

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

**REQUETE DE PLEINE JURIDICTION PAR DEVANT LE TRIBUNAL  
ADMINISTRATIF DE PARIS**

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

**Affaire : Association CD2A c/ Ministère des Transports et de la Transition Energétique.**

**LA REQUERANTE :**

**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.

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.

**A L'HONNEUR DE VOUS EXPOSER CE QUI SUIT :**

**I – EXPOSE PREALABLE**

Par courrier RAR en date du 23 février 2018 (**doc 13**) l'association CD2A a formé un recours gracieux à l'encontre de la convention de concession relative à l'aéroport d'Aix Les Milles signée le 14 décembre 2017 par l'Etat et la Société Edeis Management , qui a été approuvée par arrêté du 20 décembre 2017 publié au JORF n° 0304 du 30 décembre 2017 et pour laquelle la convention et ses annexes ont été publiées au BO MTES – MCT n° 2018/1 du 25 janvier 2018, p 144 (**doc 1**).

Aux termes de ce recours gracieux (**doc 13**), l'association CD2A a demandé à Madame la Ministre chargée des Transports, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, de bien vouloir annuler, invalider, réformer en la modifiant par un avenant, voire remplacer par un nouveau contrat, la convention de concession relative à l'aéroport d'Aix Les Milles signée le 14 décembre 2017 par l'Etat et la Société Edeis Management, car n'ayant pas fait l'objet d'une publicité adéquate lors de l'avis d'appel d'offres et ayant un périmètre foncier non conforme à la lettre du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et donc illégal car ne visant pas indissociablement « Aix- les – Milles ET Marignane – Berre ».

L'association CD2A a fait également valoir au soutien de son recours gracieux que cette convention de concession relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles méconnaît par ailleurs l'article 6 de la Charte de l'Environnement, que sa durée de 45 ans n'est pas conforme à l'avis d'appel d'offres et parait en outre excessive au regard des dispositions de l'article 6 – II du décret n° 2016 – 86 du 1<sup>er</sup> février 2016 relatif aux contrats de concession, que l'article 11 de la convention de DSP est trop imprécis et qu'il existe enfin des doutes sérieux concernant la solidité économique et financière du concessionnaire la Société Edeis Management ainsi que de la Société dédiée dont elle sera actionnaire, la Société dénommée Edeis Aéroport Aix, et en particulier quant à leur capacité à pouvoir 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.

Aucune réponse n'ayant été apportée à ce recours gracieux par Madame la Ministre chargée des Transports, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, **l'association CD2A se trouve dès lors contrainte de vous saisir du présent recours de pleine juridiction visant à annuler, invalider, réformer en la modifiant, voire remplacer par un nouveau contrat, la convention de concession relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles signée le 14 décembre 2017 par l'Etat et la Société Edeis Management, ensemble la décision implicite de rejet de son recours gracieux du 23 février 2018.**

## **II - SUR L'INTERET A AGIR.**

Depuis la décision d'assemblée du Conseil d'Etat du 4 avril 2014, Département de Tarn – et – Garonne (n° 358994, rec. p 70), le recours de plein contentieux contre les contrats administratifs est ouvert à tout tiers au contrat, à la seule condition que celui-ci soit « *susceptible d'être lésé dans ses intérêts de façon suffisamment directe et certaine par sa passation ou ses clauses* ».

L'aérodrome d'Aix les Milles a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres à DSP de la DGAC (**doc 4** : BOAMP, avis n° 15 – 171734 du 19 novembre 2015 qui s'est substitué à un premier avis le 21 avril 2015 qui n'était pas conforme aux règles de publicité, et qui mentionne en son paragraphe V.3.1) que l'« *instance chargée des procédures de recours* » est le « *Tribunal administratif de Paris* »).

La DSP concerne l'aérodrome d'Aix Les Milles.

**La convention de DSP relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles présente en l'espèce la particularité d'avoir a un objet très large.**

Elle porte en effet **sur la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aérodrome** (doc 4).

**L'association requérante a intérêt à agir en plein contentieux eu égard à ce champs très large de la convention de DSP relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles ainsi qu'à son propre objet social et en sa qualité de membre de la Commission Consultative Environnement (CCE) de l'aérodrome Aix-les-Milles.**

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 2 et 3 : statuts modificatifs avec récépissé préfectoral, 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 ».*

**L'objet social de CD2A tend par conséquent à défendre la population du bassin aéroportuaire Aix Les Milles contre les diverses nuisances générées par l'aérodrome d'Aix Les Milles, et donc à les préserver de la dégradation de leur environnement.**

L'association CD2A a fait le choix de se positionner très en amont de ce processus de DSP notamment en termes de démarches de concertation auprès des autorités administratives en charge du dossier.

L'enjeu de cette concertation pour CD2A, mais aussi pour les autres associations du bassin aéroportuaire et la population, se situe au niveau du devenir de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de la convention de concession signée le 14 décembre 2017 entre l'Etat, représenté par le Ministre chargé de l'aviation civile, d'une part, et la société EDEIS MANAGEMENT représentée par Youssef SABEH, d'autre part.

Depuis le 2 janvier 2018 c'est en effet la société Edeis Management qui assure la gestion de la concession qui lui a été accordée pour l'aérodrome d'Aix-les-Milles sur une durée de 45 ans. Société Edeis Management, qui à cette date gérait vingt aérodromes.

**Par arrêté préfectoral du 14 septembre 2016, l'association CD2A a été par ailleurs nommée comme membre de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome d'Aix Les Milles.**

**Or les intérêts dont elle est ainsi en charge sont manifestement susceptibles d'être lésés par le champ très large dudit contrat, déjà souligné ci – dessus, ainsi que le nombre de points, notamment environnementaux, juridiques, économiques et financiers, relatifs à son processus de passation, son objet ou à ses clauses, qui restent à ce jour toujours en suspens ou irrésolus.**

**Nonobstant des échanges le plus souvent cordiaux avec les différentes parties intéressées tant publiques que privées, l'association CD2A n'a aujourd'hui malheureusement que peu de visibilité sur la manière dont la DSP sera déployée.**

**Cela concerne plus particulièrement et concrètement les points ci – dessous exposés.**

1 - **Concernant tout d'abord la transparence du processus mis en oeuvre, CD2A a éprouvé les plus grandes difficultés à obtenir des informations sur la procédure de DSP même lorsque la CADA avait rendu un avis qui lui était favorable.**

Sans même parler du DCE (Dossier de Consultation des Entreprises), il est certain qu'il ne lui a pas été possible d'obtenir à ce jour un bilan économique fiable de la plateforme.

