



Collectif Danger Aérodrome Aix-Les-Milles

Association loi 1901

230 Chemin de l'Olympe

13290 Aix-Les-Milles

danger-aerodrome13@orange.fr

Membre de l'UFCNA

Union Nationale Contre les Nuisances des Aéronefs

Les Aix-les-Milles le 17 avril 2016

Monsieur Manuel VALLS

Premier ministre de la République Française

Hôtel Matignon

57 rue de Varenne

75700 Paris SP 07

Courrier adressé en recommandé avec accusé de réception

Objet : Demande d'abrogation de l'article 1 er du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010 relativement à l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

Monsieur le Premier Ministre,

Nous avons l'honneur de solliciter votre autorité réglementaire d'une **demande d'abrogation de l'article 1 er du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010 visant à voir retirer l'aérodrome d'Aix les Milles dans les Bouches du Rhône de la liste des aérodromes appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements (ANNEXE I).**

L'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010 confère un statut particulier à l'aérodrome d'Aix-les-Milles en le listant comme non décentralisable bien que ne constituant pas manifestement en lui-même un grand aéroport régional d'intérêt national.

L'article 1 de ce décret fait donc aujourd'hui juridiquement obstacle à ce que les collectivités territoriales et leurs groupements, et par voie de conséquence les populations du ressort géographique de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, de la possibilité de solliciter le transfert de cet aérodrome dans le cadre du processus de décentralisation des aérodromes d'intérêt local initié par l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui a été ré-ouvert par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et plus récemment encore par l'article 21 de la loi du 7 août 2015 (loi NOTRe).

En application de l'article 1 de ce décret, l'exploitation de l'aérodrome d'Aix les Milles relève de la seule compétence et responsabilité de l'Etat (DGAC).

L'aérodrome d'Aix-les-Milles a fait l'objet par l'Etat (DGAC) d'un Avis n° 15-171734 d'appel d'offres à DSP qui a été publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 19 novembre 2015, à l'initiative du Ministère chargé des transports – DGAC, se substituant à une première offre de DSP n° 15-56857 du 21 avril 2015 qui a été déclarée sans suite.

Cette offre de DSP fait actuellement l'objet d'un recours séparé en annulation par devant la juridiction administrative par plusieurs requérants personnes physiques et notre association loi 1901.

Les recherches que nous avons entreprises, notamment avec le concours du Conseil de l'association CD2A (Collectif Danger Aérodrome Aix-les-Milles), Me SAMOURCACHIAN Michel, Avocat au Barreau d'Aix En Provence, ont fait ressortir que **l'Etat (DGAC) tire aujourd'hui de l'article 1 de ce décret sa compétence juridique à décider unilatéralement du mode d'exploitation de l'aérodrome d'Aix les Milles**, exploitation qui peut en application des dispositions de l'article L 6321-2 du code des transports, être assurée en régie ou confiée à un tiers.

Or l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010 est ou est devenu aujourd'hui illégal ou sans objet concernant l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

Il ressort en effet d'un **avis de 2014 de la Section des travaux publics du Conseil d'Etat** qui était saisie sur un projet de décret modificatif du périmètre de la concession aéroportuaire de l'Aéroport de Marseille-Provence, que **l'incorporation projetée par la DGAC de l'aérodrome d'Aix-les-Milles à une concession unique avec l'aéroport de Marseille-Provence exploitée par une société aéroportuaire pose une difficulté juridique eu égard aux termes de la Loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires**

Nous n'avons pas pu obtenir à ce jour la copie intégrale de cet avis de 2014 de la Section des travaux publics du Conseil d'Etat.

Il a été toutefois expressément mentionné dans un Extrait du compte rendu de la réunion du vendredi 12 décembre 2014 de la Commission Consultative Environnement de l'aérodrome d'Aix-Les-Milles, publié par la Sous-préfecture le 19 janvier 2015 (ANNEXE II).

De plus, depuis le 1^{er} septembre 2003, la Défense n'est plus utilisatrice de cet aérodrome comme base militaire.

On rappellera que l'autorité compétente est tenue, d'office ou à la demande d'une personne intéressée, d'abroger expressément tout règlement illégal ou sans objet, que cette situation existe depuis la publication du règlement ou qu'elle résulte de circonstances de droit ou de fait postérieures à cette date (en ce sens : L 12 avril 2000, article 16-1).

Cette demande d'abrogation peut être formée à tout moment.

Ce pourquoi nous demandons une abrogation de l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010 en ce qui concerne l'aérodrome d'Aix les Milles.

I - Sur l'intérêt à agir de l'association CD2A et le contexte particulier et pour le moins sensible de ce dossier.

1) L'association « Collectif Danger Aérodrome Aix les Milles (CD2A) », est une 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.

Extrait des statuts :

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

Or en l'espèce, la décision par laquelle l'Etat a approuvé, en tirant sa compétence juridique de l'article 1 du décret précité, le principe d'une Délégation de Service Public d'une durée de 40 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (BDR) porte atteinte à ces intérêts dès lors que l'on peut craindre légitimement des nuisances sonores supplémentaires, une augmentation de la pollution atmosphérique, des atteintes à la

biodiversité, une augmentation du risque inondation et des risques de crash, ainsi qu'un effet délétère sur le marché immobilier.

