

## **COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME D'AIX LES MILLES**

Commentaire **CD2A**. *Compte tenu de la multitude des sujets abordés, et du côté un peu confus de cette réunion, nous avons opté pour un compte rendu assez linéaire et non synthétique pour essayer de rendre compte de la manière dont les choses se passent. Il y a beaucoup de prises de parole de CD2A parce que nous sommes presque les seuls à intervenir.*

Présidée par M. le Sous-préfet, avec la présence de M. Tatibouët, Directeur de la DSAC, M. Dumont directeur du service régulation et environnement de la DSAC, des représentants d'EDEIS : Mrs Godeaux et Dreschel - Mlle Helbois, des représentants des usagers et des représentants des associations de riverains CIQ Millois : Christian Saura, M. Zabini, AECV Eguilles : Mme Foubard et Mme Lieutaud, les 1000 dB : Michel Bourdarel et JC Monnet et pour CD2A : François Cabet et Jean-Pierre Bénard. De nombreux absents surtout parmi les élus : présence de : M. JM Perrin et M. De Saintdo. Absence JP PAGO – Fare Sud pour la 4ème fois consécutive. Pas de liste des absents et excusés transmises par le SP.

Intervenants pour **CD2A**, François Cabet et Jean-Pierre Bénard

### **1. Ouverture de la réunion.**

**M. le Sous-préfet a introduit la réunion par une présentation très générale :** rappel des objectifs et des enjeux, modalités de renouvellement de la charte, produire un squelette de la nouvelle charte fin 2018. Elle devra être équilibrée : Environnement, Riverains et Economiquement viable...

Il en va de l'intérêt de la Métropole et du pays Aixois.

Commentaire **CD2A** : *Il nous paraît douteux que cette plateforme déficitaire puisse être un atout économique pour la région compte tenu de la présence de l'aéroport international Marseille-Provence à dix minutes. Sauf s'il s'agissait d'une optimisation par le foncier.*

**M. Tatibouet, Directeur de la DSAC-SE, a exposé les quelques réalisations passées de la DSAC :**

Sensibilisation des pilotes basés (!). Réduction du bruit à la source : taux d'équipement des avions en silencieux satisfaisant (!). Travail auprès des associations de riverains (!). Révision carte VAC (Bien incomplète). Encadrement des essais moteurs (Peut mieux faire). Airbus hélicoptère : réductions des essais au strict nécessaire (Un nécessaire excessif). Deux points de report pour le survol d'Eguilles (Bien d'autres trajectoires seraient à revoir). Rehaussement des tours de pistes (Pas sûr que cela fasse un peu moins de bruit en volant un petit peu plus haut, mais sûr que cela couvre une zone plus large). Etude acoustique CETE 2010 pour la pose d'un merlon (Toujours pas construit et dont l'efficacité anti bruit n'est pas prouvée). Refus de certaines implantation d'activités génératrices de nuisances (Lesquelles ?)

Commentaire **CD2A** : *Sans doute s'agissait-il pour la DSAC, qui a été exploitant pendant des décennies pour le compte de l'Etat, de montrer qu'elle n'était pas restée complètement inactive ! Rappelons que nous avons formulé de vives critiques sur la méthode de recueil des signalements de la DSAC : 3 en 2017, alors qu'EDEIS avec son système en ligne en a rassemblé 390 en 4 mois en 2018.*

Nous ont été renvoyés par nos « résidents sentinelles » 367 accusés de réception de ces signalements que nous avons adressés d'abord à EDEIS. Ce sont donc les mêmes signalements ; EDEIS en ayant reçu 23 de plus que nous provenant d'autres sources.)

**M. Tatibouët** évoque le projet commun avec EDEIS de la mise en place d'un logiciel de **trajectographie** avec une récupération des données radars du SNA (contrôle aérien).

Ce logiciel équivalent au logiciel ELVIRA permettra de fournir à partir d'une immatriculation, la trajectoire de l'aéronef et de faire des chevelus c'est à dire des trajectographies sur tout un territoire pendant une période donnée, permettant d'évaluer la dispersion des trajectoires. (Projet intéressant, nous devrions avoir accès aux données)

**Le Sous-préfet** rappelle le travail des 36 « **Résidents sentinelles** » CD2A et son importance afin d'identifier les zones touchées par les nuisances et afin de les surveiller.

Néanmoins l'opération sera difficile, car EDEIS n'a pas « la capacité de traiter des centaines et des centaines de signalements ».

**CD2A** : Nous avons souligné que nous avons proposé à EDEIS de traiter les plaintes par thèmes étant bien conscients qu'il n'était pas possible à EDEIS de traiter tous ces signalements individuellement. Nous venons d'ailleurs de convenir d'un rendez-vous avec M. Godeaux directeur adjoint d'EDEIS CONCESSIONS et Mlle Helbois responsable de la plateforme pour fin août afin d'évoquer ces questions.