C'est une question importante car la plateforme d'Aix les Milles, comme tant d'autres, est structurellement déficitaire.

De son bilan dépendent les choix du repreneur et donc de son projet de rentabilisation qui ne peut être sans impact sur la problématique environnementale, à laquelle CD2A est particulièrement attachée.

## **2 - Les aggravations environnementales potentielles pour raison de rentabilité eu égard au champ très large de la convention de DSP, déjà souligné, sont par exemple :**

l'augmentation du nombre de mouvements, l'acceptation d'aéronefs de plus de 20 places, le développement d'activités à nuisances, notamment sonores, au sol, la passation de conventions pour des essais en vol, l'autorisation des vols de nuit...

De plus on peut souligner un non-respect des recommandations de vols de la DGAC (VAC, réglementation du vol à vue et réglementation des vols IFR – vol aux instruments), qui impacte gravement la sécurité des habitants des Milles, mais aussi de zones alentours survolées à basse altitude Luynes, Eguilles, le Montaiguet... et génère de plus de nocives nuisances sonores.

Chaque jour de nombreux aéronefs (hélicoptères, avions de tourisme, avion d'affaires) ne respectent ni les couloirs aériens VAC, ni les hauteurs de survol de sécurité des zones habitées.

Ainsi : sur la seule période du 13 mai 2017 au 9 juin 2017, 61 plaintes en ligne de riverains ont été recueillies par CD2A et le CIQ MILLOIS, et du mois de mars 2018 à la mi-juin 2018 EDEIS a reçu plus de cent plaintes d'habitants fortement incommodés par les nuisances sonores.

Or, les nuisances sonores constituent un problème de santé publique, même lorsque le bruit semble apparemment bien supporté.

Il en est ainsi par exemple pour l'hypertension artérielle :

*« De nombreuses études ont été menées pour investiguer le lien possible entre bruit des avions et risque d'hypertension artérielle chez les riverains. Le Bulletin épidémiologique hebdomadaire du 12 juin présente des données françaises, déjà publiées en février 2017, qui valident cette association chez les hommes. L'hypertension "étant un facteur de risque établi de maladie cardiovasculaire, cette association soutient ainsi l'hypothèse que le bruit des avions serait également un facteur de risque de maladies cardiovasculaires", commentent les auteurs, membres de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar). » (France Info 12 juin 2018)*

Faute d'un arrêté de restriction d'exploitation qui permettrait de sanctionner les contrevenants selon M. Haïm directeur de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes - 2016), l'administration tout comme l'exploitant, ne disposent d'aucun moyen de faire respecter les règlements qui ne sont que des « recommandations ».

### 3 – Formulation trop imprécise de l'article 11 de la convention de DSP.

L'article 11 de la convention de concession qui a été signée le 14 décembre 2017 stipule que :

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

Actuellement la charte 2007-2010 de la CCE « interdit » : 1 - les vols commerciaux, 2 - les vols de nuit, 3 - et limite le nombre des mouvements à 60 000 par an dont 5000 pour l'aviation d'affaires.

La formulation de cet article 11 est toutefois pour le moins imprécise, et va à l'encontre de la volonté exprimée par l'autorité publique de clarification des obligations de chacun.

Par ailleurs, l'article 11 de la convention de concession en obligeant le concessionnaire au respect des dispositions de la charte qui le concerne, avec le flou dénoncé, ne permet pas de penser que serait nécessairement maintenue, comme promis, l'interdiction des vols de nuit.

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

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

Les premières habitations se situent à moins de 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.

Les vols produisent par ailleurs 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...

Lors de la CCE de février 2018 CD2A (**doc 14**), il a été demandé de réaliser au plutôt un bilan Air/Bruit auprès d'un opérateur indépendant comme Air/Paca, qui est parfaitement habilité pour réaliser ce type de bilan.

Or, M. le Sous-préfet d'Aix En Provence a proposé de confier cette mission à l'exploitant, qui se retrouve encore une fois en position de juge et partie. De plus, ce bilan n'a pas été réalisé à ce jour.

Concernant les activités hélicoptères, l'introduction et la multiplication de ces activités se sont faites sans concertation et d'une manière inacceptable sur cette plateforme enclavée.

Chacun semble en convenir, mais pour l'heure aucune avancée concrète pour la réduction des nuisances occasionnées n'a été proposée.

Et on réitère avec le développement d'activités drones de plus de 500 kgs par Guimbal-Airbus-Drones-Hélicoptères.

Comment peut-on admettre que la CCE ne soit pas tenue au courant des objectifs et des impacts potentiels sur l'environnement de ce projet ?

De plus, Airbus hélicoptères installe une équipe de 30 personnes et la plateforme devient progressivement un centre d'essais en vol alors que ce n'est pas sa destination initiale (Il existe celui d'Istres, plus adapté pour ces essais).

Pour rappel en 2017 : 1250 vols d'essais (soit 5 vols par jour en moyenne pour des durées qui peuvent atteindre plusieurs heures. Ceci, sans compter les autres activités hélicoptères, Airbus, écoles de pilotage, activités de tourisme).

EDEIS délinéait, lors de la réunion de la CCE du 28 février 2018 (**doc 14**), en page 5, sa vision pour l'aérodrome d'Aix-les-Milles : « *Un développement et une exploitation respectueux des attentes des riverains* ».

Ce qui n'a pas empêché la responsable locale d'EDEIS de répondre à un adhérent de l'association CD2A qui l'interrogeait le 15 juin 2018 sur le devenir des nuisances aéroportuaires qu'en habitant à côté d'un aérodrome, il savait bien que celui-ci allait se développer (sic).

