



Mardi 5 septembre 2018

PREMIERE REUNION DE LA COMMISSION DE REVISION DE LA CHARTE ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME AIX LES MILLES

1 – Etaient présents à cette réunion de travail vingt participants :

- **M. Serge Gouteyron**, Sous-préfet d'Aix-en-Provence. Mme Valérie Gressel.

- **EDEIS** : Mlle Anouck Helbois responsable de la plateforme et M. Cyril Godeaux adjoint au directeur des exploitations EDEIS.

- **DSAC-SE** : Mme Fulcrand-Vincent, M. Stéphane Dumont.

- Collège professions aéronautiques :

CFDT : M. Louis Dat, Provence aviation : M. Pierre Toufic, Airbus Hélicoptères : Mme Hélène Tinlot, Gimbal Hélicoptères : M. Guimbal, Twinjet Kerozen : M. Colineau.

- Collège des représentants des collectivités locales :

Métropole : M. Mallié maire de Bouc Bel Air, M. Fabre-Aubrespy maire de Cabriès, Mme Graziano pour M. Dagonne maire d'Eguilles, et une représentante du Conseil départemental, Jean-Marc Perrin absent.

- Collège des représentants des associations :

CIQ des Milles : Christian Saura, Gérard Zabini.

AECV Eguilles : Mme Foubard, Mme Lieutaud.

CD2A : Jean-Pierre Bénard, François Cabet.

Avec en plus, curieusement, voire illégalement, intégrés dans le collège des représentants des « associations riverains déclarés » :

- Un représentant du **PAAP** — Pôle d'Activités du Pays d'Aix qui a pour mission la gestion du patrimoine foncier, l'animation et la communication des entreprises, Jean-Claude Marcellet trésorier, est aussi président de l'entreprise International Services Electro Informati créée en 1987. Chiffre d'affaires en 2016 : 1 637 326 €. Il est également mandataire de 2 autres sociétés : Aerophane, SCI Pichaury ii.

- Et un représentant du **GEPA** — M. Frédéric Régis, Président du GEPA, « lieu unique d'échange et de relations d'affaires du territoire », et président de la Société ELYTHE qui organise l'accompagnement des TPE-PME à la multinationale dans le développement des compétences de vos salariés.

- On peut d'ailleurs remarquer que dans la disposition des participants à la réunion, ces deux « associations de riverains ! » se sont installées à côté du Collège des Usagers.

Nous avons alerté M. le Sous-préfet et le ministère que ces deux dernières associations n'étaient pas, conformément à la réglementation, des « associations de riverains déclarés » et que leur présence au sein de la CCE pouvait être assimilée à une action de lobbying pro activités économiques et industrielles, et dont l'objet est étranger à la défense de l'environnement face aux nuisances aériennes. Sans réponse malgré nos relances.

2 - La première réunion de travail sur la révision de la charte a donc eu lieu ce matin.

- Nous n'avons reçu aucune assurance sur les garanties. Nous avons demandé à la DSAC de réfléchir à ce problème. Edeis nous a répondu que la charte est dans le contrat – CD2A : Oui, mais c'est celle de 2007.2010, et pour la nouvelle ???

Si nous n'avons pas de garanties d'efficience pour ce travail à quoi bon le faire.

- La dernière charte était intéressante mais a été appliquée sur un mode mineur. M. le Sous-préfet s'est un peu emporté contre CD2A : « C'est abusif de dire que ceux qui l'avait rédigée n'avaient rien fait » – Ce qui a donné lieu à un échange vif au cours duquel nous avons précisé que ce n'est pas la charte qui a posé un problème, mais sa mise en œuvre. Fin du tsunami.

Plus tard M. le Sous-préfet a rappelé que la CCE donnait un avis **consultatif**. Mais que c'est elle qui **votera** pour valider ou non ce texte (Mais, avec toujours le collège des associations déséquilibré par la présence de deux associations étrangères à la définition de ce collège. Le vote en CCE pourrait avoir lieu début 2019, alors que la révision de la composition des collèges devrait avoir lieu fin 2019. **Faute de réponse sur la composition du collège des associations, nous envisageons de déposer un recours devant le Tribunal administratif.**)

- Globalement, les échanges ont été tendus avec les autres participants, hors autres associations qui sont restées unies. Nous avons dû batailler avec M. le Sous-préfet pour lui faire admettre que le nombre des vols d'hélicoptères avait augmenté, finalement après quelques joutes il a finalement admis qu'il s'était trompé de page !

