



## UN THRILLER JURIDIQUE OFFERT PAR CD2A

### LE STATUT DE L'AÉRODROME D'AIX-LES-MILLES VU PAR LA DGAC

En 2004, l'État a décidé de « décentraliser » les aérodromes dont il était propriétaire.

La grande vague des décentralisations, qui sont des transferts de divers pouvoirs allant de l'État vers diverses collectivités, a commencé dès 1982 avec les lois dites Defferre.

Donc... **en 2004, l'État décide de décentraliser, de transférer la pleine propriété de ses aérodromes à des collectivités territoriales** (Communes, Départements ou Régions)

**Sauf...** les **douze grands aérodromes** d'intérêt national ou international ou nécessaires à l'accomplissement des missions de l'Etat : Paris, Nice, Toulouse, Marseille... A ceux-là aura été réservé un destin particulier : à la demande des Chambres de Commerce et d'Industrie qui les géraient jusqu'à présent, ces aérodromes peuvent se constituer en de nouvelles sociétés, créées pour l'occasion, des **Sociétés Aéroportuaires (SAR)**. Dans ces nouvelles sociétés, auquel l'aéroport concerné est transféré, l'Etat est actionnaire à hauteur de 60 %, les CCI de 25 % et diverses collectivités de 15 % (SAR : société de droit privé fonctionnant sur fonds publics)

Et ensuite ? L'Etat actionnaire peut vendre ses parts, ce qui s'est déjà produit pour Paris, Bordeaux, Toulouse, Lyon... ça aide à renflouer les caisses de l'Etat. Evidemment, cela n'eut présenté aucun intérêt pour les 150 autres aérodromes d'importance locale ou régionale dont 138 sont déficitaires ! Bénéficiant de subventions de l'Etat, c'est à dire du contribuable.

Ah ! Un détail... A certains des grands aérodromes aura été associé un aérodrome **satellite** de moindre importance, normalement décentralisable (transférables), mais considéré comme **indissociable** d'un grand.

Ainsi, du fait de leur association « indissociable » à un grand aérodrome, les « satellites » sont devenus **NON-décentralisables, non transférables**. Figurent dans cette liste, promulguée par décret en Conseil d'Etat en 2005 (n° 2005-1070) : Cannes-Mandelieu pour Nice, Lyon-Bron pour Lyon-Saint-Exupéry **et... Aix-les-Milles pour Marseille-Provence**. Et voilà comment l'aérodrome d'Aix-en-Milles, par l'intermédiaire de sa potentielle association à Marseille-Provence, devait faire partie d'un Grand aéroport d'intérêt national ou international...

Il faut savoir que depuis au moins 1999, la DGAC veut sauver l'aérodrome d'Aix-les-Milles et pousse à la constitution d'un Grand « système aéroportuaire Aix-Marseille » ! (Vous en aurez confirmation en lisant absolument l' « Annexe IV » de la lettre que nous avons adressé à M. le Premier Ministre, lien ci-dessus). « **Système** » **que justement nous ne voulons pas**.

En fait, quel que soit le repreneur qui serait choisi, il faudrait rentabiliser. Et la société civile (nous tous) a été systématiquement écartée de l'étude des conséquences d'une telle modification de l'exploitation de cet aérodrome. Or, l'état de la planète ne peut plus supporter n'importe quel développement. « La transition écologique ne peut pas être impulsée par la finance privée ». Ce système financier qui n'a pas pour guide l'utilité publique « est incapable de financer un tel projet étant donné son état sinistré et la domination des objectifs de rendement élevé à court terme » (Gaël Giraud).

Donc... sans doute pour parvenir à ses fins, la DGAC qui gère l'aérodrome d'Aix-les-Milles en régie directe pour le compte de l'État, a lancé en avril 2015 une offre de **Délégation de Service Public (DSP)** pour cet aérodrome = offre à la concurrence pour une privatisation de sa gestion. C'est là que nous avons commencé à réagir pour lutter contre les conséquences probables de cette DSP, contre les risques d'une augmentation du trafic et autres activités. Disons que cette offre signe l'acte de naissance de CD2A.

