

## **RENCONTRE AVEC M. TATIBOUËT, DIRECTEUR DE LA DSAC-SE (DGAC)**

13 MARS 2017

### **SYNTHESE**

M. Tatibouët nous avait invités à le rencontrer. La rencontre a eu lieu le lundi 13 mars, avec deux de ses directeurs, M. Dumont et M. Pieri que nous connaissions déjà. La rencontre s'est déroulée dans une ambiance très cordiale au cours de laquelle beaucoup de sujets ont été évoqués.

#### **1) M. Tatibouët présente l'historique de la DSP, des CCE et leur utilité.**

Dans un premier temps, M. Tatibouët nous a fait part de sa vision des CCE (Commission Consultative Environnement des aéroports) auxquelles il a participé régulièrement sur différents sites pour en souligner l'importance comme lieu d'échange entre les différents acteurs et lieu de remontée de problèmes dont la DSAC n'avait pas pu avoir connaissance (Marseille, Aix, Nice, Tallard, Sisteron, Avignon, Carcassonne...). L'information est une chose importante et les dialogues permettent de progresser et de trouver un équilibre entre développement aérien, sécurité et les préoccupations des riverains. Il nous est apparu que M. Tatibouët a un avis plutôt positif sur les processus de concertation.

Il nous a informés qu'il suivait les différentes actions que nous menons sur un plan judiciaire. Nous avons pu expliquer que ces procédures étaient, en partie, la conséquence de la grande difficulté que nous avons rencontrée pour obtenir des informations pertinentes sur la mise en œuvre de la DSP (Délégation de Service Public édictée par la DGAC le 19 novembre 2015 concernant l'aérodrome d'Aix-les-Milles). Dès le début de notre mouvement, nous avons sollicité la DSAC, la DGAC, la Sous-préfecture, la CCIMP, Aéroport-Marseille-Provence... et les ministères concernés, pour obtenir des éléments, notamment développementaux, économiques et comptables pour essayer de comprendre dans quelle perspective de développement l'aérodrome allait être engagé (autre raison de nos actions). Les habitants du bassin aéroportuaire redoutent une majoration des nuisances avec la privatisation de la gestion et le souci de rentabilisation du futur concessionnaire.

Toutes nos demandes s'étaient heurtées au mur du silence, si bien que nous avons dû alerter la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) à plusieurs reprises qui nous a donné raison. Ce qui n'a pas pour autant toujours facilité l'accès aux documents administratifs que nous demandions. Et nous avons entrepris un certain nombre d'actions judiciaires à l'encontre de la DSP.

#### **2) Un peu d'histoire.**

Il nous a été confirmé que le projet initial de la DGAC fut, et depuis longtemps, de considérer que la complémentarité Aix-les-Milles et Marseille-Provence allait de soi. La

création d'un bi-pôle semblait aller naturellement dans le sens d'une optimisation des capacités aéroportuaires. Le décret n° 2005-1070, qui ne faisait que lister les regroupements possibles, rendait l'aérodrome d'Aix-les-Milles non décentralisable pour permettre l'établissement ultérieur d'une concession unique avec Marseille-Provence. Mais concrètement, les statuts des deux aérodromes étant différents, la réalisation effective de cette entité unique devait passer par un décret modificatif qui a été refusé en 2014 par le Conseil d'Etat. En quelque sorte, le Conseil d'Etat n'a pas remis en cause l'éventuelle pertinence du projet mais il a considéré qu'Aix-les-Milles était un aérodrome indépendant de Marseille-Provence et que le rattachement ne pourrait être réalisé qu'en respectant les règles de la mise en concurrence, point devenu sensible au plan européen. Pour maintenir le projet de concession unique il aurait fallu inclure Aix dans le périmètre de la CCIMP et constituer ensuite une Société aéroportuaire. Suivre cette voie supposait la mise en place d'une procédure complexe, si bien que le projet de concession unique a été abandonné et la DSAC s'est orientée vers la mise en place d'une DSP, manière de se libérer de cet aérodrome d'Aix-les-Milles devenu « orphelin ».

