

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

**A Madame ou Monsieur le Président
Et Magistrats de la Cour
Administrative d'Appel de PARIS**

Procédure d'appel n° 16PA01477

Affaire : Monsieur Michel BOURGIN et autres c/ Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.

MEMOIRE EN REPLIQUE ET RECAPITULATIF

POUR :

1° **M. BENARD Jean-Pierre**, né le 28 mars 1946, psychiatre, nationalité française, et **Mme GODART ép. BENARD Elisabeth**, née le 29 janvier 1947, psychologue, nationalité française. 230 Chemin de l'Olympe, 13290 Les Milles

2° **M. BOURGIN Michel**, né le 22 août 1945, retraité, nationalité française. 260 Chemin de l'Olympe, 13290 Les Milles.

3° **Mme BRONDINO Danielle**, née le 18 février 1943, retraitée, nationalité française. 80 Avenue Esprit Brondino, 28 Le Sire, 13290 Les Milles.

4° **M. BRONDINO Patrick**, né le 6 mai 1956, directeur des ventes, nationalité française. 140 Avenue Esprit Brondino, 32 Le Sire, 13290 Les Milles.

5° **M. CABET François**, né le 13 mai 1955, retraité, nationalité française, et **Mme LAURENT ép. CABET Marie**, née le 18 septembre 1954, nationalité française. 141 Avenue Esprit Brondino, 26 Le Sire, 13290 Les Milles.

6° **M. JEANNIN Jacques**, né le 11 avril 1949, retraité, nationalité française, et **Mme CAUVEZ Brigitte**, née le 17 février 1949, retraitée, nationalité française. 140 Avenue Esprit Brondino, 25 Le Sire, 13290 Les Milles.

7° **M. PASOTTI Marc**, né le 25 janvier 1943, retraité, nationalité française, et **Mme PINSARD ép. PASOTTI Thérèse**, née le 19 mars 1946, retraitée, nationalité française. 30 avenue des Alliés, 13290 Les Milles.

8° **M. ROUX Jacques**, né le 1^{er} novembre 1930, retraité, nationalité française, et **Mme CIRERA ép. ROUX Rose**, née le 28 avril 1948, assistante médicale, nationalité française. 240 Chemin de l'olympé, 13290 Les Milles.

9° **M. VIGREUX Marc**, né le 6 novembre 1952, informaticien, nationalité française, et **Mme ALIDOR ép. VIGREUX Thérèse**, née le 30 avril 1954, informaticienne, nationalité française. 107 Les Demeures de Monclar, rue Marcel Roche, 13290 Les Milles.

10° **M BOUJAFAR Guy**, né le 6 décembre 1964, artisan ferronnier, nationalité française, et **Mme NGUYEN ép. BOUJAFAR Thi-Hoa**, sans profession, nationalité française. 14 impasse du Grand Chêne, 13290 Les Milles.

11° **M. CARPENTIER Jean**, né le 25 février 1967, commercial, nationalité française. 140 avenue Esprit Brondino, 35 Le Sire, 13290 Les Milles.

12° **M. VANDEPUTTE Didrik**, né le 21 janvier 1979, ingénieur EDF, nationalité française, et **Mme TEISSERE Caroline**, née le 21 juillet 1981, ingénieur EDF, nationalité française. 140 avenue Esprit Brondino, 31 Le Sire, 13290 Les Milles.

APPELANTS d'une ordonnance du Tribunal Administratif de PARIS du 19 février 2016 n° 1600880/3 - 1

Ayant pour Avocat, Maître Michel SAMOURCACHIAN, Avocat au Barreau d'Aix en Provence, demeurant 11 rue Thiers, 13100 AIX EN PROVENCE (tel : 04.42.26.80.32 – fax : 04.42.38.07.80).

CONTRE :

Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

INTIMEE sur appel d'une ordonnance du Tribunal Administratif de PARIS du 19 février 2016 n° 1600880/3 – 1

EN PRESENCE DE :

L'**association « Collectif Danger Aérodrome 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.