#### **5 - Le site impacté par la DSP présente en outre un intérêt environnemental remarquable en termes de biodiversité (faune et flore).**

Il convient de relever que la rentabilisation de la plateforme devra passer nécessairement par une optimisation des 115 hectares du foncier, mais là encore, la requérante n'a reçu aucune information sur ce développement, ni les contraintes auxquelles il sera soumis, ni aucune assurance quant à un développement éco - responsable de cette zone foncière.

Or 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**. Par ailleurs des vols de Milan noirs (espèce protégée) ont été régulièrement observés dans la zone de la Couronnade située quasiment dans l'axe nord de la piste

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).

**La signature de la convention de concession de l'aérodrome d'Aix Les Milles, et sa mise en œuvre, doivent par conséquent 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.**

Or en l'espèce la signature d'une convention avec un concessionnaire privé d'une durée de 45 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR), ne mettant pas suffisamment en avant, et n'encadrant pas précisément, les exigences environnementales, peut faire craindre légitimement à la requérante qu'EDEIS MANAGEMENT privilégie ses seuls intérêts financiers, et donc la rentabilité, au détriment des précautions environnementales.

L'expérience acquise depuis six mois d'exercice du nouvel exploitant, n'a fait malheureusement que confirmer ces craintes.

**6 – Des doutes sérieux existent enfin quant la solidité économique et financière du concessionnaire.**

Concernant le concessionnaire, si l'Association CD2A a pu rencontrer des responsables d'Edeis par deux fois dans de bonnes conditions, il n'en reste pas moins que ses recherches lui ont permis de voir derrière le projet entrepreneurial, un ensemble financier complexe avec Edeis Management, Edeis, CIPIM, le fond CICLAD, Valens, Impact Holding et les liens antérieurs avec la SNC-Lavalin.

Cela la conduit à observer la progression d'Edeis Management avec prudence, et à demander qu'une réponse écrite soit apportée relativement aux doutes sérieux exposés ci – après qu'elle peut avoir concernant la solidité économique et financière du concessionnaire.

**Au vu de l'ensemble de ces éléments, l'association CD2A a par conséquent intérêt à agir au plein contentieux pour annuler, invalider, réformer en la modifiant par un avenant, voire remplacer par un nouveau contrat, la convention de concession relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles signée le 14 décembre 2017 par l'Etat et la Société Edeis Management, ensemble la décision implicite de rejet de leur recours gracieux du 23 février 2018.**

**& 1 - SUR LA LEGALITE EXTERNE**

**A – SUR LA PUBLICITE DE L'AVIS D'APPEL D'OFFRES AYANT CONDUIT A LA SIGNATURE DE LA CONVENTION DE CONCESSION**

**Il appartient au Ministère des Transports 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 (doc 4) a bien fait également l'objet d'une publicité adéquate dans une revue spécialisée ou professionnelle.**

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.

En l'espèce l'avis d'appel d'offres a été publié dans la revue spécialisée AIR & COSMOS (numéro de novembre 2015, p 43).

Or il est indiqué dans le document « Air & Cosmos » ci – annexé en page 4 (**doc 5**) **que la diffusion totale moyenne par parution (payée) de cette revue à l'étranger représente 4% du volume de la diffusion, soit 766 exemplaires sur un total de 19.153, ce qui constitue une audience manifestement insuffisante relativement aux opérateurs implantés dans un autre État membre de la Communauté européenne, et donc juridiquement inadéquate.**

**En l'absence d'une publicité adéquate dans une revue spécialisée ou professionnelle, la procédure est manifestement viciée, et la convention de concession qui a été signée à la suite dudit avis d'appel d'offres ne peut être qu'annulée.**

## **B – SUR LE PERIMETRE FONCIER DE L'APPEL D'OFFRES ET DE LA CONVENTION DE CONCESSION.**

**Le périmètre foncier de l'appel d'offres et de la convention de concession n'est pas conforme car contraire à la lettre du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007244 du 23 février 2007.**

L'avis d'appel d'offres à DSP ainsi que périmètre de la convention de concession qui concerne qu'« Aix-les-Milles » seul, et non pas « Aix-les-Milles et Marignane-Berre », est illégal car soulevant une difficulté juridique au regard des termes du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 qui vise de manière indissociable « Aix-les-Milles ET Marignane-Berre ».

Le décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007, présente en effet comme deux plateformes aéroportuaires indissociables (emploi du « et ») « l'aérodrome d'Aix-les-Milles et l'hydrobase de Marignane-Berre ».

Aucune décision même de principe visant à confier la gestion à un tiers via une convention de concession et de manière dissociée de la plateforme d'Aix-les-Milles « sans » celle de « Marignane-Berre » ne pouvait donc intervenir valablement sans que les termes du décret susvisé n'aient été préalablement modifiés par un nouveau décret en Conseil d'Etat séparant « Aix-les-Milles » de « Marignane-Berre ».

« Aix-les-Milles » et « Marignane-Berre » forment en effet aux termes du décret ° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007, un seul et même « périmètre foncier ». De plus toute modification du périmètre foncier d'un aérodrome listé dans le décret susvisé comme relevant de la compétence de l'Etat, doit faire l'objet au préalable d'un décret modificatif, suivant le principe du parallélisme des formes.

**A défaut, la convention de concession qui a été signée à la suite de l'appel d'offres susvisé doit être annulée comme non conforme et donc illégal car ne visant pas indissociablement « Aix-les-Milles ET Marignane-Berre ».**



## **& - 2 - SUR LA LEGALITE INTERNE**

### **A – Méconnaissance de l'article 6 de la Charte de l'Environnement.**

Aux termes de l'article 6 de la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1<sup>er</sup> 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 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.