Il est apparu clairement que l'Etat considère ne pas avoir la compétence pour gérer des aérodromes, d'autant que si avant la décentralisation 2004-2005, l'Etat était propriétaire de beaucoup d'aérodromes, ce n'est pas lui qui les gérait mais le plus souvent des CCI.

La mise en place d'une DSP n'a pas été chose facile tant l'expérience dans ce domaine manquait, à part quelques sites comme Mayotte, Franczal-Toulouse et le site problématique de Notre Dame des Landes. D'où les retards successifs.

### **3) CD2A expose ses craintes vis-à-vis de la procédure de DSP, de la situation actuelle et pour l'avenir, concession pour quarante ans.**

Outre le fait qu'il a été particulièrement difficile d'obtenir quelques informations sur la DSP, que c'est par la presse que les associations ont eu connaissance de l'offre de DSP en mai 2015<sup>1</sup>, nous avons souligné qu'il n'était plus possible à notre époque de parler développement de l'aérodrome comme d'un atout économique pour la région, sans d'abord parler de **développement durable**, dans le cadre du code de l'environnement et notamment l'article L571-13 qui pose le cadre de la concertation avec la société civile. Nos questions : quel projet, quel impact en termes de nuisances sonores et atmosphériques, quel type de développement, n'ont pas vraiment trouvé de réponse.

### **4) Projet de cahier des charges de la DSP.**

Nous en avons demandé communication, mais il semble qu'il contienne peu de choses susceptibles de nous intéresser. Il rassemble des données administratives, techniques, des renseignements sur les AOT, leurs montants, les homologations, des données techniques sur la piste, sur le traitement de l'eau et sur tout ce que le concessionnaire aura à réaliser en matière de travaux de sureté, sur les investissements à prévoir, mais aussi sur les critères de sélection. Ce dernier point est important pour éviter les éventuelles contestations avec un postulant rejeté lors de la signature définitive. Et puis le contrat contiendra aussi la charte de l'environnement de la CCE. (Sur les coûts d'exploitation de l'aérodrome il nous a bien été précisé que si une tour de contrôle coûte bien 1.5 millions d'euros par an, ce n'est pas le concessionnaire ou la collectivité qui en assume la charge, mais la DGAC avec son budget annexe (BACEA), budget indépendant qui est alimenté par les redevances aéroportuaires. Notons que le budget de la DGAC présente une ligne d'endettement d'un peu plus d'un milliard d'euros, en légère régression.)

En l'état, la DSAC-SE pense que la communication de ce dossier n'est pas possible. M. Pieri invoque des avis de la CADA de 2003 et 2004. Mais, dans notre référé nous avons

---

<sup>1</sup> Journal La Provence du 18 mai 2015.

produit un avis de 2009 qui stipule bien que si les documents préparatoires ne sont pas communicables, ils deviennent *en revanche* dès lors qu'ils ont une dimension environnementale. La question reste ouverte et M. Tatibouët s'engage à reprendre tranquillement notre texte du référé et l'avis de la CADA auquel nous faisons référence et à nous tenir au courant.

Le référé lui, est en cours.

## 5) Charte de l'environnement de l'aérodrome

Si le contrat devait, comme promis, inclure la charte existante, les garanties offertes seraient bien faibles, compte tenu du flou des « actions » proposées dans ce texte, sauf deux points importants : la limitation du nombre des mouvements annuels à 60 000, l'interdiction des vols de nuit et l'interdiction des vols commerciaux.

Comment expliquer qu'en son principe la charte puisse établir le projet d'une stabilisation du trafic alors que le nombre des vols des hélicoptères est passé de 4000 à 8000 en 6 ans ? La société Guimbal fabriquait 8 hélicoptères en 2010 et en a fabriqué 50 en 2016, et puis Twinjet, Aix-hélicoptères... Problèmes d'autant plus sensibles que la charte aurait dû être révisée en 2013 et en 2016.

