

NOUVELLE ANNONCE DE MUTATION DES CANADAIR !

APRES AIX LES MILLES EN 1999 POUR 2001

PUIS SALON DE PROVENCE EN 2009 POUR 2012.

VOICI AUJOURD'HUI NIMES POUR 2016 !

Ci-dessous une étude complète sur les réalités de cette mutation,

et les risques toujours présents sur l'aérodrome des Milles.

A/ BREF HISTORIQUE

Un bref rappel en quatre points de l'étude DGAC de 1999 concernant la satellisation de l'aérodrome des Milles à Marignane est indispensable pour mieux comprendre les objectifs visés, et les méthodes prévues pour les mettre en place !

1/ Au départ des militaires en 2001, la DGAC devait justifier un soi-disant besoin de l'aérodrome des Milles à Marignane, après l'avoir ignoré pendant 30 ans ! Le transfert des Canadair, à l'image de marque indiscutable, paraissait être la meilleure solution !

On mutait, de Marignane, des avions prétendus encombrants, et on leur faisait jouer le rôle de « Cheval de Troie » sur Les Milles pour y introduire d'autres aéronefs ! Quitte à les muter à nouveau, par la suite, vu l'illogisme technique de ce transfert !

2/ Le deuxième projet, simultané et caché par les Canadair, était de transférer l'aviation d'affaires !

3/ le suivant, toujours synchrone, était de déplacer de nombreux vols d'hélicoptères !

4/ Sans oublier les éventuelles opportunités futures qui auraient donné à cet aérodrome un statut définitif de « satellite » annexe de Marignane !

Les 1000 Décibels ont découvert, en 2001, le document DGAC de 1999, **qui était confidentiel**, et l'ont mis immédiatement sur la place publique ! **Une pétition de refus à toutes ces mutations a recueilli 15.548 signatures en deux semaines !**

Devant la « levée de bouclier » par diverses associations venues rejoindre les 1000 DB, et le soutien de nombreuses personnalités politiques la DGAC a tenté de nous mener à signer une charte à **travers des promesses lénifiantes.....Mais toujours verbales !**

Comme nos conditions de signature étaient, **et le restent encore**, que le document de 1999 soit abrogé par un écrit officiel, tout c'est bloqué.

CAR NOUS N'AVONS JAMAIS PU OBTENIR CETTE ABROGATION !

Cette « Épée de Damoclès » étant toujours présente, et donc applicable à tout instant, il ne nous restait plus qu'à combattre en bloc tous ces projets !

C'est ce que nous faisons depuis 12 ans ! Et continuerons autant que besoin!

B/ LES PROPOSITIONS DE CHARTE DURANT CES 12 ANNEES:

➤ En 2003 le premier projet de charte, qui, dans des généralités vagues ne faisait que confirmer le document de 1999, a été rejeté massivement.

➤ Le deuxième projet présenté en 2009 **ne parlait plus des Canadair sur Les Milles !** En parallèle M. le Préfet des BDR faisait savoir, par voie de presse, que leur mutation sur Salon de Provence était prévue pour 2012. En faisant disparaître des propositions le leurre Canadair, Les autorités espéraient enfin obtenir la validation de leur charte. (**Le point 1 disparaissait, mais cela les obligeait à progresser à découvert sur les points 2 et 3 !**)

Car, effectivement, cette deuxième charte introduisait explicitement 5.000 mouvements d'aviation d'affaires et insidieusement des activités –non quantifiées – d'hélicoptères !

Ce deuxième projet charte est resté, à son tour, minoritaire !

Cela n'a pas empêché le corps préfectoral, dans un parfait déni de démocratie, de la déclarer valide et de créer un comité de suivi !