Monsieur Nicolas Hulot a par ailleurs déclaré en préambule à la réunion de la consultation citoyenne G400 du 9 juin 2018 sur la PPE (Programmation Pluriannuelle de l'Energie) organisée par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) :

*« La transition écologique et solidaire est un mouvement dans lequel notre pays est désormais résolument engagé aux côtés de ses partenaires européens. Portée par la prise de conscience du réchauffement climatique et de la nécessité d'agir, elle s'inscrit dans une dynamique internationale consacrée récemment par l'Accord de Paris sur le climat, et correspond à une exigence historique puisqu'il s'agit d'abandonner le modèle qui a accompagné notre développement pendant 150 ans. »*

Cette déclaration s'inscrit dans le cadre de la Loi relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte de 2015 (N° 2015-992 du 17 août 2015), qui fixe comme objectif de diviser par quatre les émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) d'ici 2050.

Le CESE (Conseil Economique Social et Environnemental) a constaté en 2018 que les émissions de GES ont néanmoins augmenté en 2015 et surtout en 2016.

Le CESE propose donc un renforcement des actions qui apparaît nécessaire pour rester en phase avec nos objectifs.

C'est l'objet du plan climat qui a été publié en juillet 2017 qui confirme l'objectif de neutralité carbone pour 2050.

Sont invités à se mobiliser les « entreprises et les acteurs économiques ».

Il s'agit de rendre irréversible la lutte contre le changement climatique.

De plus, la France est des pays les plus en retards d'Europe sur le déploiement des énergies renouvelables.

Or on ignore à ce jour quel est le programme contractuel du concessionnaire concernant ces problèmes fondamentaux ?

Concrètement, on ne sait pas comment s'il développera l'implantation de PME et/ou d'ETI impliquées dans les domaines liés à la transition énergétique ?

On ignore quel est son programme de rénovation thermique des bâtiments ?

De plus, lors de la dernière CCE, EDEIS a fait part de son objectif d'obtenir la certification ACA (*Airport Carbon Accreditation*) mais uniquement le niveau 1 (**doc 14**).

Or, ce niveau ne constitue qu'un engagement de cartographie des sources d'émission des GES sans aucune ambition de réduction ou d'optimisation.

A contrario, EDEIS n'a pris aucun engagement sur les niveaux 2 (réduction des GES), 3 (Optimisation) et 3+ (neutralité carbone).

Ces niveaux impliquent quant à eux à une volonté de réduction des GES. Par exemple l'aéroport de Lyon a obtenu la certification niveau 3.

De plus, lors de la CCE du 27 février 2018 CD2A (**doc 14**), il a été proposé de réaliser au plutôt un bilan Air/Bruit auprès d'un opérateur indépendant comme Air/Paca, qui est parfaitement habilité pour réaliser ce type de bilan.

Or, M. le Sous-préfet d'Aix En Provence propose de confier cette mission à l'exploitant qui se retrouve encore une fois en position de juge et partie.

Ce bilan n'a pas été réalisé à ce jour.

La signature d'une convention de concession (**doc 1**) pour la gestion de l'aérodrome d'Aix-les-Milles ne peut reposer exclusivement sur une logique économique et financière visant à rentabiliser le fonctionnement d'un aérodrome aux fins de minimiser le déficit du service public lorsque les comptes ne peuvent être structurellement équilibrés.

**Elle 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.**

Or en l'espèce la signature d'une convention avec un concessionnaire privé d'une durée de 45 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR), ne mettant pas suffisamment en avant, et n'encadrant pas précisément, les exigences environnementales, peut faire craindre légitimement à la requérante qu'EDEIS MANAGEMENT privilégie ses seuls intérêts financiers, et donc la rentabilité, au détriment des précautions environnementales.

L'expérience acquise depuis six mois d'exercice du nouvel exploitant, n'a fait malheureusement que confirmer ces craintes.

Il a été dit par exemple, que les signalements de nuisances reçus par EDEIS seront étudiés, sans qu'ait été mis au mis une réflexion conjointe sur les différents types de problèmes rencontrés de telle manière qu'ils puissent être traités en amont.

Dans le même temps, EDEIS n'a eu de cesse de multiplier des contacts nombreux avec les milieux d'affaires et industriels.

Il aurait été notamment important d'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.

**La DGAC a insisté par ailleurs dans l'avis d'appel d'offres (doc 4) sur la « valorisation des biens fonciers et immobiliers de la concession »**, 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 puisse générer des bénéfices pour équilibrer les dépenses incompressibles liées à l'entretien d'une plateforme et aux services rendus par un gestionnaire privé d'aérodrome.

**Or des enjeux faune & flore remarquables ont été totalement ignorés.**

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).

On rappellera que l'article L 411-1 du code de l'environnement prévoit un système de protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages dont les listes sont fixées par arrêté ministériel.

Il est notamment interdit de les détruire, capturer, transporter, perturber intentionnellement ou de les commercialiser.

Ces interdictions peuvent concerner également les habitats des espèces protégées pour lesquels la réglementation peut prévoir des interdictions de destruction, de dégradation et d'altération.

Une dérogation à ces interdictions est obligatoire lorsqu'un projet impacte des spécimens d'espèces protégées, ou des habitats nécessaires au bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces.

Cette dérogation doit respecter les conditions prévues à l'article L 411-2 du code de l'environnement.

La partie nord-ouest de l'aérodrome est par ailleurs 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), qui a été totalement ignoré et qui se trouve même en contrariété avec l'objectif affiché dans l'Avis d'appel public à candidatures (doc 4) de « valorisation du foncier » ( 115 ha) par le concessionnaire privé.**

**On relèvera à ce titre que l'annexe 3 de la convention de concession (doc 1) intitulée « programme initial de travaux neufs » pour un montant de 3.159.222,00 euros ne comporte strictement aucun poste budgétaire concernant la protection de cette faune et de cette flore remarquable, et en particulier aucune étude faune – flore préalable , ni a fortiori aucune mesure compensatoire ou de préservation concernant l'Outarde canepetière.**

Il est à souligner en outre l'observation récente sur site de l'espèce Milan noir.