APPELANT à titre incident d'une ordonnance du Tribunal Administratif de PARIS du 19 février 2016 n° 1600880/3 - 1

Ayant pour Avocat, Me SAMOURCACHIAN Michel, Avocat au Barreau d'Aix En Provence, dont le Cabinet est sis 11 rue Thiers 13100 AIX EN PROVENCE.

PLAISE A LA COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE PARIS.

I – RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

L'aérodrome d'Aix-les-Milles (BDR) 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 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 du développement durable) 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 1er juillet 2002 pour devenir le DA 114 (détachement aérien 114) qui fut définitivement fermé le 1er septembre 2003.

L'emprise foncière de l'aérodrome est de près de 115 hectares.

La surface totale des aires de stationnements avions de l'aérodrome est de 51.600 m².

L'aérodrome dispose d'une piste unique de 1504 m x 30 m, orientée 144°/324°. La piste a été construite dans les années 1950.

La piste et les voies de relations ne sont pas équipées de balisage lumineux de nuit, mais uniquement d'un balisage diurne (marquage au sol). L'aérodrome n'est pas équipé pour le vol aux instruments et ne permet que les atterrissages à vue.

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

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.

Du fait de sa situation enclavée, on ne saurait raisonnablement envisager non seulement la poursuite de l'activité actuelle mais encore son augmentation par des avions d'affaire, sinon de fret, et en plus des hélicoptères.

L'urbanisation de la zone concernée ne cesse de s'étendre et se densifier, et il faut y ajouter les zones commerciales et d'activités.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome d'Aix-les-Milles a été approuvé par arrêté préfectoral du 22 décembre 2009 et n'a pas été renouvelé depuis.

Le SCOT du Pays d'Aix qui vient d'être approuvé le 17 décembre 2015 apporte une attention particulière aux nuisances sonores liées à l'aérodrome des Milles (PADD 1.1.2).

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**.

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).

Le site de l'aérodrome est exposé en outre au risque inondation.

A la suite de la publication d'une offre de Délégation de Service Public (DSP) par la DGAC en avril 2015 adressée au secteur privé et concernant l'aérodrome d'Aix-les-Milles, un groupe de riverains du bassin aéroportuaire a décidé de se constituer en association (« CD2A : Collectif Danger Aérodrome Aix-les-Milles »).

Ils sont très inquiets du devenir de l'aérodrome.

Le lancement d'un appel d'offre, puis d'un deuxième qui s'est substitué au premier, alimente de nombreuses craintes.

Les riverains s'émeuvent notamment des possibles conséquences d'une délégation à un prestataire privé et du changement de vocation ainsi que de l'intensification du trafic qui pourraient en découler afin de rentabiliser le fonctionnement de l'aérodrome dont les finances semblent actuellement en difficulté.

De telles modifications seraient source de nombreuses externalités négatives dont l'accroissement serait proportionnel au développement de l'activité de l'aérodrome.

Les riverains craignent 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 de l'accroissement des nuisances sur la valeur de leurs propriétés immobilières.

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

L'association CD2A a organisé une pétition-test de proximité pendant les deux mois de la période des vacances (juillet-août 2015).

Cette pétition a recueilli plus de 1390 signatures de personnes qui sont contre la concession de la gestion de l'aérodrome au secteur privé, le changement de sa vocation et l'extension d'activité de cet aérodrome. Ce qui est important et traduit une très vive inquiétude.

L'association CD2A a reçu également le soutien signé de plusieurs maires de communes impactées par l'aérodrome (Eguilles, Cabriès, Ventabren, les Milles, Bouc Bel Air,...) et de nombreux élus nationaux ou locaux (Assemblée Nationale, Région, Département, CPA, conseillers municipaux.).