Il nous a été fait remarquer que pour ce qui concerne Guimbal Hélicoptères, l'augmentation était conjoncturelle. Mais il n'y a pas que Guimbal, et la population des Milles en particulier, supporte très mal l'augmentation des nuisances sonores et atmosphériques enregistrées depuis quelques années. M. Dumont précise qu'il est déjà arrivé que la DSAC refuse l'implantation d'activités polluantes sans pour autant en faire un sujet de communication.

Nous avons dénoncé le fait que pendant des années, la charte devait être révisée et que cela n'a pas été fait alors qu'il avait été promis que la charte serait incluse dans le contrat de DSP. Mais, maintenant, alors que le processus de DSP est en phase finale, il ne serait plus possible de modifier la charte parce qu'on ne pourrait plus intervenir lors de cette phase, le dossier étant clos. C'est trop tard. Et donc, ce serait la charte 2007-2010 qui serait incluse dans le contrat alors que ses engagements « actions » sont flous, incomplets, irréalisables, inadaptés, sans échéance... Le futur concessionnaire pourra faire quasiment ce qu'il voudra sur le plan environnemental.

Nos doutes à cet égard n'ont pas été entamés par les propos rassurants tenus par M. Pieri lors de la CCE du 26 janvier 2017 : *Les critères environnementaux sont prioritaires dans le choix ainsi que la qualité des dossiers - La charte fait partie des contraintes à prendre en compte par le nouvel opérateur - La plateforme respectera les contraintes de la charte - Les contraintes environnementales sont en tête des contraintes prioritaires de la DSP...*

M. Tatibouët a insisté sur le fait que si la charte n'est pas un arrêté elle en a la valeur efficiente. Nous avons fait observer que la charte actuelle ne prenait pas en compte les problématiques du développement durable, que ses engagements étaient particulièrement imprécis, et il semble avoir été sensible à un exemple que nous avons donné de l'imprécision de cette charte :

« Action 3 : Activités industrielles : 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 va décider, et sur quels critères pertinents pour la démonstration, que telle activité génère des nuisances « significatives » ou non ?

C'est une question des plus importantes car, si tout le monde est d'accord pour considérer que ce genre de plateforme ne peut irrémédiablement pas être rentabilisée par l'activité aéronautique, alors l'optimisation ne peut passer que par le foncier et les AOT qui

seront concédées (AOT, Autorisation d'Occupation Temporaire à telle ou telle activité, sorte de location foncière donnant lieu à la perception de redevances par le concessionnaire). C'est le cas à Lyon-Bron où la rentabilisation de l'aéroport est assurée par une AOT concédée à un entrepôt Castorama. Donc, maximiser les recettes domaniales, ce qui n'exclut néanmoins pas de tenter maximiser les recettes liées aux redevances aéronautiques.

En effet, un concessionnaire souhaitera évidemment optimiser l'aéronautique en fonction des opportunités. C'est-à-dire utiliser les ressources offertes par l'aviation d'affaires et les hélicoptères (écoles, tourisme, taxi : déjà en augmentation)

Évidemment, ce dernier point nous pose un réel problème. Actuellement le nombre de mouvements reste plafonné à 60 000 par an et le restera selon M. Tatibouët qui se prononce fermement sur ce point. Mais, le nombre des mouvements de l'aviation légère a diminué, ce qui laisse la possibilité d'une augmentation conséquente des mouvements d'affaires et d'hélicoptères, ce à quoi nous nous opposons, parce que sont les pires.

## **6) Sur la question de la stratégie développementale**

Nous avons posé des questions sur l'orientation du contrat à quoi il a été répondu que le cahier des charges est neutre, l'administration est neutre. Réponse qui semble un peu courte puisque les projets de politique publique doivent intégrer les dimensions économiques, sociale et environnementale (Loi constitutionnelle, Charte de l'environnement 2005). Ajoutons la question de la transition énergétique, de la biodiversité, du développement écoresponsable, etc.

