



Aérodromes, attention danger !

Le transfert de propriété, de l'Etat vers les collectivités locales, des aérodromes français est en marche. Tout doit être fait avant la fin de l'année prochaine. Les pilotes privés, premiers concernés, ne semblent pas avoir pris la mesure de cette menace sans précédent. Plus de 100 terrains d'aviation risquent de fermer dans les 10 ans à venir. Une vingtaine à court terme. C'est maintenant qu'il faut réagir. Le 1^{er} janvier 2007, il sera trop tard !

C'est un tsunami qui va déferler sur l'hexagone. Le phénomène a été déclenché dans les profondeurs de la décentralisation, en août dernier, sans que personne n'y prête attention. Le mouvement irréversible est enclenché et les conséquences sont inéluctables. Sur les terrains concernés, les pilotes privés continuent à faire des tours de pistes comme si de rien n'était. Pourtant, on sait, avec précision que la vague atteindra les aéro-clubs le 1^{er} janvier 2007. Apparemment, bien peu ont pris la mesure du désastre qui se prépare. Il ne leur reste plus que quelques mois pour éviter que leurs aérodromes ne soient rayés de la carte par dizaines.

Compte à rebours enclenché

L'article 28 de la loi du 13 août 2004 relatives aux libertés et responsabilités

locales, prévoit le transfert aux collectivités locales ou à leur groupement, de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes appartenant à l'Etat, au plus tard au 1^{er} janvier 2007. C'est-à-dire, au maximum dans 21 mois. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que cette loi oblige les collectivités locales à devenir propriétaire du terrain, mais absolument pas de poursuivre l'activité. On peut imaginer que les collectivités locales qui ont tout fait pour retarder le vote de ce volet de loi de décentralisation qui ne concerne pas uniquement les aérodromes d'ailleurs, vont accélérer le mouvement maintenant que la balle est dans leur camp. Non pas parce qu'elles se sont découvert une passion pour l'aviation, mais surtout parce que ce transfert relève pour certaines du cadeau empoisonné, pour d'autres d'une opportunité de réaliser un joli coup.

Pour Claude Penot, le président de la Fédération française aéronautique, « c'est le plus gros problème qui se pose à l'aviation générale aujourd'hui ». C'est aussi notre sentiment. Pourtant, il apparaît que peu de pratiquants en aient pris la mesure et ceux, comme Léon Robin, l'ancien président du Comité régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui tentent d'alerter leurs congénères (voir sa prise de position page 42), se font traiter de Don Quichotte sur le forum fédéral. Concrètement, l'Etat va offrir aux collectivités locales qui en feront la deman-





veille réglementaire pour éviter de se retrouver en infraction, la gestion quotidienne des comptes et la recherche de moyens de financement des investissements et des charges d'entretien, l'application des nouvelles normes... tout cela constitue une charge de travail non négligeable. D'autant qu'il ne faut pas se faire d'illusion : on demandera beaucoup plus aux futures gestionnaires qu'aux actuels. Pour s'en convaincre, il suffit de voir comment, sur les grands aéroports, la Police aux frontières est devenue tatillonne depuis que l'Etat a délégué l'inspection et le filtrage des passagers et de leurs bagages à des sociétés privées. Les fonctionnaires de police ne font pas de cadeau. Quand les services de l'Etat n'ont plus la responsabilité d'appliquer eux-mêmes les règles qu'ils édictent, mais simplement à veiller à leur application, ils font souvent preuve d'un zèle excessif. En même temps que la DGAC se désen-

gage, de nouvelles normes européennes s'imposent. Elles viennent alourdir les coûts d'exploitation et ont peut faire confiance à notre administration nationale pour les faire appliquer à lettre. Dans les années à venir, les utilisateurs des aéroports n'échapperont pas, non plus, à la nécessité de mettre en œuvre des chartes de l'environnement qui les engageront vis-à-vis des riverains, des collectivités locales et des pouvoirs publics. Il faut savoir qu'une charte n'est pas un simple bout de papier, mais un véritable contrat négocié avec les parties prenantes, souvent au terme d'âpres discussions pendant des mois. Ensuite, il faut prévoir des rapports d'étapes réguliers. C'est lourd.

Gestion associative

La question est de savoir comment un aéroport peut être géré de manière associative. A travers le territoire natio-

nal, il y a plusieurs exemples de plates-formes gérées par des usagers prouvant au quotidien que cela est possible. Parmi les 24 aéroports de Midi-Pyrénées sur lesquels aucun personnel d'Etat n'est affecté, 12 sont gérés par un aéro-club. Il s'agit le plus souvent de petits terrains équipés de piste en herbe.

Pour le président de la Fédération, lui-même gestionnaire de l'aéroport où est implanté son aéro-club en Champagne, les pilotes privés vont devoir faire preuve de créativité pour mettre en œuvre les solutions les plus économiques. Ils devront aussi se poser la question de savoir s'ils ont besoin de tout le terrain ou si au contraire, ils peuvent se contenter que d'une partie seulement pour réduire les frais d'entretien notamment.

L'aéro-club d'Albi est confronté à la volonté de son gestionnaire de fermer le terrain. Le déficit annuel d'exploitation actuel est d'environ 180.000 euros. Dans ce cas de figure, il est évident que l'association ne

Combien coûte un aéroport ?

Combien va me coûter cet aéroport ? C'est la question que risque de se poser de plus en plus d'élus locaux dans les mois à venir quand ils découvriront que l'Etat compte sur eux pour prendre le relais au niveau de la gestion des plates-formes.

La question est inévitable dans le cas des terrains qui vont faire l'objet d'un transfert de propriété à court terme. Mais elle se posera partout ailleurs. La réforme en cours qui ne touche que partie des aéroports ne va pas manquer d'entraîner une prise de conscience générale.

Une collectivité qui devient propriétaire de plusieurs terrains pourrait logiquement décider de tout mettre à plat et de reconsidérer le problème dans son ensemble. Ses administrés ne peuvent que s'en réjouir. Les usagers des aéroports beaucoup moins. Il est à craindre qu'au niveau départemental, des regroupements s'opèrent, entraînant inévitablement des fermetures...

Ce problème peut se poser avec acuité pour les installations des petites villes de moins de 200.000 habitants dotées d'une piste en dur et de moyens de radio-navigation plus ou moins développés. Il faut savoir que de tels équipements coûtent

rent aux collectivités qui en assument la charge, entre 200 et 400.000 euros par an, hors investissements. Cela peut facilement dépasser 500.000 euros si le terrain dispose d'un service AFIS.