**Ce faisant la convention qui a été signée méconnaît l'article 6 de la Charte de l'Environnement.**

## **B – SUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE CONCESSION**

**Il est à souligner tout d'abord que la durée de la concession a été portée à 45 ans (doc 1) alors que l'avis d'appel d'offres prévoit une durée de délégation de 40 ans (doc 4).**

La modification d'un élément aussi important que celui de la durée de la convention aurait dû faire l'objet d'un avis d'appel d'offres modificatif.

En l'état la convention qui a été signée n'est pas conforme à l'appel d'offres et est donc irrégulière. Autre singularité, la convention de concession a été signée le jour même du dépôt de l'offre finale d'EDIS MANAGEMENT, soit le 14 décembre 2017 (doc 1).

Elle ne mentionne ni le RCS ni le siège social d'EDEIS MANAGEMENT !

**Cette durée du contrat de 45 ans paraît en outre excessive au regard des dispositions de l'article 6 – II du décret n° 2016 – 86 du 1 er février 2016 relatif aux contrats de concession.**

Aux termes dudit article 6 – II : « pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat n'exède pas le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés ».

Or en l'espèce le programme initial de travaux neufs sur la période 2018 à 2022 (doc 1, annexe 3) n'a été évalué qu'à 3.159.222 euros, ce qui ne justifie pas en l'état une telle durée de 45 ans.

On remarquera également que la date de rachat de la concession mentionnée à l'article 81 du cahier des charges est le 1 er janvier 2023, ce qui paraît également en contradiction avec une durée de concession de 45 ans.

**En l'état, la convention qui a été signée pour une durée de 45 ans doit être annulée pour durée non conforme à l'avis d'appel d'offres et excessive.**

### **C – SUR L'IMPRECISION PREJUDICIALE DE L'ARTICLE 6 DE LA CONVENTION DE DSP.**

Actuellement la charte 2007-2010 de la CCE « interdit » : 1 - les vols commerciaux, 2 - les vols de nuit, 3 - et limite le nombre des mouvements à 60 000 par an dont 5000 pour l'aviation d'affaires.

Cette charte est toutefois 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<sup>ème</sup> Chambre, 08.04.2014, 12MA02582, publié sur Légifrance).

Certes, l'article 11 de la convention de concession qui a été signée le 14 décembre 2017 stipule que : « Le concessionnaire s'engage à respecter les dispositions de la charte de l'environnement de l'aérodrome d'Aix-Les Milles relevant de l'exploitant et à contribuer à son actualisation en tenant compte de l'évolution constatée et prévue des activités de l'aérodrome ».

La formulation de cet article 11 est toutefois pour le moins imprécise, et va à l'encontre de la volonté exprimée par l'autorité publique de clarification des obligations de chacun.

Il est à observer tout d'abord que **la charte 2007-2010** aurait dû être réglementairement révisée au terme de cette période, mais Monsieur le Sous-Préfet d'Aix En Provence a préféré attendre que le concessionnaire soit nommé afin qu'il soit lui-même « le pilote » de l'opération de révision.

Cela met ce dernier en position de juge et partie.

CD2A a demandé depuis longtemps que la charte soit révisée selon ce qui avait été prescrit.

Cela aurait permis de définir, préalablement à la signature du contrat, les axes et limites du développement de la plateforme.

Ce qui ne fut, hélas, pas le cas.

Ainsi par exemple, il eut été possible de redéfinir avant que le contrat ne soit signé les obligations de l'exploitant comme par exemple l'action 3 :

*« Lors des demandes d'implantation de nouvelles sociétés sur l'aérodrome, l'exploitant s'engage à autoriser uniquement celles qui auront démontré que leur activité n'est pas susceptible de générer des nuisances significatives vis-à-vis de l'environnement. »*

Il eut été possible également dans la charte révisée de préciser qui était en mesure de déterminer qu'une activité est susceptible de générer des nuisances significatives.

C'est un rôle qui aurait pu revenir à la CCE conformément à l'article L571-13 du code de l'environnement.

Par ailleurs, l'article 11 de la convention de concession en obligeant le concessionnaire au respect des dispositions de la charte qui le concerne, avec le flou dénoncé, ne permet pas de penser que serait nécessairement maintenue, comme promis, l'interdiction des vols de nuit.

Or, les milieux d'affaires et industriels de la Zone d'activités insistent pour promouvoir une autorisation des vols de nuit au moins pour l'aviation d'affaires, sinon pour l'aviation commerciale.

L'inanité de cette demande repose sur le fait que l'aéroport Marseille-Provence n'est distant d'Aix-les-Milles que d'une dizaine de minutes et qu'Aix-les-Milles se situe en zone urbanisée enclavée.

#### **D – SUR LES DOUTES SERIEUX CONCERNANT LA SOLIDITE ECONOMIQUE ET FINANCIERE DU CONCESSIONNAIRE**

Les recherches de CD2A lui ont permis de voir derrière le projet entrepreneurial, un ensemble financier complexe avec Edeis Management, Edeis, Cipim, le fonds Ciclad, Valens, Impact Holding et les liens antérieurs avec la SNC-Lavalin.

On rappellera qu'en décembre 2016, le groupe mondial d'ingénierie et de construction canadien SNC – Lavalin a vendu ses activités françaises « aéroports » et « ingénierie » aux sociétés Ciclad et Impact Holding.

Le communiqué de presse de SNC – Lavalin (doc 6) mentionne notamment que :

*« Malgré nos efforts de restructuration et d'amélioration au cours des dernières années, nos activités en France n'ont pas généré la rentabilité prévue, a déclaré Ian L. Edwards, président, Infrastructures, SNC- Lavalin ».*

La Société CIPIM qui est contrôlée par Ciclad et Impact Holding (M Jean-Luc Schnoebelen) est devenue actionnaire unique et Président de la SASU EDEIS (ex SNC Lavalin Ingénierie).

M Youssef SABEH, Directeur général d'EDEIS, a été nommé Président de la SASU EDEIS MANAGEMENT (ex SNC Lavalin Aéroports), laquelle a pour actionnaire unique EDEIS Ingénierie.