2) **La situation actuelle** dans le bassin aéroportuaire est déjà souvent insupportable sur le plan sonore, partie manifeste des pollutions engendrées. La population subit 60 000 mouvements par an d'hélicoptères, d'avions de tourisme souvent non équipés d'atténuateur de bruit, d'avion d'affaires. Parfois, toutes ces nuisances coexistent dans le même temps. Ecole de pilotage, essais d'hélicoptères avec des séries de vols courts en boucles et de vols stationnaires Airbus hélicoptères, hélicoptères Guimbal, hélicoptères privés, essais moteurs, mouvements itératifs d'avions et d'hélicoptères pour des circuits touristiques de vingt minutes vers les Calanques, la montagne Sainte Victoire, etc. ...

Et nous craignons que l'offre de DSP n'engendre des nuisances supplémentaires s'agissant de devoir rentabiliser un établissement à l'heure actuelle déficitaire tant sur le plan de la gestion par la DGAC (compte de résultat déficitaire de l'ordre de 500 000 euros par an), que sur le plan de la gestion de l'AOT concédée à la CCIMP depuis 1980 (passif de 500 000 euros, compte de résultat déficitaire de 50 000 euros par an).

Dans ces conditions de nuisances actuelles et à venir, la population est hostile à une extension d'exploitation. L'association CD2A a réalisé une pétition-test en juillet-août dans la proximité et a recueilli, malgré la période estivale, 1400 signatures d'habitants se prononçant contre la DSP. Ce qui témoigne d'un fort mécontentement. Le climat est loin d'être « apaisé ».

3) Sachant que cet aéroport est enclavé dans une zone urbaine qui regroupe plus 100 000 personnes et que l'urbanisation de la zone aéroportuaire ne fait que croître, nous avons mis à l'étude **un projet d'arrêté de restriction d'exploitation** qui limiterait l'exploitation à l'aviation civile de tourisme, limitée à l'aviation légère. Les premières habitations se situent à moins de trois cent mètres de la piste, ce qui à la fois explique la violence subie quant aux effets sonores, et l'inquiétude des riverains sur le risque de crash. En 2014 se sont produits deux accidents, l'un mortel avec un avion, l'autre avec un hélicoptère.

4) Au titre des garanties quant aux nuisances futures, M. Gouteyron, Sous-préfet d'Aix-en-Provence, a proposé d'inclure la **Charte de la CCE** (et ses « engagements ») dans le contrat de concession. Mais cette proposition ne peut faire garantie, car cette Charte des plus floues, d'une part est ineffective en pratique depuis 2011 car son plan d'action 2007 - 2010 n'a pas été renouvelé à son terme légal, et d'autre part est dépourvue de portée normative et constitue seulement une déclaration d'intentions de la part des signataires, sans aucun effet juridique par elle-même (CAA Marseille, 7^{ème} Chambre, 08 avril 2014, 12MA02582, publié sur Légifrance)

5) Pour toutes ces raisons nous sommes opposés à tout projet qui viserait à réaliser un **système aéroportuaire complémentaire** avec Aéroport Marseille-Provence (**ANNEXE IV**).

D'autant que Marseille-Provence n'est qu'à quelques minutes d'Aix-en-Provence et que cet aéroport n'est pas saturé. Le volume passager de Marseille-Provence est actuellement

de 8 millions de passagers par an, pour une limite à 11 millions. Limite, qui avec une estimation très optimiste d'augmentation de 2 % par an, ne serait pas atteinte avant au moins 2030.

La Cour des comptes rappelait en 2008 qu'il fallait être très prudent quant à l'estimation de l'augmentation du trafic aérien en raison de l'augmentation du prix du kérosène qui ne manquera pas de se produire, en raison également d'évènements d'ordre géopolitique ou climatique ou volcanique toujours susceptibles de se produire. Ajoutons que le développement de la relocalisation de productions avec en particulier les techniques d'imprimantes 3D laisse prévoir à terme une baisse du volume de fret aérien de 41 %, et du fret maritime de 30%.

6) Nous sommes d'autant plus inquiets que les procédures de consultation ne sont pas respectées. Et en particulier **l'article L 571-13 II du Code de l'Environnement** (loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement) :

« La commission consultative de l'environnement est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ».

Or, s'il y a eu information, alors que la décision était déjà prise, il n'y a eu aucune consultation préalable des associations de l'environnement du bassin aéroportuaire quant aux conséquences d'une éventuelle modification dans l'exploitation de l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

7) Il paraît vraisemblable que la CCIMP ou plutôt l'actuelle SAR Aéroport Marseille-Provence, pourrait être la bénéficiaire de la DSP parce qu'elle est déjà sur le terrain avec son AOT et que depuis des années l'ambition est explicitement répétée pour la réalisation d'un « **système aéroportuaire Marseille-Provence Aix-les-Milles** » pour laquelle la **complémentarité** d'Aix-les-Milles pourrait se solder par un déplacement vers ce dernier de l'aviation d'affaires marseillaise (**ANNEXE IV**). Par ailleurs, l'aérodrome d'Aix-les-Milles est un petit aérodrome, déficitaire, et l'on voit mal un repreneur privé prendre en charge une telle structure aux espérances de rentabilisation bien fragiles, grevées par les investissements nécessaires à sa remise aux normes.

Cette « complémentarité » invoquée se présente comme une **complémentarité de prestige, coûteuse, inutile et nuisible**. Elle n'a de sens que relativement à une surestimation de l'extension future du trafic Aéroport Marseille-Provence.

En outre, rien n'a été communiqué sur l'analyse de ce projet de complémentarité en termes de **développement durable**, ni en termes d'**impact environnemental**.

