

ASSEMBLEE GENERALE CD2A 1^{er} DECEMBRE 2017

Une centaine de personnes étaient présentes Espace des Vignerons aux Milles où nous avons tenu notre Assemblée générale, associée à une Réunion publique, plus quarante procurations.

Nos remerciements à toutes les personnes présentes et aux élus qui nous font le plaisir d'être venus : **M. Mohamed Laqhila**, député de la 11^e circonscription des BdR, **M. Fabre-Aubrespy** maire de Cabriès membre du Conseil d'Etat, **Ms Edouard Baldo et Lucien Alexandre Castronovo** conseillers municipaux de la ville d'Aix-en-Provence. Ont demandé à être excusés pour leur absence : **M. Jean-Marc Perrin**, maire adjoint de la Duranne et Conseiller départemental, et **M. Gilles Donatini**, maire adjoint des Milles. Et puis, notre précieux conseil juridique, **Maître Samourcachian**.

Présentation du bureau : Danielle Brondino communication, Elisabeth Godart trésorière, François Cabet vice-président et Jean-Pierre Bénard président.

I - RAPPORT FINANCIER au 31 octobre 2017
(Elisabeth Godart)

RECETTES 110	REPORT A NOUVEAU solde 2016	1876.64
756	ADHESIONS	1480
754	COLLECTE DONS	4061.71
7715	SUBVENTION MAIRIE AIX	1000
1687	PRET PRIVE A CD2A	500
		8918.35

DEPENSES 626	FRAIS COMMUNICATION	164.68
627	FRAIS CPTE BANQUE CC	129.96
613	ACTIONS LOCATION SALLE	115.4
616	ASSURANCE MAAF	109.83
622	FRAIS DEUX AVOCATS	7900
6251	F. DEPLACEMENT	228
		8647.87
SOLDE		+ 270.48

Ce bilan appelle quelques commentaires

- Faire valoir ses droits en justice coûte cher.
- C'est un handicap pour toutes les associations
- Notre chance : votre engagement + vos adhésions et vos dons conséquents sans lesquels rien n'eut été possible.

Depuis le 31 octobre 2017 nous avons commencé à recevoir des adhésions et des dons pour 2018 et nous nous sommes inscrits sur **Helloasso**, un site en ligne qui vous permet d'effectuer vos versements directement d'une manière sécurisée.

Notre solde s'établit donc au 30 novembre à 1447 euros après remboursement du prêt consenti.

Vous voyez que le poste des dépenses le plus important est le poste avocat : pour cette année, nous ne pouvons écarter de devoir encore intervenir devant le Conseil d'État. Cela dépendra de nos possibilités financières et aussi du degré d'avancement de la concertation.

Par ailleurs, nous avons toujours besoin de notre conseil juridique, Maître Samourcachian, pour ses conseils précieux tout au long de l'année et la rédaction de documents ou requêtes. Nous le sollicitons beaucoup, mais c'est aussi grâce à lui que nous avons pu avancer. Et il y a encore beaucoup de chemin à faire...

Nous ne sommes pas sûrs que la mairie nous consente encore une subvention qui fut exceptionnelle l'année dernière.

Le rapport financier a été adopté à l'unanimité

Ajoutons que nous avons reçu 9156 euros de dons en 2 ½ ans, ce qui est beaucoup et témoigne de l'importance du soutien de nos actions de la part de nos adhérents de tout le bassin aéroportuaire.

II - RENOUELEMENT DU CA

(Danielle Brondino)

Sortants par tirage au sort : M. Vigreux, F. Cabet et JP Bénard, qui se représentent.

Pas d'autre candidat.

Ils sont réélus à l'unanimité

III - RAPPORT D'ACTIVITE

1 - OU EN EST LA DSP ?

La DSP : Délégation de Service Public,

→ Cet aéroport est donc un « service publique ».

→ L'Etat a décidé d'en confier la gestion à un concessionnaire privé.

→ Mais l'Etat reste propriétaire et contrôle son fonctionnement.

Donc le 7 novembre a eu lieu la dernière réunion de la commission consultative d'attribution de la DSP avec comme représentant du Territoire d'Aix-en-Provence :

- **M. Chevallier**, maire adjoint du Pont de l'Arc, que nous avons rencontré avant la réunion de la commission et avec lequel nous avons échangé sur nos dossiers,

- et un deuxième représentant, **M. Fabre-Aubrespy**, maire de Cabriès, ici présent que nous avons rencontré également.

