

GRAND SUD / WEEK-END



1- Le Fougua Magister est apparu depuis peu à l'aérodrome, accentuant la pollution sonore et olfactive. C'est « la goutte qui fait déborder le vase déjà plein », selon Jean-Pierre Bénéard.
2- La dernière réunion publique a eu lieu il y a une semaine. Près de 100 personnes étaient présentes. 30 étaient excusées.
3- Jean-Pierre Bénéard, au micro, et Danielle Brondino à droite, du collectif CD2A. PHOTOMAX 08

Le collectif accentue le combat contre la privatisation

Aérodrome

La Direction générale de l'aviation civile a annoncé il y a un an sa volonté de laisser le site au privé.

CD2A bataille contre le danger de ce projet aux multiples nuisances.

AIX-LES MILLES

En colère mais réactifs, les membres du collectif Danger aérodrome Aix les Milles (CD2A) n'entendent pas se laisser faire.

Rassemblant chaque jour plus de contestataires « victimes », multipliant les réunions depuis l'annonce sidérante de privatisation de l'aérodrome d'Aix-les Milles par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), c'est en opposants chevronnés qu'ils comptent gagner la bataille.

Soutenus par divers maires et quatre députés : Christian Kert (LR), Jean-David Ciot (PS), Vin-

cent Burroni (PS) et François-Michel Lambert (UDE), CD2A a obtenu également, le 23 septembre, l'accord (voté à l'unanimité) de la Ville d'Aix, candidate à la Délégation de service public (DSP) pour la gestion de l'aérodrome, situé en pleine zone urbaine. Ce qui permettrait également à la cité d'art de développer les 130 hectares attenants aux pistes pour y créer une zone à forte valeur ajoutée, emplois à la clé.

Un avion toutes les 3 minutes

Président du collectif, Jean-Pierre Bénard rappelle le contexte et les conséquences d'un tel projet s'il était validé : « *Le plus évident est lié aux nuisances sonores générées par les avions légers non équipés en silencieux et qui sont en infraction avec les recommandations européennes de 2001. Les longues séances de réglage et essais des moteurs en échappement libre, les vols très bruyants des hélicoptères particulièrement lors des séances d'apprentissage, de démonstration et de vols stationnaires, les vols de Fouga Ma-*

gister en recrudescence en ce moment, les sifflements et vrombissements des avions d'affaires, le non-respect fréquent (quoiqu'en dise la direction de l'aérodrome) des couloirs aériens qui devaient épargner les zones les plus habitées... Le bruit est éprouvant quand on sait que sont autorisés 60 000 mouvements par an et que sont prévus 5 000 vols de niveau affaire, soit une possibilité totale autorisée d'un mouvement aérien toutes les 3 minutes, 300 jours par an, pendant 10 heures par jour ! »

Un cocktail sonore détonnant couplé d'une empreinte carbone conséquente entraînant gaz à effet de serre, substances volatiles dangereuses et nanoparticules potentiellement toxiques, sur un site enclavé où les premières habitations se situent à moins de 300 mètres de la piste, au cœur d'un bassin de vie qui totalise 100 000 personnes entre Aix-les Milles, la Duranne ou encore Bouc-Bel-Air...

Danielle Brondino, membre active du collectif, précise : « *La préservation de notre écosystème vital passe par la vigilance la plus grande*

à l'égard de tous les projets publics ou privés, quelle que soit leur importance comme le prévoit la charte constitutionnelle de l'Environnement de 2005. »

Recours au Conseil d'État

Considérant que l'activité de l'aérodrome - si elle doit être maintenue - doit être strictement réservée à l'aviation légère à l'exclusion de tout autre type de vols y compris les hélicoptères, les vols d'affaire ou meeting aérien, et demandant le maintien de l'interdiction des vols de nuit, Jean-Pierre Bénard enfonce le clou : « *La gestion d'Aix-les Milles aurait dû devenir transférable comme les autres de 2004, ce que permet la loi NOTRe de 2015. Nous avons demandé au Premier ministre de procéder à l'abrogation juridique du décret 2005-1070. »*

Depuis, le collectif a seulement obtenu de la sous-préfecture, de faire partie d'une Commission consultative environnement de l'aérodrome (CCE) vis-à-vis de la DGAC... Il y aurait même, comme un cafouillage côté ministères (Transport et Envi-

ronnement), dont dépend justement cette Direction générale de l'aviation civile... Car à défaut de réponse ministérielle à leur demande d'abrogation du décret, le collectif s'en remet au Conseil d'État, rapport d'avocat à l'appui, pour que cette décentralisation s'applique comme pour 150 autres aéroports « convertis » en France : « *On demande aussi à la cour d'appel administrative d'annuler la demande de la DGAC concernant la DSP », annonce Jean-Pierre Bénard. Il argumente : « Ce que dit la DGAC est que le non-respect des trajectoires nominales ne constituent pas une infraction ! En somme, il n'y aurait aucun règlement impératif. »*

Un projet de privatisation enfin d'autant plus surprenant qu'il est à l'opposé des principes de la COP21 : « *L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) plutôt que d'inciter à baisser les gaz polluants à effets de serre, préconise la mise en place de mesures économiques fondées sur le marché, soit une hausse de 5% du trafic ! »...*

Houct Benailal