Nous avons fait remarquer à **M. Tatibouët** qu'un signalement « peu documenté » pouvait être « significatif » d'une nuisance ressentie et qu'il n'y avait pas lieu de confondre « peu significatif » et « peu documenté » - « D'accord, mais s'il n'est pas documenté, nous ne pouvons pas l'exploiter ».

**CD2A** : Reste à ce que soit bien expliqué ce qu'est un signalement « bien documenté ». C'est un problème compliqué en ce sens qu'il est rare qu'il soit possible de repérer l'immatriculation des aéronefs, même pour ceux qui passent à basse altitude. Ce n'est possible qu'avec des photographies et nous disposons d'une soixantaine de clichés effectués par deux photographes M. Vigreux et M. Berry.

**Jean-Pierre Bénard** est invité par le Sous-préfet à présenter le préambule CD2A au projet de révision de la Charte. (Voir en fin du document).

Cet exposé a fait l'objet d'une bonne attention. A la suite de quoi **M. le Sous-préfet** a indiqué qu'il avait déjà répondu **NON** à la question d'un arrêté de restriction d'exploitation Mais, nous n'avons pu en savoir plus.

**CD2A** : Nous précisons qu'étant donné le flou du contrat de concession notamment en matière d'environnement nous avons d'abord déposé un **recours gracieux** contre le contrat de concession auprès de la ministre des Transports, recours resté sans réponse, et que donc nous avons déposé un deuxième recours auprès du TA de Marseille, **recours contentieux** cette fois. Sachant, en outre, **que nous nous désisterions de ce recours** si nous pouvions obtenir des éclairages précis. M. le Sous-préfet admet que nous sommes dans un Etat de droit et que le juge décidera.

**M. le Sous-préfet** a confirmé que la référence à la charte de l'environnement de l'aérodrome dans l'article 11 du contrat de concession avait, de fait, une valeur contractuelle garantie par l'Etat malgré l'arrêt du TA de Marseille qui, dans un autre contexte, avait déclaré cette charte inopposable. Le concessionnaire est juridiquement lié à la charte par le contrat. Propos confirmés par M. Tatibouët directeur de la DSAC.

**CD2A.** Nous avons demandé à M. le Sous-préfet que cette déclaration figure dans le compte rendu de la réunion.

**M. Tatibouët** a tenu à préciser à propos de la charte, « Cela ne doit pas servir à nourrir des contentieux inutiles ». Nous avons signalé qu'il y avait beaucoup de conflits majeurs sur beaucoup de plateformes parce que les chartes ne sont pas appliquées.

**M. le Sous-préfet** essaie de relativiser les nuisances aériennes par rapport aux autres pollutions (routières, etc.), nous avons souligné que c'est la somme de toutes les pollutions qui représente un enjeu crucial.

**Intervention de M. SAURA CIQ Millois** qui s'étonne de la faiblesse du loyer payé par EDEIS à l'Etat : six euros l'hectare (plus une partie variable calculée sur les redevances perçues sur les AOT) et sur le peu de dispositions environnementales intégrées dans le contrat de DSP. Le CIQ ne constate aucune amélioration de la situation depuis le début d'année et plutôt des aggravations.

Il a été répondu que le loyer est fixée par France domaine. (Barème appliqué à vérifier) Et les investissements lourds ne seront pas financés par appel aux fonds publics. Les possibilités d'aménagements sont assez limitées à cause du risque inondation, une grande partie de l'aérodrome est en **zone rouge**.

**Le Sous-préfet** a précisé que dans la mesure où il n'y a pas d'activité commerciale sur cette plateforme, il ne s'agit pas d'un aéroport mais bien d'**un aérodrome**. Nous avons exprimé nos craintes à cet égard, en effet la dénomination *aéroport* suppose des infrastructures commerciales conséquentes.

**CD2A** : Nous posons la question de la **composition des collèges** des membres de la CCE, actuellement **illégal** du fait de la présence dans le collège des « associations de riverains déclarées » de deux associations représentant des activités industrielles et commerciales !

M. le Sous-préfet allègue des raisons réglementaires (?) pour refuser une actualisation de la composition des collèges avant septembre 2019.

Quelque peu provocateur, le Sous-préfet a tenu à dire : « Et puisque nous sommes dans un Etat de droit, vous pouvez toujours attaquer l'arrêté du Préfet » !

Commentaire **CD2A** : *Après la réunion, nous avons écrit à M. le Sous-préfet pour lui redemander de promulguer un arrêté modificatif de la composition des collèges de la CCE conforme à la réglementation. Courrier transmis au ministère des Transports.*

## **2. Modification du règlement intérieur de la CCE**

La proposition du nouveau **règlement intérieur** de l'aérodrome qui nous a été présenté au dernier moment, dans la précipitation, sans information préalable, a donné lieu à des discussions animées. Modifications justifiées par le changement d'exploitant.