Il ne faut pas non plus se faire des illusions. Lorsque la DGAC sera passée de l'autre côté de la barrière, elle ne sera plus gestionnaire, mais auditeur. Connaissant le penchant naturelle des administrations, il y a fort à parier qu'elle fasse preuve d'un zèle particulier pour faire appliquer à la lettre le règlement.

Des travaux repoussés jusque-là peuvent être exigés immédiatement. L'expérience récente de terrains transférés par anticipation de l'Etat aux collectivités abonde dans ce sens. Quelques mois après son arrivée à Chambéry, le nouveau gestionnaire vient d'apprendre qu'il va devoir refaire la clôture. Coût des travaux : 210.000 euros.

Beaucoup de terrains en herbe vivent sur le passé. La remise au niveau risque de peser très lourd. Elle est inévitable du fait de la judiciarisation de la société. G.R.



ENGHIEN-MOISSELLES

« La meilleure solution ! »



L'aéro-club d'Engghien-Moisselles gère son aérodrome depuis 1931 et l'actuel président, Christian Cosson, est catégorique : « c'est la meilleure solution. Nous faisons ce que nous voulons sur notre terrain ». La propriété est partagée entre le club et la ville d'Engghien, qui loue sa parcelle au club 3800 euros par an.

Cette plate-forme de 7 hectares, située dans la TMA de l'aéroport Roissy-CDG, comprend deux pistes en herbe. Les quatre hangars (dont deux loués à des propriétaires d'avions privés et un dédié à l'unité d'entretien agréée créée en 2004) appartiennent également au club qui compte 310 membres (4344 heures avec 9 avions).

Recours aux prestataires de services

« Nous faisons appel aux bonnes volontés pour le nettoyage et le rangement, mais pour tous les autres travaux nous faisons appel à des prestataires », explique le président. « les pistes sont tondues en moyenne 12 fois par an. Cela nous coûte 450 euros chaque fois. Globalement, la gestion de l'aérodrome est facilement supportable. L'assurance

responsabilité civile exploitant d'aérodrome qui couvre également la distribution du carburant s'élève à 3000 euros. L'entretien du balisage de nuit nous revient à environ 1000 euros par an et il faut compter 200 euros tous les trois ans pour le remplacement de la manche à air ».

Le club provisionne d'une année sur l'autre les travaux à faire. Pour la construction de l'atelier de mécanique il a eu recours à un emprunt de 38.000 euros. A trois reprises, le terrain a été envahi par des nomades. Outre la pénalisation que représente à chaque fois, quinze jours d'interruption d'activité au cœur de l'été, il a fallu engagé des frais de justice à hauteur de 2000 euros et... réaliser un grand nettoyage après le départ des envahisseurs. « Depuis nous avons aménagé une tranchée autour du terrain et élevé une butte anti-intrusion. Même le camion poubelles ne peut plus passer. Nous devons descendre les déchets ».

Le chef-pilote salarié assure la veille réglementaire. Le club a souscrit divers abonnements pour un montant de 300 euros par an.

« Les frais de gestion de l'aérodrome sont répercutés sur les heures de vol qui néanmoins demeurent raisonnables. 75 euros pour le C152, 115 euros pour le C172 ou encore 135 euros pour le DA-40 ».

GR

drome et comment il doit être géré. Lorsqu'en Provence-Alpes-Côte d'Azur, Léon Robin, en qualité de président du comité régional, a rencontré le vice-président de la Région, il a eu la surprise d'entendre l'élu lui dire qu'il découvrirait l'existence de plusieurs aérodromes.

Des aéro-clubs désarmés

Les responsables d'aéro-clubs (vous aurez remarqué au passage que les problèmes finissent toujours pas retomber sur les mêmes !) qui voudront s'engager dans une telle démarche de sensibilisation vont devoir très rapidement aller chercher l'information auprès des directions régionales de l'aviation civile et de leur fédération. Même si Claude Penot affirme que le dossier des aérodromes est sa priorité du moment, les services de la FFA seront-ils compétents et disponibles pour faire face aux demandes de la base ? Jusqu'à maintenant ils ne se sont pas montrés très réactifs. Combien de questions urgentes sont restées sans réponse.

De son côté, « Changement de cap » promet que si ses membres prennent les rênes de la Fédération, l'une de leurs priorités sera de mettre en place une « hot line sur internet afin de répondre aux questions des clubs et des licenciés, dans les domaines techniques, juridiques et réglementaires ». La réponse est garantie sous quinzaine. L'intention est bonne. Reste à savoir combien il faudra de temps pour que cette hot line soit opérationnelle. La DGAC n'a pas l'intention d'attendre que tous les acteurs soient prêts pour achever la réforme. Mi-2006, les jeux seront faits !

Accepter la gestion du terrain

Le président de la Fédération estime que beaucoup d'associations n'auront pas le choix. Il est rejoint en cela par différents techniciens des DAC et des professionnels de l'aéroportuaire. Les clubs devront assumer la gestion de leur plate-forme pour la simple et bonne raison que personne ne le fera à leur place. Faut de volonté locale, le terrain pourrait cesser son activité. Reste à savoir si, des dirigeants de clubs, qui consacrent déjà une part importante de leur temps libre à gérer un aéro-club peuvent en faire plus encore. Sans parler des responsabilités nouvelles que cela induit.

Le maintien en état des installations, la



AUTOGESTION

GAILLAC « ...sans problème ! »

Pendant plus de dix ans, l'aérodrome de Gaillac, a été géré par l'aéro-club local. L'année dernière, la mairie, propriétaire du terrain, a dénoncé la convention qui la liait à l'association, suite à la création d'un second club (né de la scission du premier) sur la plate-forme.

8000 euros de budget annuel

Le terrain, ouvert à la circulation aérienne publique, couvre 45 hectares. Il est équipé d'une piste en herbe, de deux impressionnants hangars, de bâtiments administratifs et d'un restaurant. Le tout appartient à la mairie de Gaillac, à l'exception du fonds de commerce du restaurant qui est propriété de l'aéro-club de Gaillac-Albi. La gestion de l'établisse-

ment a été confiée à un professionnel.

« Le budget annuel de fonctionnement du terrain est d'environ 8000 euros », précise Jean-Pierre Balitrant, président de l'aéro-club. « Les charges principales sont liées aux assurances, d'une part responsabilité civile du gestionnaire, d'autre part pour les bâtiments. Elles représentent à elles seules 3200 euros. La taxe professionnelle sur la partie locative, c'est-à-dire le restaurant, est de 670 euros, la TVA sur la location du restaurant de 900 euros. Nous avons prévu l'élagage de trois ou quatre arbres pour un montant de 900 euros. A cela s'ajoute, un forfait de 1500 euros, versé au club pour les frais de secrétariat ». Les recettes sont liées à la marge réalisée sur la vente de carburant, soit environ 2500 euros et à la location des bâtiments du restaurant, soit 5600 euros.

