

Me Michel SAMOURCACHIAN
AVOCAT.
11, rue Thiers.
13100 AIX EN PROVENCE.
Tel : 04.42.26.80.32
Fax : 04.42.38.07.80

REQUETE EN ANNULATION PAR DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

A Mesdames et Messieurs les Président et Conseillers composant le Tribunal administratif de PARIS

Affaire : Association CD2A et autres c/ Ministère du Développement durable et des Transports, DGAC.

LES REQUERANTS

1° **Association** « Collectif **Danger Aéroport Aix les Milles (CD2A)** », Association loi 1901 déclarée à la Préfecture le 8 juillet 2015, JO Association du 18 juillet 2015, Annonce n° 136 - page 3439, enregistrée sous le numéro W 131010035, prise en la personne de son Président en exercice Monsieur Jean – Pierre BENARD, ayant son siège social 230 Chemin de l'Olympe – 13290 AIX LES MILLES.

2° : **LISTE DE VINGT PROPRIETAIRES OU LOCATAIRES RIVERAINS QUI SOUTIENNENT LE RECOURS** (masquée, non diffusion de données privées)

Ayant tous pour Avocat, Me SAMOURCACHIAN Michel, Avocat à la Cour d'Appel d'Aix En Provence, dont le Cabinet est sis 11 rue Thiers 13100 AIX EN PROVENCE.

ONT L' HONNEUR DE VOUS EXPOSER CE QUI SUIT :

I – EXPOSE DES FAITS

L'aéroport d'Aix Les Milles (BDR) a été créé avant la seconde guerre mondiale et affecté, par arrêté du 6 juin 1964, à titre principal au ministère de la Défense.

A la suite d'une restructuration des Armées, l'Armée de l'Air a quitté définitivement au cours de l'année 2001, la plate – forme qui connaissait déjà, à cette époque un trafic civil.

L'aéroport d'Aix Les Milles a été affecté à titre principal au ministère de l'Equipement (actuel ministère chargé du développement durable) pour les besoins des transports aériens et de l'aviation légère et sportive et, à titre secondaire au ministère de la Défense pour les besoins de l'armée de l'Air.

L'aéroport est destiné à l'aviation générale, excluant les vols commerciaux réguliers.

Depuis plus de 10 ans, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) assure au quotidien la gestion en régie directe de cet aéroport.

La gestion de la zone, soit 42 ha est confiée actuellement, par autorisation d'occupation temporaire, à la société Aéroportuaire Marseille Provence, dont l'Etat est actionnaire majoritaire, ce qui garantit que la destination de l'aérodrome restera inchangée.

L'emprise foncière de l'aérodrome est de près de 115 hectares.

La surface totale des aires de stationnements avions de l'aérodrome est de 51.600 m². L'aérodrome dispose d'une piste unique de 1504 m x 30 m, orientée 144°/324°. La piste a été construite dans les années 1950.

La piste et les voies de relations ne sont pas équipées de balisage lumineux de nuit, mais uniquement d'un balisage diurne (marquage au sol). L'aérodrome n'est pas équipé pour le vol aux instruments et ne permet que les atterrissages à vue.

L'aérodrome est enclavé dans une zone urbanisée de plus de 100.000 personnes.

Les premières habitations se situent à moins de trois cent mètres de la piste, ce qui à la fois explique la violence subie quant aux effets sonores, et l'inquiétude des riverains sur le risque de crash.

Du fait de sa situation enclavée, on ne saurait raisonnablement envisager non seulement la poursuite de l'activité actuelle mais encore son augmentation par des avions d'affaire, sinon de fret, et en plus des hélicoptères (140% d'hélicoptères basés en plus depuis 2010).

L'urbanisation de la zone concernée ne cesse de s'étendre et se densifier, et il faut y ajouter les zones commerciales et d'activités.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome d'Aix Les Milles a été approuvé par arrêté préfectoral du 22 décembre 2009 et n'a pas été renouvelé depuis.

Le SCOT du Pays d'Aix qui vient d'être approuvé le 17 décembre 2015 apporte une attention particulière aux nuisances sonores liées à l'aérodrome des Milles (PADD 1.1.2).

L'aérodrome d'Aix – les Milles est classé dans le PLU de la Ville d'Aix En Provence voté le 23 juillet 2015, dont il dépend, en deux zones : une zone UEa et une zone Ns4.

Le sous – secteur Ns4 du PLU d'Aix En Provence dédié aux activités aéronautiques participe, quant à lui au maintien du « **principal corridor écologique pour lequel la commune d'Aix En Provence a une responsabilité permettant de relier quatre réservoirs de biodiversité (le plateau de l'Arbois, l'aérodrome, la colline de la Bardeline au massif de la Trévaresse) »** (orientation 3.5 du PADD).

Cette grande zone prairiale est en particulier un site de reproduction de **l'Outarde canepetière**.

L'Outarde canepetière bénéficie d'une protection totale sur le territoire français depuis l'arrêté ministériel du 17 avril 1981 relatif aux oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire.

La partie nord – ouest de l'aérodrome est bordée par une zone identifiée comme « espace boisé classé à conserver ou à créer », notamment aux abords de la rivière de l'Arc.

Ce site présente donc un intérêt environnemental remarquable en termes de biodiversité (faune et flore).

Le site de l'aérodrome est exposé en outre au risque inondation.

A la suite de la publication d'une offre de Délégation de Service Public (DSP) par la DGAC en avril 2015 adressée au secteur privé et concernant l'aérodrome d'Aix Les Milles, un groupe de riverains du bassin aéroportuaire a décidé de se constituer en association (« CD2A : Collectif Danger Aérodrome Aix les Milles »).