8) **Non seulement la population du bassin aéroportuaire est opposée à la « complémentarité » Marseille-Provence Aix-les-Milles, mais nous avons reçu le soutien des quatorze maires des communes du bassin aéroportuaire et de Madame la maire d'Aix-en-Provence. Nous avons reçu également le soutien des députés Jean-David CIOT, Christian KERT, François-Michel LAMBERT et Vincent BURRONI.**

Personne ne peut croire en l'intérêt d'une complémentarité particulièrement hypothétique tant Marseille-Provence est bien proche et non saturé et tant est inacceptable une augmentation des nuisances en zone fortement urbanisée. L'augmentation importante des nuisances liées aux hélicoptères ces dernières années est, par exemple, un signe négatif fort.

C'est au vu de ce contexte particulier et pour le moins sensible, que nous vous demandons une abrogation de l'article 1 du décret, lequel est ou est devenu manifestement illégal ou sans objet relativement à l'aérodrome d'Aix-les-Milles, au regard des circonstances de droit ou de fait ci-après exposées.

L'Etat (DGAC) tire en effet aujourd'hui de l'article 1 de ce décret qui est ou qui est devenu illégal ou son objet sa compétence juridique à décider unilatéralement du mode d'exploitation de l'aérodrome d'Aix les Milles.

II – CIRCONSTANCES DE DROIT OU DE FAIT INVOQUEES AU SOUTIEN DE LA DEMANDE D'ABROGATION.

L'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010 (**ANNEXE I**) confère un statut particulier à l'aérodrome d'Aix-les-Milles en le listant comme aéroport civil appartenant à l'état non décentralisable, c'est-à-dire exclu du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements.

On rappellera que l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales avait ouvert une possibilité de décentralisation des aérodromes d'intérêt local, durant une période limitée, qui a pris fin le 1^{er} mars 2007 (**ANNEXE III**).

Article 28

Modifié par Ordonnance n°2010-638 du 10 juin 2010 - art. 10

Modifié par LOI n°2010-1563 du 16 décembre 2010 - art. 74

"I. La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat à la date de publication de la présente loi sont transférés, au plus tard, le 1^{er} mars 2007 et dans les conditions fixées au présent article, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures.

Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des aérodromes d'intérêt national ou international et de ceux qui sont nécessaires à l'exercice des missions de l'Etat qui sont exclus du transfert."

À l'issue de celle-ci, ont ainsi été transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'État.

Ont été en revanche exclus de toute possibilité de transfert :

– les aérodromes militaires

- les aérodromes civils « d'intérêt national ou international » et « ceux nécessaires à l'exercice des missions de l'État », dont la liste a été fixée par le décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 (modifié en 2007 et 2010) fixant la liste des aérodromes civils appartenant à l'État exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements.

L'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 est ainsi rédigé :

« Sont exclus du transfert prévu au I de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 susvisée les aérodromes suivants :

- les aérodromes mentionnés aux articles L. 251-2 et L. 260-1 du code de l'aviation civile ;

- les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry et Lyon-Bron, Marseille-Provence, Aix-Les Milles et Marignane-Berre, Montpellier-Méditerranée, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir, Nice - Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac ;

- les aérodromes de Cayenne-Rochambeau, Fort-de-France - Le Lamentin, Pointe-à-Pitre - Le Raizet, Saint-Denis-Gillot ;

- l'aérodrome de Saint-Pierre-Pointe-Blanche. »

Il est à noter que c'est à cette même liste de l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 que renvoie l'article 7 de la loi n° 2005- 357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports qui a été abrogé et remplacé par l'article L 6322-1 du code des transports (ANNEXE III) :

« I. - Les dispositions du présent article sont applicables aux aérodromes civils de l'Etat d'intérêt national ou international, dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie et qui sont énumérés par un décret en Conseil d'Etat ».

S'agissant de l'aérodrome d'Aix les Milles, deux circonstances de droit ou de fait ont été invoqués à l'appui la décision de l'Etat de non-décentralisation de cet aérodrome ne présentant pourtant pas le caractère d'un grand aéroport régional d'intérêt national.

Aucune de ces deux justifications juridiques n'est plus valable aujourd'hui.

A – Les plateformes d'Aix-les-Milles et de Marignane-Berre devaient être intégrées dans le futur dans le cadre d'un système aéroportuaire au périmètre de la concession

aéroportuaire de l'Aéroport de Marseille Provence avec passage en société aéroportuaire.

L'analyse du rapport du 26 janvier 2005 de la Commission des Affaires économiques de l'Assemblée Nationale sur le projet de loi relatif aux aéroports fait ressortir que la liste déterminée par décret des aérodromes appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, devait comprendre dans un premier temps douze aéroports sur les cent vingt aéroports gérés par les CCI, seules ou en partenariat : Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Strasbourg, ainsi que ceux de Cayenne, Fort-de-France, Saint Denis la Réunion, et Pointe-à-Pitre.

Il s'agit des grands aéroports régionaux et ultramarins qui sont les aérodromes civils d'intérêt national ou international, dont la gestion était concédée à une chambre de commerce et d'industrie.

AIX-LES-MILLES qui ne constitue pas à l'évidence un aérodrome d'intérêt national ne figurait donc pas sur cette liste initiale et aurait donc dû logiquement être décentralisé en application des dispositions de l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, comme cela a été le cas de 150 autres aérodromes civils d'intérêt local appartenant à l'État.