On relèvera que dans son communiqué de presse du 3 janvier 2018 (doc 12) EDEIS Ingénierie s'est ainsi exprimé :

« EDEIS gagne la gestion de l'aéroport d'Aix Les Milles :

*La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) vient de désigner Edeis, acteur français de l'ingénierie et de la gestion d'infrastructures complexes, comme délégataire de service public de l'aéroport d'Aix- les Milles pour une durée de 45 ans.*

.....  
*Pour Jean-Luc Schnoebelen, président d'Edeis, « ce contrat témoigne de la confiance renouvelée par l'Etat à nos équipes pour la gestion et l'exploitation d'infrastructures aéroportuaires. Le savoir-faire et l'expérience d'Edeis, associés à son réseau d'aéroports de proximité, sont garants d'un développement maîtrisé des activités aéronautiques et industrielles sur l'aéroport d'Aix-les-Milles ».*

Or, sauf erreur ou omission, ce n'est pas la SASU EDEIS Ingénierie présidée par M Schnoebelen qui est signataire de la convention de concession du 14 décembre 2017 mais la SASU EDEIS MANAGEMENT présidée par Monsieur Youssef SABEH, même si ledit contrat ne mentionne ni le RCS ni le siège social d'EDEIS MANAGEMENT !

C'est néanmoins troublant.

**De plus EDEIS Ingénierie (ex SNC LAVALIN) a présenté :**

- pour 2013 : un CA de 143.308 KE pour un résultat de – 35.909 KE, avec un effectif de 1.159 salariés,
- pour 2014 : un CA de 122.017 KE pour un résultat de – 43.382 KE, avec un effectif de 995 salariés,
- pour 2015 : un CA de 97.785 KE pour un résultat de 22.664 KE, avec un effectif de 753 salariés,
- **pour 2016 : un CA de 64.551 KE pour un résultat de – 22.822 KE**, avec un effectif de 548 salariés.

Selon le même Monsieur Jean-Luc Schnoebelen, s'exprimant dans le magazine Usine Nouvelle du 10 janvier 2017 : EDEIS se propose de doubler le chiffre d'affaires de l'activité gestion des aéroports d'ici à cinq ans et de stabiliser **l'activité ingénierie qui a été déficitaire de - 22 MILLIONS d'EUROS en 2016**, ce qui n'est pas très rassurant en termes de modèle de bonne gestion et de capacité financière.

On notera que dans son avis n° 10 -A-04 du 22 février 2010, l’Autorité de la concurrence a adopté l’avis selon lequel les sociétés privées exploitants les petits et moyens aéroports français, qui sont le plus souvent décentralisés, soient elles aussi soumises aux obligations de publicité et de mise en concurrence pesant sur une entité dite adjudicatrice.

Elle a souhaité également que les marchés conclus entre lesdites sociétés privées avec des entreprises liées (ce qui sera le cas entre Edeis Aéroport Aix, Edeis Management, Edeis Ingénierie et leurs satellites...), soient soumises à des obligations de mise en concurrence pour garantir le maintien d’une concurrence satisfaisante.

Force toutefois de constater que la convention qui a été signée ne prévoit pas de dispositions en ce sens et ne présente donc pas de garanties de mise en concurrence suffisantes, en particulier pour les marchés passés avec des entreprises liées et les concessions d’activité.

Si M. Youssef Sabeh, actuel Président de la SASU EDEIS MANAGEMENT qui a pour actionnaire unique EDEIS Ingénierie, a un parcours professionnel riche, il n’en reste pas moins que son expérience à Paris-Vatry qui devait concurrencer – pas moins – les aéroports de Luxembourg, Liège, Ostende, Bruxelles et Paris s’est soldée par un échec.

*« Plombée par les dettes, la société d'exploitation de Vatry-Europort (SEVE) ne sera plus soumise à une gestion privée : c'est le Conseil départemental qui reprend les rennes et qui devra assumer directement les pertes de Vatry. De quoi malgré tout éviter à Vatry un dépôt de bilan... [...] Ce vendredi 11 mars 2016, le Conseil départemental de la Marne a entériné le passage de la gestion de l'aéroport de Paris-Vatry en régie publique. Autrement dit, au lieu de subventionner fortement une société privée en charge du fonctionnement de la plateforme aéroportuaire, c'est la collectivité qui s'occupera désormais de la gestion en direct. 70 emplois sauvés. » (doc 7: article France 3 Région : le département de la Marne reprend la gestion de Vatry en régie)*

Les craintes de CD2A furent également particulièrement alimentées par la lecture de ce qui suit :

*« Contrairement à ses grands concurrents, le groupe ADP et Vinci, EDEIS entend néanmoins se cantonner aux petits aéroports régionaux, de moins d'un million de passagers. La majorité de ses aéroports actuels n'ont d'ailleurs même pas de ligne régulière et se limitent à de l'aviation d'affaires et des vols spéciaux. « Mais tous sont rentables », affirme Youssef Sabeh, même si la moitié d'entre eux reposent sur des subventions publiques ».*

*« Les collectivités locales estiment que ces aéroports constituent des infrastructures suffisamment importantes économiquement pour justifier un coût pour la collectivité, explique-t-il. Notre rôle, en tant que déléguataire de service public, est de réduire ce coût et parfois même d'atteindre l'équilibre, en optimisant la gestion de ces aéroports. » (doc 8 : article Les Echos : EDEIS veut gérer 40 aéroports d’ici à 5 ans)*

En résumé : la moitié des aérodromes gérés par EDEIS MANAGEMENT ne sont pas en équilibre (ce qui est un nombre minimum) mais néanmoins : ils sont rentables, tous... pour le gestionnaire privé. Grâce à des subventions publiques.



Ainsi et alors que sa maison – mère EDEIS Ingénierie était déficitaire de – 22 millions d’euros en 2016, EDEIS MANAGEMENT présentait quant à elle « sur le papier » :

- pour 2016 : un CA de 3.874.875 € pour un résultat de + 921.656 € et un effectif de 9 personnes,
- pour 2015 : un CA de 4.679.643 € pour un résultat de + 680.848 € et un effectif de 15 personnes,
- pour 2014 : un CA de 5870 K€ pour un résultat de + 2.490 K€ et un effectif de 26 personnes.