Ils sont très inquiets du devenir de l'aérodrome.

Le lancement d'un appel d'offre, puis d'un deuxième qui s'est substitué au premier, alimente de nombreuses craintes.

Les riverains s'émeuvent notamment des possibles conséquences d'une délégation à un prestataire privé et du changement de vocation ainsi que de l'intensification du trafic qui pourraient en découler afin de rentabiliser le fonctionnement de l'aérodrome dont les finances semblent actuellement en difficulté.

De telles modifications seraient source de nombreuses externalités négatives dont l'accroissement serait proportionnel au développement de l'activité de l'aérodrome.

Les riverains craignent des nuisances sonores supplémentaires, une augmentation de la pollution atmosphérique, des atteintes à la biodiversité, une augmentation du risque inondation et des risques de crash, ainsi qu'un effet délétère de l'accroissement des nuisances sur la valeur de leurs propriétés immobilières.

C'est là tout le problème d'une infrastructure qui a été largement rattrapée et dépassée par l'extension urbaine d'Aix En Provence.

L'association CD2A a organisé une pétition – test de proximité pendant les deux mois de la période des vacances (juillet – août 2015).

Cette pétition a recueilli plus de 1390 signatures de personnes qui sont contre la concession de la gestion de l'aérodrome au secteur privé, le changement de sa vocation et l'extension d'activité de cet aérodrome. Ce qui est important et traduit une très vive inquiétude.

L'association CD2A a reçu également le soutien signé de plusieurs maires de communes impactées par l'aérodrome (Eguilles, Cabriès, Ventabren, les Milles, Bouc Bel Air,...) et de nombreux élus nationaux ou locaux (Assemblée Nationale, Région, Département, CPA, conseillers municipaux.).

L'association a écrit également à Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie pour lui demander de bien vouloir prononcer un moratoire sur la procédure de cette DSP ainsi qu'un audit avec participation citoyenne sur la gestion actuelle de l'aérodrome, le contenu du cahier des charges de la DSP et de ses clauses particulières, et l'édiction d'un arrêté ministériel de restriction d'exploitation.

La réponse a été que le dossier était transmis à la DGAC, qui est donc tout à la fois juge et partie..., laquelle s'est empressée de publier un nouvel avis d'offre de DSP qui s'est substitué au premier, car irrégulier en la forme (absence de publicité dans une revue spécialisée).

Le lancement de ces deux appels d'offre successifs est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contrevérités.

Or il est fondamental et nécessaire que l'Etat puisse garantir avec précision et effectivité aux milliers d'habitants de la zone concernée que la destination d'aviation légère et sportive de l'aérodrome restera inchangée et que le trafic ne connaîtra pas d'augmentation substantielle.

Il est également important qu'une véritable concertation ait lieu pour garantir la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome.

Tel n'est pas le cas en l'espèce.

L'acte par lequel la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public présente le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir.

Les requérants ont donc décidé de saisir votre Juridiction d'un **recours en annulation pour excès de pouvoir à l'encontre de l'Avis n° 15 – 171734 publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 19 novembre 2015 (doc 1) , par lequel le Ministère chargé des transports – DGAC (Direction générale de l'Aviation Civile) , 50 rue Henry Farman, 75720 Paris Cedex 15, a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d' Aix Les Milles (Bouches – du Rhône).**

II - SUR L'INTERET A AGIR.

Les requérants personnes physiques : (non diffusion de données personnelles de vingt riverains) sont tous riverains de l'aérodrome d'Aix Les Milles (**doc 2**) : justificatifs de domicile et/ou de propriété.

Ils sont très inquiets des possibles conséquences, et en particulier, des nombreuses externalités négatives, qui peuvent résulter d'une délégation de service public concernant la gestion de l'aérodrome d'Aix Les Milles au secteur privé, et du changement de destination ainsi que de l'intensification du trafic qui pourraient en découler.

Les requérants sont très inquiets concernant la poursuite et l'augmentation d'activité de l'aviation d'affaire avec ses bi et tri réacteurs, le déploiement important des vols d'hélicoptères sur le bassin aéroportuaire d'Aix-Les-Milles, sans compter les essais moteurs de KI particulièrement bruyants et polluants.

On rappellera par ailleurs qu'il a été décidé qu'un club d'aéromodélisme ne peut invoquer utilement une imprévoyance fautive des victimes, alors même qu'elles se sont installées postérieurement au club, dès lors que les techniques, l'activité ont évolué provoquant davantage de nuisances (CA Bordeaux, 15 juin 1998, Ass. Périgord Air Model, Jurisdata n° 042789)

Ils ont donc intérêt à agir à titre personnel aux fins de solliciter l'annulation de l'avis précité.

L'association requérante a également intérêt à agir par le fait même de son objet.

Les statuts modifiés de l'association « COLLECTIF DANGER AERODROME AIX-LES-MILLES (CD2A) », déclarée à la Préfecture des BDR le 8 juillet 2015, prévoient en effet en leur article 2 que (doc 3 et 4 : statuts modificatifs, JO Association) :

« Cette association a pour objet la défense de la population du bassin aéroportuaire Aix-Les-Milles contre les diverses nuisances générées par l'aérodrome d'Aix-Les-Milles dans le cadre local mais aussi dans le cadre de la lutte pour la préservation des conditions de vie sur notre seule planète. Elle est un mouvement citoyen qui regroupe, à des fins d'efficacité, des riverains et des non riverains de l'aérodrome, des membres d'autres associations du bassin aéroportuaire et plus largement toute personne concernée par la dégradation de la zone et la dégradation de l'environnement ».