L'association a écrit également à Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie pour lui demander de bien vouloir prononcer un moratoire sur la procédure de cette DSP ainsi qu'un audit avec participation citoyenne sur la gestion actuelle de l'aérodrome, le contenu du cahier des charges de la DSP et de ses clauses particulières, et l'édiction d'un arrêté ministériel de restriction d'exploitation.

La réponse a été que le dossier était transmis à la DGAC, qui est donc tout à la fois juge et partie..., laquelle s'est empressée de publier un nouvel avis d'offre de DSP qui s'est substitué au premier, car irrégulier en la forme (absence de publicité dans une revue spécialisée).

Le lancement de ces deux appels d'offre successifs est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contrevérités.

Or il est fondamental et nécessaire que l'Etat puisse garantir avec précision et effectivité aux milliers d'habitants de la zone concernée que la destination d'aviation légère et sportive de l'aérodrome restera inchangée et que le trafic ne connaîtra pas d'augmentation substantielle.

Il est également important qu'une véritable concertation ait lieu pour garantir la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome.

Tel n'est pas le cas en l'espèce.

Par une requête , enregistrée le 19 janvier 2016, M Jean – Pierre Benard, Mme Elisabeth Godart, M Guy Boujafar, Mme Thi – Hoa Nguyen, M Michel Bourgin, Mme Danielle Brondino, M Patrick Brondino, M François Cabet, Mme Marie Laurent, M Jacques Jeannin, Mme Brigitte Cauvez, M Marc Pasotti, Mme Thérèse Pinsard, M Jacques Roux, Mme Rose Cirera, M Marc Vigreux, Mme Elisabeth Alidor, M Jean Carpentier, M Didrik Vandeputte et Mme Caroline Teissere, ainsi que l'association « Collectif danger aérodrome Aix-les-Milles

« (CD2A), ont donc décidé de saisir le Tribunal administratif de Paris d'un **recours demandant l'annulation de l'Avis n° 15-171734 publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 19 novembre 2015 (doc 1) , par la Direction générale de l'aviation civile du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en ce qu'il matérialise la décision par laquelle la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (Bouches du Rhône).**

Par ordonnance du 19 février 2016 (**Doc A**), la Présidente de la 3^{ème} Section du Tribunal administratif de PARIS a rejeté la requête comme entachée d'une irrecevabilité manifeste.

Cette ordonnance a été notifiée par courriers du 29 février 2016 (**doc B**).

Par une requête enregistrée le 29 avril 2016, MM et Mes BENARD, GODART, BOURGIN, BRONDINO, CABET, LAURENT, JEANNIN, CAUVEZ, PASOTTI, PINSARD, ROUX, CICERA, VIGREUX, ALIDOR, BOUJAFAR, NGUYEN, CARPENTIER, VANDEPUTTE et TEISSERE ont fait appel de cette ordonnance en demandant son annulation et par voie de conséquence celle de l'avis n° 15-171734 publié au BOMAP le 19 novembre 2015, en qu'il matérialise la décision par laquelle la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (Bouches du Rhône).

Les requérants ont communiqué un mémoire complémentaire le 5 mai 2017.

Ils entendent par les présentes répliquer aux deux mémoires en défense du Ministre d'Etat des 5 mai 2017 et 24 mai 2017, et récapituler leur argumentation d'appel.

& - I – SUR L'APPEL DE L'ORDONNANCE D'IRRECEVABILITE DU 19 FEVRIER 2016

L'ordonnance d'irrecevabilité du Tribunal administratif de Paris en date du 19 février 2016 (doc A) rendue sur le visa de l'article R .222-1 du CJA est ainsi motivée :

« La requête présentée par l'Association « Collectif danger aérodrome Aix-les-Milles » et autres requérants est dirigée contre l'Avis n° 15 -171734 publié au Bulletin officiel des annonces des marchés publics le 19 novembre 2015, relatif à un appel d'offres pour une délégation de service public pour 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 d'Aix-les-Milles. Cet appel d'offres se borne à manifester l'intention du ministre chargé des transports de passer une telle délégation de service public et présente le caractère d'une mesure préparatoire à la conclusion de ce contrat de délégation. Par suite, il ne constitue pas une décision faisant grief susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir. Cette requête, qui ne saurait être régularisée, est ainsi entachée d'une irrecevabilité manifeste et doit, dès lors être rejetée ».

