

Collectif Danger Aérodrôme Aix-Les-Milles
Association loi 1901
230 Chemin de l'Olympe
13290 Aix-Les-Milles
danger-aerodrome13@orange.fr
SITE INTERNET : <http://danger.aerodrome.aix.monsite-orange.fr/>
Membre de l'UFCNA

COMMISSION CONSULTATIVE ENVIRONNEMENT Aérodrôme Aix-Les-Milles 26 janvier 2017

L'IMPOSSIBLE CONCERTATION

Une réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrôme d'Aix-les-Milles a eu lieu le 26 janvier 2017. A notre demande, M. Gouteyron, Sous-préfet d'Aix-en-Provence, nous avait invités à y participer au titre de membres du collège des associations, ce dont nous l'avons remercié.

Cette commission a pour vocation non seulement d'exposer les problèmes rencontrés en termes de nuisances, mais aussi d'être consultée sur toute question d'importance concernant l'aménagement ou l'exploitation de l'aérodrôme et qui serait susceptible d'avoir une incidence sur l'environnement¹.

Précisons d'emblée que si les textes qui définissaient la fonction de cette commission faisaient avant 2005 référence à sa mission concernant les « **nuisances sonores** », son champ a été élargi pour couvrir l'ensemble de ce que l'on entend maintenant par « **environnement** » et notamment depuis la promulgation de la loi constitutionnelle de 2005, dite Charte de l'environnement. Charte signée par Jacques Chirac, conscient des graves désordres environnementaux qui nous menacent. Lors de la conférence mondiale sur le climat de 2002 à Johannesburg il avait déclaré, au-delà de tous les clivages politiques :

« Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. La nature, mutilée, surexploitée, ne parvient plus à se reconstituer et nous refusons de l'admettre. L'humanité souffre. Elle souffre de mal-développement, au Nord comme au Sud, et nous sommes indifférents. La terre et l'humanité sont en péril et nous en sommes tous responsables. Responsabilité des pays en développement aussi. Nier les contraintes à long terme au nom de l'urgence n'a pas de sens. »

C'est dans cet esprit que notre association conçoit son rôle dans le contexte précis où la DGAC a lancé un appel d'offres à Délégation de Service Public pour l'aérodrôme d'Aix-les-Milles (délégation à un gestionnaire qui ne serait plus l'Etat). La population du bassin aéroportuaire qui regroupe plus de 100 000 personnes autour de cet **aérodrôme enclavé** dans l'espace urbain, s'est montrée très inquiète par cette annonce. Les associations de défense de l'environnement du bassin aéroportuaire ont pris le relais de cette inquiétude légitime.

La question centrale étant : comment un repreneur pourrait-il rentabiliser un établissement déficitaire sans générer de nouvelles nuisances ? Nous attendions des autorités, DGAC et instance préfectorale, qu'elles nous fournissent des éléments propres à alimenter notre

¹ Code de l'environnement, article L571-13.

réflexion et à rassurer nos craintes conformément aux principes de fonctionnement normal des CCE relativement, notamment, à l'article 7 de la Charte de l'environnement, loi constitutionnelle de 2005 :

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Or, la CCE n'a pu réaliser sa mission faute d'information. Exemples :

1) DSP

Le Dossier de Consultation des entreprises (DCE - Cahier des charges) a été finalisé en septembre 2016, nous a-t-on dit, et remis aux soumissionnaires retenus. L'étape suivante étant la présentation des offres à la commission d'appel d'offres. La liste définitive des candidats ne serait pas connue. Quoiqu'il en soit le futur concessionnaire devrait pouvoir s'installer avant l'été 2017.

Conformément à l'avis positif qui nous a été remis par la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) nous aurions dû avoir connaissance du DCE comme M. le Sous-préfet nous l'avait promis pour l'été 2016. Or, nous recevons maintenant **une fin de non recevoir** avec invocation de la raison suivante :

Le DCE est un acte préparatoire non communicable pendant la procédure, il ne pourra être communiqué qu'après signature du contrat. A ce moment on pourra obtenir toutes les pièces non couvertes par un secret industriel ou commercial. Il y aurait un non-respect des lois, si on communiquait un document avant et y compris les critères environnementaux retenus. Néanmoins les aspects environnementaux ont été pris en compte.

Après la signature du contrat !! Un contrat qui sera signé pour **quarante ans** !