L'appel aux bonnes volontés

« Le gros du travail est l'entretien de la piste », explique Jean-Pierre Balitrant. « Il faut boucher les trous, rouler le terrain et surtout tondre une dizaine de fois dans la saison les 15 à 20 hectares en herbe. Nous avons un petit tracteur pour le faire. Il faut compter un jour et demi de travail. En général, deux à trois fois par an, des membres du club, agriculteurs, viennent avec des moyens mécaniques plus importants pour nous soulager ». Il faut également entretenir le balisage, réparer ce qui est cassé, repeindre ce qui est défraîchi. Il faut contrôler les abords et notamment les panneaux d'interdiction.

« Une fois par an, juste avant Pâques et notre compétition annuelle de voltige, nous bloquons un week-end pour faire, ce que nous appelons ici, les grands travaux. 40 à 50 membres sur les 150 que compte le club y participent. Beaucoup viennent avec leur matériel personnel. Le reste du temps, l'entretien est assuré par trois ou quatre membres, de préférence en semaine, pour éviter de perturber l'activité. Lors des travaux, le terrain est réservé aux seuls avions basés, pour des raisons de sécurité. L'activité est suspendue pendant le week-end de grand nettoyage annuel. Dans tous les cas un Notam est publié ».

Pour Jean-Pierre Balitrant qui a en charge le terrain depuis 2000, « la gestion d'un aérodrome comme celui de Gaillac peut se faire sans problème ». Après avoir dénoncé le contrat, la mairie a demandé un audit technique de la gestion associative, à la Direction de l'aviation civile. « Hormis deux ou trois points relatifs aux accès, l'audit s'est révélé positif ». Le maire de Gaillac doit maintenant mettre en œuvre un nouveau mode de gestion qui tienne compte de la présence sur la plate-forme de deux clubs qui ne s'entendent pas. La DAC Sud préconise de recourir à un comité de gestion.

GR



© N. Basso

du problème, ni l'urgence de la situation. Mettez-vous à la place du maire qui récupère plusieurs dizaines d'hectares. Il peut décider de réaliser une juteuse opération financière en revendant les terrains en zone industrielle ou pavillonnaire. Par la même occasion, il résout un problème récurrent qui oppose depuis des années les riverains de l'aérodrome aux usagers. En choisissant cette option, il est gagnant sur tous les tableaux. Rien ne l'en empêche puisqu'il est le nouveau propriétaire foncier.

Pas de fatalité

Tous les maires ne sauteront pas sur l'occasion qui leur est offerte de fermer une plate-forme. Tous ne sont pas avides de réaliser une opération financière. Beaucoup sont attachés à leurs aérodromes qui, d'une certaine manière, font partie du paysage, voire de l'histoire locale. Mais dans de nombreux cas, la commune ou la communauté de communes qui va récupérer la patate chaude, n'aura pas les moyens financiers de faire face aux charges. Même si l'Etat prévoit de transférer les budgets de fonctionnement, lorsque des investissements devront être réalisés ou des mises aux normes devront être faites, ce le sera aux frais du nouveau propriétaire. Cette éventualité peut effrayer certains élus qui craindraient de devoir justifier devant leurs administrés ou face à l'opposition locale, de telles dépenses pour le seul profit d'une poignée de pilotes privés qui n'ont pas toujours une très bonne image.

© Gabriel Gouard

A ce stade, tous les scénarios catastrophes peuvent être imaginés.

Prendre les devants

Selon un responsable d'une des sociétés spécialisées dans la gestion aéroportuaire, entre 150 et 200 aérodromes pourraient se retrouver dans la balance dans les années à venir. Pour Claude Penot, il existe un réel danger de fermeture pour une vingtaine de sites. Il est capital de réagir et

surtout de ne pas attendre qu'une décision irréversible ait été prise pour crier à l'injustice.

Il est urgent que les usagers des aérodromes prennent enfin l'initiative. Pour Michel Maman de la DGAC, il est important que ce soit eux, qui, d'une certaine manière, choisissent le futur propriétaire de leur terrain, en fonction de leurs affinités et de sa proximité. Cela signifie aussi qu'ils vont devoir aller expliquer aux élus, non seulement les enjeux de la décentralisation, mais également ce qu'est un aéro-

5 actions pour défendre un terrain

Loin des déclarations d'intention et des programmes de campagne, cinq conseils pratiques pour vous permettre de reprendre l'initiative, le cas échéant.

Identifier le propriétaire du terrain pour savoir si un transfert de propriété doit s'opérer avant fin 2006. C'est parfois le gestionnaire. Pas nécessairement. La DAC doit pouvoir vous donner la réponse. Il est étonnant de constater que beaucoup d'aéro-clubs ne savent pas à qui appartient le foncier. Certains confondent gestionnaire et propriétaire. Il est vital que tout soit clair afin d'éviter les surprises.

Se concerter avec les autres usagers de la plate-forme afin de parler d'une seule voix. C'est le moment de réactiver l'association des usagers en sommeil depuis des années. Si elle n'existe pas, il est urgent d'en créer une. Même si le terrain n'est pas, à priori, menacé. L'association peut prendre en charge l'animation de la plate-forme afin de donner une autre image de l'aérodrome en créant des événements tournés vers le public. C'est un investissement à long terme.

Choisir le bénéficiaire du transfert parmi les collectivités susceptibles de devenir propriétaire du terrain, dans le cas où il est concerné par la réforme. Le choix se fait en fonction des affinités, de la proximité et des relations antérieures avec la mairie, la communauté de communes, le syndicat mixte ou le conseil général ou régional. Il vaut mieux se

tourner vers le maire qui donne une subvention chaque année, plutôt que vers le conseiller général qui s'est prononcé ouvertement contre la fermeture du terrain, lors d'une précédente interpellation des riverains. Le choix fait, encouragez l' élu local à faire acte de candidature auprès de la DAC.

Rencontrer les élus locaux pour leur expliquer les enjeux de la réforme. Ils sont submergés de dossiers du fait de la décentralisation. Les aérodromes n'en constituent qu'un parmi beaucoup d'autres. Ce n'est pas le plus important. Il manque d'informations (certains vont même découvrir le problème



© AC Oyonnax

quand vous prendrez rendez-vous) et parce qu'ils ne disposent que peu de temps, ils risquent de le traiter dans l'urgence. Posez-vous en spécialiste de l'aéronautique.