Après moult discussions, l'article 9 est supprimé et le 11 modifié. Proposition votée, sauf les 1000 dB qui s'abstient.

## **3. Modalités de révision de la Charte**

### **Intervention préalable de M. DRESCHEL sur les actions depuis janvier 2018.**

M. Dreschel considère que tout se passe bien sur la plateforme. A été mis en place d'un système de suivi en ligne des signalements-plaintes, il reste à en finaliser l'analyse et les réponses. (CD2A. *Et, espérons-nous les actions qui devraient en résulter !!*)

Nous l'avons interpellé sur sa revendication d'avoir la « fibre écologique », il confirme que c'est bien le cas. C'est même un point clé de l'exploitation de l'aérodrome bien que ce ne soit pas le point le plus important.

L'exploitant est ouvert au dialogue. Est mise en place une équipe disponible 24/24 et 7J/7J. De plus, présence quotidienne ou chacun peut être reçu de 8 heures à 18 heures.

Mais, attention à la « stratégie » qui consisterait à « noyer » l'exploitant de courriers, de signalements, de réclamations, car EDEIS n'a pas la capacité de tout traiter.

Compte tenu des plaintes, il faut revoir le fonctionnement avec les pilotes.

La révision de la charte est un point très important et EDEIS va apporter sa connaissance des technologies qui permettent de réduire les nuisances sonores. EDEIS suit de très près les évolutions technologiques. Mise en place d'un partenariat avec la Fédération Française de l'Aéronautique sur le bruit (test avion électrique - hydrogène). M. Dreschel se garde d'envisager une date de déploiement mais pense que c'est le futur des aérodromes.

M. Dreschel précise, en réponse à une de nos remarques, qu'EDEIS « ne fait pas la course aux redevances » – les redevances sont raisonnables. Mais l'aérodrome doit être équilibré financièrement et il faut de l'argent pour la gestion de la plateforme. L'absence de moyen ne permettra pas de mener les mesures d'amélioration. L'aérodrome doit vivre de lui-même, il n'y a pas de subvention prévue.

Précision EDEIS : le trafic n'explose pas, des bilans de fin d'année le montreront. Mais, il admet que certains événements comme la navette hélicoptère avec le Castellet pour le grand prix de France fut difficile à supporter, mais tout le monde avait été prévenu. (CD2A. *Comme si le fait d'être prévenu avait pour vertu de diminuer l'impact des nuisances et même les autorisait !*)

**Cd2A** fait remarquer qu'il ne faut pas raisonner en termes de mouvements globaux et bien distinguer les mouvements par activités. Car les activités hélicoptères et aviation d'affaires sont les activités les plus génératrices de nuisances. Et ce sont les nuisances qui augmentent le plus ; plus que le trafic en lui-même. Pour les vols d'essais, on constate des heures de « tests constructeurs » hélicoptères sur la plateforme avec des passages répétés toutes les 3 à 4 minutes. CD2A évoque une plainte récente d'un riverain de la rue du lieutenant Parayre avec quatorze passages d'un hélicoptère en 1 heure 30 !! Les essais Airbus hélicoptères bien qu'ils diminuent sont insupportables par leur durée (plus d'une heure), par l'intensité sonore et par les émissions toxiques. De même que les « tests constructeur » Guimbal.

**Le Sous-préfet** considère effectivement qu'il faut améliorer la situation actuelle pour les hélicoptères il faut trouver une solution pour les essais en vol : créneau horaire – protocole. **CD2A** demande de délocaliser les essais, comme envisagé avec le ministère des Transports, tout en conservant la production sur le site. A quoi il est proposé de discuter avec Guimbal, de tenir compte de l'aéronautique et de l'activité industrielle importante qui va évoluer. Exemple : Guimbal travaille sur un hélicoptère plus silencieux. *(Ce qui, évidemment, ne change rien aux nuisances actuelles. Nous avons déjà dénoncé la politique qui consiste à dire qu'il y aura des lendemains qui chantent grâce aux nouvelles technologies, comme si cette espérance dispensait de prendre des mesures urgentes dès à présent !)*

**EDEIS** est une société ouverte et transparente

**CD2A** : Revenant sur les questions ouvertes pas les nombreux signalements, nous faisons remarquer que des chevelus globaux sur zone permettraient de se faire une vraie idée de l'ensemble **des trajectoires suivis et de leur dispersion, et le suivi dans le temps de cette dispersion**. Nous signalons que de nombreux habitants ne font pas de plaintes en se reposant sur les « résidents sentinelles » ou parce qu'il y en a trop, ou par lassitude.

**EDEIS** : Tous les signalements avec immatriculation font l'objet **d'un courrier au pilote**, pour éviter que cela se reproduise *(Avec quels moyens ? Pour quelle efficacité ? Ces questions restent irrésolues)*. EDEIS traite les plaintes documentées en association avec le SNA, Service de la Navigation Aérienne, base d'Aix-en-Provence *(Le SNA assume la responsabilité opérationnelle du contrôle aérien)*.