Sont venus s'ajouter toutefois, dans un second temps, à cette liste des plateformes de taille moins importante mais que l'Etat souhaitait associer dans le futur à certains de ces 12 grands aéroports régionaux **pour constituer un système aéroportuaire en les intégrant dans le périmètre d'une concession unique gérée par une CCI , avec passage ultérieur en société aéroportuaire dans le cadre de la loi sur les aéroports n° 2005-357 du 20 avril 2005** (Cannes-Mandelieu, Saint-Nazaire Montoir, Lyon-Bron, Aix-Les-Milles et Marignane-Berre...)

C'est ainsi notamment que l'Etat a décidé de ne pas décentraliser l'aérodrome d'Aix-les-Milles dans l'objectif de constituer avec l'aérodrome de Marseille-Provence un ensemble d'aérodromes complémentaires intégrés à une concession unique gérée par la CCIMP avec passage ultérieur en société aéroportuaire, à l'instar par exemple du système aéroportuaire constitué par les aérodromes de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron (Incorporation de l'aérodrome Lyon-Bron à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry par arrêté du 26 février 2007).

L'Etat a donc fait figurer dans **l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1 er décembre 2010 listant** les aérodromes appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements : **l'aéroport d'Aix-les-Milles et l'hydrobase de Marignane-Berre.**

Or, nous savons aujourd'hui que l'incorporation de l'aérodrome d'Aix-les-Milles à une concession unique avec l'aéroport de Marseille-Provence exploitée par une société

aéroportuaire pose une difficulté juridique eu égard aux termes de la Loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires.

En 2013, la DGAC a proposé en effet à la CCIMP un avenant à la convention de concession de l'aéroport Marseille-Provence en date du 6 avril 1987 (qui venait à son terme en 2017) qui prévoyait l'inclusion d'Aix-les-Milles et de l'hydrobase de Marignane-Berre dans le périmètre de la concession aéroportuaire de l'Aéroport Marseille-Provence et quelques modifications secondaires du périmètre foncier.

Saisi en section des travaux publics sur un projet de décret modificatif du périmètre de la concession aéroportuaire de l'Aéroport de Marseille-Provence, le Conseil d'Etat a rendu toutefois en 2014 un avis négatif sur la légalité d'un tel décret comme soulevant une difficulté juridique eu égard aux termes de la Loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

A la différence de Lyon-Bron ou de Cannes-Mandelieu, la gestion d'Aix Les Milles n'était pas en effet concédée à une Chambre de Commerce et d'Industrie à la date de publication de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires (article 7, aujourd'hui abrogé et remplacé par article L 6322-1 du code des transports). L'exploitation de l'aérodrome d'Aix-les-Milles est en effet assurée en régie directe par l'Etat (DGAC) ; la CCIMP ne bénéficiant sur Aix les Milles que d'une AOT.

La concession de l'aéroport Marseille-Provence a été apportée quant à elle en mai 2014 par la CCIMP à la société aéroportuaire AMP (Aéroport Marseille-Provence).

Les termes de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 rendent par conséquent illégale l'incorporation de l'aérodrome Aix-les-Milles dans le périmètre de la concession aéroportuaire de l'aéroport Marseille-Provence gérée depuis 1987 par la CCIMP et qui a été apportée par elle en mai 2014 à la SAR Marseille-Provence, qui en est aujourd'hui l'exploitante.

Selon le modèle du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, un décret en Conseil d'Etat, pris sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile, doit prochainement lister les aéroports d'intérêt national en application de l'article L.6311-1 du code des transports tel que modifié par la loi du 7 août 2015.

En l'absence d'intégration future légalement possible de l'aérodrome d'Aix-les-Milles dans le périmètre d'une concession unique avec l'Aéroport de Marseille Provence exploitée par une société aéroportuaire, Aix-les-Milles doit être purement et simplement retiré de la liste des aérodromes appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, car ne présentant pas en lui-même un intérêt national.

Le retrait de l'aérodrome d'Aix-les-Milles de la liste des aérodromes civil appartenant à l'Etat non transférable pourra être opéré soit par voie d'abrogation

partielle de l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010, existant, soit dans le cadre de la rédaction du nouveau décret en cours de préparation devant s'y substituer en suite de la loi NOTRe.

B – L'aérodrome d'Aix-les-Milles : base militaire.

Il a été également soutenu que l'aérodrome d'Aix-les-Milles ne serait pas juridiquement décentralisable car « **ce serait avant tout une base militaire** » (en ce sens : p. 25 du rapport d'observations de la Chambre Régionale des Comptes PACA sur la CCI Marseille Provence).

On notera tout d'abord qu'on entendait par aérodrome militaire exclus du processus de décentralisation un aérodrome affecté, au sens de l'article R 211-6 du code de l'aviation civile, **à titre principal** au ministre chargé de la Défense, **ce qui n'est plus le cas d'Aix-les-Milles depuis février 2002.**

S'agissant de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, il a été créé avant la seconde guerre mondiale et a été affecté, par arrêté du 6 juin 1964, **à titre principal** au ministère de la Défense (Base Aérienne 114 Aix-Les-Milles Général-Andrier).

Il a été ouvert à la Circulation Aérienne Publique, par arrêté ministériel du 23 novembre 1962. La Direction Générale de l'Aviation Civile en était alors affectataire secondaire pour les besoins de l'aviation générale.

Une zone « civile » a été définie à l'est de la piste et sa gestion confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence dans le cadre d'une AOT (décision du 7 juillet 1980 portant autorisation d'occupation temporaire de la zone civile de l'aérodrome d'Aix-Les-Milles par la chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence (CCIMP).