- Edeis a projeté sur écran notre proposition de texte sur la « vocation de l'aérodrome » de notre Préprojet de charte, qui a été accepté avec quelques retouches mineures (nous sommes les seuls à avoir envoyé un document de travail).

CD2A est le seul membre de la Commission de révision à avoir fourni un travail préparatoire qui a été diffusé par EDEIS à tous les participants. Ce travail qui reprend point par point les différents points de la charte a servi de base de travail à EDEIS qui a repris ce plan. Nos contacts avec EDEIS sont actuellement plutôt favorables.

- Nous avons subi les attaques classiques : vous auriez pu habiter ailleurs, mais nous savons répondre, et ça s'est arrêté, un temps... « Allez donc habiter en Sologne, il n'y a pas d'aérodrome ! »

Nous avons dû répondre aux problèmes des nuisances aériennes en précisant que compte tenu de l'évolution démographique, de l'évolution de la démographie et des nouvelles contraintes environnementales, certaines structures n'ont plus leur place en leur lieu d'implantation d'origine. Donc, soit on ferme, soit on délocalise, soit on s'adapte pour rendre cette structure compatible avec notre nouvel environnement. Nous avons choisi cette dernière voie.

- Les associations GEPA et PAAP ont joué sur leur mandoline industrielle et développement régional... Et la valeur de « formation humaine » des écoles de pilotage. Sauf, avons-nous fait remarquer, que de nombreux pilotes, qui sont aussi des humains, traversent le village d'Est en Ouest et réciproquement et ne respectent pas la réglementation. Nous avons fait observer au GEPA qu'il n'était pas « une association de riverains déclarée ».

- L'interdiction des vols de nuit semble bien confirmée par M. le Sous-préfet et EDEIS (malgré des protestations d'autres participants). Il a été précisé par M. le Sous-préfet qu'il pourrait y avoir néanmoins des vols de nuit dans des circonstances exceptionnelles.

- Bataille sur le PEB, document d'urbanisme. Oui, mais ce plan doit admettre la réciproque et l'activité de l'aérodrome doit s'en tenir à ses prévisions – ça a été plus ou moins accepté après quelques échanges musclés. Pour eux, les contraintes ne devaient peser que sur les personnes qui voulaient venir habiter à proximité. Nous avons dû soutenir que ceux qui étaient là, l'était en fonction d'une activité prévue, et que cette activité n'avait pas à augmenter et devait rester fidèle au PEB... Enfin, le PEB sera dans la charte...

- Grosse discussion pour savoir si nous sommes en zone enclavée, ou zone à forte densité, ou en zone avec évolution urbaine continue... Pour l'un des participant, cet aérodrome « est enclavé comme la moyenne des aérodromes européens » – Nous avons dû répondre que c'était bien la raison pour laquelle partout on prend des mesures contre le bruit !

- Bataille dure avec Guimbal – qui « n'est pas venu ici pour savoir comment il va se faire couper la tête » et qui nous a parlé des tondeuses à gazon de son voisinage et autres billevesées, et que ses hélicos ne faisaient pas de bruit – Nous lui avons conseillé gentiment d'aller consulter un ORL.

Enfin nous avons convenu qu'il fallait que la DSAC fasse un compte des durées de vols hélicos par catégories plutôt que de s'empâler sur des impressions. Ayons des éléments objectifs. M. Dumont DSAC, devrait voir cette question avec le SNA (Contrôle aérien).