**Mme Foubard AECV Eguilles** signale que des avions volent la nuit au-dessus d'Eguilles au-delà de 22h. Il semble que ce soit des avions de surveillance des feux.

**EDEIS** : Une **réunion semestrielle** aura lieu pour faire le point sur les statistiques des signalements et les plans d'actions (CD2A. *Reste à préciser ce que l'on entend par « plan d'actions » ??*).

### **Rapport de Mlle HELBOIS responsable de la plateforme sur les signalements et réactions.**

EDEIS a reçu **390** signalements par 52 personnes dont 4 principaux riverains représentant 54 % des signalements.

Certains signalements comportent des immatriculations, c'est important car sinon le traitement est difficile. *(Nos 36 « Résidents sentinelles » ont envoyé 366 accusés de*

*réceptions sur les 390 signalements reçus par EDEIS, et certains ont effectivement envoyé beaucoup de signalements, tandis que d'autres n'en ont envoyé qu'un ou deux).*

**CD2A.** Nous faisons remarquer qu'il n'est pas facile de lire les numéros d'immatriculation pour les avions et encore moins pour hélicoptères. Il y a 2 adhérents CD2A qui peuvent noter les immatriculations car ils prennent des photos. Constats fréquents : survols de zones urbanisées avec non-respect de la réglementation (VAC), vols hélicoptères de longue durée..

**Le CIQ Millois** souligne que de nombreux riverains ne sont pas utilisateurs d'internet, d'où aussi sans doute un impact sur le nombre de plaignants. **CD2A** rappelle aussi que de nombreux résidents ne déposent pas de signalement car ils comptent sur les « Résidents sentinelles ».

**EDEIS** rappelle que tous les signalements doivent être précis et déposer sur le site et que **tous les signalements** avec immatriculations pour les basés seront **transmis aux propriétaires de l'aéronef**.

**Intervention syndicaliste CFDT** : L'intérêt d'un signalement dépend surtout de la zone de déclaration (habitée ou isolée) et l'intérêt est de connaître le pourcentage de la population concernée. (CD2A. *Nous trouvons ce raisonnement spécieux. On pourrait ainsi maltraiter des personnes parce qu'elles seraient peu nombreuses à subir des souffrances par ailleurs collectives et alors inacceptables ! Discutable.*)

**CD2A** : Nous faisons remarquer qu'il y a des règles et que l'on n'est pas obligé de voler en rase mottes en pleine campagne. Quoiqu'il en soit, des règles existent et si elles étaient appliquées la situation en serait grandement améliorée.

Il y a sans cesse des intérêts particuliers qui survolent très régulièrement le village d'Est en Ouest et d'Ouest en Est et qui génèrent des nuisances collectives. Nous expliquons que l'intérêt du travail des « résidents sentinelles » est bien d'identifier les zones les plus exposées et de produire des profils type, de les analyser, pour que des mesures efficaces soient prises.

Les aéronefs qui volent pour des raisons de services non urgents pourraient également respecter les populations, Gendarmerie, services de secours, de santé...

**Le Sous-préfet** rappelle l'intérêt de cet échantillonnage avec les « résidents sentinelles » et leur lieu d'implantation et encourage EDEIS de commencer par traiter ces points d'implantation par l'évaluation des trajectoires et éventuellement des fautes commises.

**EDEIS** : La répartition des nuisances entre hélicoptères et avions se décompose : 54% avions et 40% hélicoptères. Le SP est conscient des nuisances hélicoptères.

**CD2A** : Nous faisons remarquer que le nombre des nuisances hélicoptères est quasiment aussi important que les nuisances générées par les avions, MAIS que le nombre des vols hélicoptères est nettement moins important. Ce dont EDEIS convient. Nous ajoutons que sur beaucoup de plateformes les nuisances hélicoptères sont une vraie catastrophe, des intrusions, des sortes de viols de l'espace privé.

D'autant que la zone est encore en développement en termes d'urbanisation avec la Duranne et les zones d'activités.

**M. le Sous-préfet** trouve ces termes un peu forts bien qu'il convienne que les hélicoptères posent un problème (« Cela ne m'a pas échappé que les hélicoptères... »)

et qu'il faudra trouver une solution avec Guimbal. Nous rappelons que M. La Corte du Ministère des Transports avait évoqué la possibilité d'une délocalisation des essais. M. le Sous-préfet ajoute : « La plateforme ne peut être la seule victime expiatoire du développement durable... ». (??? *Ce qui s'ap)elle botter en touche*)

Il est rappelé que le **PEB** (Plan d'Exposition au Bruit), intégrait une stabilisation des nuisances et ne mettait pas l'accent sur les hélicoptères.

