière de trajectographies.

- Système de suivi des trajectoires.

- Cessation des activités hélicoptères dans un délai raisonnable de deux ans par exemple.

- Travail sur la possibilité de résoudre bien des problèmes avec un arrêté de restriction d'exploitation⁶ comme sur bien d'autres plateformes.

3. Aspects économiques

- Nécessité de clarifications sur le montage financier d'Edeis Management dans la mesure où selon les choix financiers effectués dépendent aussi des options développementales différentes.

- Compte tenu de la proximité de Marseille-Provence, d'axes autoroutiers et de lignes TGV, il conviendrait de mesurer précisément l'intérêt économique régional réel et non

⁶ Entre autres : Décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004 relatif à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit sur certains aérodromes et modifiant le code de l'aviation civile.

uniquement allégué de cette plateforme qui selon nous devrait être réservée à l'aviation légère de tourisme avec développement sur le foncier. Le sempiternel refrain hexagonal sur les aérodromes : « *Atouts pour le développement régional* », comme justification ultime et estocade définitive, a fait long feu comme le démontre ce qui se passe pour d'autres plateformes et dont le prix à payer est assumé par la collectivité.

4. Fonctionnement de la CCE

- En ce qui concerne le **collège des associations** admises à la CCE, il semble que dans ce groupe M. le Sous-préfet ait placé deux associations (GEPA et Association des Entreprises du Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence) qui ne sont pas des associations de riverains ou de défense de l'environnement. Si elles ont bien sûr leur place à la CCE c'est sans doute plus en tant qu'invitées. Elles ne sont pas des « **associations de riverains déclarées** ». ⁷

- Remettre en action les directives réglementaires quant au fonctionnement de la CCE et en particulier l'article L571-13 de code de l'environnement, notamment sur la question des recommandations.

- Nous demandons, dans le cadre de la transparence et du droit à l'information des membres de la CCE, que soit obligatoire la communication d'informations sur tout nouveau projet d'activité sur site que ce soit sous la forme d'une AOT ou autre dispositif, et plus globalement toute modification concernant l'aménagement ou l'exploitation pouvant avoir une incidence sur l'environnement. Article L571-13 du code de l'environnement.

- Relance réglementaire d'un Comité de suivi.

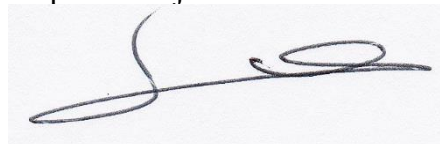
5. Enfin :

- A l'ordre du jour, évoqué mais non traité : **Demande d'un état des lieux environnemental autour de l'aérodrome en terme qualité de l'air et du bruit**. Nous souhaitons qu'un référentiel soit établi par un organisme indépendant comme Air Paca et non par le concessionnaire ce qui éviterait un conflit d'intérêt. M. le Sous-préfet soutient qu'Air Paca a toutes les informations sur l'aérodrome mais ce n'est pas ce qui nous a été dit par un de ses représentants... Mais, fin de la CCE...

(Rappelons que la France a reçu un rappel à l'ordre sur le plan de la qualité de l'air par la Commission européenne début 2018 et que notre région est dans une situation délicate.)

CD2A le 28.02.2018

Le président Jean-Pierre Bénard



Collectif Danger-Aérodrome Aix-les-Milles
230 Chemin de l'Olympe
13290 Les Milles

Tél. : 06.11.02.87.34

Courriel : cd2a@orange.fr

⁷ Décret n° 2000-127 du 16 février 2000 par exemple.