**CD2A a souhaité néanmoins aller plus loin et creuser le modèle économique a priori « hautement vertueux » de EDEIS MANAGEMENT.**

**On rappellera par ailleurs que la capacité économique et financière du candidat est un des critères essentiels du choix du futur concessionnaire privé.**

L’avis d’appel d’offres (doc 4) comporte ainsi un paragraphe III .2) « Capacité économique et financière » invitant les candidats à communiquer au soutien de leur offre :

- une note de synthèse présentant le candidat et, le cas échéant, les différents membres du groupement en démontrant que leur association constitue un gage de sécurité économique et financières pour l’Etat, - une note portant sur les garanties financières que le candidat ou le groupement serait susceptible d’apporter, - un ou plusieurs exemples de montage financier pour des projets de même nature ou ampleur ou pouvant constituer des références adéquates que le candidat ou l’un ou plusieurs membres du groupement candidat réalise ou a déjà réalisé, - une déclaration du candidat ou du groupement concernant, d’une part, son chiffre d’affaires global et, d’autre part, les chiffres d’affaires concernant des prestations similaires à celles objet du présent avis pour les trois derniers exercices disponibles,
- les bilans, comptes de résultats et annexes des trois derniers exercices connus du candidat ou de chaque membre du groupement, certifiés par un commissaire aux comptes,
- une version non abrégée du dernier rapport général et spécial de (s) commissaire (s) aux comptes, si le candidat ou l’un des membres du groupement est soumis à cette formalité.

**C’est pourquoi, et en l’absence de communication par la DGAC du DCE ainsi que de tout bilan économique fiable de la plateforme d’Aix les Milles, CD2A s’est penchée sur les comptes sociaux de 13 aérodromes du groupe EDEIS pour l’année 2016.**

**Ils étaient tous en déficit d’exploitation, et sans entrer dans les détails, ils percevaient tous des subventions substantielles.**

Il n’y a aucun garde-fou juridique de prévu par la convention de concession.

Les bénéfices réalisés à l’aide des subventions publiques sont librement et intégralement distribués sous forme de dividendes à l’actionnaire privé alors que des aéroports tels que celui d’Annecy Mont Blanc (SAMBA) ou celui de Nîmes (SENA), sont structurellement déficitaires en termes d’exploitation et que les dettes non réglées (fournisseurs, fiscales, et autres) s’accumulent.

On pourrait à tout le moins interdire contractuellement toute distribution de dividendes tant que l'exploitation de l'aérodrome ne deviendra pas bénéficiaire sans l'aide de subventions publiques. En l'état, cela s'apparente en l'état ni plus ni moins à une « pompe à ressources publiques » et cela paraît à terme absolument non viable économiquement.

**Ainsi pour la Société Ancey Mont Blanc Aéroport (SAMBA) dont l'associé unique est aujourd'hui la SASU EDEIS MANAGEMENT représenté par M Youssef Sabeh, les comptes 2016 à 2013 (doc 9 : tableau comptable synthétique) le PV des décisions ordinaires annuelles de l'associé unique du 5 mai 2017 (doc 10) font ressortir :**

**Pour Ancey en 2016 :**

- \* Bénéfice : 536.387 €
- \* **Dividendes distribuées : 536.387 € \* Subventions d'exploitation : 837.237 €**
- \* CA : 1.714.001€
- \* **R Expl – Subv : - 369.720 €**
- \* **Dettes : 1.339.531 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour Ancey en 2015 :**

- \* Bénéfice : 215.618 €
- \* **Dividendes distribuées : 215.618 € \* Subventions d'exploitation : 686.068 €**
- \* CA : 1.394.245€
- \* **R Expl – Subv : - 413.748 €**
- \* **Dettes : 846.596 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour Ancey en 2014 :**

- \* Bénéfice : 334.831 €
- \* **Dividendes distribuées : 334.831 €**
- \* **Subventions d'exploitation : 968.410 €**
- \* CA : 11.368.820 €
- \* **R Expl – Subv : - 475.017 €**
- \* **Dettes : 908.412 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour Ancey en 2013 :**

- \* Bénéfice : 92.727 €
- \* **Dividendes distribuées : 92.727 €**
- \* **Subventions d'exploitation : 968.410 €**
- \* CA : 1.368.620 €
- \* **R Expl – Subv : - 830.874 €**
- \* **Dettes : 616.243 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour ce qui est de la Société d'EXPLOITATION DE NIMES AEROPORT (SENA) (SAMBA) dont l'associé unique est également aujourd'hui la SASU EDEIS MANAGEMENT représenté par M Youssef Sabeh, les comptes 2016 à 2013 (doc 9 : tableau comptable synthétique) et le PV des décisions ordinaires annuelles de l'associé unique du 28 avril 2017 (doc 11) font ressortir des chiffres encore plus sidérants :**

**Pour Nîmes en 2016 :**

- \* Bénéfice : 297.324 €
- \* **Dividendes distribuées : 297.324 €**
- \* **Subventions d'exploitation : 2.639.574 €**
- \* CA : 4.328.698 €
- \* **R Expl – Subv : - 2.201.254 €**
- \* **Dettes : 2.593.825 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour Nîmes en 2015 :**

- \* Bénéfice : 290.828 €
- \* **Dividendes distribuées : 290.828 €**
- \* **Subventions d'exploitation : 2.544.647 €**
- \* CA : 4.052.099 €
- \* **R Expl – Subv : - 2.245.485 €**
- \* **Dettes : 1.779.239 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour Nîmes en 2014 :**

- \* Bénéfice : 290.828 €
- \* **Dividendes distribuées : 290.827 €**
- \* **Subventions d'exploitation : 2.707.484 €**
- \* CA : 3.702.484 €
- \* **R Expl – Subv : - 2.570.903 €**
- \* **Dettes : 2.702.484 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

**Pour Nîmes en 2013 :**

- \* Bénéfice : 252.423 €
- \* **Dividendes distribuées : 239.802 €**
- \* **Subventions d'exploitation : 3.023.109 €**
- \* CA : 3.434.820 €
- \* **R Expl – Subv : - 2.523.347 €**
- \* **Dettes : 2.859.829 €** (dont détails dans tableau **doc 9**)

Il n'en reste pas moins que cette opération a permis au groupe EDEIS de dégager des bénéfices nets qui ont été convertis en dividendes généreusement distribués à l'actionnaire unique EDEIS Ingénierie, dont l'activité ingénierie a été déficitaire de - 22 MILLIONS d'EUROS en 2016.