**CD2A** : Quoiqu'il en soit, le PEB, avons-nous rappelé, est un document d'urbanisme et surtout : il n'est pas opposable aux décisions ministérielles concernant les aéroports et aérodromes. Néanmoins, on y parlait de maintenir la plateforme en l'état en termes de nuisances.

Et s'il y a des personnes qui se sont installées à proximité, elles se sont installées à côté d'une plateforme dédiée d'abord à l'aviation de loisir et de tourisme. Nous en sommes loin avec le développement actuel des activités hélicoptères. Le problème, c'est que le développement de l'urbanisation continue du fait de la pression démographique et du développement général du phénomène de l'urbanisation.

### **Intervention de M. JM Perrin Maire adjoint de La Duranne, Conseiller départemental**

M. Perrin est un fervent défenseur de la charte et rappelle que c'est un « gentlemen's agreement » (Cour Administrative d'Appel de Marseille sollicité sur ce point par les 1000 dB en 2016), et qu'elle impose donc de produire du consensus. Avant la charte 2007-2010 c'était la cacophonie.

Si l'on ne peut aboutir à un consensus, alors tout le monde sera perdant : élus, riverains, exploitant, usagers. Il faut donc mettre toute l'énergie possible pour que la nouvelle charte existe.

Il considère que la façon d'aborder les discussions ne lui plaît pas trop et il faut que l'ensemble des parties recherche des consensus pour avoir un développement économique maîtrisé dans le respect de tous. Ce qui est recherché c'est aussi la protection de l'environnement et des citoyens. Il y a du chemin à faire et nous devons évoluer tous ensemble.

JM Perrin pense qu'il faut faire confiance à EDEIS et à son programme qu'il a entendu, exposé brillamment par M. Dreschel, lors de l'inauguration de l'aérodrome. Mme le maire, présente, en fut très satisfaite.

Donc, il faut donner une chance à EDEIS et ne pas les condamner, Et si les paroles sont en accord avec les actes, il devrait avoir une belle cohabitation.

**CD2A** : Nous avons répondu à JM Perrin que si la charte 2007-2010 fut une bonne chose, néanmoins elle contient 23 fois le mot « engagement » mais sans échéancier, ni sanction, et qu'il serait donc temps de passer à une deuxième étape, plus contraignante. En rappelant que dans son état actuel, si elle était bien respectée, bien des difficultés seraient aplanies.

### **Modalités de révision de la charte. Mlle. Helbois**

Création de 4 Groupes de travail de travail pour un rendu fin décembre.  
Les sujets traités définiront le plan d'action.

**Le Sous-préfet** précise que les thèmes restent ouverts et peuvent évoluer, être complétés lors des réunions suivant les discussions et les travaux

**M. Dreschel** : L'animation des groupes de travail est faite par EDEIS.  
L'idée est de mettre chaque thème de la charte actuelle dans l'un des 4 groupes.

Commentaire **CD2A** : *Pourquoi dans ces conditions ne pas reprendre directement la charte actuelle en retravaillant successivement chacune des actions qu'elle propose déjà. Nous avons depuis écrit à EDEIS, à M. le Sous-préfet et M. Tatibouët pour défendre cette proposition en soulignant qu'elle nécessiterait seulement l'établissement d'une seule « Commission de révision » de la charte qui reprendrait successivement chacun des points de la charte précédente.*

<p>Activités et vocation de l'aérodrome Réunion 5/9/2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Volume global d'activités</li> <li>- Besoins des usagers et contraintes associées</li> <li>- Implantation d'entreprises</li> <li>- Typologie des opérateurs - usagers</li> <li>- Vocation de l'aérodrome</li> </ul>
<p>Assurer le respect et l'amélioration des procédures, de la VAC Réunion le 24/9</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travail sur les trajectoires existantes</li> <li>- Vols spécifiques –essais – tests constructeurs</li> <li>- Promotions des bonnes pratiques</li> </ul>
<p>Maitriser les Indicateurs environnementaux et suivre les démarches Réunion le 29/10</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Données environnementales</li> <li>- Emissions – déchets</li> </ul>
<p>Promouvoir les Innovations – Nouvelles technologies afin de diminuer l'impact des activités de l'aérodrome Réunion le 26/11</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Technologie aéronefs – silencieux - motorisation</li> <li>- Technologie suivi des trajectoires (papi)</li> <li>- Aide aux trajectoires – briefing – autres innovations</li> </ul>

#### Méthodes :

- Associer des acteurs pertinents à chaque groupe de travail avec 6 catégories d'interlocuteurs et 2 représentants de chaque catégorie par thème (max 10 personnes par réunion) :
  - 1 - EDEIS (Collège des Usagers)
  - 2 - Usagers (Collège des Usagers)
  - 3 - SNA SE (Aviation civile)
  - 4 - DSAC-SE (Aviation civile)
  - 5 - Collectivités locales (Collège des élus et collectivités locales concernées)
  - 6 - Association de riverains (Collège des association)
- Réunions de 2 à 3 heures avec ordre du jour et compte-rendu des échanges
- Objectifs : faire ressortir les orientations clés de chacun et les convertir en plan d'action. Le SP fait remarquer que s'il y a des orientations extrémistes, il faudra les éliminer. Seules les orientations ayant obtenu un consensus seront retranscrites en action. La sous-préfecture sera présente en fonction des thèmes.