Notons que les diverses réunions de ce comité de suivi, n'agissent et ne parlent que des existants - **ce qui est très bien-** mais sans jamais aborder le vrai sujet initial qui est celui de la satellisation à Marignane. (**Tactique prévue dans le document de 99, qui cherche à « endormir » les crédules pour s'en faire des complices, afin d'introduire insidieusement la satellisation**)

C/ NOS ACTIONS DEVANT CES PROBLEMES :

➤ Contre la validation irrégulière de la charte ainsi que sa signature, tout aussi irrégulière, par la présidente de la CPA nous avons déposé deux recours auprès du Tribunal Administratif fin 2009.

Nous restons en l'attente des jugements, et si besoin nous interjetterons les appels nécessaires, jusqu'aux plus hautes instances.

➤ **Concernant la mutation de la Sécurité Civile sur Salon. Dès début 2012 force était de constater que rien n'était fait en ce sens.**

Nous avons donc écrit le 15 février 2012 à M. Le Préfet pour lui demander des informations sur ce dossier.

L'Absence de réponse de M. le Préfet, a nécessairement réactivé nos inquiétudes !

Nous avons alors fait appel au successeur du « Médiateur de la République », le « Défenseur des Droits ». **Rappelons que le Médiateur de la République était un service qui fonctionnait parfaitement.** Avec le « Défenseur des Droits », a suivi un incroyable « dialogue de sourds » pendant un an ! Conjugué à l'obligation de faire appel à la CADA pour obtenir un document, pour, enfin, faire appel à M. le Président de la République pour tout simplement obtenir –début 2013 avec beaucoup de diligence - cette fameuse réponse à notre question initiale de février 2012 :

« Où vont être mutés les Canadairs suite à l'annonce de 2009 »

Et par ailleurs copie, au moins partielle de l'étude qui a précédé cette mutation.

(A voir l'historique de nos courriers. Un suivi tenace contre la désinvolture de certaines administrations, qui a peut être remis d'actualité ce dossier ! Ne pas rater page 6/7 – 12 – 14.)

Aujourd'hui, nous avons cette réponse. Qu'en dire ?

Les autorités ayant pris la décision de Nîmes -Garons mettent en avant le barycentre des départs de feux qui c'est déplacé vers Montpellier avec le désenclavement et l'entière disponibilité –à moindre frais, car en parfait état - de l'aérodrome de Garons.(Où se trouvent déjà les hélicoptères de la Sécurité Civile).

De plus l'entreprise qui entretient les Canadair est déjà implantée sur cette base.

Certains élus du Var et des Alpes Maritimes se sont émus de l'éloignement, de plus de 80 Km vers l'Ouest, des Canadair, alors qu'ils subissent bien des feux.

Pour répondre à cet éloignement, et à l'instar de la Corse, il suffirait de mettre un relais permanent durant l'été à Hyères Palyvestre, qui avec ces 2 pistes et sa proximité immédiate de la mer correspond parfaitement à ce besoin.

Selon ces mêmes autorités, Salon de Provence dont une partie serait en zone inondable, aurait, de plus nécessité de gros travaux. Ajoutons que l'aérodrome de Salon est aussi aux portes de la ville.
En échange Salon était bien placé pour le premier écopage après décollage des Canadair !

Quant aux Milles, qui avaient été indiqués dès le départ dans le document de 1999, c'était le choix le plus inadapté pour de nombreuses raisons dont les principales étaient **et restent :**

- Grave enclavement de cet aérodrome, qui déjà met en danger des milliers de riverains avec son modeste trafic actuel. **Au nom du principe de précaution, cet enclavement ne permet pas, et ne permettra jamais, sans risques majeurs d'accueillir des aéronefs autres que l'aviation légère. (Maxi 5T500).**

L'Armée de l'Air l'avait déjà très bien compris, car depuis les années 80 elle avait cessé tous les vols de NUIT et gros porteurs.

- **Les Canadair ne décollent pas en charge.** L'éloignement non négligeable de tout point d'écopage de l'aérodrome des Milles, remettait en cause leur rapidité d'intervention.