L'invocation de cette raison fallacieuse, construite en dépit de l'avis de la CADA et que nous avons transmise aux autorités, laisse évidemment penser à une volonté délibérée d'exclure les membres de la CCE d'une réelle possibilité d'émettre des recommandations conformément à ce que la loi rend possible².

C'est ainsi que nous devons comprendre les propos de M. le Sous-préfet qui a fortement insisté à plusieurs reprises sur le fait qu'il était absolument hors de question que l'Etat ferme cet aéroport d'une part, et que d'autre part il constituait un « atout » pour le développement de la région.

Or, **personne n'a demandé la fermeture de l'aéroport**, il fait partie du patrimoine d'Aix-les-Milles. Mais, les habitants souhaitent très précisément qu'il soit réservé exclusivement à l'aviation légère de tourisme, silencieuse, avec restriction puis interdiction des vols des hélicoptères et des avions d'affaires, ainsi que l'interdiction d'implantation d'activités susceptibles d'engendrer des nuisances environnementales. Pour ce faire les associations ont demandé la mise à l'étude d'un arrêté de restriction d'exploitation³. Là encore sans réelle raison valable sinon le fait qu'il ne serait pas possible de modifier les conditions d'exploitation de l'aéroport au cours de la procédure de DSP. Notons que des associations demandent la promulgation d'un tel arrêté depuis plus de dix ans, bien avant l'offre de DSP.

² Article L 571-13 du code de l'environnement. « La commission Consultative de l'Environnement est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ».

³ Un arrêté de restriction d'exploitation liste un certain nombre d'obligations et d'interdictions qui génèrent des sanctions en cas d'infractions. Ce qui n'est pas le cas actuellement pour les « recommandations ».

Par ailleurs, au mépris de toutes les recommandations environnementales prescrites, l'accent a été mis sur l'intérêt majeur du développement de l'aérodrome sans que soit précisé de quel développement il s'agirait.

En fait, M. le Sous-préfet a donné en CCE sa vision étonnante de l'avenir sous la forme d'une prolifération de mégapoles et d'une saturation des axes routiers. Si bien que le désengorgement de ces axes routiers passerait par un grand développement de l'aéronautique. A quoi s'ajoute sa foi dans le développement de l'aviation électrique. Faut-il croire à l'avènement futur de grands réseaux aériens interurbains d'avions électriques en France et ailleurs ? Echéance très hypothétique. Ce qui, quoiqu'il en soit ne justifie pas l'augmentation des nuisances actuelles.

Nos autorités se trompent de progrès.

Il en ressort que sera privilégié un développement quantitatif, aux dépens d'un développement qualitatif. Préoccupation qui va de pair avec le souci de rentabilisation de la plateforme, multiplication des activités hélicoptères et avions d'affaires, usine de construction d'hélicoptères (55 en 2016, prévision de triplement, 8026 vols d'hélicoptères sur le site en 2016, le double par rapport à 2010), centre d'essais moteurs à l'air libre. Or, ce sont des activités particulièrement nuisibles tant sur le plan sonore qu'atmosphérique. Mais ces considérations sont balayées en raison du fait que lorsqu'on habite près d'un aérodrome, il y a du bruit (sic), et que deuxièmement l'aérodrome était là avant et que les gens n'avaient qu'à aller habiter ailleurs (sic)...

C'est méconnaître complètement les conditions actuelles de l'urbanisation et sa croissance ne serait-ce que dans son lien avec la croissance démographique (Plus 59 % en France depuis 1950 jusqu'à nos jours). Mais, surtout c'est évacuer la globalité des problèmes liés à la dégradation de nos écosystèmes et au travail d'élaboration nécessaire pour créer un développement qualitatif.

Le Sous-préfet clôt le débat sans appel en assurant que la progression est contrôlée. Comment ? Par qui ? Sur quelles bases ? D'autant que malgré cette affirmation, la croissance des mouvements de la société de fabrication d'hélicoptères a cru de + 168% depuis 2015 et de + 135% depuis 2010.

Nous avons souhaité savoir comment cet aérodrome pouvait être un atout pour la région alors que Aéroport-Marseille-Provence n'est qu'à quelques minutes d'Aix en Provence par la nouvelle voie rapide et que l'on sait bien que les petits aérodromes ne subsistent que grâce à des subventions publiques. Aucune réponse intelligible. Pas d'étude socio-économique.