La commission a rendu ses avis. Et l'on attend maintenant la décision de **M. Nicolas Hulot**, ministre d'Etat de la Transition Ecologique et Solidaire, auquel est rattaché le ministère chargé des Transports et l'une de ses directions : la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)

2 - QUELLE EST LA SITUATION LOCALE

Nous rappelons que notre association a pour but la protection de l'environnement du bassin aéroportuaire et que son développement ne peut que s'inscrire dans le cadre du développement durable.

1 – Quelques bruits courent : des personnes pas très bienveillantes insistent à répéter que nous souhaitons la fermeture de l'aéroport. Nous redisons tout simplement que ce n'est pas ce que nous demandons.

2 - LE ROLE DES RIVERAINS : ILS SONT DES TEMOINS.

Le point de départ de nos actions ce sont : les riverains des trajectoires des aéronefs, où que ce soit - ici et dans tout le bassin aéroportuaire.

– parce qu'ils sont des témoins privilégiés, des sortes de lanceurs d'alerte concernant les nuisances sonores et atmosphériques.

- Et nous sommes les portes parole de ces témoins.

Il faut insister sur le fait que :

- Non seulement ces pollutions augmentent au fil des années contrairement aux engagements pris par le Sous-préfet et la DGAC,

- Non seulement elles sont dangereuses pour la survie des écosystèmes et pour notre santé,

- Mais aussi elles ont un cout :

Selon une étude de 2016 l'ADEME (Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie, qui est un opérateur de l'Etat pour la transition écologique), le coût des nuisances sonores pour la collectivité s'élève en France à **57 milliards d'euros par an**,

Et selon un **rapport du Sénat** de 2015 les nuisances atmosphériques nous coutent **101 milliards d'euros par an**. (En maladie, en arrêt de travail, perte de production et de productivité, en conséquences sur les bâtiments, les écosystèmes, l'agriculture ...)

Alors, régulièrement, s'agissant de ces nuisances, nos autorités nous opposent qu'elles ne reçoivent pas de plaintes afin de minimiser nos demandes. En fait elles n'en reçoivent *plus* : parce qu'elles restent toujours sans suite.

Si bien nous avons réalisé une enquête.

3 - NOTRE ENQUÊTE

Du 15 mai au 1^{er} juillet 2016 nous avons lancé une enquête en ligne sur les nuisances sonores (Site Askabox). Nous avons reçu 151 signalements de nuisances aériennes ce qui équivaudrait à **1100 plaintes sur 1 an**.

Nous ne vous communiquerons que quelques résultats, vous pouvez consulter les autres sur notre site.

Disons que 38% des plaintes concernent des avions de tourisme bruyants et 42% des hélicoptères.

Une habitante des Milles nous écrit :

« Il est impossible de faire un relevé exhaustif des nuisances quotidiennes, tant elles sont fréquentes : il faudrait tenir un secrétariat, c'est décourageant... »

- Les nuisances ressenties comme très importantes ou insupportables représentent 60 % du total, qu'elles soient liées à l'intensité, la durée, les deux, ou encore la répétition.

- Un quart des personnes signale plus de 10 faits de nuisances par jour.

- Et un autre quart signale une sensation de bruit permanent.

- De plus, 32% des riverains signalent être incommodés au moins une fois par jour par des odeurs toxiques de kérosène.

Résultats complets, Ctrl+clic sur ce lien : [2017.07.02 CR PLAINTES NUISANCES SONORES.pdf](#)

4 - PROJET ET PRINCIPES DE NOS ACTIONS

Notre projet ultime, c'est de faire en sorte que **cet aéroport soit réservé exclusivement à l'aviation légère de tourisme** équipée en silencieux

- et qu'il soit réservé à des **activités industrielles respectueuses de l'environnement** comme le stipulait l'article 3 de la charte, non respecté :

« Lors des demandes d'implantation de nouvelles sociétés sur l'aéroport, l'exploitant s'engage à autoriser uniquement celles qui auront démontré que leur activité n'est pas susceptible de générer des nuisances significatives vis-à-vis de l'environnement... » qui décide si une nuisance est significative ou non ? Voir article L571-13 du code de l'environnement : la CCE aurait au moins être consultée sur ces questions, la CCE aurait dû au moins être informée, voire consultée sur toutes ces questions d'implantation, ce qui ne fut pas le cas.

- Etant donné que la société civile est bien peu entendue, nous avons eu recours à la justice dès lors que nous avons suffisamment d'éléments qui nous permettraient de penser que les lois et règlements ne sont pas respectés.

Les principes de nos actions :

- identifier les diverses nuisances
- comprendre chacun des problèmes posés par les aéronefs et les activités aéronautiques.