Cette ordonnance d'irrecevabilité est critiquable et doit être réformée par votre Cour.

Le caractère « manifeste » de cette « irrecevabilité interpelle tout d'abord.

Le Président de la 3^{ème} Chambre du Tribunal Administratif de Marseille dans une ordonnance du 19 octobre 2015 n° 1506442 (**Doc C**) rendue entre les mêmes parties et relative à un Avis précédent publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 21 avril 2015, a adopté une position juridique strictement contraire.

L'ordonnance du 19 octobre 2015 du Tribunal administratif de Marseille (**Doc C**) a en effet considéré que *« l'acte par lequel la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public présente le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès pouvoir »*.

Le Tribunal administratif de Marseille dans son ordonnance du 19 octobre 2015 s'inscrit ensuite dans la droite file de la jurisprudence du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat a posé en effet depuis le 24 novembre 2010 le principe que « la délibération par laquelle l'assemblée délibérante d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un établissement public local se prononce sur le principe d'une délégation de service public local présente le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir » (en ce sens : CE, 24 novembre 2010, req n° 318 342, Fare Sud, aux tables du recueil ; CE 19 janvier 2011 , Commune de Limoges , req n° 323924, CE 4 février 2011, communauté de communes du pays « Entre Loire et Rhône », req n° 332 279 ; CE, 4 juillet 2012, req n° 35 0752 Fare Sud »).

Les jurisprudences citées dans le mémoire en défense du 5 mai 2017 du Ministre d'Etat sont toutes antérieures aux décisions susvisées.

Et pour cause, dès lors que depuis le 24 novembre 2010, le Conseil d'Etat décide de manière constante que l'acte par lequel la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public présente le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès pouvoir.

L'Avis d'appel d'offres querellé matérialisant la décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (Bouches du Rhône), il présente le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir.

Il convient par conséquent de réformer l'ordonnance d'irrecevabilité dont appel et d'examiner la demande d'annulation des requérants de l'avis n° 15 – 171734 publié au BOAMP le 19 novembre 2015.

&-II – SUR LA DEMANDE D'ANNULATION DE LA DECISION APPROUVANT LE PRINCIPE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC MATERIALISEE PAR L'AVIS n° 15 -171734 PUBLIE AU BOAMP LE 19 NOVEMBRE 2015.

II – 1 - SUR L'INTERET A AGIR ET LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE.

Les requérants, M. et Mme BENARD, M. BOURGIN, Mme Danielle BRONDINO, M. Patrick BRONDINO, M. et Mme CABET, Mme CAUVEZ et M. JEANNIN, M. et Mme PASOTTI, M. et Mme ROUX, M. et Mme VIGREUX, M. Jean CARPENTIER ainsi que M. et Mme BOUJAFAR, M. VANDEPUTTE et Mme TEISSERE Caroline, sont tous riverains de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (**doc 2- 1 à 2 – 43 de première instance**) : justificatifs de domicile et/ou de propriété, CNI, fiches de renseignement).

Contrairement à ce qui est indiqué dans le mémoire en défense du Ministre du 5 mai 2017, il a été produit pour justifier de leur qualité de riverains de l'aérodrome d'Aix Les Milles les taxes foncières de M et Mme Patrick BRONDINO (**doc 2 – 34 de première instance**), de Mme LAURENT Epouse CABET (**doc 2 – 13 de première instance**), de M PASOTTI (**doc 2 – 21 de première instance**), Mme CIRERA et M ROUX (**doc 2 – 19 de première instance**), de Mme TESSEIRE et de M VANDEPUTTE (**doc 2 – 43 de première instance**) ainsi que les taxes d'habitation de Mme ALIDOR et M VIGREUX (**doc 2 – 19 (2) de première instance**) et de M CARPENTIER (**doc 2 – 38 de première instance**).