Or en l'espèce, la décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public au secteur privé d'une durée de 40 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR) porte atteinte à ces intérêts dès lors que l'on peut craindre légitimement des nuisances sonores supplémentaires, une augmentation de la pollution atmosphérique, des atteintes à la biodiversité, une augmentation du risque inondation et des risques de crash, ainsi qu'un effet délétère sur le marché immobilier.

Rappelons que c'est là tout le problème d'une infrastructure qui a été largement rattrapée et dépassée par l'extension urbaine de la Ville d'Aix En Provence et des communes voisines (plus de 100.000 habitants impactés).

Rappelons aussi que le lancement de ces deux appels d'offre successifs est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contrevérités.

Il est nécessaire qu'une véritable concertation ait lieu pour s'assurer de la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome et que des garanties soient apportées aux riverains par l'Etat quant à sa destination et aux nuisances possibles.

On rappellera qu'aux termes de l'article 6 de la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'environnement, version consolidée au 22 juillet 2005 :

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

La décision de principe de recourir à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix – Les Milles ne peut donc reposer exclusivement sur une logique économique visant à rentabiliser le fonctionnement d'un aérodrome dont les finances semblent actuellement en difficulté du fait d'une gestion en régie directe déficiente par la DGAC.

Cette décision de principe de recourir à une DSP doit en effet concilier le développement économique ou les préoccupations exclusivement financières avec la nécessaire protection et la mise en valeur de l'environnement ainsi que le progrès social.

Le transport aérien, notamment international, se prépare par ailleurs à voir décliner ses profits en raison de l'augmentation prévisible du coût du carburant et de la crise économique.

En mai 2012, pour tenir compte du contexte économique difficile, les autorités espagnoles ont ainsi fermé transitoirement une bonne partie du temps une trentaine des 47 aéroports qu'elles exploient, alors que certains d'entre eux n'ont pas d'activité commerciale.

La Conférence de Paris sur le climat de 2015 nous a rappelé en outre que toutes les formes de lutte contre les pollutions, et notamment les GES, sont cruciales pour notre avenir et celui des générations futures.

De plus en l'espèce l'aéroport Marseille-Provence est tout proche et non saturé.

Il est envisagé pour l'aérodrome d'Aix Les Milles une extension de l'aviation d'affaires et des vols d'hélicoptères, incompatibles avec une zone en urbanisation croissante ainsi qu'une valorisation du foncier (nouvelles AOT ?) afin d'en tirer des recettes extra - aéronautiques.

Il est important en outre de pouvoir agir le plus en amont possible dans ce type de dossier, eu égard notamment au risque d'augmentation des nuisances et de bétonisation d'une zone inondable.

Conformément aux statuts, la décision d'ester en justice a donc été prise par décision du Conseil d'Administration, lequel a désigné et mandaté le Président de l'association, Monsieur Jean – Pierre BENARD, ainsi qu'un Avocat, aux fins de diligenter au nom et pour le compte de l'association le présent recours en annulation pour excès de pouvoir (**doc 5**).

III - SUR L'ILLEGALITE EXTERNE

Il appartient tout d'abord à la DGAC de justifier que contrairement au premier Avis du mois d'avril 2015, le deuxième Avis qui a été publié au BOAMP du 19 novembre 2015 a bien fait également l'objet d'une publicité adéquate dans une revue spécialisée ou professionnelle.

On relèvera à ce titre que le Conseil d'État a jugé que lorsqu'une délégation de services publics peut intéresser des opérateurs implantés dans un autre État membre de la Communauté européenne, ce qui est le cas en l'espèce, s'agissant de la gestion d'un aérodrome, l'obligation de prendre des mesures de publicité adéquates n'impose pas nécessairement une insertion dans un support à diffusion européenne (Conseil d'Etat, 1er avril 2009, n° 323585 ; 323593, Communauté urbaine de Bordeaux-Sté keolis).

Toutefois, les publications retenues par la collectivité publique doivent avoir une audience telle que la publicité de la délégation n'a pu échapper à l'attention des opérateurs raisonnablement vigilants du secteur concerné, y compris ceux situés dans d'autres États européens.

Plus substantiellement ensuite, aux termes de l'article L 571 – 13 II du Code de l'Environnement (loi n° 2010- 788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour 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'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ».

Or en l'espèce, la DGAC a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR) sans que la CCE de l'aérodrome ait été véritablement consultée quant aux conditions d'établissement de l'Avis d'appel public à candidatures fixant l'objet, les conditions de participation et la procédure d'attribution de la convention de délégation de service public.

Si une annonce selon laquelle l'aérodrome d'Aix Les Milles pourrait faire l'objet prochainement d'un appel d'offres pour désigner un exploitant avait été faite lors de la réunion du 12 décembre 2014, il ne s'agit là en aucun cas d'une consultation au sens de l'article L 571 – 13 II du Code de l'Environnement.

Les associations de riverains membres de la CCE ont été en effet placées devant le fait accompli et en aucun cas été consultées en amont quant aux conditions d'établissement de l'Avis qui a été publié le 21 avril 2015 au BOAMP, et en particulier quant au contenu du dossier de renseignement présentant les caractéristiques de l'aérodrome, son cadre d'exploitation et les aspects environnementaux.