De plus le développement d'activités polluantes sur la plateforme est en complète contradiction avec les nombreux projets d'urbanisation situés à proximité (Quartier de la Duranne, zones d'activités : Plan d'Aillane, zone de la Constance, Zone Industrielle). Sans compter les problèmes de sécurité posés par les vols à basse altitude au dessus de zones habitées.

Rappelons les principes de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement :

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, **en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.** » et la loi Grenelle 2, 2010.788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

2) ARRETE DE RESTRICTION D'EXPLOITATION

Ces arguments sont d'autant moins recevables que les actuelles préoccupations environnementales doivent conduire à modifier les comportements dans les activités aéronautiques comme le stipule le règlement européen 2014-585 à propos de la possibilité de mettre en place des **arrêtés de restriction d'exploitation** :

Article 6 : « L'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, **même si elles en limitent les capacités.** »

Ce n'est pas ce chemin que suit le Sous-préfet qui veut à tout prix imposer un développement quantitatif sans permettre que soient pris en considération d'autres impératifs que les siens. Attitude qui reviendrait à dire que c'est à l'environnement de s'adapter aux impératifs absolus de nos autorités locales, au mépris de toute réalité...

En effet, à aucun moment n'aura été évoquée la question de la transition énergétique, de la transition écologique, des mutations professionnelles et industrielles nécessaires à la préservation de nos conditions de vie, sinon l'avenir encore incertain de l'aviation électrique dont la perspective, quoiqu'il en soit, ne réduit en rien les nuisances actuelles comme nous l'avons déjà souligné.

Alors que la population et les associations insistent depuis des années sur les nuisances générées par cet **aérodrome enclavé dans un bassin qui regroupe plus de 100 000 personnes**, il est absolument sidérant d'observer, que l'activité des hélicoptères ne cesse de croître pour atteindre maintenant 8026 mouvements par an, soit 27 mouvements par jour sur 300 jours environ d'activité. Si l'on considère, en évaluation basse, qu'un mouvement d'hélicoptère dure environ 10 à 15 minutes en moyenne, cela signifie que les habitants doivent subir environ 4 à 5 heures de nuisances sonores et atmosphériques en moyenne chaque jour en continu, à quoi s'ajoute le reste du trafic : avions avec et sans silencieux, avions d'affaires, essais moteurs. Ce qui est insupportable et inacceptable.

Si bien que malgré les principes et règles existantes, les perturbations générées par cet aérodrome ne cessent d'augmenter. Par rapport à 2010, les nuisances liées aux hélicoptères ont augmenté de 100 %. La charte de l'environnement de l'aérodrome n'ayant offert aucune garantie de limitation.

Et ce malgré la référence dans la charte à la circulaire n° 2005-88 relative à la maîtrise des nuisances et qui fixe notamment les règles d'utilisation d'un arrêté de restriction d'exploitation dans le cas où cette dite charte ne serait pas suffisante pour limiter les manquements aux conditions d'exploitation fixées.

Paradoxe : sans doute pour tenter de satisfaire à minima la population et les associations, un rapport aura été produit sur quelques progrès réalisés dans l'équipement d'avions en silencieux, et sur l'intérêt porté à la classification CALIPSO (classification des avions en fonction de leur niveau de bruit. Classification non contraignante ! C'est une classification pas une norme).

Mais, à quoi bon nous faire croire à un intérêt porté à la réduction des nuisances sonores alors que dans le même temps nous assistons à une augmentation du trafic hélicoptère (100 % depuis 2010) dont le bruit du plus silencieux d'entre eux est équivalent au bruit d'un avion non équipé en système réducteur de bruit !

Autant dire que dans cette perspective productiviste et quoiqu'il en coûte, l'idée même d'un arrêté de restriction d'exploitation apparaît fondamentalement inacceptable pour nos autorités, alors même que plus de quarante arrêtés ont été promulgués en France depuis 2003 (Légifrance). Et l'on doit craindre une progression de l'aviation d'affaires, toujours dans le souci d'une rentabilisation pour le repreneur, alors que Aéroport-Marseille-Provence n'est, rappelons-le, qu'à quelques minutes d'Aix par la voie rapide (Voir les problèmes posés par l'aérodrome d'Annecy).

Vraiment : à quoi bon vouloir à tout prix rentabiliser un tel aérodrome largement subventionné alors que le plus sage aurait dû conduire à en **limiter les coûts d'exploitation**, en limiter les activités afin de réduire les investissements nécessaires qui ne seront certainement jamais amortis, pour au contraire se concentrer sur des activités durables sur le foncier. Mais, il est apparu impossible de tout simplement évoquer une telle perspective pourtant des plus réalistes et raisonnables.

3) CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME

Validité 2007-2010. Non révisée tous les trois ans comme le règlement le prévoit. M. le Sous-préfet concède que : « Eh oui, M. Poignet (Président du Collectif La Duranne) me l'avait rappelé, mais voilà... »

Mais voilà, quoi ? Sinon que c'est cette charte obsolète qui « sera » incluse dans le contrat de concession. Cette charte est un ensemble d'engagements souvent intéressants. Mais elle reste imprécise, sans échéancier, ni réelles contraintes. Les progrès réalisés sont faibles : sur les 12 engagements (Actions) proposés par la charte, 6 ne sont pas réalisés (3-8-9-10-11-12), 2 partiellement (4-5) et 4 à revoir (1-2-6-7). Exemple, action 9 : *Mettre en place des procédures favorisant un meilleur respect des différentes altitudes et des trajectoires. Responsable : aviation civile.* Objectif intéressant, non réalisé. Autre exemple, action 10 : *Disposer d'un système de suivi des trajectoires des aéronefs au voisinage de l'aérodrome Responsable : Exploitant de l'aérodrome.* Objectif lui aussi intéressant mais non réalisé, etc.

Et c'est cette charte dont l'inefficacité est patente, qu'en gage de garantie, de respect de l'environnement, le Sous-préfet promet d'inclure dans la charte ! La nouvelle charte sera discutée avec le futur repreneur !

On comprend dans quelles conditions le Sous-préfet a laissé filer la révision qui aurait pu conduire à l'établissement d'une charte plus précise, plus rigoureuse, et qui se serait avérée plus contraignante. Il a sans doute préféré promettre d'insérer une charte de l'environnement des plus floues, laissant ainsi les coudées franches au futur repreneur pour faire ce qu'il voudra sans réel contrôle.

Nous avons souligné que la CCE avait pour mission d'émettre des recommandations environnementales, **avant** donc la signature du contrat. A quoi M. le Sous-préfet a répondu qu'on ne pouvait pas soumettre le futur concessionnaire à des contraintes auxquelles il n'aurait pas pris part. Nous avons alors souligné que l'on ne pouvait donc pas non plus inclure la précédente charte qui comportait elle aussi quelques contraintes... Pas de réponse.

En fait le problème est plus complexe. La charte est, en tant que telle, juridiquement inopposable. C'est un « gentlemen's agreement » selon le Tribunal administratif de Marseille (2014). Donc, ou bien elle est intégrée en tant que « charte » et elle n'a aucune valeur juridique, ou bien ce sont ses articles qui sont contractuellement intégrés dans le cahier des charges, auxquels cas ces articles sont opposables. La question a été posée : pas de réponse.

A défaut d'avoir revu la charte, nous avons proposé de discuter de certaines mesures à insérer dans le cahier des charges : pas de réponse.

Nous n'avons connaissance d'aucune étude d'impact concernant l'implantation des activités hélicoptères et autres. Il semblerait que cela ne soit pas nécessaire puisque « les gens qui habitent à côté d'un aérodrome doivent savoir qu'un aérodrome ça fait du bruit » et que de toute façon « l'aérodrome était là avant », comme nous l'avons déjà souligné.

Il est inacceptable de voir la CCE ainsi réduite à une simple chambre d'enregistrement, bien que le style en soit fort répandu.

Nous avons adressé à M. le Sous-préfet notre travail de réflexions critiques et propositions sur la charte 2007-2010 qui n'a eu aucun écho.

Le pouvoir technocratique et autocratique se moque éperdument de la démocratie participative qu'instaure les CCE.

4) IGNORANCE ?

On aura compris qu'il est non seulement hors de question de penser à étudier un arrêté de restriction d'exploitation, mais de plus il a été soutenu que ce type de règlement ne pouvait pas s'appliquer aux petits aérodromes. Ce qui est faux, et même, ce genre de règlement a tout à fait la faveur des dirigeants de l'ACNUSA que nous avons rencontrés.

Impossible dialogue.

5) COMPTES DE L'AERODROME

Nous avons posé la question de savoir comment un repreneur pourrait rendre rentable un aéroport dont le déficit est d'environ un million d'euros par an.