- Instruire des dossiers.

- Et ensuite intervenir auprès des autorités compétentes, par le dialogue, par notre participation à la Commission Consultative de l'Environnement. Mais, si nous sommes écoutés, nous sommes rarement entendus : raison pour laquelle nous avons sollicité le ministère des Transports

- Action avec la population : organisation d'un apéritif devant l'aérodrome avec le CIQ Millois devant l'aérodrome où sont venues plus de 100 personnes le 10 juin 2017. Les réunions publiques

- Le rôle de la presse n'est pas négligeable, elle relaie régulièrement nos actions dans La Provence, La Marseillaise, Provence Azur TV.

- il y aussi le rôle de tous nos élus dont je parlerai plus loin,

- Et puis, il y a nos recours à la justice dès lors que nous avons suffisamment d'éléments qui nous permettent de penser que les lois et règlements ne sont pas respectés.

Mais c'est une tâche difficile et prenons un exemple :

5 – DE LA COMPLEXITE DU JURIDIQUE

Nous avons demandé la communication des documents environnements de la DSP avec Maître Samourcachian, pour apprécier les risques de cette modification dans la gestion et comme nous y avons droit.

OUI : DIT LA CADA EN 2015, mais sous conditions.

OUI : DIT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE. 11 AVRIL 2017

NON : DIT LE CONSEIL D'ETAT EN APPEL DGAC – MTES. 19 JUILLET 2017

L'avocat de la DGAC a soutenu que la CADA avait émis « UN REFUS IMPLICITE » de nous communiquer le dossier demandé, ce qui est manifestement faux. La CADA a précisé que les documents demandés ne nous seraient communiqués qu'après qu'ils aient été finalisés et transmis aux entreprises... Et ainsi de suite. Néanmoins, le juge des référés qui, à l'évidence, ne connaissait pas le dossier, a considéré que la DGAC avait émis, selon la formule consacrée, une : « *Contestation sérieuse* », du moins suffisante pour lui permettre d'annuler l'ordonnance du TA de Marseille !

2^e petit exemple :

Ajoutons que notre dossier de demande de décentralisation de l'aérodrome (demande d'abrogation du décret 2005.1070) en accord avec la mairie d'Aix-en-Provence pour le transfert de l'aérodrome au Territoire est toujours à l'étude en Conseil d'Etat. L'Etat ne fournit pas son mémoire en réponse, donc le dossier est bloqué.

6 – REUNION DE TRAVAIL AU MINISTERE DES TRANSPORTS

Nous avons donc pu obtenir une réunion de travail au ministère des Transports qui dépend du ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, M. Nicolas Hulot.

Nous avons été reçus par M. Yoann La Corte, Conseiller de Mme Elisabeth Borne avec trois responsables de la DGAC.

Nous avons obtenu quelques garanties dans un bon climat de travail :

- RESPECT DE LA LIMITE CHARTE : 60 000 MOUVEMENTS/AN
- MAINTIEN DE L'INTERDICTION DES VOLS COMMERCIAUX
- INTERDICTION DES VOLS DE NUIT

- MAINTIEN DE L'AVIATION DE TOURISME, MAIS AUSSI... DE L'AVIATION D'AFFAIRES !

Cette réunion n'a pu avoir lieu qu'à la suite de l'ensemble de nos actions auprès des autorités, des collectivités territoriales et de l'aide que nous ont apporté :

M. Jean-David CIOT, ex-député, qui nous a permis d'être reçu par le Sous-préfet et M. Tatibouët directeur de la DSAC-SE,

Avec l'aide également de **M. Jean-Marc Perrin** qui nous a aidés à faire partie de la CCE par son intervention auprès du Sous-préfet,

L'aide de la maire d'Aix en Provence, **Mme Maryse Joissains**, pour la constitution du dossier de décentralisation, pour lequel nous avons été soutenus par **Ms. Edouard Baldo et Lucien Alexandre Castronovo**,

Et puis aussi **tous les élus du bassin aéroportuaire** avec lesquels nous avons eu des échanges fructueux dont **M. Jean-Marc Perrin** et **M. Gilles Donatini**, maires adjoints,

Et puis récemment **M. Mohamed LAQHILA** député de la 11^e circonscription des BdR qui a soutenu notre demande de rendez-vous au ministère des Transports.

7 - LE MINISTERE s'est engagé sur un certain nombre d'autres points

A - RENTABILISATION FONCIERE ECO-RESPONSABLE

« 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. », certes !