La CCE pas plus que le Comité de Suivi (qui devait être réactivé en 2015 et se réunir au cours du premier trimestre 2015 et être destinataire d'une information régulière sur l'avenir de la plate- forme) n'ont été consultés en amont de la décision prise par la DGAC de recourir à une délégation de service public pour une durée de 40 années, alors qu'il est constant qu'il s'agit là d'une question de première importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement.

Il en a été de même tant du première Avis du 21 avril 2015, que du deuxième Avis publié au BOAMP du 19 novembre 2015 qui s'est substitué au premier.

A aucun moment il n'y a eu en amont de véritable consultation entre la DGAC et la CCE.

Pour preuve, le dossier de présentation joint à l'Avis publié au BOAMP du 19 novembre 2015 passe totalement sous silence les faits suivants :

- la charte de l'environnement dite de l'aérodrome d'Aix les Milles a été signée minoritairement par seulement 10 membres sur 21 et ne garantit aucune limite d'activité de l'aérodrome ni de ses nuisances en cas de satellisation à l'aéroport de Marignane – Marseille comme clairement indiqué dans un document DGAC de 1999 jamais abrogé à ce jour,
- la charte de l'environnement dite de l'aérodrome d'Aix les Milles a fait l'objet d'un recours administratif dont il est ressorti qu'elle est dépourvue de portée normative et constitue seulement une déclaration d'intentions de la part des signataires, sans aucun effet juridique par elle – même (CAA Marseille, 7^{ème} Chambre, 08.04.2014, 12MA02582, publié sur Legifrance),
- le plan d'action 2007 – 2010 n'a pas été renouvelé, ce qui prive à ce jour en outre de toute effectivité opérationnelle et pratique ladite charte de l'environnement et la CCE y relative,
- l'action 12 de la Charte relative à l'engagement de l'exploitant (la DGAC) d'« améliorer la transparence de constatation et des manquements aux règles, en mettant en place une organisation

pour répondre aux demandes et réclamations des riverains » est demeurée à l'état de simple promesse non suivie d'effet,

- à la connaissance des requérants, le Comité de suivi de la CCE est resté inactif pendant plusieurs années. Il devait être réactivé en 2015 mais les requérants ne disposent d'aucun compte rendu de réunion le concernant.

La procédure ayant conduit à la prise de la décision de la DGAC sur le principe du recours à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix les Milles est par conséquent gravement viciée.

Pour une décision d'une telle importance qui engage le devenir de l'aérodrome d'Aix Les Milles sur les quarante prochaines années, il est important qu'une véritable concertation ait lieu tant à l'intérieur de la CCE, qu'à l'extérieur, avec l'ensemble de la population riveraine, pour s'assurer de la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome dans le respect de la loi constitutionnelle du 1er mars 2015 et que des garanties effectives soient apportées aux riverains par l'Etat quant à sa destination et aux nuisances possibles.

Rappelons qu'aux termes de l'article 6 de la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement, version consolidée au 22 juillet 2005 :

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

La décision de principe de recourir à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix – Les Milles ne peut donc reposer exclusivement sur une logique économique visant à rentabiliser le fonctionnement d'un aérodrome dont les finances semblent actuellement en difficulté du fait d'une gestion en régie directe déficiente par la DGAC, dont la ligne d'endettement serait elle – même d'un milliard d'euros (budget annexe, BACEA).

Cette décision de principe de recourir à une DSP doit en effet concilier le développement économique ou les préoccupations exclusivement financières avec la nécessaire protection et la mise en valeur de l'environnement ainsi que le progrès social.

La Conférence de Paris sur le climat de 2015 nous a rappelé que toutes les formes de lutte contre les pollutions, et notamment les GES, sont cruciales pour notre avenir et celui des générations futures.

Il est important de se remémorer en outre qu'aux termes de l'article 7 de la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement :

« 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 ».

La procédure ayant conduit à la prise de la décision de la DGAC sur le principe du recours à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix les Milles est par conséquent viciée, et l'Avis querellé doit être purement et simplement annulé.

IV - SUR L'ILLEGALITE INTERNE ET LES MOYENS D'ORDRE PUBLIC

L'Avis d'appel public à candidatures est par ailleurs entaché d'irrégularités de fond dès lors qu'il apparaît que le dossier y relatif, et en particulier le dossier dit renseignement présentant les caractéristiques de l'aérodrome, son cadre d'exploitation et les aspects environnementaux, est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contre vérités, lesquelles sont en outre de nature de peser sur la viabilité et l'équilibre financier de la future convention de DSP.

Le dossier de présentation passe en effet sous silence l'absence de concertation déjà évoquée ci – dessus et surtout les nombreuses externalités et contraintes négatives (importante opposition de la population riveraine au projet de DSP, absence d'études d'impacts environnementales en amont du projet) relatives au site de l'aérodrome d'Aix les Milles.

1° - La population est fortement hostile au projet de DSP.

Le dossier de présentation joint à l'Avis publié au BOAMP du 19 novembre 2015 (**doc 6**) mentionne « *une insertion dans l'environnement dans un climat apaisé* ».
Il s'agit d'une contre vérité manifeste.

L'association CD2A a organisé une pétition – test de proximité pendant les deux mois de la période des vacances (juillet – août 2015).

Cette pétition a recueilli plus de 1.390 signatures de personnes qui sont contre la concession de la gestion de l'aérodrome au secteur privé, le changement de sa vocation et l'extension d'activité de cet aérodrome. Ce qui est important et traduit une très vive inquiétude.

Cette opposition perdure depuis plus de 15 ans.

En 2001, une pétition avait été signée par 15.548 riverains de l'aérodrome pour en dénoncer les nuisances (pétition homologuée par Huissier de justice).