- Enfin, et en lisant le document de la DGAC dans sa totalité, la mutation des Canadair sur Les Milles n'était que la partie visible de l'iceberg. **(Y seraient-ils restés ?) Comme déjà indiqué, la DGAC avait mis en avant la mutation des Canadair, pour s'en servir de « Cheval de Troie » afin d'introduire, plus discrètement, l'aviation d'affaires et les hélicoptères. (Deux types d'aéronefs des plus polluants et bruyants. Sans oublier, notamment pour l'aviation d'affaires, un probable retour des vols de nuit dont ces aéronefs ne peuvent se passer !)**

NB : Ces vols sont indiqués par la vocale IFR (*Instrument flight rules*) « vol aux instruments » qui servent aussi le jour, mais dont l'application principale est pour les vols sans bonne visibilité, dont ceux de nuit !

Maintenant que le « Cheval de Troie » Canadair est écarté des Milles, on pourrait penser que tous les problèmes sont classés. Certains ingénus osent, même, l'avancer !

Bien au contraire, cela n'empêche pas l'aviation civile (DGAC) à continuer d'œuvrer vers la satellisation des Milles. Et surtout avec une volonté affichée vers :

- **Le transfert d'hélicoptères sur cet aérodrome. (dont Eurocopter, à qui la DGAC a signé TRES DISCRETEMENT, un protocole d'utilisation des lieux comprenant démonstration, mise en main et essais pour ses acheteurs !).**
- **L'arrivée de 5.000 mouvements d'aviation d'affaires. Avions extrêmement polluants et bruyants, et qui ont la particularité de voler –aussi – la nuit. Ce qu'ils ne manqueront pas de réclamer s'ils venaient à utiliser cet aérodrome.**

Une nouvelle question peut se poser :

Compte tenu que le départ de la Sécurité Civile va libérer un peu plus de 8 hectares sur Marignane, pourquoi les autorités prétendent-elles avoir toujours besoin des Milles ?

Alors que cet aérodrome n'a jamais été utilisé par Marignane depuis 1969 date où il a été ouvert à la Circulation Aérienne Publique et que Marignane était à cette époque bien plus à l'étroit.

Nous n'avons pas de réponse compte tenu qu'aucun besoin technique, économique ou social ne justifie l'utilisation de l'aérodrome des Milles.

Mais vu l'obstination des autorités à vouloir le satelliser à Marignane, une simple hypothèse, basée sur une récente opportunité, pourrait y répondre :

Le projet ITER qui est financé par divers pays du monde entier, recevra la visite de nombreux V.I.P techniques, politiques et médias de ces pays. Scénario possible :

- Les vols intercontinentaux arrivent à Paris. (Marignane n'étant pas en capacité de les recevoir).
- Dès leur arrivé, les VIP, seraient pris en charge par un biréacteur d'affaires, direction Les Milles !
- En évitant Marignane, ces vols échappent à tout éventuel circuit d'attente pour atterrir, n'encombrent pas le trafic commercial et peuvent même être prioritaire sur Les Milles !
- Aussitôt ces autorités seraient prises en charge par un hélicoptère pour être déposées à Cadarache. (En évitant Aix qui de part sa densité démographique ne peut être survolée !)

Belle opération de prestige ! Pour épargner à quelques VIP quelques minutes de circuit d'attente sur Marignane, on n'hésiterait pas à mettre en danger et à polluer l'environnement de 100.000 résidents sous-jacents à l'aérodrome des Milles ! Lesquels seraient survolés (pourquoi pas de nuit aussi) par de nombreux réacteurs et hélicoptères.

Pour nous préserver de tout cela, nous devons continuer à refuser toute :

Satellisation à Marignane ainsi que toute introduction d'aviation d'affaires et d'hélicoptères sur Les Milles.

AFIN DE PRESERVER NOTRE SANTE, QUALITE DE VIE ET SECURITE

ET SURTOUT CELLES DE NOS ENFANTS.

Notre combat est donc loin d'être fini !

Merci de votre aide en rejoignant les centaines d'adhérents à notre association, et / ou les milliers d'abonnés à notre « NEW LETTER ».