À la suite d'une restructuration des Armées, l'Armée de l'Air a quitté définitivement, au cours de l'année 2001, la plate-forme qui connaissait déjà, à cette époque, un trafic civil. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes a approuvé le changement d'affectation principale aéronautique de l'aérodrome au profit de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

L'aérodrome d'Aix-les-Milles a été affecté à titre principal au ministère de l'Équipement (actuel ministère chargé de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Énergie) pour les besoins des transports aériens et de l'aviation légère et sportive et, à titre secondaire au ministère de la Défense pour les besoins de l'armée de l'Air (arrêté interministériel du 14 février 2002).

La Base Aérienne (BA) 114 a été toutefois dissoute le 1^{er} juillet 2002 pour devenir le DA 114 (détachement aérien 114) qui fut définitivement fermé le 1^{er} septembre 2003.

De plus, la question de la domanialité « sous-jacente » Défense est caduque depuis le changement de régime de la domanialité introduit par le Décret n° 2008-1248 du 1^{er}

décembre 2008 relatif à l'utilisation des immeubles domaniaux par les Services de l'Etat et ses établissements publics.

« Art. R. 128-12. — Les immeubles qui appartiennent à l'Etat ou qu'il détient en jouissance sont mis à la disposition des **services civils ou militaires** de l'Etat et de ses établissements publics afin de leur permettre d'assurer le fonctionnement du service public dont ils sont chargés, dans les conditions prévues par une **convention** dont le modèle est fixé par arrêté du ministre chargé du domaine. »

Ce décret a fait l'objet d'une circulaire du 16 janvier 2009 relative à la politique immobilière de l'Etat :

« 1. La suppression du régime juridique de l'affectation et la mise en place des conventions d'utilisation.

Le régime de l'affectation des biens domaniaux est abrogé par le décret no 2008-1248 du 1er décembre 2008 et remplacé par un régime de conventions conclues entre « l'Etat propriétaire » et les utilisateurs (administrations et opérateurs). »

Or, depuis le 1^{er} septembre 2003, la Défense n'est plus utilisatrice de cet aérodrome comme base militaire et aux termes du décret du 1^{er} décembre 2008 les biens immobiliers appartiennent à l'Etat.

L'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010, qui confère un statut particulier à l'aérodrome d'Aix-les-Milles en le listant comme non décentralisable, bien que ne présentant pas d'intérêt national et n'étant plus utilisé depuis 2003 par la Défense comme base militaire, est ou est donc devenu illégal ou sans objet au moins en ce qui concerne l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

Le fait que l'aérodrome d'Aix-les-Milles soit toujours listé par ce décret comme non transférable, c'est-à-dire comme ne devant relever que de la seule compétence et responsabilité de l'Etat (DGAC), fait d'autant plus grief en l'espèce qu'il sert actuellement de base juridique à un Avis n° 15-171734 d'appel d'offres à DSP qui a été publié au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics le 19 novembre 2015, à l'initiative du Ministère chargé des transports – DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), et qui fait actuellement l'objet d'un recours séparé en annulation par devant la juridiction administrative.

Ce faisant, l'article 1 de ce décret qui est devenu illégal ou sans objet concernant l'aérodrome d'Aix-les-Milles porte en outre atteinte aux libertés et responsabilités locales en ce qu'il prive indûment les collectivités territoriales et leurs groupements, et par voie de conséquence les populations du ressort géographique de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, de la possibilité de solliciter le transfert de cet aérodrome dans le cadre du processus de décentralisation des aérodromes d'intérêt local initié par l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui a été

rouvert par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et plus récemment encore par l'article 21 de la loi du 7 août 2015 (loi NOTRe).

L'article 21 de la loi du 7 août 2015 (loi NOTRe) tend à ouvrir, de façon pérenne, la possibilité de transférer les aérodromes civils d'intérêt local, appartenant actuellement à l'État, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements.

Cette possibilité de transfert n'existait jusqu'à cette loi NOTRe de 2015 qu'au bénéfice des métropoles en application de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (VII de l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales pour les métropoles « de droit commun » ; article L. 3641-7 du même code pour la métropole de Lyon).

L'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales avait déjà prévu une telle possibilité, durant une période limitée, qui a pris fin le 1er mars 2007.

À l'issue de celle-ci, ont ainsi été transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'État.

Aix-les-Milles doit donc de plus fort être purement et simplement retiré de la liste des aérodromes appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, soit par voie d'abrogation partielle de l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 et le décret n° 2010-1463 du 1^{er} décembre 2010, existant, soit dans le cadre du nouveau décret en cours de préparation en suite de la loi NOTRe.

En vous remerciant par avance pour l'accueil que vous voudrez bien réserver à la présente demande d'abrogation.

Nous restons à votre disposition pour tout élément ou document complémentaire éventuel.

Veillez recevoir, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre haute considération.

Le président Jean Pierre Bénard, le 18 avril 2016

Pour le bureau : Jean-Pierre Bénard, Danielle Brondino, François Cabet, Elisabeth Godart.



PJ : Annexes I à IV.

BORDEREAU DES DOCUMENTS EN ANNEXE

ANNEXE I

- 1) Décret n° 2005-1070 du 24 août 2005
- 2) Décret n° 2007-244 du 23 février 2007
- 3) Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

ANNEXE II

Extrait du compte rendu de la CCE du 12 décembre 2014 dans lequel Mme Fulcrand-Vincent (DSAC-SE) annonce que, consulté, le Conseil d'Etat a émis un avis défavorable sur le projet de constitution d'un périmètre unique *Marseille-Provence ET Aix-les-Milles*.