En fait, selon nous, le cahier des charges ne peut pas être neutre puisqu'il doit intégrer la charte de l'environnement et qu'elle garantie une limite aux nombres mouvements des aéronefs à 60 000 par an, l'interdiction des vols de nuit et l'interdiction des vols commerciaux.

Notre question est donc : si la charte permet que soit imposée une limite du nombre total des mouvements, pourquoi ne pourrait-elle pas proposer en outre, à l'intérieur de cette somme, une limitation du nombre des vols d'avions d'affaires et un arrêt des vols des hélicoptères ? Nous reviendrons plus loin sur cette question.

## **7) Place du privé**

M. Tatibouët pense que la plupart des privés sont intelligents et qu'il sera possible de négocier en CCE sur l'ensemble des points qui concernent l'environnement. Espérons-le, mais les échos qui nous parviennent de nombre de plateformes ne permettent pas d'être aussi optimiste. Nous avons rappelé l'avis de M. Haïm, président de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéronautiques) qui déplore que les CCE n'ont pas de pouvoir et qu'elles risquent d'en avoir encore moins avec les privatisations (mars 2016).

Nous avons d'autant plus tendance à suivre sur ce point M. Haïm, que d'après nos informations, la DSP réalisée sur Franczal-Toulouse, par exemple, n'est pas une réussite en termes d'environnement. L'un des éléments de la rentabilisation par EDEIS devait passer par l'aviation d'affaires. Elle a certes augmenté, mais trop peu. Si bien que récemment, ATR (constructeur d'avions d'affaires et moyens courriers) a été autorisé à installer un atelier d'essais moteurs à l'air libre, activité qui génère des nuisances sonores et atmosphériques plusieurs heures par jour au grand dam des riverains (aérodrome enclavé), sans que la société civile ait pu empêcher l'installation de cette activité.

Il nous a été objecté qu'il fallait faire confiance aux acteurs de terrain, et l'exemple de Cannes-Mandelieu devrait venir à l'appui de cette espérance dans la mesure où une conciliation a rendu possible des mesures d'amélioration de la charte, malgré la forte tension économique qui règne au niveau de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur (qui gère aussi Cannes-Mandelieu, concession unique). En fait, le combat des associations et des élus dure depuis au moins 2008, et si des mesures compensatoires ont été accordées pour faire accepter en CCE une augmentation du nombre des mouvements de l'aviation d'affaires et le tonnage des avions, les

échos que nous avons de ce site semblent montrer que la situation est loin d'être apaisée malgré quelques améliorations au niveau des trajectoires.

## **8) Optimisation et maximisation du profit.**

Le concessionnaire devra proposer un budget en équilibre qui prendra en compte deux variables : le développement de l'aéronautique et l'optimisation du foncier (plus la question des investissements).

En ce qui concerne le foncier, nous n'avons pu savoir comment interviendrait une garantie de non-nuisance, voire des impératifs de développement durable. Il a été soutenu que ce sera aux membres de la CCE d'entrer en dialogue avec le concessionnaire pour finaliser au mieux ou adapter les réalisations en harmonie avec les habitants du bassin aéroportuaire. Pour l'administration, il semble aller de soi qu'un concessionnaire installé pour quarante ans et disposant d'un personnel spécifiquement attaché à la gestion (dont l'administration ne dispose pas), fera en sorte que les relations avec l'environnement humain soient les meilleures possible et devra donc consentir des aménagements concertés. Cet argument ne nous convainc pas vraiment et l'exemple de Franczal-Toulouse est sans doute bien là pour nous donner raison.

En ce qui concerne l'éventuelle optimisation de l'aéronautique, nous ne pouvons qu'émettre les plus grandes réserves sur ce qui en conduirait le principe. Nous nous opposons à ce que la maximisation du profit se réalise à l'aune d'une augmentation significative des nuisances.

Nous avons posé des questions sur le montage financier qui est imaginé à des fins de maximisation : étude socio-économique, montant des travaux, montant des subventions..., mais il semble que pour autant que ces questions sont pertinentes, ce sont précisément celles que l'administration a posées aux candidats... et dont elle n'a pas les réponses, ou ne peut nous les communiquer.