Le bassin de population impactée par les nuisances de l'aérodrome regroupe plus de 100.000 habitants, auxquels il faut ajouter les zones commerciales et d'activités.

L'association CD2A a reçu le soutien écrit des maires de sept communes voisines de l'aérodrome (Eguilles, les Milles, Cabriès, Simiane – Collongue, la Duranne, Ventabren, Bouc Bel Air) ainsi que de Madame le maire d' Aix En Provence, présidente de la Communauté du Pays d' Aix, Mme Joissains – Masini, de M Jean – David Ciot, député de la 14^{eme} circonscription des BDR, de M Christian Kert, député de la 11^{eme} circonscription des BDR, de Mme Gaëlle Lenfant, ex-Vice – Présidente de la région PACA et de nombreux conseillers municipaux de la ville d' Aix En Provence – Mrs Baldo, Castronovo, Guerrera, Mme de Busschère ...).

Les nuisances liées à l'aérodrome d'Aix Les Milles ne concernent pas seulement le bassin aéroportuaire dès lors que CD2A a également enregistré des doléances de personnes ou groupes excédés à Châteauneuf les Martigues, Vauvenargues, le Lubéron, Châteauneuf le Rouge, Fuveau...

Les nuisances subies par l'ensemble des riverains des agglomérations d'Aix-Les-Milles, Aix La Duranne, Ventabren, Eguilles, Bouc Bel Air, Cabriès, Luynes, Simiane-Collongue, le Montauguet, la zone industrielle des Milles, Gardanne... s'articulent sur plusieurs plans.

Le premier plan, le plus évident, est lié aux nuisances sonores générées par les avions légers non équipés en silencieux et qui sont en infraction avec les recommandations européennes de 2001, les longues séances de réglage et essais des moteurs en échappement libre, les vols très bruyants des hélicoptères particulièrement lors des séances d'apprentissage, de démonstration et de vols stationnaires, les vols épisodiques de Fouga Magisters, les sifflements et vrombissements des avions d'affaires, le non respect fréquent (quoiqu'en dise la direction de l'aérodrome) des couloirs aériens qui devaient épargner les zones les plus habitées.

Le bruit est éprouvant quand on sait que sont autorisés 60 000 mouvements par an et que sont prévus 5000 vols de niveau affaire, soit une possibilité totale autorisée d'un mouvement aérien toutes les 3 minutes (300 j par an, pendant 10 h par jour) !

A l'heure où la CPA (Communauté du Pays d'Aix) consacre 250.000 euros par an à la lutte contre les nuisances sonores routières en murs anti bruits et insonorisations de logements, il est paradoxal que dans le même temps soit promu un projet d'extension du trafic aérien dans le bassin aéroportuaire d'Aix-Les-Milles.

Deuxième plan : au-delà du harcèlement sonore, le bruit génère des troubles qui affectent la santé publique : troubles du sommeil même en cas de sur-bruit uniquement diurne, augmentation des troubles cardiovasculaires, troubles de l'humeur...

De plus CD2A note régulièrement des infractions concernant l'interdiction des vols de nuit (hélicoptères)

Troisième plan : les importants mouvements sur cet aérodrome provoquent aussi une nuisance constituée par l'émission d'odeurs de kérosène qui affectent particulièrement les riverains.

Ces vols produisent une quantité non négligeable de GES (gaz à effet de serre), de substances volatiles dangereuses et de nanoparticules potentiellement toxiques.

Or le bassin de cet aérodrome se situe en Provence : deuxième région malheureusement la plus polluée de France (Particules, ozone, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, pesticides, plus les GES) générant troubles respiratoires, malformations fœtales, accélération du vieillissement cérébral...

Il n'est plus soutenable, à l'heure de la COP21, que des activités non nécessaires participent à l'aggravation de la situation de la région, et donc du climat.

Quatrième plan : l'aérodrome d'Aix-Les-Milles est reconnu comme aérodrome enclavé.

En effet, les premières habitations se situent à moins de trois cent mètres de la piste, ce qui à la fois explique la violence subie quant aux effets sonores, et l'inquiétude des riverains sur le risque de crash.

En 2014 se sont produits deux accidents, l'un mortel avec un avion, l'autre avec un hélicoptère.

Du fait de sa situation enclavée, il est inadmissible que l'on puisse envisager non seulement la poursuite de l'activité actuelle mais encore son augmentation par des avions d'affaire, sinon de fret, et encore plus d'hélicoptères.

Cinquième plan : on imagine le désarroi d'un certain nombre de personnes qui ont difficilement investi dans leur maison lorsqu'elles s'aperçoivent que la valeur de leur bien est en train de chuter du fait des nuisances maintenant bien connues de tous. Cette chute pourrait se situer jusqu'aux environs de 25 %.

De potentiels acheteurs se sont en outre d'ores et déjà dédités à cause de la menace d'extension des nuisances dans le cadre du recours à une DSP avec le secteur privé.

Or il n'y a eu aucune prise en compte de ces nuisances et pire, l'on fait mine de croire ou de vouloir faire croire que cet aérodrome serait un atout pour la région !

Aucune solution alternative n'a été présentée alors que dans le même temps l'aéroport Marseille – Provence est tout proche et non saturé.

C'est un déni de réalité !

Cette vive hostilité de la population au projet de DSP peut en outre influencer directement sur la viabilité et l'équilibre financier de l'opération de concession.

L'Avis d'appel public à candidatures prévoit que « *le concessionnaire réalisera l'ensemble des activités de la concession à ses risques et périls* ».

