

Aérodrome: la Ville prendrait les commandes au vol

RAPPEL DES FAITS

Un décret de 2005 liste l'aérodrome d'Aix-les Milles comme d'intérêt local, appartenant à l'État, et non décentralisable. Il est donc exploité par la direction générale de l'aviation civile. DGAC qui a lancé en novembre 2015 un avis d'appel d'offres pour concéder sa gestion pendant 40 années à un opérateur privé dans le cadre d'une délégation de service public.

Le collectif CD2A (collectif Danger aérodrome Aix-Les Milles) a attaqué le processus de DSP, contestant la faiblesse de l'étude d'impact aussi bien en terme environnemental que de données sur l'évolution et la nature du trafic aérien qu'aura à gérer le nouvel opérateur.

Surtout, il remet en cause la légalité même de la situation plaçant l'État comme seul maître à bord. Déjà, parce que le partage des compétences qui préexistait avec la Défense est devenu obsolète avec le départ de l'armée de l'Air du site en 2002. Ensuite, parce qu'en 2014, la DGAC projetait de faire un seul et même périmètre englobant aérodrome d'Aix-les Milles avec aéroport Marseille-Provence. Et faire du petit aérodrome de loisirs et d'affaires un satellite de l'aéroport a toujours été la crainte de nombreuses associations riveraines comme les 1000 Décibels. Pour envisager cette concession unique, le Conseil d'État avait été saisi d'un projet de décret modificatif: il avait estimé que ce n'était pas juridiquement envisageable. Le Collectif a donc fait appel en avril au Premier ministre qui, en vertu de ses pouvoirs réglementaires, est en mesure d'abroger le décret de 2005.

Si tel est le cas demain, l'aérodrome pourrait alors, comme cela avait été le cas pour quelque 120 autres équipements il y a dix ans, être transféré à la commune d'Aix-en-Provence. Le conseil municipal a délibéré en ce sens le 23 septembre dernier.



L'avenir de l'aérodrome reste dans le brouillard. Une opacité entretenue par l'État, accuse le collectif Danger aérodrome Aix-Les Milles. / PHOTO SERGE MERCIER

Comment ça, la métropole lorgne notre aérodrome? Comment ça, les vols d'affaires, ça embouteille l'aéroport de Marignane qui voudrait bien les envoyer ailleurs? De quoi? Tant de foncier disponible sur l'équipement des Milles?

Nous n'étions pas dans le bureau lorsque, à plusieurs reprises, des représentants du CD2A ont rencontré le maire d'Aix et ses conseillers juridiques. Mais on peut imaginer les arguments qui ont emporté la décision du maire et abouti à la délibération votée à l'unanimité au dernier conseil municipal.

La décision de principe a été actée: la Ville se porte volontaire pour se voir transférer la propriété de l'aérodrome, à condition que le décret lui ayant donné son statut actuellement contesté soit abrogé. Ceci, en raison de la crainte des riverains que l'exploitation par un opérateur privé "ne contribue à renforcer considérablement sa fréquentation par des avions de transports régionaux ou

d'affaires avec pour corollaire une augmentation conséquente des nuisances". En obtenant la maîtrise "aurait pour avantage, sans qu'il soit naturellement question de fermer l'aérodrome, d'en contrôler le développement au mieux des intérêts du territoire communal et des riverains".

Le collectif se frotte les mains de bénéficier ainsi du soutien de la municipalité "qui s'est engagée à ne pas développer le trafic" et ceci, "tous bords politiques confondus", précise Jean-Pierre Bénard, son président. Cela peut aider dans la prise d'une décision qui appartient désormais au gouvernement.

Sollicité pour abroger le décret initial de classement de l'aérodrome, ce qui ferait tomber tout le château de cartes, à commencer par la procédure de mise en concession, le Premier ministre aurait passé le bébé au ministre de l'Environnement lequel l'aurait renfilé à la DGAC. "Qui est donc juge et partie", peste JP.-Bénard: le collectif a saisi le

Conseil d'État.

Le Collectif accuse de grande opacité la procédure de délégation de service public engagée par l'État et a saisi à plusieurs reprises la Commission d'accès aux documents administratifs pour obtenir des éléments.

L'aéroport Marseille-Provence serait candidat.

Rien ne filtre ni du côté de la DGAC, ni de la sous-préfecture qui indique sobriement que "la procédure est lancée avec choix des candidats appelés à concourir puis sélection après passage devant une commission dans laquelle l'État est représenté comme le maire d'Aix".