Guimbal, va doubler sa surface production, mais pas pour des hélicos, d'ailleurs il en produit un peu moins. Mais on n'a pas bien compris ce qu'il allait faire, sinon que l'Etat et Airbus avait investi 100 millions d'euros sur le projet de drone (diesel pour l'armée) qu'il va fabriquer et qui sera plus silencieux que ses hélicos habituels. Ses nuisances seraient liées à ses clients auxquels il faut faire essayer les appareils dans tous les sens. Mais que lui, il n'entend même pas ses hélico en essais de chez lui qui habite à côté de chez nous !

Bon, on va essayer d'aller voir sur le terrain avec lui pour apprécier la situation. On lui a parlé de nos mesures avec notre sonomètre, il nous a répondu que les valeurs dépendaient de l'humidité de l'air...

M. Guimbal assure qu'il est impensable qu'il fasse ses essais (silencieux) ailleurs.

- En fait le problème des nuisances hélico sera repris, la situation est complexe. Il y a les autres, tourisme, écolage, privés, Airbus. Sur ce point les incompréhensions sont assez violentes.

Néanmoins, M. Godeaux, EDEIS, a fait observé qu'environ la moitié des plaintes concernaient les nuisances hélicoptères et qu'il doit évoquer ces problèmes prochainement avec Airbus et Guimbal.

- M. Colineau, Twinjet, évoque l'éventualité d'installer un simulateur de vols sur la plateforme, procédure qui s'accompagne néanmoins d'un certain nombre de vols réels. Il faudra creuser cette question.

- Messieurs les maires Mallié et Fabre-Aubrespy ne sont pas intervenus.

- Christian Saura du CIQ Millois a insisté sur le fait qu'il fallait œuvrer dans le sens d'un consensus, et a interrogé EDEIS sur le faible cout de ses loyers. EDEIS a répondu que cette disposition était réglementaire et contractuelle. Est allé dans le même sens que nous l'AECV Eguilles et Mme Lieutaud a notamment évoqué le différence entre la réglementation DGAC et

la réglementation européenne sur les nuisances sonores et les seuils admissibles. Mme Graziano (Représentante de M. Dagorne maire d'Eguilles) est aussi intervenue dans le sens de la protection de l'environnement.

Christian Saura a insisté également sur le fait que la CCE n'avait pas été consultée lors de l'implantation de certaines activités, comme Airbus, Club Parachutiste, Kerozen Industrie...

- Petit incident, on nous a fait observer qu'avant il y avait les Pumas de l'armée qui faisait bien plus de bruit (argument classique : les autres sont pires que nous, alors on peut continuer) – Nous avons répondu qu'évidemment un coup de marteau ça faisait moins mal qu'un bon coup de massue, M. Colineau de Twinjet a répliqué qu'il ne comprenait pas ce que l'on voulait dire – Nous lui avons répondu que nous nous proposons de lui faire une démonstration à la sortie ! Ce qui a un peu détendu l'atmosphère.

- Nous avons demandé une étude d'impacts des nuisances aériennes par des mesures sur le terrain. Pas vraiment de réponse.

- Evidemment, on a eu droit à l'éloge des innovations technologiques qui vont tout résoudre - Quand ? dans dix ans, dans vingt ans, alors qu'il faut traiter les problèmes maintenant ! L'urgence c'est aujourd'hui, c'était même hier. Les progrès de l'aviation électrique sont actuellement infimes avec des essais d'aéronefs très peu performants.

Et pour répondre à l'argument classique selon lequel un aéroport comme celui-ci est un « atout pour le développement », nous avons fait remarquer que les zones d'activités de la zone étaient déjà dynamiques sans le secours de l'aéroport et l'étaient déjà avant l'arrivée d'EDEIS.

Par ailleurs, aucune étude ne démontre la plus-value en termes de développement de ces structures locales, en dehors des questions de prestige.

- Nous avons proposé le passage de 60 000 à 50 000 mouvements par an, ce qui représente déjà 166 mvts/j, soit 1 mouvement toutes les 3 à 4 minutes, tous les jours.

Mais, il y a un problème, à l'heure actuelle personne ne connaît exactement le nombre des mouvements par an et par catégories, malgré le décompte de la DSAC parce que la typologie des mouvements quantifiés est imprécise.