Ce qui change : « **Des données environnementales précises seront intégrées dans le contrat sous la forme « d'engagements juridiquement contraignants »**, l'Etat étant **garant des dispositions inscrites dans le cahier des charges.** »

Ce qui n'étaient pas le cas pour les engagements » précédents.

B - RECHERCHE DE SOLUTIONS POUR LES HELICOPTERES ET LES PLUS FORTES NUISANCES (FOUGA MAGISTER).

C - EVENTUELLEMENT : ARRETE DE RESTRICTION D'EXPLOITATION

D - FAIRE RESPECTER LES REGLEMENTATIONS de la circulation aérienne (VAC), STOP aux survols intempestifs, nuisibles et/ou dangereux.

Actuellement il n'existe qu'un « juridique mou » : des recommandations, sans contraintes.

E - L'ETAT SE PORTERA GARANT DES ENGAGEMENTS

Et puis, le ministère nous a proposé de reprendre un rendez-vous en 2018 pour faire le point sur les avancées et sur les problèmes résiduels.

8 - CHARTE ET CCE, engagements du ministère

1 - REVISION DE LA CHARTE en concertation avec l'Etat et l'exploitant en 2018 dans le cadre de la CCE prévue en février 2018 selon ce que nous a indiqué M. La Corte.

M. La Corte reconnaît que **les engagements de la charte actuelle gagneraient à être actualisés**, et qu'une réflexion est engagée sur ce plan au ministère.

Exemple du Fouga Magister : M. La Corte a répondu que ce genre de problème pouvait se résoudre préférentiellement par une négociation à l'amiable, OU par une augmentation des redevances pour les avions les plus bruyants, ou encore, en dernier recours par un arrêté de restriction d'activités.

2 - LE NOUVEL EXPLOITANT VIENDRA NOUS PRESENTER SON PROJET LORS DE LA CCE DE FEVRIER 2018

3 – INCLUSION CONTRACTUELLE de la Charte dans la convention de concession y compris son actualisation.

Et DONC, sous la forme d'engagements juridiquement contraignants.

MAIS, donnant-donnant, il y a un deal avec le ministère :

Le deal : Nous avons donc décidé en retour de ne pas déposer le référé-suspension à l'encontre de la DSP comme nous l'avions projeté puisque des progrès substantiels ont été réalisés, et ce deal a été conclu à la demande explicite de M. La Corte qui se propose d'œuvrer auprès des autorités locales pour restaurer un climat de confiance, de plus nous assure que nous aurons communication du DCE dès la signature du contrat

9 – FRANCAZAL - TOULOUSE

Mais, restons prudents, François Cabet va nous montrer pourquoi il convient que nous restions très vigilants avec l'exemple de Francazal

Introduction

Le risque majeur contre lequel nous devons nous prémunir serait la création d'un système aéroportuaire Marseille-Provence-Aix-les-Milles qui aurait pour conséquence le transfert de flux peu rentables de Marseille-Provence vers Aix les Milles avec à la clé le développement des nuisances sonores, atmosphériques ainsi que l'aggravation des risques sécuritaires.

Le cas du système aéroportuaire Toulouse-Francazal est intéressant car très proche d'Aix-les-Milles en termes de configuration et mérite toute notre attention car ce type de configuration pourrait se mettre en place aux Milles.

1 Topographie et données générales.

Francazal est situé à 15 km de Toulouse Blagnac. Aérodrome enclavé en zone urbaine.

La piste est légèrement plus longue : 1800m x 45m contre 1680 x 30 pour Aix.

Le foncier occupe 170 ha contre 110ha pour Aix-les-Milles.

Certaines infrastructures existantes nécessitent des travaux de rénovation.

Nombre de mouvements : 4 294 en 2016 contre 50 000 pour Aix-les-Milles. Mais beaucoup plus d'activités de maintenance.

Des activités militaires sont plus importantes qu'aux Milles et des vols de nuits sont possibles.

2 La DSP.

Depuis le 4 juin 2014 la SEFTA, Société d'Exploitation de Toulouse Francazal, gère cet ensemble sous la forme d'une DSP pour 45 ans, dans laquelle EIDEIS possède 51% des parts, Aéroport de Toulouse 39% et la Chambre de Commerce 10%.

Edeis, qui a pris la suite de Lavalin, gère 18 aéroports en France, sa cible étant les petits aérodromes et l'aviation d'affaires.

Rien n'empêcherait dans un avenir proche un montage identique qui engloberait Aix-les-Milles et Marseille-Provence.