Etudier la possibilité de devenir gestionnaire. Ce conseil est valable dans le cas de petits terrains évidemment, là où une gestion associative est possible. Vous pouvez aussi mettre en place un partenariat avec la collectivité locale qui vous implique dans la gestion quotidienne, sans pour autant en assumer la responsabilité et les coûts.

G.R.



Nous avons été jusqu'ici contraints de « bricoler »

Homme de terrain, Léon Robin qui mène un combat quotidien pour la défense de l'aviation légère, dresse un plan d'action pour la sauvegarde de nos aérodromes. En toute indépendance d'esprit. En évitant soigneusement toute polémique.

C'est une évidence qui a du mal à se faire jour : l'avenir de nos terrains est sombre, ce devrait être la priorité absolue, au-dessus de toutes les polémiques. Il n'est pas difficile de comprendre que, sans aérodromes, tout le reste est vain. Et pourtant, malgré les cris d'alarme poussés à plusieurs reprises, le sujet passionne peu, à tous les niveaux. On a bien vu ces derniers temps, à la faveur des turbulences que l'on connaît, la FFA manifester l'intention de s'intéresser à la question. Un peu tard à mon avis.

La loi de décentralisation votée en août 2004 semble avoir pris tout le monde de court, y compris la FFA qui, à aucun moment n'a communiqué sur ce sujet avec les Comités Régionaux, si on en juge par la situation au Comité Régional P.A.C.A. S'il est un domaine où un soutien et une coopération sans faille sont nécessaires, c'est pourtant bien celui-là.

L'action doit être conduite directement au niveau régional, chaque région étant spécifique et ayant une politique (ou une absence de politique) différente à propos de « ses » aérodromes. Mais cette action doit être coordonnée et soutenue au plus haut niveau, c'est à dire par la FFA. Voyons donc ce qu'un Comité Régional (à l'exemple de celui de la région P.A.C.A.) aurait souhaité pouvoir trouver venant de la Fédération.

Une ligne d'action clairement définie

Les clubs doivent savoir quelles options prendre lorsque la mise en place de la loi les obligera à faire des choix (prendre part ou non à la gestion de la plateforme, à l'achat de tout ou partie d'installations, de terrains).

Les Comités Régionaux et la FFA doivent se coordonner pour afficher une ligne d'action ferme, claire et précise face aux autorités régionales avec lesquelles ils seront amenés à négocier certains dossiers.

Analyse de la loi et de ses modalités d'application

Une étude, réalisée par des spécialistes pour identifier les phases d'application et les actions que les Comités Régionaux et/ou clubs doivent entreprendre pour tenter de garder la maîtrise de l'usage des aérodromes. Cela devrait inclure les diverses structures qui seront impliquées, et la manière d'y participer.

Situation et vulnérabilité des aérodromes

La situation des aérodromes est bien plus complexe qu'on ne le soupçonne. La décentralisation ne concerne que ceux qui appartiennent à l'Etat, qui va les transférer à des collectivités locales, d'autres sont déjà la propriété de collectivités. Pour nombre d'entre eux va se poser l'épineux problème de la pérennité de leur usage aéronautique. Le grand bouleversement qui se prépare risque d'être l'occasion, dans certains cas, de faire disparaître l'aérodrome, en toute légalité et discrétion sans que les principaux intéressés ne puissent réagir s'ils ne sont pas, ou mal, représentés dans les organismes décisionnels.

Il faut de toute urgence réaliser un audit de la situation en évaluant la vulnérabilité des aérodromes. Cela ne devrait pas se limiter à l'inventaire lancé fin janvier la FFA auprès des clubs, mais évaluer, en plus des pressions environnementales des riverains les risques de modification ou limitation d'activité aéronautique liés à la situation juridique du terrain (par exemple une commune propriétaire qui déciderait d'implanter une zone d'activité).

Moyens de participation des clubs usagers

Définir, en fonction de différents cas-types, des structures permettant aux clubs usagers de ces aérodromes de participer activement à leur gestion et d'en contrôler les possibles modifications d'usage, éventuellement par acquisition d'installations, terrains ou participations. Fournir à ces clubs un support juridique pendant la période de démarrage.

Formation de coordonnateurs régionaux

Former, dans chaque Comité Régional, un coordonnateur pour :

- Assurer le suivi des transferts à l'échelon de la Région.

- Etre l'interlocuteur ou le point de contact entre les clubs utilisateurs et instances régionales ou locales impliquées dans les transferts.

- Conseiller et aider les clubs.

- Participer aux réunions des organismes locaux constitués pour assurer le transfert des aérodromes aux nouveaux affectataires.

Structure de support centralisé

Fournir une assistance, du type assistance juridique, en permettant aux coordonnateurs régionaux d'interroger rapidement et directement un spécialiste (voir « analyse de la loi ») en cas de difficulté.

Diffusion et échange d'informations

Promouvoir un large échange d'informations entre les différents Comités pour mutualiser la connaissance.

C'est le type d'informations et de soutien dont nous aurions aimé bénéficier. Malheureusement, force est de constater qu'il n'en a rien été, et que nous avons été jusqu'ici contraints de « bricoler », par exemple en posant des questions à un politique au risque de ne savoir que dire s'il avait répondu par une question du genre : « *que voulez-vous faire, comment comptez-vous participer ?* ». D'autres incertitudes se profilent. En ce moment, des clubs basés sur un aérodrome appartenant déjà à des collectivités locales se voient proposer d'acheter le terrain où est bâti leur hangar, actuellement sous le régime de l'AOT. Par contre, rien ne leur garantit la pérennité de l'usage aéronautique de la plateforme. Le risque de se retrouver dans quelques années propriétaire d'un hangar au milieu d'une zone industrielle ou commerciale n'est pas nul.

Toutes ces situations doivent être traitées en priorité absolue. Le véritable enjeu, le seul, celui sur lequel nous devons concentrer toutes les énergies, c'est de pérenniser l'existence de tous nos terrains. Il n'y aura qu'un gagnant, ou qu'un perdant : l'aviation légère, notre aviation. Je souhaite de toutes mes forces qu'elle gagne !

Léon Robin

Ancien président de l'aéro-club UACA
(Cannes-Mandelieu)

Président-fondateur du Comité Régional P.A.C.A.
Membre du Conseil d'Administration Comité
Régional P.A.C.A.

court et moyen termes sont extrêmement faibles ». Enfin, il y a le cas des terrains gérés directement par l'Etat. En même temps qu'ils vont changer de propriétaire, ils vont également changer de gestionnaire. « Les collectivités ne devraient pas prendre de décision précipitées ».