**CD2A.** Nous soulignons les difficultés à organiser une représentation équilibrée des réunions en fonction des règles évoquées. Comment mettre en place une représentation associative équilibrée avec deux représentants de l'ensemble des associations pour chacun des quatre groupes de travail ?

Nous demandons des précisions sur ce qui ressortit de l'autorité de la DSAC, de l'exploitant, des usagers ? **M. Tatibouet** : il y a un concédant et un concessionnaire et dans le cahier des charges, il y a les prérogatives de chacun.

**M. Marcellet**, association des entreprises du Pôle d'activité, demande que chaque membre de la commission participe à deux groupes de travail.

**Le Sous-préfet** pense que le milieu associatif est suffisamment mobilisé pour se répartir les thèmes et partager. (Ce qui est inexact, c'est un ensemble hétérogène dont les éléments n'agissent pas sur les mêmes zones, avec des associations qui ne devraient pas faire partie de ce collège, ou des associations qu'on ne voit plus). Mais, M. le Sous-préfet fera évoluer sa position en fin de réunion. En fait tous ces débats démontrent l'impréparation de la proposition.

**M. Dreschel** précise que l'animation des groupes de travail sera faite par EDEIS.

Commentaire **CD2A** : *Evidemment cela accentue encore la dominance d'EDEIS sur l'organisation et le déroulement de la révision d'une charte dont il faut rappeler qu'elle est une charte de l'environnement. Malgré notre opposition, il nous a été imposé que ce soit le producteur de nuisances, EDEIS, qui prenne en charge la révision de la charte de... l'environnement !*

*En fait, nous serons obligés de composer avec EDEIS pour la simple raison que si nous voulons que les dispositions de la charte qui concernent l'exploitant soient incluses dans le contrat de concession, il nous faudra l'accord non seulement d'EDEIS, mais aussi de la DSA et M. le Sous-préfet sur le travail de synthèse.*

*Il faut ajouter pour comprendre le flou qui règne sur cette réunion que nous n'avons eu connaissance du projet EDEIS-Sous-préfet que pendant cette réunion. Aucune information diffusée préalablement.*

Finalement, on pourra inclure les différents éléments de la charte à réviser dans les thèmes des groupes de travail.

**Un délégué CFDT** : Rappelle les enjeux de la faune et flore présentes, de la présence d'une zone humide faune/flore particulière. L'exemple d'Istres est significatif, les militaires ont dû tenir compte de la faune pour l'installation des implantations. Il est important d'identifier la faune et flore de la plateforme. Il faut aussi avoir cette vision pour Les Milles. Préconisation aussi d'une étude sociologique pour identifier l'attente des riverains.

**Le Sous-préfet** comprend la préoccupation de la protection de la faune/flore et rappelle qu'une grande partie de l'aérodrome est en zone inondable donc non constructible (85% de la plateforme) et qu'il est favorable à la biodiversité. Le PRI élaboré à la fin de l'année prochaine constatera les limites de l'urbanisation.

**M. Zabini, CIQ Millois**, considère que dans les structures administratives un seul participant peut être requis, par contre il en faut deux pour les associations. Le SP indique que c'est indicatif et qu'il ne va pas compter le nombre de participants.

A la question posée par **JC Monet, 1000 dB**, « Comment seront finalisées les conclusions des groupes de travail, ce sera au vote, à la bonne volonté, au doigt mouillé ? », M. le Sous-préfet a répondu qu'il faudra faire un travail de synthèse pour la première série de réunions, avec un rapporteur par groupe. Il y aura des actions déjà validées et celles que la CCE devra valider s'il y a des divergences. « La CCE arbitrera ».

**Le Sous-préfet** demande d'attendre le résultat des premières réunions et qu'il y aura un travail de synthèse à produire et ensuite une 2<sup>ème</sup> série de réunions pour valider un premier squelette de la charte à la fin de l'année. Après chaque réunion, il y aura un rapporteur qui fera l'intermédiaire du contenu des discussions, des actions validées et celles qui nécessitent l'agrément et l'arbitrage de la CCE. C'est la CCE qui gèrera les divergences (Méthodologie !?).

**Commentaire CD2A** : Mais M. le Sous-préfet n'a pas précisé comment s'intégrerait dans cette dynamique la deuxième série de réunions des groupes de travail ni son articulation avec la première série. De plus, après le travail des « groupes de travail » et des « rapporteurs », désigné par qui ? qui rédigera la charte qui pourrait résulter de ce travail ? EDEIS ?