Réponse du Sous-préfet à propos de ce chiffre : « C'est vous qui le dites !⁴ »

Réponse de M. Piery de la DSAC-SE : l'Etat n'est pas tenu de réaliser un bilan comptable. Néanmoins, l'aéroport serait en fait bénéficiaire d'environ 100 000 euros par an. Chiffre qui nous avait été transmis.

Mais lorsque nous avons demandé au Sous-préfet, lors d'une rencontre antérieure, le montant des salaires et charges des contrôleurs aériens au nombre de sept, poste qui ne figure pas dans l'évaluation comptable qui nous a été transmise, la réponse fut un peu confuse et évacuée par l'évocation du fait que les contrôleurs seraient pris dans l'indissociabilité du contrôle aérien Aix-Marignane.

Il n'en reste pas moins que même si les contrôleurs sont payés sur le budget de Marignane, au bout du compte c'est l'Etat qui paie. Le même problème existe pour l'AOT (gestion de deux aires de trafic) qui a été concédée à la CCIMP puis à Aéroport-Marseille-Provence : la CCIMP nous a fourni des comptes où ne figure aucun salaire. Qui paie ? En dernier ressort c'est encore l'Etat. D'où notre évaluation d'**un déficit réel d'environ un million d'euros par an**.

La question change de nature à partir du moment où ce ne sera plus l'Etat qui sera gestionnaire mais une société.

Qui paiera les salaires et charges non pris en compte actuellement ? La DGAC, et plus largement l'Etat fera-t-il payer ses prestations et redevances à ce repreneur comme normalement il doit le faire ? Du coup devrait apparaître le vrai déficit de l'aéroport.

Et la question est donc bel et bien posée : comment fera le nouvel opérateur pour rentabiliser son entreprise ? A moins que ne soient consentis quelques accommodements dont la légalité sera interrogeable.

Il en va de même pour les investissements qui sont nécessaires selon le Dossier de Renseignements des Entreprises de la DSP. Qui va payer ? Et pour quel montant ? Quelle est l'opération de rentabilisation envisagée ?

Quoiqu'il en soit : le déficit imposera au repreneur une stratégie de développement dont nous ignorons tout, y compris, bien sûr, ses conséquences environnementales.

Opacité totale.

6) **Récusation par M. le Sous-préfet de la validité de notre requête en annulation de la DSP devant la CAA pour, en particulier, non-respect des préoccupations environnementales.**

Lors de la réunion de la CCE, le Sous-préfet a opposé à notre requête que le Conseil d'Etat avait déjà répondu dans le cadre d'un contentieux entre une association de défense de l'environnement et l'Etat au sujet de la cession de l'aéroport Toulouse-Blagnac (30 décembre 2014⁵). Les plaignants invoquaient en particulier la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et les articles L. 121-1 à 5 du code de l'environnement. A quoi le Conseil a opposé le raisonnement suivant :

« 8. Considérant que la mesure contestée, qui concerne la cession d'une partie de la participation de l'Etat au capital d'une société, n'est ni relative à l'environnement ni

⁴ On peut lire dans le rapport de janvier 2017 : Rapport sur le maillage des aéroports français, effectué par le Commissariat Général à l'Egalité des Territoires pour le compte du Conseil National de l'Aviation Civile qu'une tour de contrôle coûte au minimum un million et demi d'euros par an.

⁵ <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-30-decembre-2014-M.-C-et-autres>

susceptible, par elle-même, d'avoir une incidence sur l'environnement ; que, par suite, les moyens tirés de ce que la mesure contestée aurait été prise en méconnaissance des dispositions invoquées de la Charte de l'environnement, de la loi du 3 août 2009 et du code de l'environnement ne sont pas, en l'état de l'instruction, de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de la mesure contestée. »

Or, en ce qui nous concerne la situation est différente, il ne s'agit pas d'une cession, mais d'une DSP. Et l'on peut lire dans le *Décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aérodromes (DSP)* :

« TITRE 4, INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT, Article 54, Certification environnementale :

Le concessionnaire adopte et déploie un système de management des questions environnementales pour ce qui concerne ses activités.

Le concessionnaire prend en compte l'impact environnemental de l'activité de ses fournisseurs, de ses sous-traitants et des établissements implantés sur l'aérodrome, en introduisant des clauses environnementales dans les contrats qu'il passe avec eux. »

Il apparaît ainsi clairement que la DSP comporte des éléments liés aux préoccupations environnementales et que l'arrêt invoqué du Conseil d'Etat ne saurait s'appliquer à notre cas. Il est clairement indiqué que les activités du concessionnaire sont susceptibles d'avoir des conséquences environnementales qui nécessitent un management spécifique et vis à vis duquel la CCE est en droit d'émettre des recommandations. Ce qui lui a été refusé.