Il n'en demeure pas moins que pour ces terrains, au nombre d'une cinquantaine, l'incertitude est la plus grande.

La FFA affirme avoir déclenché, fin 2004 (en fait, il s'agit de janvier 2005), un recensement global de tous les aérodromes français avec l'aide de l'UCCEGA (Union des chambres de commerce et gestionnaires d'aérodromes). Mieux vaut tard que jamais ! Le but est d'évaluer le risque de fermeture pour chacun d'entre eux avant d'alerter les ministères de tutelle (Transports et Jeunesse-Sports) et d'essayer de dresser avec eux un rempart autour des plates-formes les plus vulnérables.

Il apparaît clairement que bien peu d'usagers concernés aient pris la mesure du problème. Il y a quelques semaines encore, lorsque nous avons lancé cette enquête, rares étaient ceux qui avaient entendu parler de la réforme. Plus étonnant encore, beaucoup de dirigeants de club ignoraient jusqu'à l'identité du propriétaire de leur aérodrome.

La confusion est totale entre le propriétaire du sol, le créateur de l'aérodrome et le gestionnaire. Il est pourtant capital d'identifier les uns et les autres afin de savoir si l'on est concerné ou non par le désengagement de l'Etat. En dernier ressort, il est toujours possible d'interroger la Direction de l'aviation civile locale. Il faut toutefois savoir que le dernier recensement des aérodromes français réalisé par le Service des bases aériennes remonte à plus de dix ans et qu'il comporte des erreurs.

Trois ans pour se retourner

Dans son rapport (cf Aviasport n°602, janvier 2005), le sénateur Belot résume assez bien la problématique : « les collectivités locales n'ont parfois conscience de l'intérêt que représente un terrain d'aviation que par le développement économique qu'apporte une ligne régulière, ou, et à tout le moins, l'aviation d'affaires. L'aviation sportive et de loisirs ne crée que peu d'emplois. Elle consomme un espace foncier important. Elle est source de conflits avec les riverains. »

Le sénateur préconise que les collectivités locales appliquent strictement l'article L221-1 du code de l'aviation civile qui

prévoit, pour toute ouverture à la circulation aérienne publique, une convention entre l'Etat et le créateur de l'aérodrome. « Les conventions conclues lors du transfert devraient prévoir le maintien de l'affectation du terrain dans un laps de temps à déterminer, afin de prévenir les usagers contre des décisions précipitées de fermeture qui seraient irréversibles. »

Concernant plus particulièrement les aérodromes de la région parisienne gérés par Aéroports de Paris et pour lesquels, dans la perspective de la privatisation

nautique semble décidée à jouer la carte du Ministère de la jeunesse et des sports, en s'appuyant sur le fait qu'il est possible de fermer un équipement sportif qu'à la seule condition d'en ouvrir un autre équivalent.

La carte Jeunesse et sports

C'est en mettant en avant ce texte, que l'aéro-club de Vienne (Isère), il y a une quinzaine d'années, est parvenu, d'extrême justesse à sauver son terrain, mais pas



d'ADP la question de leur avenir se pose avec acuité, le rapporteur recommande que le cahier des charges prévu par loi comporte le maintien des aérodromes existants et définisse le niveau de services qui devra être maintenu.

Mais ce ne sont là que les propositions d'une mission parlementaire. Dans les faits, il est prouvé, qu'elles sont rarement suivies d'effet. De son côté, la DGAC consciente des risques, étudie la possibilité d'imposer aux futurs gestionnaires, d'accorder un préavis de trois ans, en cas de décision de fermeture d'un aérodrome. Il faut souhaiter qu'une telle mesure devienne, non plus une recommandation, mais une obligation légale, en étant transposée dans les décrets d'application de la loi. Ces décrets n'ont pas encore été publiés.

Pour sa part, la Fédération française aéro-

sa piste en dur. Les temps ont changé et il devient de plus en plus difficile de faire passer l'aviation de loisir pour une activité sportive dédiée à la jeunesse.

De son côté, le mouvement alternatif « Changement de cap », propose dans son programme de campagne de créer un « Conservatoire du patrimoine aéronautique » susceptible d'acquiescer auprès de l'Etat et des collectivités locales des terrains pour une somme symbolique afin de pérenniser l'affectation de nos terrains. L'idée peut séduire, mais elle ne pourrait avoir d'effet que sur le long terme. La réforme du statut des aérodromes est en cours et c'est maintenant qu'il faut apporter des solutions. Il y a le feu. Cette approche du dossier confirme, une fois de plus, que les pilotes, dans leur ensemble, n'ont pas véritablement pris la dimension



L'aéro-club d'Albi n'a rien vu venir



Les utilisateurs n'ont pas pris au sérieux la menace. Aujourd'hui, ils se démènent pour renverser la situation.

« Cela fait dix ans que j'entends parler de la fermeture du terrain, comme il est question depuis vingt ans de la fermeture de Lasbordes. Je n'ai pas réagi... », confesse Philippe Langlois, chef-pilote de l'aéro-club d'Albi. Comme lui, les 150 membres de l'association n'ont pas compris que la menace était montée d'un cran. Pourtant, quand fin 2001, le syndicat mixte qui gère la plate-forme s'est posé la question du devenir de cette infrastructure et qu'au printemps 2002, il a commandé un audit, les pilotes privés albigeois auraient dû être plus attentifs. C'est sans doute ce qu'ils se disent aujourd'hui.

Manque d'anticipation

L'aérodrome d'Albi n'est pas concerné par la loi qui régit le transfert de propriété des aérodromes de l'Etat vers les collectivités. Toutefois, ce cas illustre parfaitement ce qui attend bon nombre d'associations de pilotes privés à travers la France. Comme celui d'Albi, bien peu d'aéro-clubs ont conscience actuellement que leur avenir va se jouer dans les mois à venir. Par ailleurs, cet exemple démontre également que lorsque les collectivités locales renoncent, la fermeture est imminente.