Or dès lors que la population est fortement défavorable à ce projet, des recours en dommages et intérêts formés par des propriétaires riverains impactés et excédés sont hautement probables (nuisances accrues, perte de valeur patrimoniale des maisons ...) et viendraient grever les comptes du concessionnaire privé (provisions pour risques contentieux) sans possibilité de recours contre la DGAC (« *à ses risques et périls* »).

On rappellera à ce titre qu'il a été décidé qu'un club d'aéromodélisme ne peut invoquer utilement une imprévoyance fautive des victimes, alors même qu'elles se sont installées postérieurement au club, dès lors que les techniques, l'activité ont évolué provoquant davantage de nuisances (CA Bordeaux, 15 juin 1998, Ass. Périgord Air Model, Jurisdata n° 042789)

Le projet est en outre marqué par une forte opacité.

L'association CD2A a été contrainte de saisir la CADA aux fins d'avoir communication du bilan d'exploitation de l'aérodrome pour chacune des années 2013 et 2014 ainsi que les clauses particulières du cahier des charges de la convention de délégation de service public.

La CADA a rendu son avis le 17 décembre 2015 (**doc 8**).

En l'absence à ce jour de toutes données comptables sur les exercices 2013 et 2014, l'association CD2A est dans l'impossibilité de vérifier si « les concours publics correspondant à une subvention d'investissement » ne dissimulent pas en réalité des aides déguisées de l'Etat qui sont prohibées par les textes européens. Elle formule donc les plus expresses réserves de ce chef.

La convention mentionne que « le concessionnaire sera habilité à délivrer des autorisations d'occupation temporaire (AOT) constitutives de droits réels ».

Qu'en sera – il exactement ?

Cette future DSP peut être perçue légitimement par les riverains comme une menace d'intensification des nuisances aéroportuaires, néfastes pour leur santé.

La stratégie du nouveau concessionnaire risque en effet d'être focalisée sur le profit et le développement du trafic au détriment des habitants, déjà impactés par la pollution sonore et atmosphérique des aéronefs.

De plus, le dossier de renseignements (**doc 6**) mentionne en page 6 : « des immeubles pour un grand nombre d'entre eux vétustes, à rénover » et des « investissements à prévoir « (« la vétusté de certaines installations ou obligation de les mettre en conformité, à court ou moyen terme, nécessite d'envisager d'investir en ce qui concerne la sécurité et l'accueil du public, la sûreté et les infrastructures aéronautiques, l'aménagement et l'environnement »).

Or on ne connaît ni le détail ni le coût de ces investissements.

On peut donc s'interroger légitimement sur la faisabilité de l'opération et l'équilibre financier de l'opération de la concession.

Ces inquiétudes des riverains sont d'autant plus vives en l'espèce que la charte de l'environnement dite de l'aérodrome d'Aix les Milles a été signée minoritairement par seulement 10 membres sur 21 et ne garantit aucune limite d'activité de l'aérodrome ni de ses nuisances en cas de satellisation à l'aéroport de Marignane – Marseille comme clairement indiqué dans un document DGAC de 1999 jamais abrogé à ce jour.

La charte de l'environnement dite de l'aérodrome d'Aix les Milles a fait l'objet d'un recours administratif dont il est ressorti qu'elle est dépourvue de portée normative et constitue seulement une déclaration d'intentions de la part des signataires, sans aucun effet juridique par elle – même (CAA Marseille, 7^{eme} Chambre, 08.04.2014, 12MA02582, publié sur Legifrance),

Le fait de l'annexer au dossier d'offre de DSP ne comporte donc aucune garantie effective en termes de protection de l'environnement.

L'autorité ministérielle peut en outre mais sans en avoir l'obligation, prendre ou non un arrêté de restriction d'exploitation.

Il faudrait donc pouvoir intégrer dans le cahier des charges des dispositions environnementales contraignantes, telles que des certifications ISO 14001 (environnement) et ISO 26000 (sociétal), ou encore l'engagement à ne pas dégeler des réserves foncières pour création de nouvelles pistes.

Mais cela suppose une véritable concertation en amont avec les associations et la population riveraine, ce qui n'a pas été malheureusement le cas en l'espèce.

2° **Des enjeux faune & flore remarquables qui ont été totalement ignorés** (absence d'études d'impacts environnementales)

L'aérodrome d'Aix – les Milles est classé dans le PLU de la Ville d'Aix En Provence voté le 23 juillet 2015, dont il dépend, en deux zones : une zone UEa et une zone Ns4.

Le sous – secteur Ns4 du PLU d'Aix En Provence dédié aux activités aéronautiques participe, quant à lui au maintien du « principal **corridor écologique pour lequel la commune d'Aix En Provence a une responsabilité permettant de relier quatre réservoirs de biodiversité (le plateau de l'Arbois, l'aérodrome, la colline de la Bardeline au massif de la Trévaresse) »** (orientation 3.5 du PADD).

Cette grande zone prairiale gérée par fauche extensive est en particulier un site de reproduction de **l'Outarde canepetière**.

L'Outarde canepetière bénéficie d'une protection totale sur le territoire français depuis l'arrêté ministériel du 17 avril 1981 relatif aux oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire.

Il est inscrit à l'annexe I de la directive Oiseaux de l'Union européenne (Directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009). Il est donc interdit de le détruire, le mutiler, le capturer ou l'enlever, de le perturber intentionnellement ou de le naturaliser, ainsi que de détruire ou enlever les œufs et les nids et de détruire, altérer ou dégrader leur milieu.