**CD2A** propose qu'il y ait un voire deux projets de charte soumis au vote de la CCE. Le SP n'exclut pas cette possibilité.

Enfin, compte tenu du côté un peu approximatif de la proposition d'EDEIS, **M. le Sous-préfet** précise : « On ne va pas vérifier qu'il n'y a que dix participants, s'il y en a quatorze... là n'est pas l'intérêt », quant à la composition des groupes de travail : « C'est à la carte » !

Et il donne 15 jours pour se positionner dans les groupes et les documents EDEIS seront transmis à chacun. (Encore un peu de précipitation)

**Commentaire CD2A**. *la question n'a pas été abordée de savoir qui rédigerait le projet de charte au terme de la réunion des travaux des rapporteurs, ni comment. Par EDEIS ?*

### **Fin de la réunion**

**M. le Sous-préfet** transmettra un document vierge à compléter avec le nom des personnes qui participeront aux groupes de travail.

Il demande l'approbation du CR de la dernière réunion :

**CD2A** considère qu'il n'y a pas eu de prise de position sur l'étude Air/Bruit que nous avons demandée, à réaliser par Air Paca.

**M. le Sous-préfet** confirme et n'exclut pas à priori cette étude.

## **PREAMBULE CD2A LU LORS DE LA REUNION DE LA CCE DU 31 JUILLET 2018**

### **POSITION ACTUELLE DE CD2A sur le fonctionnement de la plateforme.**

Le ministre, M. Nicolas Hulot déclarait lors des travaux sur la Programmation Pluriannuelle de l'Energie. « **Il nous faut changer de modèle économique** », c'est **un défi majeur et inédit**.

Le modèle des Trente glorieuses nous conduit déjà à la catastrophe, ce sont déjà 50 000 morts par an en France sans compter l'aggravation des maladies cardiovasculaires et respiratoires, et autres dégradations environnementales mondiales.

Le fonctionnement économique de la plateforme pose un problème dans la mesure où, **contrairement aux promesses**, il semble bien qu'il fonctionne essentiellement sur le mode de la course aux redevances, **modèle obsolète et dangereux**.

#### **1 - LES PLAINTES**

EDEIS a reçu plus **trois cent soixante plaintes** d'habitants du bassin aéroportuaire en trois mois et demi sur les communes d'Eguilles, de Bouc Bel Air, de Meyreuil, de Luynes et Les Milles. Soit pour des nuisances sonores, soit atmosphériques, ou encore par crainte légitime quant à la sécurité dans le cas de survols fréquents à basse altitude.

On note une augmentation des nuisances aériennes par rapport à l'année dernière et elle concerne particulièrement les hélicoptères

Alors que le travail de rentabilisation devait se faire **essentiellement** à partir du développement du foncier, comme cela était convenu.

Pour l'instant, nous ne voyons pas venir les mesures qui seraient prises pour lutter contre ces agressions **multi quotidiennes**.

Néanmoins, remarquons que sur certaines zones il y aurait moins d'avions d'affaires en infraction, et que les avions de tourisme équipés en silencieux ne posent aucun problème.

**Par contre**, les activités hélicoptères, écoles de pilotage, tourisme et essais en vol sont **insupportables et inacceptables**.

#### **2 - SUR LE PLAN DES ACTIVITES ET DU FONCIER**

Des **implantations** et **extensions** d'activités ont eu lieu au cours des dernières années **sans** que les membres de la CCE en aient été informés et **sans** que la CCE ait pu en débattre.

Ce qui est illégal au titre de l'article L571-13 du code de l'environnement.

*La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui **pourrait** avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions.*

Cet article sera-t-il enfin appliqué par EDEIS et les autorités responsables ?

### 3 – LE CONTRAT DE CONCESSION

Il est des plus flous sur le plan environnemental notamment en ce qui concerne l'article 11 :

*Le concessionnaire s'engage à respecter les dispositions de la **charte** de l'environnement de l'aérodrome d'Aix-Les Milles relevant de l'exploitant et à contribuer à son actualisation, en tenant compte de l'**évolution constatée et prévue** des activités de l'aérodrome.*

D'une part, cette **formulation est spéieuse**, compte tenu de cette notion trop imprécise « **d'évolution constatée et prévue** »

**Et d'autre part**, le concessionnaire déclare s'engager contractuellement à respecter les dispositions de la charte.

Nous demandons donc que le Ministère de tutelle, et l'exploitant, s'engagent par écrit à ce qu'en cas de conflit, ils ne puissent pas se prévaloir de l'arrêt de la CAA de Marseille n° 13MA02582 du 8 avril 2014 qui avait considéré, dans un contexte différent, que la charte n'était pas opposable.

Notons qu'il eut été plus simple de lister précisément les dispositions auxquelles le concessionnaire souscrivait contractuellement en signant la convention, sans faire référence à la charte.