ANNEXE III

Article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Article 6322.2 du 1^{er} décembre 2010

ANNEXE IV

Des antécédents de l'idée de « complémentarité » Aéroport Marseille-Provence et Aix-les-Milles, ou de « système aéroportuaire ».

ANNEXE I

1) Décret n°2005-1070 du 24 août 2005 fixant la liste des aérodromes civils appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements.

Version initiale

Article 1

Sont exclus du transfert prévu au I de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 susvisée les aérodromes suivants :

- les aérodromes mentionnés aux articles L. 251-2 et L. 260-1 du code de l'aviation civile ;
- les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry et Lyon-Bron, **Marseille-Provence, Aix-Les Milles et Marignane-Berre**, Montpellier-Méditerranée, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir, Nice - Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac ;
- les aérodromes de Cayenne-Rochambeau, Fort-de-France - Le Lamentin, Pointe-à-Pitre - Le Raizet, Saint-Denis-Gillot.

2) Décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aérodromes.

Version consolidée au 14 avril 2016

Article 1

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

Les aérodromes mentionnés au I de l'article 7 de la loi du 20 avril 2005 susvisée sont :

a) A compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret :

- les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron, **Marseille-Provence, Aix-Les Milles et Marignane-Berre**, Montpellier-Méditerranée, Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac ;

- les aérodromes de Fort-de-France-Le Lamentin, Pointe-à-Pitre-Le Raizet, Saint-Denis-Gillot.

b) A compter du 1er janvier 2009, l'aérodrome de Cayenne-Rochambeau, sous réserve que, à cette date, son exploitation soit concédée à la chambre de commerce et d'industrie territoriale de la Guyane.

ANNEXE II

Commission Consultative Environnement de l'aérodrome d'Aix-Les-Milles.

Extrait du compte rendu de la réunion du vendredi 12 décembre 2014, publié par la Sous-préfecture le 19 janvier 2015.

« Point sur la création de la société aéroportuaire de l'aérodrome Marseille-Provence :

Mme Fulcrand-Vincent, DSAC-SE, effectue un bref historique rappelant la décision de l'Etat de ne pas décentraliser l'aérodrome d'Aix Les Milles, dans l'objectif de constituer avec l'aérodrome de Marseille-Provence un ensemble d'aérodromes complémentaires, à l'instar, par exemple, du système aéroportuaire constitué par les aérodromes de Lyon-Saint-Exupéry et de Lyon-Bron.

Concernant la reprise de l'exploitation de l'aérodrome d'Aix-Les Milles, l'intégration à une concession unique pour les deux aérodromes a tout d'abord été envisagée, cependant, saisi en section des travaux publics sur un projet de décret visant la réalisation de cet objectif, le Conseil d'État a considéré que l'incorporation à une telle concession soulevait une difficulté juridique eu égard aux termes de la loi d'avril 2005 sur les aéroports, même si la justification de constituer un système aéroportuaire n'est aucunement remise en cause. Les deux concessions seront donc complémentaires mais distinctes. En conséquence, la société Aéroport Marseille-Provence est devenue l'exploitant de l'aéroport de Marseille-Provence en mai 2014, tandis que l'aérodrome d'Aix-Les Milles fera prochainement l'objet d'un appel d'offres pour désigner un exploitant. Cette désignation s'effectuera tout en réaffirmant la vocation d'aviation générale de l'aérodrome d'Aix-Les Milles.

M. le sous-préfet complète en précisant les vocations distinctes des aérodromes de Marseille-Provence et d'Aix-Les Milles : l'aéroport de Marseille-Provence est dédié au trafic commercial et l'aérodrome d'Aix-Les Milles est destiné à l'aviation générale, excluant les vols commerciaux réguliers.

Suite à une question de M, Fabre Aubrespy, CPA, M. le sous-préfet indique que la distinction entre les deux aérodromes n'est pas liée à la notion de discontinuité territoriale, mais bien à leur vocation différente. M, le sous-préfet souhaite rappeler par ailleurs que ce n'est pas la vocation de l'État, ni le métier de la DGAC, d'assurer la gestion de l'aérodrome d'Aix-Les Milles : c'est l'aérodrome, **dans sa globalité**, qui sera confié à un exploitant à l'issue d'un appel d'offres.

M. Bourdarel, 1000 Décibels, s'inquiète d'une « privatisation », telle qu'annoncée pour d'autres aérodromes comme Toulouse, Il estime que même si l'Etat reste majoritaire dans le système intégrant Aix-Les Milles, des extensions verront nécessairement le jour du fait d'une recherche de rentabilité ou au nom d'un « chantage à l'emploi ». Il considère que les promesses d'aujourd'hui n'auront plus aucune valeur dans dix ans.

M. Perrin, CPA, demande sous quelle forme seront retranscrits les engagements de la charte qui jusqu'à présent ont été basés sur une confiance réciproque. Faut-il poursuivre sous forme d'engagements moraux, selon le principe de « gentleman agreement » auquel il croit ou faut-il poursuivre à un niveau réglementaire ? Il regrette en effet que les mêmes questions reviennent, telles que le devenir de l'AOT

Kerozen, l'arrêt du niveau d'équipement en silencieux avec aucune demande récente de subvention sollicitée auprès de la CPA, l'absence de verbalisation, et alerte sur le risque d'essoufflement d'un dialogue qui a mis longtemps à s'instaurer et qui a abouti à la mise en œuvre d'actions concrètes.

M. le sous-préfet précise que les éléments contenus dans la charte de l'environnement seront portés à la connaissance des candidats à l'appel d'offres de concession.