« Nous sommes dans la situation qui sera celle de tous les aérodromes transférés », affirme Gilles Laurens, res-

pensable d'exploitation de l'aérodrome d'Albi. Celle d'une structure dont le fonctionnement est assumé par les collectivités locales sans l'aide (ou presque) de l'Etat. « L'année dernière, le pupitre de la tour de contrôle a été remis à niveau. L'investissement a représenté 40.000 euros. L'Aviation civile en a pris la moitié à sa charge ». L'aérodrome situé sur le territoire de la commune du Séquestre est mis à la disposition d'un syndicat mixte qui regroupe trois acteurs principaux : la ville d'Albi, le Conseil général du Tarn et la Chambre de commerce. La participation de chacun à l'équilibre de fonctionnement s'élève à un peu plus de 60.000 euros hors taxes. Les ressources du terrain sont limitées aux redevances aéroportuaires et domaniales et à la vente de carburant. Une vingtaine d'avions y sont basés, dont les cinq de l'aéro-club. La CCI met à la disposition du syndicat mixte quatre salariés : un chef d'exploitation, deux agents AFIS (dont un à mi-temps) et un pompier.



Remise en cause

Plusieurs pistes ont été envisagées pour tenter de tirer partie de cette infrastructure, notamment attirer une compagnie low cost. Le président du syndicat mixte, qui est aussi le président de la CCI s'est ouvertement prononcé, dans la presse régionale, pour la fermeture des installations. Il estime d'une part que l'investissement pour développer une hypothétique activité est trop élevé, et que d'autre part, continuer sans rien changer, coûte trop cher en entretien et en mise aux normes. La décision doit être prise au plus tard avant la fin de ce semestre. Mais tout laisse à penser que le

dénouement pourrait s'accélérer. « Aux yeux du gestionnaire, aujourd'hui, le terrain lui coûte de l'argent. S'il le ferme, il en rapportera », déplore Jean-Pierre Balitrant, le président de l'aéro-club d'Albi. Le maire de la commune du Séquestre, sur le territoire de laquelle se trouve l'aérodrome ne cache pas son intention de récupérer les terrains.

Contre-attaque tardive

Des pétitions circulent. Il s'agit pour les pilotes d'alerter la population sur le gâchis que représente le démantèlement d'une piste en dur de 1500 mètres de long. Plus le temps passe et plus il apparaît que l'une des chances pour l'aéro-club serait qu'un gestionnaire privé se déclare et accepte d'assumer la charge financière. Il ne faut pas rêver. Le président du club n'envisage pas assumer ce rôle, bien qu'il assume par ailleurs la gestion du terrain de Gaillac (voir encadré), où l'Aéro-club d'Albi est également implanté. Cela reviendrait à augmenter le prix des heures de vol dans des proportions jugées inacceptables.

Le 13 janvier dernier les usagers de la plate-forme se sont réunis pour mettre en œuvre une stratégie. Ils ont choisi de créer un comité de défense (CDAA, Comité de défense de l'aéroport d'Albi). Sa première initiative a été d'organiser une conférence de presse. « Il s'agissait pour nous de répondre aux élus, et notamment au président du syndicat mixte, qui utilise la presse locale », explique Jean-Pierre Balitrant, qui assume désormais la vice-présidence du CDAA. « Notre objectif est de démontrer que cette plate-forme est utile aux entreprises et qu'elle sert le tourisme local. Nous allons rencontrer les élus favorables à la suppression pour en discuter avec eux et essayer de trouver une alternative à la fermeture qu'ils préconisent ». Le CDAA multiplie les interventions dans la presse et mène actuellement un important travail de lobbying auprès des élus locaux. Il a réussi à faire reporter le vote sur la fermeture de l'aéroport. Une première avancée encourageante.

G.R.

les élus locaux de l'intérêt de ces aérodromes »

les CCI. A l'échéance de ces contrats, elle a choisi de reconduire les chambres consulaires.

Quel est le deuxième cas de figure ?

Il s'agit de celui qui regroupe une cinquantaine d'aérodromes ayant déjà fait l'objet ces dernières années, d'un transfert de compétence à une collectivité locale ou à un groupement de collectivités. Nous pouvons citer, Biarritz, Rouen, Grenoble ou encore Chambéry. Ces collectivités locales ont en quelque sorte anticipé la loi. Celle-ci achève le processus de transfert : après le transfert de compétences vient celui du patrimoine. Je tiens à préciser que l'Etat conserve, dans tous les cas, ses compétences régaliennes telles que les contrôles sur la sûreté et la sécurité aéroportuaires ainsi que le contrôle de la navigation aérienne. Relèvent en revanche des collectivités locales tous les choix d'opportunité, notamment le choix du régime d'exploitation et les stratégies de développement et d'investissement. Prenons l'exemple de Grenoble et de Chambéry. Ces deux aéroports sont désormais de la compétence des conseils généraux. Avant le transfert de compétences, ils étaient exploités par une chambre de commerce. Après ce transfert, lorsque les contrats sont arrivés à leur terme, les conseils généraux ont lancé des appels d'offres et ce sont des sociétés privées qui les ont remportés. Initialement, la CCI était exploitante et maître d'ouvrage des investissements. Désormais, la société privée est exploitante et doit assurer le gros entretien. Le Conseil général, pour sa part, est maître d'ouvrage des investissements. On le constate, les collectivités locales ont la possibilité de modifier les conditions d'exploitation si elles le souhaitent.

Jusque-là, il n'a été question essentiellement que d'aérodromes de taille moyenne ou grande. Qu'en est-il des plus petits ?

Pour la plupart d'entre eux, ils constituent la troisième catégorie des terrains exploités en régie directe par l'Etat. Une grande partie d'entre eux est située dans le nord et le nord-est de

la France. Les collectivités qui vont en devenir propriétaires auront la possibilité de les gérer en direct, comme le fait actuellement l'Etat, ou de déléguer la gestion à un tiers. Elles se verront dotées de moyens en crédit ou en nature, équivalents à ceux mis en œuvre actuellement par l'Etat.

Quel est le calendrier du transfert ?

L'échéance est le 1er janvier 2007. A cette date, tous les aérodromes auront été transférés aux collectivités locales.

Le délai est court.

C'est pour cette raison que tous les services de l'Etat sont mobilisés très fortement pour expliquer les enjeux et les modalités de cette réforme et susciter l'intérêt des collectivités locales. Il y aura des candidatures spontanées. Mi-2006, les aérodromes qui n'auront pas trouvé preneur seront affectés par le préfet à une collectivité locale. Notre objectif est d'éviter cette extrémité. Il s'agit donc d'identifier, en amont, les collectivités susceptibles d'être intéressées par le transfert. A nous de leur expliquer ce qu'est un aérodrome.

Il peut être tentant pour une commune d'accepter le transfert pour récupérer des hectares de terrains dans le but de les transformer en zone pavillonnaire ou industrielle. Ce risque existe-t-il ?