- Nous avons quand même avancé sur les trois premiers points de la charte, avec des modifications que nous avons proposées et dont certaines ont été acceptées par EDEIS, qui doit diffuser rapidement le premier jet de ce travail que nous diffuserons à notre tour. Mais notre question reste sans réponse : et si EDEIS ne respecte pas ces engagements qu'est-ce qu'il se passe ? Il pourra y avoir des sanctions dit le SS/P – CD2A : Quelles sanctions – M. le Sous-préfet : On verra...

- Pour respecter l'esprit de l'article L571-13 du code de l'environnement et ne pas générer de retard excessif dans le déploiement d'EDEIS, nous avons proposé que les propositions d'implantations soit présentées d'abord au Comité de suivi, qui pourrait répondre rapidement et éventuellement orienter vers la CCE en cas de problème ou de doute. Cela semble avoir été accepté.

- Nous avons demandé que les protocoles des AOT nous soient communiqués, y compris GUIMBAL qui fait des essais et doit avoir impérativement et légalement signé un protocole avec l'exploitant EDEIS et la DGAC, mais Guimbal n'a pas l'air chaud, il y a déjà tellement de textes réglementaires à respecter...

- M. Dumont DSAC nous a expliqué que la notion d'aérodrome catégorie C ou D n'avait aucune valeur. Cet aérodrome est consacré à l'aviation générale, donc sans vols réguliers commerciaux ou passagers.

- Nous avons proposé au début de la réunion un programme d'ensemble du projet que nous avons distribué et dans lequel il y avait un paragraphe « financement » : M. le Sous-préfet a lu ce programme que nous avons distribué et il a fait remarquer avec une certaine véhémence que c'était bien, que c'est ce qui était prévu, mais que « la dimension financière du projet EDEIS n'avait rien à voir avec l'environnement ». Comme par la suite, il a sans cesse été question de finances et d'économie, nous avons pu faire observer à M. le Sous-préfet que la question économique était centrale. Selon les choix économiques qui sont faits, cela a des conséquences environnementales. A quoi il n'a rien ajouté.

- Nous avons dit que nous faisons la différence entre EDEIS Aix en Provence qui ne touchait pas de subvention (et donc la question est posée de savoir comment ils allaient faire) par rapport à EDEIS CONCESSIONS où tous les aérodromes sont en déficit et ont touché 32 millions d'euros de subventions en deux ans (Godeaux a acquiescé) et on a ajouté qu'il avait fait 8 millions de bénéficiaires distribués aux actionnaires comme dividendes. Godeaux a commenté mezzo voce que ça ne se passait pas vraiment comme ça.

- Mais quand nous rapporté des promesses M. Yoann La Corte, conseiller de Mme la ministre des Transports que nous avons rencontré avec des représentants de la DGAC, texte à l'appui, M. le Sous-préfet s'est un peu emporté en disant qu'ici ce n'était pas la haute administration qui avait l'autorité mais le Préfet et donc lui !

- Finalement le M. le Sous-préfet a conclu en disant que ça avait été vif, mais positif, et avec de l'humour.

Tout le monde s'est quitté dans la bonne humeur, avec de franches poignées de main, de cordiaux sourires, et au plaisir de se revoir.

Reste la question des garanties que nous avons posée explicitement à M. le Sous-préfet, à EDEIS et à la DSAC.

Et l'épineux problème des hélicoptères ?????

Pas très clair tout ça !

D'autant que l'on peut lire dans :

LNP - Journal d'annonces légales et d'informations économiques et juridiques pour le département des Bouches-du-Rhône.

Le plan d'Edeis pour faire décoller l'aérodrome d'Aix-Les Milles

<https://www.nouvellespublications.com/le-plan-d-edeis-pour-faire-decoller-l-aerodrome-d-aix-les-milles-1589.html>

Le 05 septembre 2018 - Martine DEBETTE - [Economie](#)



M. Debette –

L'aviation de loisir est actuellement une activité importante de l'aérodrome.

Edeis porte un projet ambitieux pour relancer l'aérodrome d'Aix-Les Milles, dont il est le gestionnaire depuis le début de l'année. Ce plan passe par des investissements, pour l'amélioration des équipements mais aussi le développement des activités.