M. Poignet, Collectif de la Duranne, s'interroge sur la rentabilité de l'aérodrome puisqu'un gestionnaire voudra rentabiliser une telle plate-forme, Il estime que ce serait le rôle du Comité de suivi d'analyser le futur cahier des charges qui servira à l'appel d'offres.

Mme Nadia Trainar, CPA, souhaiterait disposer d'un ordre de grandeur du nombre d'emplois actuellement sur le site de l'aérodrome.

Mme Fulcrand-Vincent précise que les sociétés et associations présentes sur l'aérodrome regroupent actuellement environ une centaine d'emplois directs. Les principaux employeurs sont les sociétés Twinjet, Kerozen Industrie, Guimbal, Aérozing.

M. Bourdarel revient sur sa proposition d'un arrêté de restriction qui apporterait des garanties juridiques sur l'avenir, notamment quant au développement du trafic ou des vols de nuit, aussi bien pour les riverains que pour les usagers d'aujourd'hui, qui pourraient eux aussi être contraints dans les années à venir. Il s'étonne à ce titre de la venue d'un Fouga-Magister ou de la publicité faite par une société de « handling » qui propose des vols d'affaires à tout moment. Il considère qu'il s'agit d'une « satellisation ou extension souterraine » des activités de l'aérodrome, pratiques éloignées des promesses faites au moment où la charte avait été proposée à la signature des associations qu'il représente. Il estime donc que la charte n'est qu'un symbole, non opposable pour réglementer de futures activités bruyantes, même s'il reconnaît que les usagers en place sont raisonnables et respectueux...

ANNEXE III

Article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Modifié par Ordonnance n°2010-638 du 10 juin 2010 - art. 10

Modifié par LOI n°2010-1563 du 16 décembre 2010 - art. 74

"I.- La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat à la date de publication de la présente loi sont transférés, au plus tard, le 1er mars 2007 et dans les conditions fixées au présent article, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures.

Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des aérodromes d'intérêt national ou international et de ceux qui sont nécessaires à l'exercice des missions de l'Etat qui sont exclus du transfert"

L'art. 6322.2 du 1^{er} décembre 2010 du Code des transport, qui remplace l'article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 abrogé :

« A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. »

ANNEXE IV

Des antécédents de l'idée de « complémentarité » Aéroport Marseille-Provence et Aix-les-Milles, ou de « système aéroportuaire Marseille-Provence Aix-les-Milles ».

1) Il est manifeste que depuis au moins 1999, existait une volonté d'intégration aussi bien au niveau de la DGAC que des autorités préfectorales. Volonté représentée par l'utilisation jusqu'en 2014 de l'expression : « système aéroportuaire Aix-Marseille » comme perspective évidente pour ces deux établissements, « à l'instar de Cannes-Mandelieu et Nice Côte d'Azur ». On peut lire dans une étude de la DGAC de 1999 : **Aérodrome d'Aix les Milles, Etude globale relative à un changement d'affectation. Note de présentation** :

« ... afin que la DGAC devienne affectataire principal d'Aix les Milles, la Direction de l'Aviation Civile Sud-Est a été chargée de mener avant la fin de l'année 1999 une étude portant sur le **rôle que pourrait jouer cette plate-forme dans la problématique de la desserte aérienne de l'aire métropolitaine marseillaise**, ainsi que sur les modalités liées à un changement d'affectataire. C'est à cette demande que répond le document ci-joint, constitué de huit chapitres dont les principales conclusions sont les suivantes. 1. Domaine : L'ensemble de l'aérodrome, d'une superficie totale de 132 ha, fait partie du domaine public aéronautique. Le Ministère de la Défense en est aujourd'hui le propriétaire foncier et immobilier. Une emprise civile de 42 ha a été définie en zone est de l'aérodrome pour les besoins de l'aviation générale. »

2) En 2014, M. Président de la CCIMP, M. Pfister déclarait à Destimed :

« Porte d'entrée du territoire, l'aéroport sera un précieux allié afin de positionner **Aix Marseille Provence** en bonne place dans la compétition des territoires européens ». Et de dévoiler : « Nous ne pensons pas que l'État restera actionnaire longtemps, nous resterons donc attentifs pour racheter ses actions ».

3) On peut lire encore sur le site officiel de la ville de Marseille, Marseille.fr, ce texte de 2014 :

« La France demeurera le principal actionnaire de la nouvelle entité - **qui intégrera aussi l'aéroport d'Aix-les-Milles** - avec 60 % des parts, le reste du capital se répartissant entre la CCI Marseille-Provence (25 %) et les collectivités territoriales (15 %). »

4) Comme nous l'avons souligné précédemment le projet d'intégration semblait une *évidence*. Assemblée Nationale : 10 mars 2005, suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat, discussion sur l'article 7 de la loi qui sera publiée le 20 avril 2005

M. le Ministre de l'Équipement, G de Robien :

« Monsieur le rapporteur, je vous indique les aéroports concernés : Strasbourg, Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, ainsi que les quatre aéroports d'outre-mer - Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne, Saint-Denis-de-la-Réunion. **Évidemment, il faut ajouter à cette liste** les plates-formes qui sont directement liées à l'exploitation des aéroports que je viens de citer, comme **Aix-les-Milles** et Lyon-Bron par exemple. »

5) Notons en 2010 ce commentaire de la DSAC dans son Rapport annuel 2010 :