Ce secteur doit donc répondre aux règles d'urbanisme du sous secteur Ns4, mais également aux prescriptions particulières relevant des réservoirs de biodiversité puisqu'il s'agit de « **préserver les réservoirs de biodiversité d'intérêt communal que sont (...) les espaces ouverts en lien avec l'aérodrome d'Aix Les Milles** » (orientation 3.5 du PADD).

La partie nord – ouest de l'aérodrome est bordée par une zone identifiée comme « espace boisé classé à conserver ou à créer », notamment aux abords de la rivière de l'Arc.

Ce site présente donc un intérêt environnemental remarquable en termes de biodiversité (faune et flore).

On rappellera que :

LOI DITE LOI GRENELLE 2 DU 12 JUILLET 2010.

La loi portant « Engagement National pour l'Environnement » dite Loi Grenelle 2 a été définitivement adoptée le 12 juillet 2010. Elle correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement.

Les 248 articles qui composent cet important texte de loi ont été largement enrichis par le Parlement et déclinent des mesures dans six axes majeurs :

4/ **Biodiversité – Préservation de la biodiversité** :

- Elaborer la Trame verte et bleue
- Rendre l'agriculture durable en maîtrisant les produits phytopharmaceutiques et en développant le bio
- Protéger les zones humides et les captages d'eau potable
- Encadrer l'assainissement non collectif et lutter contre les pertes d'eau dans les réseaux
- Protéger la mer et le littoral

STRATEGIE NATIONALE POUR LA BIODIVERSITE

Reconnaissant la biodiversité comme une composante essentielle du vivant, faisant partie du patrimoine exceptionnel de la métropole française et de l'outre-mer, cette stratégie a été établie pour faire face à la perte de biodiversité générée par l'effet cumulé de « *la destruction, la fragmentation et l'altération des habitats, l'introduction d'espèces allogènes et la surexploitation d'espèces* ».

Comme tous les autres pays européens, la stratégie vise clairement à stopper l'effondrement de la biodiversité, maintenir la diversité génétique, des espèces, des habitats et enfin améliorer la trame écologique (maintien de la diversité des paysages et de la connectivité écologique).

Plutôt qu'une nouvelle politique d'intervention, cette stratégie se destine davantage à « *rendre les politiques existantes plus pertinentes et plus efficaces au regard de la préservation de la biodiversité* ».

L'Outarde canepetière bénéficie d'une protection totale sur le territoire français depuis l'arrêté ministériel du 17 avril 1981 relatif aux oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire.

Il est inscrit à l'annexe I de la directive Oiseaux de l'Union européenne (Directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009).

Or il n'y a eu aucune étude d'impacts environnementale.

3° De fortes contraintes foncières complètement occultées.

Il est envisagé pour l'aérodrome d'Aix Les Milles une extension de l'aviation d'affaires et des vols d'hélicoptères, incompatibles avec une zone en urbanisation croissante ainsi qu'une valorisation du foncier (nouvelles AOT ?) afin d'en tirer des recettes extra - aéronautiques.

Or en l'espèce les contraintes foncières liées au PLU d'Aix En Provence ne permettent pas en l'état de préserver suffisamment la viabilité et l'équilibre financier de la future concession de l'aérodrome.

Ces informations ont été occultées dans le dossier de présentation joint à l'Avis d'appel public à candidatures (doc 6)

L'aérodrome d'Aix – les Milles est classé dans le PLU de la Ville d'Aix En Provence voté le 23 juillet 2015, dont il dépend, en deux zones : une zone UEa et une zone Ns4.

Le sous – secteur Ns4 du PLU d’Aix En Provence dédié aux activités aéronautiques participe, quant à lui au maintien du « principal **corridor écologique pour lequel la commune d’Aix En Provence a une responsabilité permettant de relier quatre réservoirs de biodiversité (le plateau de l’Arbois, l’aérodrome, la colline de la Bardeline au massif de la Trévaresse) »** (orientation 3.5 du PADD).

Il s’agit d’un site de reproduction de l’**Outarde canepetière**, laquelle bénéficie d’une protection totale sur le territoire français depuis l’arrêté ministériel du 17 avril 1981 relatif aux oiseaux protégés sur l’ensemble du territoire.

Or il n’y a eu aucune étude d’impacts environnementale et le coût des éventuelles mesures compensatoires, si elles sont possibles, risquent d’être totalement réhabilitaires.

On rappellera par ailleurs que les dispositions de l’article R 111 – 5 du Code de l’Urbanisme (respect des principes environnementaux) sont qualifiées de règles « d’ordre public ».

Plusieurs articles du PLU d’Aix En Provence s’appliquant à l’aérodrome d’Aix Les Milles font peser des contraintes foncières et réglementaires fortes qui ne permettent pas d’en garantir sa pérennité.

Ainsi en sous - secteur Ns4 (globalement zone dite réservée, c'est-à-dire non accessible au public, côté piste):

* Article N2 – 9 : « *Dans le sous – secteur Ns4, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif en lien avec des activités aéronautiques , à condition de ne pas être incompatibles avec l’exercice d’une activité agricole, pastorale ou forestière dans l’unité foncière où elles sont implantées et qu’elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages »* : cet article ne permet pas à une personne privée de construire un hangar avion pour ses propres besoins dans la zone réservée,

* Article N 11 – 8 : « *les antennes relais d’ondes radiophoniques et radiotéléphoniques sont intégrées dans la composition architecturale des constructions, et sont installées de façon à limiter au maximum leur impact visuel. Lorsqu’elles sont implantées sur des pylônes, ceux – ci doivent présenter la plus grande transparence possible »* : cet article n’envisage pas par exemple le cas d’installation d’antennes ou de systèmes radiophonique pour les besoins de la navigation aérienne qui ne sont pas forcément intégrés dans une composition architecturale,

* Article N 1 – 4 : sont interdits les changements de destination des constructions existantes dans une destination autre que la destination d’exploitation agricole ou forestière,

* Articles N 5 (espaces libres et plantations), N 6-1 (implantation des constructions par rapport aux voies), et N 7 (implantation des constructions par rapport aux limites séparatives) : ces articles ne prévoient aucune exception en cas de besoin aéronautique sur la zone dédiée.