3 La stratégie de développement.

Un investissement de dix millions d'euros est prévu pour rénover et optimiser les infrastructures actuelles. Une somme au moins identique serait nécessaire pour la rénovation d'Aix-les-Milles.

But : développer l'aviation d'affaires, les activités aéro-industrielles et les activités de maintenance, réparation en coordination avec ATR et Airbus.

A part l'aviation Militaire, on peut craindre le même type de développement pour Aix-les-Milles avec Hélicoptères Guimbal, Twinjet, Kérosène industrie et tout le système Hélicoptères qui ne manquera pas de se développer (Maintenance, formation ...)

4 : Bilan 2016 – quelques remarques des associations suite à la CCE

L'aviation d'affaires stagne alors que c'était la justification du système aéroportuaire.

Ce qui a conduit à une multiplication des petites activités inutiles et polluantes pour faire du chiffre sans aucune préoccupation de développement durable malgré les promesses.

De nouvelles nuisances sont d'autant plus à redouter qu'ATR et Airbus prévoient de réaliser près de 20 000 mouvements par an.

Conclusion

Notre vigilance est requise d'une manière d'autant plus forte qu'un schéma du même type pourrait menacer Aix-les-Milles.

10 – NOTRE PROGRAMME 2018

C'est autour de la CCE (Commission Consultative Environnement de l'aérodrome dont nous sommes membres) que nos actions vont se développer avec ce programme qui est celui de la grande majorité des associations du bassin aéroportuaire :

1 – **Limitation totale des mouvements** à 50 000/an.

2 – Demande que soient prises des mesures destinées à **faire respecter la VAC** : réglementation des survols, respect des trajectoires et des altitudes de sécurité. Eventualité d'un **arrêté de restriction d'exploitation**. Application d'un système d'avertissements puis de **sanctions aux contrevenants**.

Notons que le 8 novembre 2017, en réponse aux questions posées par Mme la députée Michèle de Vaucouleurs au nom du Collectif associatif CIRENA, Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a déclaré que des **restrictions d'exploitation** permettraient de lutter contre les avions les plus bruyants.

3 – Obtenir des garanties de **Développement durable** du foncier face aux menaces qui pèsent sur nos écosystèmes. (Transition énergétique, GES, microparticules, biodiversité, oxydes d'azote...)

4 – Confinement des **maintenances moteurs (ICPE)**.

5 - Système de **suivi des trajectoires** et communication aux membres de la CCE.

6 – Renforcement des actions visant à équiper les avions de **systèmes de silencieux**.

7 - Limitation des mouvements de **l'aviation d'affaires** à 1000 par an.

8 - **Interdiction des hélicoptères**, dans un délai de trois ans (sauf services de l'Etat, sécurité et services de santé)

9 – Interdiction de tous types de **vols de démonstration**, voltige, baptêmes de l'air bruyants type Fouga Magister ou hélicoptères.

LA SALLE EST FAVORABLE A CE PROGRAMME A L'UNANIMITE

10 – VOTE DU RAPPORT MORAL

Le rapport moral est adopté à l'unanimité.

11 - CONCLUSIONS :

Des progrès.

Des engagements ministériels, mais restons vigilants.

Discussion avec la salle

Des questions sur la dépréciation du patrimoine. Effectivement, c'est une question que nous envisageons de développer.

Demandes d'arrêt total des vols Fouga Magister,

Des doutes sont émis sur l'efficacité de l'augmentation des redevances.

Est-on sûr que le ministère tienne ses promesses ?

Y a-t-il des études sur la qualité de l'air ? Oui, AIR PACA : qualité médiocre à mauvaise (pas encore : très mauvaise).

Le nombre de 50 000 mouvements par an semble encore trop élevé.

Questions sur nos actions possibles si nous suspendons nos actions juridiques : nous ne les suspendons que dans la mesure où les promesses seront respectées. Et puis on peut toujours déposer une requête contre la DSP dès qu'elle aura été publiée si ce qu'elle propose nous paraît inapproprié... Nous avons d'autres ressources comme par exemple faire valoir un « *préjudice anormal et spécial* » subit par les riverains, et donnant droit à réparation financière pour les « *troubles graves apportés aux conditions d'existence* », mais également en termes de « *douleur morale* », compte tenu de l'augmentation des nuisances.

M. Fabre-Aubrespy, membre de la commission consultative d'attribution de la DSP, indique que le nom du repreneur sera connu avant le 31 décembre. Il confirme que la rentabilisation ne passera pas par l'aéronautique et que l'aspect environnemental a bien été pris en compte.

FIN - CD2A le 1^{er} décembre 2017