On rappellera pourtant que les programmes d'aides sont forfaitaires et établis ex ante sur une période de 5 ans pour les aéroports de moins de 700.000 passagers.

Les dossiers d'aides sont reçus et validés par la DGAC. La commission européenne a un droit de contrôle.

Il a été écrit que le programme d'aide envisagé à l'exploitation des petits et moyens aéroports français pourrait mobiliser une enveloppe maximum de 170 M€ sur ses 9 années de fonctionnement (valeur 2014).

Le calcul se fait comme suit : par ex pour un niveau moyen annuel d'aide sur 2009 – 2013 de 1 ME, l'exploitant ne pourra bénéficier au maximum que d'un montant d'aide de 1 ME x 80 % x 5 = 4 ME. Les coûts d'exploitation devront être couverts normalement en totalité sans aide de l'Etat à l'issue de la période transitoire se terminant au 3 avril 2019.

Pour les petits aéroports, il devra y avoir une nouvelle approbation de l'aide pour la période postérieure au 3 avril 2019.

Selon la Commission européenne le montant de l'aide doit être en outre limité au minimum nécessaire pour susciter des investissements ou des activités supplémentaires dans la zone concernée (limitation de l'aide au minimum nécessaire pour éviter le « gaspillage de ressources publiques »).

**Ces chiffres laissent CD2A pour le moins perplexe, mais elle est a priori la seule à s'en être inquiétée.**

En ce qui concerne Aix-les-Milles, M. Dreschel d'EDEIS MANAGEMENT a indiqué à CD2A que cette plateforme ne percevrait aucune subvention ce qui expliquerait selon lui que la durée de la concession ait été portée à 45 ans.

CD2A ignore pourquoi il en est ainsi alors que la plateforme d'Aix les-Milles a toujours été structurellement déficitaire lorsqu'elle était gérée en régie directe par la DGAC, et les conséquences en termes de projet.

Elle s'interroge également sur le point savoir comment et surtout en combien de temps EDEIS MANAGEMENT pourra tout d'abord équilibrer, puis ensuite rentabiliser un investissement en travaux neufs sur 2018 – 2022 de 3.159.222 euros, sans subvention publique, et alors que cet aérodrome est structurellement déficitaire.

Elle pourra certes augmenter les prix, mais cela sera-t-il suffisant et à quel prix pour la population, la faune et la flore ?

Pour mémoire le précédent déjà exposé ci-dessus de Paris-Vatry :

*« Plombée par les dettes, la société d'exploitation de Vatry-Europort (SEVE) ne sera plus soumise à une gestion privée : c'est le Conseil départemental qui reprend les rennes et qui devra assumer directement les pertes de Vatry. De quoi malgré tout éviter à Vatry un dépôt de bilan... [...] Ce vendredi 11 mars 2016, le Conseil départemental de la Marne a entériné le passage de la gestion de l'aéroport de Paris-Vatry en régie publique. Autrement dit, au lieu de subventionner fortement une société privée en charge du fonctionnement de la plateforme aéroportuaire, c'est la collectivité qui s'occupera désormais de la gestion en direct. 70 emplois sauvés. »*

(doc 7: article France 3 Région : le département de la Marne reprend la gestion de Vatry en régie).

EDEIS MANAGEMENT ne pourra pas enfin et en tout cas espérer sur une aide financière de sa maison mère, EDEIS INGENIERIE, **l'activité ingénierie d'EDEIS ayant été déficitaire de - 22 millions d'euros en 2016.**

**Ces doutes sérieux concernant la solidité économique et financière du concessionnaire n'ont pas été levés à ce jour.**

**EN CONCLUSION :**

**Par le présent recours de plain contentieux, l'association CD2A vous demande de bien vouloir annuler, invalider, réformer en la modifiant par un avenant au contrat, voire remplacer par un nouveau contrat, la convention de concession relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles signée le 14 décembre 2017 par l'Etat en la personne et la Société Edeis Management, qui a été approuvée par arrêté du 20 décembre 2017 publié au JORF n° 0304 du 30 décembre 2017 et pour laquelle la convention et ses annexes ont été publiées au BO MTES – MCT n° 2018/1 du 25 janvier 2018, p 144 (doc 1), ensemble la décision implicite de rejet de son recours gracieux du 23 février 2018.**

**Cette DSP n'a pas fait en effet l'objet d'une publicité adéquate lors de l'avis d'appel d'offres et a un périmètre foncier non conforme à la lettre du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et donc illégal car ne visant pas indissociablement « Aix-les-Milles ET Marignane – Berre ».**

**Cette convention de concession relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles méconnaît par ailleurs l'article 6 de la Charte de l'Environnement, sa durée de 45 ans n'est pas conforme à l'avis d'appel d'offres et paraît en outre excessive au regard des dispositions de l'article 6 – II du décret n° 2016 – 86 du 1 er février 2016 relatif aux contrats de concession, l'article 11 de la convention de DSP est trop imprécis et il existe enfin des doutes sérieux qui n'ont pas été levés à ce jour concernant la solidité économique et financière du concessionnaire la Société Edeis Management ainsi que de la Société dédiée dont elle sera actionnaire, la Société dénommée Edeis Aéroport Aix, et en particulier quant à leur capacité à pouvoir 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.**

**Il échet enfin de condamner l'Etat à payer à la requérante 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 22 juin 2018

Me Michel SAMOURCACHIAN  
AVOYAT  
13100 AIX EN PROVENCE  
Tel : 04.42.26.80.32  
Fax : 04.42.26.07.80

**PJ : Bordereau des pièces produites au soutien de la requête en plein contentieux.**