Même si, en principe, la collectivité locale ne devrait pas avoir de charges supplémentaires qui ne seraient pas compensées par des dotations, elle peut estimer que la poursuite de l'exploitation de la plate-forme ne se justifie plus et décider de la fermer. Il n'est pas exclu non plus qu'elle puisse envisager de valoriser son patrimoine autrement...

La loi prévoit-elle ce cas de figure ?

Nous sommes là, dans la logique de la décentralisation qui veut que les décisions se prennent, par les élus locaux, au plus près des populations concernées. Dans les cas extrêmes où la fermeture est envisagée, les services de l'Etat auront comme souci que soit prévu un préavis suffisant pour per-



mettre aux utilisateurs de trouver des solutions de substitution. Dans son rapport sur l'aviation générale, le sénateur Belot, propose ainsi un délai de 3 ans. C'est une possibilité que nous examinons.

Qu'entendez-vous par « solutions de substitution » ?

Nous pensons, évidemment, moins à la création d'un nouvel aérodrome que, par exemple, au regroupement d'activités sur une même plate-forme.

L'aviation générale vit un moment crucial.

L'intérêt des utilisateurs de ces petites plates-formes est de ne pas rester passifs. Plutôt que d'attendre que les collectivités soient désignées, ils auraient, au contraire, intérêt à solliciter des candidatures de la part des collectivités les plus à même d'entendre leurs arguments. C'est aux utilisateurs de ces plates-formes de convaincre les élus locaux de l'intérêt de ces aérodromes.

Propos recueillis par Gil ROY



de, les 151 aérodromes qu'il lui appartient. Là où aucune d'entre elles ne se portera acquéreur, il en désignera une d'office. Mi-janvier, les directions régionales de l'aviation civile ont reçu de leur maison-mère la consigne d'aller sonder les collectivités locales afin d'identifier celles qui seraient susceptibles d'accepter le transfert de propriété. Il apparaît que bien peu de politiques se préoccupent du devenir de l'aérodrome et leurs usagers.

« C'est aux utilisateurs de convaincre »

Au sein de la DGAC, Michel Maman a en charge le dossier du transfert de propriété des aérodromes de l'Etat vers les collectivités locales. Il détaille ici le processus de la décentralisation et présente les enjeux. Un point sans langue de bois.

dromes dédiés à l'aviation générale. Il y a ensuite l'aéroport Bâle-Mulhouse, du fait de son statut binational, et quatre aéroports des départements d'outre-mer : Fort de France, Pointe-à-Pitre, St-Denis-de-la-Réunion et Cayenne. Les huit principales plates-formes régionales resteront également sous le contrôle de l'Etat : Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Montpellier. Enfin, ce sera aussi le cas de quatre petits aérodromes fonctionnant en binôme avec des grands aéroports régionaux : Aix-les-Milles, Cannes-Mandelieu, Saint-Nazaire-Montoir et Lyon-Bron.

En définitive, combien d'aérodromes vont être effectivement décentralisés ?

151 au total. De toutes tailles et de caractéristiques diverses. Cela va de la simple bande en herbe jusqu'à l'aéroport de Beauvais qui a traité 1,4 million de passagers en 2004. Les enjeux pour les collectivités locales sont, à l'évidence, très différents.

Est-il possible de connaître précisément la liste des terrains concernés ?

Cette liste sera publiée prochainement au Journal Officiel.

Quels sont les différents cas de figure ?

Les 151 terrains se répartissent en trois cas de figure différents regroupant chacun, environ un tiers des aérodromes. Il y a, tout d'abord, ceux dont l'exploitation est actuellement déléguée, soit via une concession, soit via une convention d'occupation temporaire. C'est, notamment, le cas des plus grands aéroports. En général, la gestion est assurée par une chambre de commerce. Pour ces plates-formes, il ne devrait pas y avoir de changement à court terme. La collectivité au bénéfice de laquelle se fera le transfert de propriété, se substituera à l'Etat. Le contrat perdurera. C'est ce qui s'est passé en Corse, en 2002, où la Collectivité territoriale Corse s'est vue transférer les quatre principaux aéroports de l'île et a pris le relais de l'Etat dans les contrats en cours avec

Dans l'entretien qu'il nous a accordé (voir interview ci-contre), Michel Maman qui a en charge, au sein de la DGAC le dossier du transfert de propriété des aérodromes, distingue trois cas de figure.

Trois cas de figure

Il y a d'abord celui des grands aéroports dont l'exploitation actuelle est déléguée à une chambre de commerce, une communauté de communes ou un syndicat mixte. « A court terme, la continuité est assurée ». A l'expiration des contrats de concession, les nouveaux propriétaires pourront éventuellement les renégocier. Il y a ensuite, le cas des aérodromes qui ont déjà fait l'objet d'une dotation domaniale, c'est-à-dire, qu'avant même que la loi de transfert n'ait été votée, les collectivités locales se sont portées candidates. La loi ne fait qu'achever le processus de patrimoine. « Les risques de rupture à

Combien d'aérodromes français sont concernés par le transfert de propriété de l'Etat vers les collectivités locales ?

Actuellement, en France, un peu plus de 300 aérodromes sont ouverts à la circulation aérienne publique. La moitié environ appartient à l'Etat. Tous ne seront pas transférés. La loi prévoit en effet une partition entre ceux qui resteront de la vocation de l'Etat et ceux qui seront décentralisés.

Quels sont, donc, les aérodromes qui resteront dans le giron de l'Etat ?

Ceux qui ont une vocation dite nationale ou internationale. Une trentaine est concernée. Il s'agit en premier lieu de tous les aéroports actuellement exploités par Aéroports de Paris. Outre Roissy-CDG, Orly et le Bourget, il y a aussi une dizaine d'aéro-

Gabriel Gavard



REVEILLEZ-VOUS !

La défense des terrains n'est pas vendeur. En programmant un dossier sur le sujet, il y a peu de chance pour exploser les ventes d'Aviasport, ni déchaîner les passions parmi les lecteurs. Depuis des années, on vous dit que vos aérodromes vont disparaître et il faut bien reconnaître que jusqu'à présent, mis à part Guipancourt et Fréjus, le cataclysme annoncé n'a pas eu lieu.

Les riverains se mobilisent et s'agitent, mais cela n'empêche pas les avions de voler. Les promoteurs immobiliers font miroiter de la taxe professionnelle aux élus locaux, mais les hangars tiennent bon. Dans ce contexte, la réforme de la décentralisation risque d'apparaître aux yeux de la majorité comme la dernière trouvaille en date pour affoler les foules. Pas de raison de paniquer !