7) TRAJECTOGRAPHIE – SECURITE

Pendant le premier trimestre 2016 nous avons repéré plus de 300 vols d'aéronefs circulant hors des couloirs recommandés au-dessus du village d'Aix-les-Milles et volant souvent à des altitudes inférieures à ce que prescrivent les consignes de sécurité. Ces repérages ont été effectués quelques heures par jour et pas tous les jours, c'est dire le nombre impressionnant d'avions qui ne respectent pas les consignes. Nous avons envoyé ce dossier à la DSAC-SE et nous avons obtenu un rendez-vous qui s'est soldé par l'étude de quelques cas qui ne semblaient pas autant en infraction que nous le disions. Et puis, vraiment, il y en avait trop pour pouvoir étudier tout ça ! Nous avons donc remis fin juin un nouveau dossier de 32 signalements en prenant bien soin de prendre nos photos à la verticale d'un point situé dans le village des Milles. Nous attendons toujours le résultat, alors que la charte de l'aérodrome (obsolète depuis 2011 en l'absence de la révision qui aurait dû avoir lieu à cette époque) stipule dans son « action 12 » qu'il sera répondu à tout signalement dans un délai d'un mois.

Mais en réalité, à quoi bon tout ce travail, puisque selon la réglementation nous a-t-on démontré à la DSAC-SE : **le non-respect des recommandations ne donne pas lieu à infraction !** Tout au plus, adressera-t-on quelques admonestations aux pilotes irrespectueux.

Néanmoins, afin que nos assertions subissent l'épreuve d'une réelle enquête et avec l'avis favorable de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aériennes) nous avons demandé que soit réalisés des « chevelus » (ou trajectographie : report sur une même carte des trajectoires de tous aéronefs ayant circulé sur telle zone pendant une période donnée).

Nous avons réitéré notre demande au cours de la réunion de la CCE du 26 janvier 2017 : pas de réponse. Purement et simplement.

Or, ce document pourrait servir d'élément probant pour l'édiction d'un arrêté de restriction d'exploitation, qui précisant les trajectoires et altitudes autorisées, permettraient alors de sanctionner les contrevenants.

Nous avons posé la question des survols au-dessus d'autres zones urbanisées : pas de réponse.

8) DES DEBUTS PROMETTEURS

Le ton fut donné d'emblée lors de cette réunion de la CCE du 26 janvier dernier.

En ouverture, M. le Sous-préfet s'est autorisé une violente diatribe comme contre M. Michel Bourdarel, président de l'association les 1000dB. M. le Sous-préfet s'en est pris à lui qui avait osé s'opposer à la présence d'un avion du SDIS (Sapeur-pompiers) *la nuit* sur notre aérodrome (avec autorisation préfectorale). Sachant que les vols de nuit sont interdits sur cet aérodrome.

Quelles sont les craintes de la population ? Que dans le contexte de la DSP, cette autorisation ouvre la porte à une extension généralisée des vols de nuit au profit évidemment de l'aviation d'affaires à des fins de rentabilisation aux dépens des habitants. Bien que le Sous-préfet ait assuré que cette dérogation ne concernera que cet avion de surveillance.

La question, relayée par d'autres associations (CIQ Millois, Collectif la Duranne, CD2A) est : pourquoi baser un aéronef du SDIS sur Aix-les-Milles alors que l'aéroport Marseille-Provence n'est qu'à peine quelques minutes de vol ? Pas de réponse.

On l'aura compris, la vraie question n'est pas celle-là mais celle d'une absence totale de confiance des associations à l'égard des promesses du Sous-préfet qui conçoit sa présidence de la CCE comme un poste de commandement, et les associations comme des adversaires et non comme des partenaires représentant la société civile avec lesquels pourraient s'organiser un dialogue, une concertation, voire des négociations. Sachant que réglementairement le Sous-préfet a les pleins pouvoirs pour décider de tout en dernier ressort. Pourquoi se priver de ce pouvoir qui peut s'exercer sans aucun contre pouvoir ?