M et Mme Patrick BRONDINO (**doc 2 – 31 de première instance**), Mme LAURENT Epouse CABET (**doc 2 – 10 de première instance**), M PASOTTI (**doc 2 – 17 de première instance**), Mme CICERA et M ROUX (**doc 2 – 18 de première instance**), Mme ALIDOR et M VIGREUX (**doc 2 – 19 de première instance**), M CARPENTIER (**doc 2 – 36 de première instance**) ainsi que Mme TESSEIRE et M VANDEPUTTE (**doc 2 – 40 de première instance**), tout comme les autres requérants, ont pris le soin de préciser dans une **fiche individuelle de renseignements** le type de logement habité, le nombre d'occupants de la maison avec le nombre d'enfants s'il y a lieu, la distance de leur maison par rapport à l'aérodrome d'Aix les Milles ainsi qu'une description sommaire des nuisances subies du fait de leur qualité de riverains.

Il est communiqué par ailleurs en appel 5 cartes avec photographies satellite (**doc J 1 à J 5**) permettant de localiser aux MILLES (13290) : l'avenue Esprit Brondino, l'Avenue des Alliés, le Chemin de l'Olympe ainsi que la rue Marcel Roche qui prolonge le Chemin de la Badesse, qui confirment la qualité de riverains de l'aérodrome d'Aix Les Milles des personnes susvisées.

La requête de ces différentes personnes est par conséquent également parfaitement recevable.

Les requérants sont très inquiets des possibles conséquences, et en particulier, des nombreuses externalités négatives, qui peuvent résulter d'une délégalation de service public concernant la gestion de l'aérodrome d'Aix-les-Milles au secteur privé, et du changement de destination ainsi que de l'intensification du trafic qui pourraient en découler.

Les requérants sont très inquiets **concernant la poursuite et l'augmentation d'activité de l'aviation d'affaire avec ses bi et tri réacteurs, le déploiement important des vols d'hélicoptères sur le bassin aéroportuaire d'Aix-les-Milles, sans compter les essais moteurs de KI particulièrement bruyants et polluants.**

En 2014 se sont produits deux accidents, l'un mortel avec un avion, l'autre avec un hélicoptère.

On rappellera par ailleurs qu'il a été décidé qu'un club d'aéromodélisme ne peut invoquer utilement une imprévoyance fautive des victimes, alors même qu'elles se sont installées postérieurement au club, dès lors que les techniques, l'activité ont évolué provoquant davantage de nuisances (CA Bordeaux, 15 juin 1998, Ass. Périgord Air Model, Jurisdata n° 042789)

La décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public au secteur privé d'une durée de 40 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (BDR) peut faire 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.

Rappelons que c'est là tout le problème d'une infrastructure qui a été largement rattrapée et dépassée par l'extension urbaine de la Ville d'Aix en Provence et des communes voisines (plus de 100.000 habitants impactés).

Rappelons aussi que le lancement de ces deux appels d'offre successifs est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contrevérités.

Il est nécessaire qu'une véritable concertation ait lieu pour s'assurer de la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome et que des garanties soient apportées aux riverains par l'Etat quant à sa destination et aux nuisances possibles.

Aux termes de l'article 6 de la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1 er 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 décision de principe de recourir à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix-les-Milles ne peut donc reposer exclusivement sur une logique économique visant à rentabiliser le fonctionnement d'un aérodrome dont les finances semblent actuellement en difficulté du fait d'une gestion en régie directe déficiente par la DGAC.

Cette décision de principe de recourir à une DSP 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.

Le transport aérien, notamment international, se prépare par ailleurs à voir décliner ses profits en raison de l'augmentation prévisible du coût du carburant et de la crise économique.