L'aérodrome d'Aix-Les Milles va reprendre de la hauteur. Le 1er janvier, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a choisi [Edeis](#) en tant que nouveau gestionnaire du site pour une durée de 45 ans. Et cet acteur français de l'ingénierie et de la gestion d'infrastructures complexes porte un projet ambitieux.

- **Un aéroport en mouvement**

Plutôt que de parler d'aérodrome, Edeis préfère parler d'aéroport de proximité. Dans le cadre de sa mission, le gestionnaire est soumis au respect du contrat qui fixe certaines limites, notamment le nombre de vols autorisés : 60 000 par an. Actuellement, il est de quelque 50 000 mouvements annuels, dont 45 000 sont des tours de piste effectués par les aéronefs des aéro-clubs. **Ceux liés au monde économique seraient, quant à eux, peu nombreux tout en étant extrêmement rémunérateurs.**

- **L'aviation d'affaires en ligne de mire**

L'aviation à la demande et l'aviation d'affaires est un grand axe de développement pour Edeis. Les avions pourront avoir une capacité de 20 à 25 places et jusqu'à 30 dans certaines configurations. « *En janvier, on a fait décoller un avion de la Sécurité civile avec des sapeurs-pompiers qui allaient sur des incendies sur la Corse. Nous allons effectuer des vols du même genre. Mais il n'y aura jamais de vols commerciaux* », insiste Cyril Godeaux, adjoint au directeur des exploitations aéroportuaires d'Edeis. L'aéroport d'Aix-Les Milles étant très bien situé, un des objectifs est de conserver les infrastructures facilitant le temps d'embarquement et le débarquement.

- **Des projets et investissements**

« Nous avons différents projets pour cet aérodrome. Il faut qu'il s'intègre dans son environnement, y compris au niveau des nuisances sonores. Nous avons rencontré les riverains [il existe huit associations constituées, NDLR]. Nous allons réviser la charte de l'environnement avec eux et mettre en place un outil de réclamation en ligne qui permettra aussi de nous faire des suggestions », explique Simon Dreschel, directeur des exploitations de proximité Edeis.

Les accès, les réseaux (eaux pluviales, eaux usées) de cette ancienne base militaire sont vieillissants. Ils nécessiteront plus de trois millions d'euros d'investissements sur cinq ans. De plus, l'équipe Edeis s'attend à un audit de la DGAC informant qu'une route passant extrêmement près du seuil de piste n'est pas aux normes.

- **Un accueil plus pimpant**

Parmi les axes de développement, figure l'aménagement des locaux d'accueil qui sont actuellement « en état ». « Un gros travail doit être fait pour les rendre plus accueillants pour la population d'aviation d'affaires, même si cette catégorie de passagers ne reste pas longtemps dans l'aérogare. On veut pouvoir fournir, aux pilotes comme aux passagers, un accueil avec un canapé, la possibilité de prendre une douche, de boire un café ou un rafraîchissement, avoir un minimum de connexion internet, etc. Et nous sommes capables de leur fournir des services de voiture au pied de l'avion », insiste Cyril Godeaux.

- **Faire décoller la formation**

La filière aéronautique passe aussi par la formation en général, et les écoles de pilote en particulier. « Nous voyons un pic, un mouvement d'aspiration. Les compagnies aériennes embauchent à nouveau alors qu'elles avaient arrêté depuis dix ans. Ce mouvement est très rapide et beaucoup d'écoles, **comme l'école de pilotage sur hélicoptères Aix Hélicoptères** ou encore Sky Explorer, école de pilotage et centre de simulation sur avions, essaient de devenir des prestataires d'Air France, par exemple, pour former des pilotes professionnels », indique l'adjoint au directeur, annonçant qu'Edeis aidera à l'accueil de ce type de structures. L'objectif étant que ces écoles soient approuvées rapidement par la DGAC et puissent passer de la formation des pilotes de loisir à celle des pilotes professionnels.

Affaires à suivre. CD2A