« Dans la perspective de la création d'une société aéroportuaire associant les aérodromes de Marseille-Provence, d'Aix-Les Milles et l'hydrobase de Marignane-Berre, un travail préalable a été mené en 2010 par la DSAC, en concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence sur **l'évolution du périmètre actuel de la concession.** »

« Marseille-Provence a proposé son lot de dossiers aussi lourds que passionnants. La création rapide d'une société aéroportuaire, avec reprise par elle de l'aéroport d'Aix-les-Milles, aujourd'hui géré en régie directe par l'État, **n'est pas chose aisée à « vendre » à la CCI.** Je crois pouvoir dire que nous y sommes quasiment parvenus. »

« En bref : travail de préparation à la création d'une société aéroportuaire associant les aérodromes de Marseille-Provence, d'Aix-les-Milles et l'hydrobase de Marignane-Berre »

Nous retrouverons cette insistance dans le courrier que M. Tatibouet, Directeur de la DSAC-SE a adressé le 26 septembre 2014 à M. le directeur de la DDTM au sujet du projet de PLU pour la ville d'Aix-en-Provence :

« A ce stade, il me paraît utile de rappeler que l'aérodrome d'Aix-les-Milles a **vocation** (sic) à constituer avec celui de Marseille-Provence **un système aéroportuaire** à l'instar, par exemple, de celui institué entre les aérodromes de Nice et Cannes-Mandelieu. Cette perspective est, par ailleurs, rappelée dans le projet de PLU. »

« L'aérodrome d'Aix-les-Milles, qui est actuellement exploité en régie directe par l'Etat, fera prochainement l'objet d'un appel d'offres en vue de sa mise en concession. Il est donc **impératif** de préserver son potentiel et, au final, son attractivité pour un candidat à la reprise de la concession afin que le concessionnaire puisse atteindre un équilibre **financier.** »

Les préoccupations de la DGAC semblent assez souvent de nature exclusivement économiques.

6) En 2013, l'Assemblée générale de la CCIMP valide le projet d'inclusion d'Aix-les-Milles et Marignane-Berre dans le périmètre de concession de la CCI Marseille-Provence.

« **Relevé de décisions de l'Assemblée Générale du 13 septembre 2013. Adoption du relevé de l'Assemblée du 21 juin 2013.**

Décisions. Aéroport Marseille-Provence – Evolution du périmètre de concession – passage en Société Aéroportuaire.

Dans le cadre de la loi sur les libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 et de la loi sur les aéroports n°2005-357 du 20 avril 2005 et surtout du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 qui en précise le champ d'application, l'Etat a décidé de ne pas décentraliser l'aérodrome d'Aix les Milles, ni celui de Marignane-Berre afin de les associer à celui de Marseille-Provence pour constituer un **système aéroportuaire** participant à l'aménagement du territoire.

La **DGAC** a proposé un **avenant à la convention** de concession du 6 avril 1987, qui prévoit notamment **l'inclusion d'Aix les Milles et de l'hydrobase de Marignane-Berre** dans le périmètre de la concession et quelques modifications secondaires du périmètre foncier.

La CCIMP a tout intérêt à vouloir bénéficier de la loi du 20/04/2005 qui lui garantit 25% du capital de la future Société Aéroportuaire, en contrepartie de sa décision de lancer le processus de création d'une SAP avant la fin de la concession actuelle. »

Il convient de comprendre : « *La DGAC a proposé un avenant à la convention de concession du 6 avril 1987, qui prévoit notamment l'inclusion d'Aix les Milles et de l'hydrobase de Marignane-Berre dans le périmètre de la concession* » **de la CCIMP.**

Cet avenant à la convention de concession entre la DGAC et la CCIMP du 6 avril 1987, avait pour but la transformation de l'AOT en un contrat d'une autre nature donnant à la CCIMP (puis la SAR AMP) le pouvoir de disposer de l'aérodrome d'Aix-les-Milles. Ceci dans la perspective de la promulgation d'un nouveau décret (avis défavorable du Conseil d'Etat en 2014). On peut lire dans le rapport annuel de la DSAC 2012 :

« Le **remodelage de la concession aéroportuaire** de Marseille-Provence a été mis au point avec l'Aéroport et les services de l'État concernés, en lien avec la direction du Transport aérien, dans la perspective du **décret** devant être présenté au Conseil d'État pour l'approbation de la modification des emprises domaniales et l'intégration, dans la concession, de **l'aérodrome d'Aix-les-Milles.** »

Moyennant quoi, la CCIMP aurait pu, dès lors, apporter au moins l'aérodrome d'Aix-les-Milles à la SAR Aéroport Marseille-Provence (*Marseille-Provence, Aix-les-Milles et Marignane-Berre*).

Notons qu'en 2015 l'AOT de la CCIMP sur la « partie civile » de l'aérodrome d'Aix-les-Milles a été transférée à la SAR AMP.

Nous pouvons raisonnablement supposer que la promulgation d'une offre de DSP par la DGAC peut se présenter comme un moyen de contourner l'avis défavorable du Conseil d'Etat de 2014.

Alors qu'en fait, l'impossibilité juridique de constituer un périmètre de concession unique : « *Marseille-Provence, Aix-les-Milles et Marignane-Berre* » comme le projetait le décret n° 2005-1070, retirait, de fait, l'aérodrome d'Aix-les-Milles de ce projet et remettait cet aérodrome dans le profil des aérodromes décentralisables selon l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Soulignons encore que ce projet de « système aéroportuaire » n'a fait à aucun moment l'objet de quelque concertation ni avec la société civile, ni avec les élus locaux.

Aix-les-Milles le 17 avril 2016