Mais... et c'est là que commence une sorte de thriller juridique : nous nous sommes heurtés dans nos recherches, nos envies de comprendre, à des murs administratifs aussi bien au niveau local qu'au niveau national. Comme bien d'autres avant nous ! Ici et ailleurs ! Un mur et une opacité, délibérée. Ce qui n'a fait que nous stimuler dans nos recherches, nos lectures et relectures de nombre de documents.

**Première bizarrerie...** Nous disions donc... que douze aérodromes, des grands, n'avaient pas été promis à décentralisation. Il y avait plus et mieux pour eux : la possibilité leur a été donnée de s'instituer en Sociétés Aéroportuaires par l'intermédiaire des Chambres de Commerces et d'Industrie qui les géraient. Et, pour certains grands aéroports, la possibilité d'intégrer des aérodromes « satellites ». Et c'est ce qui se fit.

Ainsi Cannes-Mandelieu a intégré la SAR Aéroports de la Côte-d'Azur (ACA), et Lyon-Bron a été absorbé par Aéroport de Lyon (ADL). Tout ceci est conforme à ce qui avait été projeté par le décret de 2005 (n° 2005-1070) listant les aérodromes non-décentralisables... et leur satellite éventuel.

**Mais... !** Figurait aussi dans cette liste l'aérodrome d'**Aix-les-Milles** ! ? Pourquoi donc n'a-t-il pas, tout simplement, été intégré à la SAR AMP (Société Aéroportuaire Aéroport Marseille-Provence) selon la même procédure que Cannes-Mandelieu pour l'ACA ou Lyon-Bron pour ADL ? **Pourquoi, très étonnement, a-t-il fait l'objet, lui, d'une DSP (Délégation de Service Public) de la part de la DGAC ?**

**Deuxième bizarrerie...** En décembre 2014, Mme Fulcrand-Vincent pour la DGAC annonce lors d'une réunion de la Commission Consultative Environnement (CCE) de l'aérodrome d'Aix-les-Milles que le **Conseil d'État a émis un avis défavorable à la réunion en une concession unique l'aéroport de Marseille-Provence et l'aérodrome d'Aix-les-Milles**, et que... donc... il sera procéder à une DSP !!! Pourquoi donc solliciter le Conseil d'État alors que la réunion des deux aérodromes était depuis si longtemps projetée ? Aucune vraie explication. Pire lorsque M. Fabre-Aubrespy, maire de Cabriès, demande lors de cette même CCE à M. le Sous-préfet la raison de cette difficulté, le Sous-préfet répond que c'est parce que ces deux aérodromes n'ont pas la même vocation. C'est faux, ce n'est pas la réelle raison... Pourquoi recourir encore à une telle opacité ? (Précisons qu'une CCE est une Commission environnement attachée à un aérodrome, n'ayant qu'une portée consultative et qui fonctionne sous l'autorité du Préfet qui décide en dernier ressort. Elle est constituée d'un tiers d'usagers

d'un aérodrome (pilotes, aéroclubs, autres industries présentes sur le site), d'un tiers constitué d'élus, de maires, qui choisissent entre eux leurs représentants et d'un tiers de représentants d'associations locales choisies par... le Préfet !!)

Quel est donc le problème réel ? Nos deux bizarreries ont-elles un lien entre elles ?... S'en suivra une série de recherches et d'échanges avec notre conseil juridique, Maître Samourcchian.