"À l'heure actuelle, le souci principal de la DGAC est de s'assurer de la rentabilité financière du repreneur", résume JP. Bénard. L'aérodrome est dit bénéficiaire par les uns, pour d'autres, aussi bien DGAC que

Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence (CCIMP) pour la partie concédée accuseraient des pertes d'un demi-million d'€. Sollicité, le président du directoire de l'aéroport a répondu au Collectif que ces données financières "sont au cœur des éléments pouvant constituer notre candidature dans le cadre de l'appel d'offres et revêtent un caractère confidentiel".

CQFD. Parmi les trois candidats qui auraient répondu à l'appel d'offres, on imagine les acteurs habituels du secteur, comme Vinci ou Lavalin. Et l'aéroport Marseille-Provence.

Ce dernier était géré jusqu'en 2014 par la CCIMP avant de devoir changer de statut: devenue société aéroportuaire, il est détenu à 60% par l'État, 25% par la CCIMP et 15% par les collectivités - et il est facile de trouver de nombreuses publications de l'époque faisant état d'une future intégration de l'aérodrome des Milles. La Ville d'Aix-en-Provence avait d'ailleurs été approchée pour entrer dans le capi-

tal, se souvient Gérard Bramoullé, 1^{er} adjoint au maire délégué au budget. Elle avait décliné.

La rentabilité de l'équipement millois pourrait prendre source dans l'exploitation du foncier: 115 ha, dont de nombreuses parcelles sont encore disponibles, pour de l'immobilier de bureau ou d'entreprise - CD2A cite l'exemple de l'aéroport de Dijon qui a ouvert grand ses bras pour accueillir un entrepôt de Darty. Dans l'entourage du maire, on s'inquiète des "appétits de promoteurs marseillais". Gérard Bramoullé confirme: "le risque est de voir des gens se constituer une réserve foncière dans l'avenir". Ceci, aux portes d'Aix, des Milles et de La Duranne. "Nous avons anticipé les difficultés" avec cette délibération, conclut M. Bramoullé tout en reconnaissant: "La DGAC reste aux commandes".

Carole BARLETTA

Réunion du collectif CD2A ce soir, à 18h à l'espace des Vignerons, rue A. Decanis, Aix-Les Milles

LES CRAINTES DES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS

Nuisances sonores et pollution atmosphérique

La procédure de délégation a pris un retard considérable: initialement lancée en avril 2015, la DGAC avait effectué un nouvel appel d'offres, craignant que le manque de publicité dans des revues spécialisées puisse être source d'annulation. Le nouvel avis avait été publié au Boamp (bulletin officiel des annonces des marchés publics) en novembre 2015 et les candidats avaient deux mois pour se faire connaître. L'État espérait alors que l'affaire serait bouclée pour l'été... 2016.

Le retard fait que l'autorisation d'occupation de domaine public sur les

zones de trafic au sol Sierra et November, que la CCIMP avait transférée à l'aérodrome, et qui s'éteignait en juin, a été prolongée jusqu'à la fin de l'année. Il faudra vraisemblablement attendre cette date pour connaître le sort du site.

La crainte des riverains reste de limiter les nuisances de l'aérodrome. La charte de bonne conduite qui encadre son fonctionnement, et n'a guère de pouvoir coercitif, serait régulièrement bafouée. L'aviation d'affaires, même si les prévisions d'une hausse de trafic restent mineures, viendrait ajouter une couche de

nuisances supplémentaires. Or, à ce jour, les associations dénoncent un trafic plus important que les 50 000 vols annuels annoncés, une augmentation des vols d'hélicoptères dans le cadre des essais d'Eurocopter particulièrement intrusifs en terme de nuisances sonores, l'abandon de vols de loisirs à bord d'aéronefs très bruyants qui font exploser le niveau de décibels et les émanations de kérosène.

Des nuisances sonores impactant la santé des habitants, au même titre que la pollution atmosphérique, dans un bassin

touchant 100 000 personnes.

CD2A réclame la tenue d'une réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome afin que soient inscrites dans le marbre du cahier des charges du délégataire à venir, au cas où, un certain nombre de préconisations.

Ville comprise, si jamais demain, elle devenait propriétaire du site et ses 115 hectares. Le gèrera-t-elle en direct ou procédera-t-elle elle-même à une mise en concession? "Pour l'heure, on n'en sait rien!", concède Gérard Bramoullé.