M. le Sous-préfet avait organisé les choses en faisant venir un lieutenant-colonel du SDIS qui a montré, avec force vidéos et compétences, l'utilité exceptionnelle de cet appareil d'observation dans le repérage des départs de feux : **ce que personne ne conteste !** Remarquons que rien n'a été montré dans cet exposé remarquable de l'utilité que cet appareil soit basé, la nuit, sur les Milles plutôt qu'à Marignane, sinon que Les Milles serait au barycentre de la zone à surveiller, ce qui est d'autant plus inexact que l'aéroport de Marignane n'est qu'à quelques minutes d'Aix-les-Milles.

M. le Sous-préfet a violemment accusé le président des 1000dB, c'est tout juste si celui-ci ne devait pas passer pour un criminel irresponsable. Celui-ci a voulu reprendre la parole, mais M. le Sous-préfet *lui a interdit de parler*, déclarant que la question était close et que, quoiqu'il en soit, M. le Préfet autoriserait encore la présence de cet avion l'été prochain sur Aix-les-Milles. Point.

Or, le problème n'est évidemment pas cet avion, mais la crédibilité de nos autorités quant à leurs promesses !

CONCLUSION

Nous n'avons pas abordé tous les points « évoqués » au cours de cette CCE car ils se sont résolus de la même manière : non-réponses, réponses floues, réponses fausses. Dans tous les cas aucune réelle concertation, une rétention d'informations et aucune prise en compte des urgences environnementales, aucune prise en compte des points soulevés par les associations. Le seul objectif semble être une marche forcée pour une rentabilisation (Hélicoptères, avions d'affaires, ...) dans les principes prédateurs et dévastateurs qui ont fait de si belles innovations pendant les trente glorieuses en nous laissant une planète en danger. Terrible revers de la médaille de la course au profit. Etrange déni !

Les autorités n'assurent ici, et en aucun cas, le relais des nouvelles recommandations européennes et de l'Etat français. Les vagues promesses quant à la « préoccupation environnementale » qui pourraient orienter le choix du repreneur ne sont pas crédibles. Nous

avons essayé, peine perdue, de conter l'histoire de l'aérodrome de Franczal, au sud de Toulouse. Il fut repris par Lavalin (racheté par EDEIS) dans le cadre d'une DSP avec force promesses sur le respect de l'environnement, créations d'espaces verts, etc. Sauf que, au cours de l'année 2016, la société des avions ATR a installé sur le tarmac de l'aérodrome et à l'air libre, un centre de maintenance. Et ce sont des heures et des heures de bruits de moteur et leurs émanations qui pénalisent la population qui vit autour de cet aérodrome lui-aussi enclavé⁶.

Face au forcing pour la rentabilisation d'un petit aérodrome, où est donc le réel intérêt pour notre région, son cadre de vie et son attractivité défendus par les élus du Territoire d'Aix-en-Provence avec ses projets ambitieux d'innovations, The Camp (incubateur de projets de Smart cities), un centre de formation professionnel et un centre national pour la musique ?

En dernier lieu, soulignons qu'à défaut d'information, la CCE n'a pas pu accomplir sa mission de pouvoir émettre des recommandations⁷ (Ce qui semble parfaitement illégal).

Sous l'autorité, et c'est le moins que nous puissions dire, de M. le Sous-préfet, la CCE se trouve réduite à une chambre d'enregistrement de décisions déjà prises, de manière qui semble irrévocable, ainsi que nous l'avons déjà souligné.

Pourtant la circulaire aux Préfets 2005-88 précise que la CCE est placée sous « l'égide » du Préfet. Si le législateur avait voulu dire « commandement », il aurait dit « commandement ». Sous l'égide veut dire, dans sa référence à l'antiquité grecque : sous la protection. Autrement dit M. le Sous-préfet doit assurer la protection de la CCE dans le respect des lois et règlements qui la gouvernent.

CD2A, le bureau : Jean-Pierre Bénard, Danielle Brondino, François Cabet, Elisabeth Godart.

⁶ La situation de l'aérodrome Toulouse-Labordes est différente puisqu'il a fait l'objet d'un transfert de propriété à une collectivité territoriale (ici la Métropole), il n'héberge que des aéroclubs, son activité est assez importante : 66 000 mouvements par an. Il bénéficie d'une **compensation financière** au titre du transfert de compétence dont il a fait l'objet. Ce dont pourrait également bénéficier la ville d'**Aix-en-Provence** si un transfert de propriété lui était accordé.

⁷ Article L 571-13 du code de l'environnement.