Finalement, nous allons comprendre tous ensemble : prenons l'exemple du rattachement de l'aérodrome Lyon-Bron à la SAR Aéroport De Lyon. Nous pouvons lire dans les visas qui président à la légalité de l'arrêté établissant la cession de Lyon-Bron à la SAR Aéroport De Lyon : « Vu l'arrêté du 12 mars 2001 portant concession des aérodromes de Lyon-Saint-Exupéry ET Lyon-Bron à la **Chambre de Commerce et d'Industrie** de Lyon... ». C'est ici que se situe la clef juridique du mystère aixois : en effet ces deux aérodromes étaient des concessions qui, en quelque sorte « appartenait » à la CCI de Lyon et la CCI pouvait dès lors les apporter (ensemble mais successivement) à la nouvelle SAR, Société Aéroportuaire, dont elle avait souhaité la création. Et ceci conformément à la loi de 2005 sur les grands aérodromes (loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires, article 7 abrogé, remplacé par l'art. L 6322-2 du code des Transports) :

« 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 [SAR] dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie **titulaire** de la concession cédée. »

Traduisons : la CCI (qui est un Établissement public) de Lyon Métropole était donc concessionnaire de deux aérodromes qui constituaient un périmètre juridique de concession unique (**titulaire** des deux concessions), et elle pouvait donc apporter l'ensemble de cet ensemble à une Société Aéroportuaire dont le capital initial était constitué par ces concessions elles-mêmes.

Et Aix-les-Milles ?... **Problème !**

**Problème qui n'a jamais été réellement énoncé comme tel.** Pour pouvoir réaliser une SAR qui aurait été constituée par l'apport des deux aérodromes d'Aix-les-Milles et de Marseille-Provence, il aurait fallu que la CCIMP (Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence) fut concessionnaire de ces DEUX aérodromes de telle sorte qu'ils auraient constitué un périmètre juridique de concession unique, conformément au projet contenu dans le décret n° 2005-1070.

Seulement voilà : la CCIMP était bien concessionnaire de Marseille-Provence, **mais pas** d'Aix-les-Milles ! Comment faire pour quand même réussir à le fabriquer ce Grand « système aéroportuaire Aix-Marseille » ??

Astuce ou bricolage comme on veut, nous préciserons plus loin. Le thriller continue... Il se trouve, **néanmoins, que la CCIMP avait un pied sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles** sous la forme d'une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire, sorte de contrat de location) concédée par la DGAC (l'Etat) en 1987 à la CCIMP. Cette AOT ne concernait que des hangars

et deux aires de trafic. Alors, la DGAC envisage donc... d'édicter **un avenant** à l'AOT et de proposer **un décret** en Conseil d'État pour permettre à la CCIMP de prendre le plein contrôle de l'aérodrome d'Aix-les-Milles et, ainsi, de pouvoir apporter cet aérodrome à la SAR Marseille-Provence. Astucieux ! Sauf que...

Sauf que... en 2014, patatras, le Conseil d'État émet un avis défavorable sur ce projet de décret en vertu de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires. Il s'agissait donc d'une astuce, et d'un bricolage. **Allons un peu plus loin, pourquoi donc le Conseil d'État a-t-il émis un avis défavorable à la constitution d'un périmètre de concession unique « Aix-Marseille », alors qu'en 2005 ce même Conseil d'État, Section des travaux publics, avait édicté un décret qui promettait cette possibilité ?**

Bon !... Retour sur la combine de la DGAC. En fait si la DGAC n'a pas recouru à la procédure qui avait été requise pour Lyon-Bron ou Cannes-Mandelieu, c'est tout simplement parce que cela n'était pas possible comme nous l'avons souligné : l'aérodrome d'Aix-les-Milles n'était pas une concession de la CCIMP, qui ne pouvait donc pas l'apporter à la SAR AMP. Rappelons que l'aérodrome d'Aix-les-Milles est géré en régie directe par... la DGAC.