Erreur. Cette fois, c'est du sérieux. L'Etat a décidé de donner les clés de nos aérodromes aux élus locaux. Par un simple jeu d'écriture, des dizaines d'aérodromes à travers la France vont changer de propriétaires. Les communes vont récupérer des hectares. Libre à elles d'en faire ce qu'elles en veulent ensuite. On appelle cela la décentralisation. Aucune loi n'oblige les nouveaux propriétaires à maintenir une activité aéronautique. Ils n'auront même pas à prétexter que l'entretien de l'aérodrome et son maintien aux normes coûtent trop cher. Le terrain leur appartenant, ils peuvent en faire ce que bon leur semble. Rien ne les empêche de le transformer en zone industrielle, commerciale ou pavillonnaire.

Tous les aérodromes ne sont pas concernés dans un premier temps. Une bonne centaine seulement. Mais le souffle de la réforme pourrait entraîner des remises en question en chaîne. Et pourtant bien peu de pilotes sont conscients de la partie qui est en train de se jouer sans eux. La décentralisation est en marche. Il n'est évidemment pas question de s'y opposer, d'autant que le transfert des aérodromes de l'Etat aux collectivités locales, n'est qu'un détail comparé à la plupart des autres dossiers. En revanche, il est encore possible d'en limiter les dégâts collatéraux. Mais pour cela, il faut se réveiller.

Gil Roy

peut pas prétendre assumer la gestion et supporter une telle charge, même pour éviter la fermeture. Comblant ce déficit, reviendrait à augmenter le prix de l'heure de vol de 120 euros. En revanche, n'y aurait-il pas une solution intermédiaire qui consisterait à réduire à la fois la zone réservée et le niveau des prestations. Ne vaut-il pas mieux sacrifier l'activité IFR pour préserver le VFR ? Ce problème se pose rarement de cette façon. Est-ce une raison pour ne pas proposer un tel marché aux collectivités locales ? C'est vers ce type de réflexion que le président de la FFA voudrait entraîner les aéro-clubs. Une chose est sûre : dans les mois à venir, il faudra savoir faire feu de tous bois.

Comités de gestion

Si la Fédération ne pense pas pouvoir intervenir dans la gestion, elle se dit prête, en revanche, à aider au montage de dossier et à la rédaction de la convention de gestion. La bonne volonté ne suffit pas, une réforme interne des services est nécessaire. Claude Penot ne croit pas dans les capacités de la fédération qu'il préside à gérer à distance un aéroport. Il croit plus, en revanche, au regroupement de pilotes volontaires au sein de comités départementaux ou régionaux.

« Lorsqu'il y a un seul club sur une plate-forme, cela ne pose pas de problème », explique Georges Bonnet, de la DAC Sud. « En revanche, quand sur un aéroport, il y a plusieurs associations, souvent nées d'une scission, les choses se compliquent, voire deviennent impossibles ». Dès lors, il préconise la mise en place d'un comité de gestion qui réunit tous les acteurs. C'est ce que la DAC Sud a proposé à la mairie de Gaillac après que la convention de gestion qui la liait au club de la plate-forme ne soit dénoncée, suite à la création d'un nouveau club par des membres dissidents. Le maire menace de fermer le terrain si les deux clubs ne parviennent pas à s'entendre.

Apprendre à gérer

LUCCEGA, l'ENAC et le centre de formation professionnelle de la fonction territoriale mettent actuellement sur pied des formations à destination du personnel des communes et départements qui sont appelés à prendre en charge la gestion des aéroports. Pour ces collectivités, c'est en effet un nouveau métier. Les aéro-clubs et associations d'usagers qui vont être ame-

nés à gérer leurs plates-formes auront eux aussi besoin de formation et de conseils. La Fédération a sans doute un rôle à jouer à ce niveau. Pourquoi ne pas envisager des séminaires décentralisés auxquels participeraient notamment des associations qui possèdent une première expérience.

Les semaines à venir vont être décisives. La question des aéroports n'est pas en tête des préoccupations des élus locaux. La décentralisation est un chantier monumental qui comporte d'autres aspects beaucoup plus impliquant pour la collectivité. Il n'en demeure pas moins qu'elle devra être traitée avant mi-2006. La DGAC, à travers ses directions régionales, entame la sensibilisation des élus. C'est le moment pour les usagers des plates-formes concernées par la réforme de s'organiser, de s'informer, d'échafauder des scénarios et d'entamer des négociations.

Les pilotes ont tout intérêt à se présenter en force de proposition. Ils doivent mettre en avant leurs compétences en matière aéronautiques. Se poser, d'une certaine manière, en conseillers. Cette approche s'est déjà révélée payante. A Saint-Gaudens, par exemple, depuis une dizaine d'années, la gestion du terrain est assurée par un syndicat mixte. Dans les faits, les usagers préviennent le gestionnaire lorsque des travaux sont nécessaires. A Figeac, le comité de gestion est présidé par le maire et l'aéro-club intervient en tant que conseiller technique.

Il existe des solutions au problème. Le plus grand danger actuel n'est pas qu'une brèche soit ouverte. Il est lié à la passivité des pilotes.

Gil ROY



Etat des lieux

Le Journal officiel du 10 novembre 2002 recense 484 aéroports. 324 (dont 2 hélistations et 1 hydrobase) sont ouverts à la circulation aérienne publique. 49 dont 11 hélistations sont réservés à l'Etat. 111 sont à usage restreint. Parmi ceux-ci on dénombre 14 aéroports réservés au vol à voile, 4 hélistations, 7 altiports et 1 hydrobase. Sur les 400 aéroports de métropole, 11 appartiennent à la Catégorie 1, c'est-à-dire qu'ils disposent des moyens de secours et d'incendie adaptés aux gros-porteurs. 26 sont classés en catégorie B (moyen courrier), 86 en catégorie C (court courrier) et 277 en catégorie D (affaire et loisirs).

Environ une centaine d'aéroports avaient en novembre 2002 un service de contrôle assuré par la DGAC, une soixantaine un service AFIS à la charge du gestionnaire. 120 aéroports avaient une procédure d'approche aux instruments dont 75 équipés d'un ILS. Environ 170 aéroports se partagent la fréquence standard radio 123,50 Mhz. Environ 170 terrains n'ont qu'une unique bande gazonnée. Enfin, l'emprise varie de 3200 hectares pour Roissy à 10 hectares pour un aéroport d'aviation légère.

En 2002, 410 aéroports privés étaient recensés, ainsi que 850 plates-formes ULM, 610 hélistations et 55 altisurfaces (créés par arrêté préfectoral).