**9) Sur le plan des contentieux** que nous avons avec l'administration sur un plan judiciaire, il semble que l'administration ne dispose pas vraiment des moyens qui lui permettraient de les traiter au mieux. Énormément de moyens ayant été consacrés à Notre Dame des Landes où une centaine de contentieux sont à régler.

## **10) Signalements**

En ce qui concerne les signalements de non-respect des consignes de vols de la VAC, la question reste ouverte. D'autant que la DSAC-SE devrait être équipée d'un nouveau système de surveillance radar, le système ELVIRA, qui permettra de suivre au mieux les trajectoires selon M. Dumont.

Pour l'instant nos signalements n'ont pas eu d'écho. Mais, en fait, en dehors de l'édition d'un arrêté de restriction d'activité, l'administration ne dispose pas de moyen de contrôle, ni de possibilité de sanctionner à part faire quelques remarques aux pilotes contrevenants. Nous souhaitons néanmoins que soient examinés les 32 signalements que nous avons transmis en juin 2016 et que la DSAC-SE intervienne auprès des pilotes contrevenants qu'ils soient basés ou non-basés.

## **11) Rôle de la CCE.**

Nous avons souligné que la société civile avait été mise à l'écart du projet dans la mesure où la CCE n'avait pas été en mesure d'émettre, non pas seulement des avis, mais des

« recommandations » comme le code de l'environnement l'y autorise expressément (Article L571-13 non respecté).

## **12) Commission d'attribution de la concession**

M. Tatibouët nous a aussi informés qu'il avait tenu à ce qu'il y ait des élus dans la Commission d'attribution de la concession, élus qui ne sont d'ailleurs pas nécessairement tous favorables au projet de la DSAC-SE (Il y aura des représentants d'Aix et de Cabriès). Ils pourraient faire des observations lors de la réunion de la Commission d'attribution et interpeller les candidats sur des points précis.

Il serait intéressant que nous ayons des contacts avec ces élus qui seront présents à la commission d'attribution, de telle sorte qu'ils puissent poser éventuellement les questions jugées importantes pour les associations de défense de l'environnement, voire proposer des orientations ?

## **Conclusions**

La discussion a été ouverte et M. Tatibouët a convenu que nos questions étaient pertinentes. Il nous a été rappelé que l'administration se trouvait, d'une manière générale, confrontée à un problème moderne s'agissant de l'intervention des citoyens dans le débat. L'administration reste « souveraine » dans tous ses actes administratifs, « mais ce n'est peut-être plus adapté aux temps modernes »<sup>2</sup>.

Sans doute interpellé par nos remarques quant à l'absence de réelle concertation et de prise en compte des souhaits étayés des associations, M. Tatibouët a pensé qu'il serait possible à l'administration d'intervenir encore, actuellement, dans le processus d'appel d'offre. Il s'est engagé à étudier cette question. Car quand bien même un dossier serait-il clos, rien n'empêche l'administration d'apporter dans un second temps des « informations complémentaires » susceptibles de modifier sensiblement les contraintes auxquelles devrait répondre le concessionnaire. Mais, cette éventuelle procédure reste sous l'entière appréciation de l'administration... Et nous ne savons pas sur quels points, sans doute mineurs, elle serait susceptible de porter.

## **Propositions de CD2A**

**En tout état de cause, dans l'optique de la cession prochaine à un concessionnaire, l'administration ne se considère plus vraiment responsable du devenir de cet aéroport et se désengage vis à vis de la société civile (et il en est ainsi depuis des années...).**

### **Etat des lieux :**

1) L'aéroport d'Aix-les-Milles est un petit aéroport enclavé qui impacte au moins 100 000 personnes.

2) Les habitants supportent de plus en plus mal l'augmentation de la pollution sonore et atmosphérique en augmentation, malgré la diminution apparente du nombre total des mouvements. Les causes : avions d'affaires, activités hélicoptères, maintenance moteurs, vols à basse altitude au-dessus de zones habitées...