Qu'à cela ne tienne, la DGAC pensa donc pouvoir utiliser la possibilité de promulguer un avenant à l'AOT dont bénéficiait la CCIMP sur Aix-les-Milles pour tenter de faire comme si la CCIMP disposait totalement de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, et de faire avaler tout ça au Conseil d'Etat. Sauf que... même avec un avenant super concocté, une AOT reste une AOT, **un avenant peut modifier des termes d'un contrat, mais pas la nature de celui-ci**. Et donc... même si la CCIMP avait bénéficié d'une super AOT sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles, cela ne lui donnait pas plus le pouvoir d'apporter Aix-les-Milles à la SAR AMP, fut-ce avec un projet de décret proposé par la DGAC au Conseil d'État. Ce pouvoir, rappelons-le, est réservé aux CCI qui sont directement concessionnaires des aérodromes concernés, ainsi que la loi du 20 avril 2005 en a décidé.

Est-ce qu'à cette époque, 2013-2014, la DGAC aurait pu utiliser une autre procédure comme par exemple édicter une DSP sur Aix-les-Milles ? Eh bien non. D'une part parce que son but n'était pas de promouvoir une solution qui n'aurait concerné que le seul aérodrome d'Aix-les-Milles, mais d'autre part et surtout parce que le décret de 2005 n° 2005-1070 n'autorisait pas a priori la possibilité de mettre en place des destins séparés pour Aix-les-Milles et Marseille-Provence (associés aussi à Marignane-Berre, mais nous n'évoquerons pas ici cette difficulté supplémentaire).

**Epilogue** : cet avis défavorable du Conseil d'État a une conséquence très notable : il signifie que l'aérodrome d'Aix-les-Milles ne peut pas, juridiquement, faire partie d'une concession unique avec Marseille-Provence. Ce qui revient à **invalidier partiellement, de fait, le décret n° 2005-1070** qui, projetait cette réunion en une concession unique.

Dès lors, **l'aérodrome d'Aix-les-Milles redevient un aérodrome décentralisable comme les 150 autres qui avait déjà suivi ce chemin, transférable en pleine propriété à une collectivité territoriale** (commune(s), Département ou Région), comme la loi NOTRE d'août 2015 en rouvre la possibilité.

**Est-ce que la DGAC a respecté cette voie réglementaire ?**

Eh bien non ! En toute **illégalité**, elle se donne en 2015 le droit d'édicter une offre de Délégation de Service Publique (DSP) pour un aérodrome dont elle n'est plus réglementairement vraiment responsable. La procédure réglementaire eut été de remettre cet aérodrome dans le circuit des aéroports décentralisables, transférables, offert à une collectivité territoriale qui en aurait fait la demande.

**Il y a là une tentative de contournement de l'avis défavorable du Conseil d'Etat.**  
**Dans quel but ?** Il est vraisemblable que la DGAC est toujours à la poursuite de son but de constitution d'un Grand « Système aéroportuaire Aix-Marseille » à l'instar de Cannes-Mandelieu pour Nice comme le souligna le directeur de la DSAC-SE (DGAC) d'Aix-en-Provence en septembre 2014. Nous pouvons même supposer que la CCIMP, ou plutôt la SAR Aéroport Marseille-Provence, figure parmi les candidats repreneurs et que le fait qu'elle ait déjà une AOT sur Aix-les-Milles en fait un candidat préférentiel, malgré l'obligation de concurrence édictée par la loi Sapin (l'AOT de la CCIMP sur une partie d'Aix-les-Milles a été transféré en 2015 à la SAR AMP). D'autant que, finalement, on se demande quel repreneur privé pourrait être vraiment intéressé par la reprise de ce seul petit aérodrome endetté et déficitaire, malgré les appétits prédateurs que peut solliciter un foncier de 132 hectares.

Conclusion : nous avons demandé en RAR à M. le Premier Ministre de diligenter une procédure d'abrogation partielle du décret n° 2005-1070, invalidé de fait par l'avis défavorable du Conseil d'Etat en 2014 (du moins pour ce qui concerne Aix-les-Milles) et qui devrait conduire à une reconnaissance de l'illégalité de la DSP promulgué pour l'aérodrome d'Aix-les-Milles par la DGAC. M. le Premier Ministre a deux mois pour nous répondre... La DGAC a-t-elle encore une carte dans sa manche ?

CD2A le 02 mai 2005