### 4 - REVISION DE LA CHARTE

Dans ces conditions, pour nous, la révision de la charte est suspendue aux notifications ministérielle et de l'exploitant.

Néanmoins le travail important effectué pour l'élaboration de cette charte peut servir de socle à l'édiction d'un **arrêté de restriction d'exploitation**, comme il en existe sur nombre de plateformes et qui seul permettrait de poser des règles de fonctionnement **précises** et de **sanctionner** les contrevenants. C'est d'ailleurs ce que nous avaient recommandé M. Victor Haïm, alors président de l'ACNUSA et M. Chaffange ex-directeur de la DSAC.

Nous avons enregistré une liste, sans doute non exhaustive, de **38 arrêtés de restriction** d'exploitation en métropole : Toussus le Noble, Annecy, Cannes, Marseille, Bâle-Mulhouse, Beauvais, Bordeaux, Nantes, Nice, Paris, Toulouse, etc.

La charte **elle-même** prévoit, action 5, que si les nuisances augmentaient, alors il serait possible de promulguer un arrêté de restriction d'exploitation. Ce qui en soi pose **explicitement** le constat de l'inefficacité potentielle de cette charte.

Avec un tel arrêté, tout le monde y gagnerait y compris le concessionnaire qui aurait une feuille de route claire, il ne serait plus harcelé de plaintes, et pourrait sans doute percevoir des amendes.

Pour en arriver là il faut partir du principe que la course aux **redevances ne justifie plus tout.**

Mais comment faire, s'il faut **doubler** le CA en 5 ans selon le président d'EDEIS ?  
**Pourquoi 5 ans ?**

## **5 - PERSPECTIVE INQUIETANTE :**

Nous avons pu lire dans la presse qu'EDEIS Aix-les-Milles compte développer **l'aviation d'affaires en articulation avec le foncier.**

Or, d'une part ce n'est pas ce que contenaient les recommandations ministérielles, et d'autre part l'aviation d'affaires est un **non-sens environnemental**, au profit d'agents économiques suffisamment fortunés, pour faire croire qu'ils sont si importants que leur temps est sacré, alors que Marseille-Provence est si proche.

Nous aimerions que M. Dreschel, qui a avancé par deux fois qu'EDEIS avait la « fibre écologique », gère l'entreprise selon les critères de la transition écologique, de la transition énergétique, de la préservation de l'environnement humain et naturel ainsi que de la biodiversité...

Les mouvements encore accrus et insupportables du dimanche 24 juin pour la course de Formule 1 du Castellet, de plus hautement polluante, ne semble pas aller dans ce sens.

Les situations exceptionnelles se multiplient avec le risque que d'exceptions en exceptions elles deviennent la règle par la loi du fait accompli.

**EN CONCLUSION**, nous refusons que des affairismes multiples gouvernent cette plateforme qui appartient à notre patrimoine.

Rappelons que l'ensemble des nuisances sonores et atmosphériques coûte plus de **150 milliards d'euros** par an à la collectivité, ne serait-ce qu'en termes d'emplois perdus et de soins médicaux majorés.

Vous comprendrez facilement que nous refusons absolument que ce soit EDEIS qui pilote la révision de la charte de l'environnement, si elle devait être révisée. On ne peut être juge et partie.

Etant entendu que la priorité absolue, c'est **la rédaction d'un arrêté de restriction d'exploitation** qui reprendrait au moins les recommandations d'une VAC révisée et de principes également révisés tirés de la charte.

Il devra en outre préciser la répartition claires des responsabilités entre la DSAC, le concessionnaire et les usagers.

Etant entendu, enfin, que nous souhaitons instamment que soit préservée la dénomination **aérodrome** pour cette plateforme conformément au libellé du contrat.

Nous transmettrons à M. le Sous-préfet le texte de ce préambule afin qu'il figure dans le compte rendu de cette réunion.

Merci à toutes et tous pour votre attention.

PS : UN EXEMPLE DE NUISANCES REPETITIVES

Lieu des nuisances : Quartier Parayre, les Milles-Ouest, HELICOPTERE, exemple du 25 juillet dernier. Mais, c'est quasiment tous les jours.

Quatorze plaintes successives d'un habitant adressées à EDEIS pour :

- Survols à basse altitude,
- Nuisances sonores,
- Trajectoires hors couloir
- Et fréquence de survols.

**9h03 – 9h05 - 9h06 - 9h37 – 9h51 – 9h56 – 10h01 – 10h08 – 10h11 – 10h25 – 10h48 – 10h50 – 10h53 – 10H56**

Soit quatorze passages insistants d'un hélicoptère en 1h50.

Avec en plus, selon Air Paca, qualité de l'air « très mauvaise » ce même 25 juillet sur cette zone.

**Texte remis à EDEIS, sur sa demande, pour la rédaction du compte rendu officiel qui est réglementairement à la charge de l'exploitant.**

**CD2A**