---

<sup>2</sup> Les changements d'habitudes sont longs et difficiles pour nous tous, et c'est sans doute ce qui a pu faire croire à M. le Sous-préfet que nous serions « procéduriers », alors que nous souhaitons seulement obtenir par nos actions que les textes réglementaires soient appliqués et qu'une vraie concertation soit respectée renonçant aux promesses dilatoires.

3) Le survol de zones habitées à des altitudes non réglementaires pose des problèmes de sécurité auxquels la population est sensible.

4) L'aéroport Marseille-Provence n'est qu'à une quinzaine de minutes d'Aix, et il n'y a actuellement aucune raison de déplacer du trafic sur les Milles.

5) Les petits aérodromes sont quasiment tous déficitaires et ne peuvent optimiser leur fonctionnement qu'avec le foncier. Inutile donc de promouvoir une augmentation de l'activité aéronautique à terme non rentable, générant de surcroît une augmentation des nuisances et des coûts d'exploitation.

6) Notre époque impose nécessairement que l'on ait une attitude écoresponsable, ce qui signifie que nous devons faire le **choix** entre une course au profit irresponsable, prédatrice et destructrice et le développement durable. Ce qui implique **obligatoirement des renoncements** qui tiennent compte de **notre nouvelle réalité**.

7) L'espace aérien est un bien commun et il n'est pas acceptable que l'intérêt de quelques-uns nuise à des dizaines de milliers d'autres.

8) Si la charte – non révisée – doit être inscrite contractuellement dans le contrat, il convient que nombre de ses points soient actualisés, précisés, réécrits.

9) Il n'est pas invraisemblable de penser que l'activité aéronautique électrique résoudra nombre de problèmes mais, techniquement, pas avant les années 2030 à 2050. Il conviendra alors de réévaluer la situation en fonction de l'évolution globale de l'aéronautique sur le long terme.

### **Propositions :**

1) Etant entendu que ce n'est pas avec l'aéronautique que le concessionnaire rentabilisera la plateforme, et que nous devons protéger notre environnement, nous pensons qu'il convient que non seulement le nombre des mouvements reste limité à 60 000 par an maximum, mais surtout que la **répartition** obéisse à des critères plus stricts compte tenu des nuisances sonores et atmosphériques générées par les avions d'affaires et les hélicoptères.

2) En ce qui concerne les **avions d'affaires**, nous proposons que le nombre des mouvements soit limité à **600 par an maximum** (2 par jour en moyenne).

3) En ce qui concerne les hélicoptères, il est inacceptable d'avoir introduit de multiples activités hélicoptères dans un milieu très urbanisé. Les nuisances consécutives à cette activité sont très importantes et la population manifeste son exaspération tant auprès de **CD2A** que du **CIQ Millois**. Ce genre d'activités génère des nuisances insupportables sur tous les sites enclavés (M. Molho, UFCNA)

Nous proposons donc **une interdiction des activités hélicoptères** à mettre en place dans un délai de 3 ans (sauf évidemment les vols liés aux missions de l'Etat).

4) Confinement des activités générant des nuisances : activités de maintenance des moteurs.

5) Au niveau de l'intérêt général et de la lutte contre les pollutions, la perte financière modérée entraînée par la régulation des activités comme nous le proposons sera largement compensée par l'attitude vertueuse au regard de l'environnement et de l'avenir. Sachant par ailleurs que c'est au foncier que reviendra la charge principale de rentabiliser la concession.

6) Interdiction des activités de démonstration type Fouga Magister, Noratlas, voltige (arrêté).

7) Maintien des rares mesures très concrètes de la charte 2007-2010 : interdiction des vols de nuit, interdiction de l'aviation commerciale, limitation à 60 000 mouvements par an.

D'autres points seront à négocier ultérieurement.

Note : **le CIQ Millois adhère officiellement à ces propositions**. Nous savons par ailleurs que les objectifs de plusieurs autres associations vont dans le même sens.

**CD2A**