En mai 2012, pour tenir compte du contexte économique difficile, les autorités espagnoles ont ainsi fermé transitoirement une bonne partie du temps une trentaine des 47 aéroports qu'elles exploient, alors que certains d'entre eux n'ont pas d'activité commerciale.

La Conférence de Paris sur le climat de 2015 nous a rappelé en outre que toutes les formes de lutte contre les pollutions, et notamment les GES, sont cruciales pour notre avenir et celui des générations futures.

De plus en l'espèce l'aéroport Marseille-Provence est tout proche et non saturé.

Il est envisagé pour l'aérodrome d'Aix-les-Milles une extension de l'aviation d'affaires et des vols d'hélicoptères, incompatibles avec une zone en urbanisation croissante ainsi qu'une valorisation du foncier afin d'en tirer des recettes extra-aéronautiques.

Il est important en outre de pouvoir agir le plus en amont possible dans ce type de dossier, eu égard notamment au risque d'augmentation des nuisances et de bétonisation d'une zone inondable.

Dans son mémoire en défense du 5 mai 2017, le Ministre d'Etat cite une décision du Conseil d'Etat du 22 février 2017 n° 398580 afférente au décret n° 2016 -276 du 7 mars 2016 autorisant le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société anonyme Aéroports de Lyon, ainsi que le cahier des charges relatif à la cession de la participation majoritaire de l'Etat dans cette société et les décisions de signer et de publier ce cahier des charges.

Sur la base de cette décision du 22 février 2017, le Ministre d'Etat fait valoir qu'un éventuel changement du type de gestion d'un aérodrome, en l'occurrence le passage d'une exploitation en régie directe à une exploitation déléguée, ne serait ni relatif à l'environnement, ni susceptible, par lui-même d'avoir une incidence sur l'environnement.

Cette décision du 22 février 2017 n'est toutefois pas transposable en l'espèce.

La mesure contestée n'était pas en effet un appel d'offres à DSP mais la cession au secteur privé de la majorité de la participation de l'Etat au capital d'une société aéroportuaire.

Dans ce cas, il s'agit d'une procédure de cession d'actions qui n'obéit pas aux mêmes règles que les procédures de DSP qui doivent intervenir dans le respect des principes d'égalité et de continuité du service public.

Dans le cadre d'une DSP, c'est l'Etat qui fixe les conditions d'exploitation et de développement de la plateforme aéroportuaire, notamment par l'intermédiaire du cahier des charges.

La DSP relative à l'aérodrome d'Aix Les Milles porte tout à la fois 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 1**).

L'avis d'appel d'offres à DSP insiste à plusieurs reprises sur la valorisation des biens fonciers et immobiliers de la concession.

Il est constant par ailleurs que les questions environnementales font en outre partie intégrante de la future DSP.

Les articles 54,55,56 et 57 du contrat type issu du 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 (DSP) relèvent tous de préoccupations environnementales (**doc K** : articles 54,55,56 et 57 du cahier des charges type issu du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat).

L'ordre du jour de la réunion du 26 janvier 2017 de la **Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome d'Aix les Milles (doc L)**, lequel vise expressément « *information sur la mise en concession de l'aérodrome* » confirme si besoin en était que la procédure de DSP en cours entre bien dans le champ de compétence et de fonctionnement de la CCE, dès lors qu'elle a bien une incidence sur l'environnement.

Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône lui – même dans un courrier du 17 mars 2017 (**doc N**) concernant le futur contrat de délégation de service public de l'Aérodrome d'Aix Les Milles rappelle en outre que « *le critère « environnement » fait partie de l'un des critères de l'analyse des offres* ».

Or en l'espèce, le lancement d'une procédure d'appel d'offres à délégation de service public au secteur privé d'une durée de 40 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR) peut faire craindre légitimement aux requérants si le critère « environnement » est insuffisamment mis en exergue et documenté que le futur gestionnaire privilégie ses seuls intérêts financiers, et donc la rentabilité, au détriment des précautions environnementales.