La partie nord – ouest de l’aérodrome est en outre bordée par une zone identifiée comme « espace boisé classé à conserver ou à créer », notamment aux abords de l’Arc.

Une autre partie de l’aérodrome est classée en zone UEa.

Le secteur UEa du PLU d'Aix En Provence est destiné à « *l'accueil des constructions et installations nécessaires aux activités aéronautiques et de sécurité civile* »

L'articulation de cette disposition du règlement avec d'autres dispositions dudit règlement de la zone UE peut toutefois poser problème.

Ainsi :

* Article UE 2 : « *Sont autorisées en zone UE, les constructions à destination de commerce à condition que le commerce concoure au fonctionnement urbain et aux activités de proximité de la zone, dans le secteur UEc, cette condition n'est pas exigée* » : aucune exception n'est prévue pour le secteur UEa.

* Article UE 5 : « *les arbres de haute tige existants sont maintenus ou, en cas d'impossibilité, obligatoirement remplacés par des arbres de haute tige, en nombre au moins équivalent* » : aucune exception n'est prévue pour le secteur UEa.

* Articles UE 6 (marge de recul de 6 mètres), UE 9 (emprise au sol de 50 % au maximum de la surface des terrains), et UE 10 (hauteur des bâtiments) : aucune exception n'est prévue pour le secteur UEa.

Le site de l'aérodrome est exposé en outre au risque inondation.

On notera enfin dans le secteur du Réaltor que la parcelle LB 276 sise sur la Commune d'Aix En Provence sur laquelle la DGAC projette de construire une nouvelle station air – sol a été classée en zone N et non pas dans un secteur spécifique NS, elle est donc irréalisable en l'état de la zone du PLU.

Ces informations ont été totalement occultées ou insuffisamment explicitées dans le dossier de présentation joint à l'Avis d'appel public à candidatures (**doc 6**).

En l'espèce de telles contraintes foncières et réglementaires liées au PLU d'Aix en Provence sont susceptibles de ne pas permettre de préserver suffisamment la viabilité et l'équilibre financier de la future concession de l'aérodrome.

Or la DGAC insiste dans le dossier de renseignements sur un « foncier valorisable », et donc sur la possibilité pour le futur concessionnaire privé de percevoir des recettes extra – aéronautiques liées à l'implantation sur l'emprise foncière de l'aérodrome de tout type d'activités (industrielles, commerciales, artisanales, bureaux, hangars parkings..) qui puissent générer des bénéfices pour équilibrer les dépenses incompressibles liées à l'entretien d'une plate – forme et aux services rendus par un gestionnaire privé d'aérodrome.

Le dossier de renseignements relatif à l'Avis d'appel public à candidatures présente donc un caractère manifestement déceptif totalement incompatible avec un recours régulier à une procédure de DSP.

Ce faisant la DGAC reconnaît en outre indirectement que les redevances aéronautiques sont actuellement insuffisantes pour garantir à elles seules la pérennité de l'aéroport.

En l'absence à ce jour de toutes données comptables sur les exercices 2013 et 2014, l'association CD2A est toutefois dans l'impossibilité de vérifier si « les *concours publics correspondant à une subvention d'investissement* » mentionnée dans la future convention de concession ne dissimulent pas en réalité des aides déguisées de l'Etat qui sont prohibées par les textes européens.

De plus, le dossier de renseignements (**doc 6**) mentionne en page 6 : « des immeubles pour un grand nombre d'entre eux vétustes, à rénover » et des « investissements à prévoir » (« la vétusté de certaines installations ou obligation de les mettre en conformité, à court ou moyen terme, nécessite d'envisager d'investir en ce qui concerne la sécurité et l'accueil du public, la sûreté et les infrastructures aéronautiques, l'aménagement et l'environnement »).

Or on ne connaît ni le détail ni le coût de ces investissements.

On peut donc s'interroger légitimement sur la faisabilité de l'opération et l'équilibre financier de l'opération de la concession.

Les requérants formulent donc les plus expresses réserves de ces chefs.

EN CONCLUSION

Il convient donc d'annuler tant sur la forme que sur le fond pour excès de pouvoir l'Avis n° 15 – 171734 publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 19 novembre 2015 (doc 1) , par lequel le Ministère chargé des transports et du développement durable – DGAC (Direction générale de l'Aviation Civile) , 50 rue Henry Farman, 75720 Paris Cedex 15, a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d' Aix Les Milles (Bouches – du Rhône).

Il échoit également de condamner le Ministère chargé des transports et du développement durable – DGAC, à payer aux requérants la somme de 2.400 euros sur le fondement de l'article L 761 – 1 du Code de Justice Administrative ainsi qu'aux dépens d'instance.

SOUS TOUTES RESERVES

Fait à Aix En Provence, le 18 janvier 2016

PJ : Bordereau des pièces produites au soutien de la requête en annulation.