Les aggravations environnementales potentielles pour raison de rentabilité 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...

Des exigences environnementales insuffisamment mises en avant et documentées ne manqueraient pas d'engendrer ainsi 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.

Les requérants ont donc intérêt à agir à titre personnel aux fins de solliciter l'annulation de l'avis précité.

II – 2 – LES MOYENS D'ANNULATION

SUR LA LEGALITE EXTERNE

Il appartient tout d'abord à la DGAC 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 a bien fait également l'objet d'une publicité adéquate dans une revue spécialisée ou professionnelle.

On relèvera à ce titre que le Conseil d'État a jugé que lorsqu'une délégation de services publics peut intéresser des opérateurs implantés dans un autre État membre de la Communauté européenne, ce qui est le cas en l'espèce, s'agissant de la gestion d'un aérodrome, l'obligation de prendre des mesures de publicité adéquates n'impose pas nécessairement une insertion dans un support à diffusion européenne (Conseil d'Etat, 1er avril 2009, n° 323585 ; 323593, Communauté urbaine de Bordeaux-Sté Keolis).

Toutefois, 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.

Dans son mémoire en défense du 5 mai 2017 (page 5), le Ministre d'Etat fait valoir que l'avis d'appel d'offres a été publié dans la revue spécialisée AIR & COSMOS (numéro de novembre 2015, p 43 – production adverse 1).

Or il est indiqué dans la pièce 0 « Air&Cosmos » ci – annexée en page 4 **que la diffusion totale moyenne par parution (payée) de cette revue à l'étranger représente 4% du volume de la diffusion, soit 766 exemplaires, 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 l'Avis d'appel d'offres querellé matérialisant la décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (Bouches du Rhône) ne peut être qu'annulée.

Aux termes ensuite de 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. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ».

On relèvera que le texte sur les CCE concernant les aérodromes a évolué de manière importante après la promulgation de la loi constitutionnelle de 2005, dite Charte de l'environnement.

Dans la version du 14 octobre 2004 de l'article L571-13 du code l'environnement, on pouvait lire :

« La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit ».

L'article L 571 – 13 du code de l'environnement dans sa version en vigueur au 1 er janvier 2016 est désormais rédigé comme suit :

« 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. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ».

Dès lors, la CCE n'est plus seulement habilitée à se prononcer sur les seules nuisances sonores mais sur l'ensemble des questions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. De plus, au-delà d'un simple avis consultatif, la CCE peut désormais également de sa propre initiative émettre des recommandations sur ces questions.

Il a été déjà démontré ci – dessus que la décision du Conseil d’Etat du 22 février 2017 relative à la cession au secteur privé de la majorité de la participation de l’Etat au capital d’une société aéroportuaire, et non pas à un appel d’offres à DSP, n’est pas transposable en l’espèce et que les questions environnementales font bien partie intégrante de la future DSP.

Or en l’espèce, la DGAC a approuvé le principe d’une délégation de service public pour l’exploitation et l’entretien de l’aérodrome d’Aix-les-Milles (BDR) sans que la CCE de l’aérodrome ait été véritablement consultée quant aux conditions d’établissement de l’Avis d’appel public à candidatures fixant l’objet, les conditions de participation et la procédure d’attribution de la convention de délégation de service public.

Si une annonce selon laquelle l’aérodrome d’Aix-les-Milles pourrait faire l’objet prochainement d’un appel d’offres pour désigner un exploitant avait été faite lors de la réunion du 12 décembre 2014, **il ne s’agit là en aucun cas d’une consultation au sens de l’article L 571-13 II du Code de l’Environnement.**

Les associations de riverains membres de la CCE ont été en effet placées devant le fait accompli et en aucun cas été consultées en amont quant aux conditions d’établissement de l’Avis qui a été publié le 21 avril 2015 au BOAMP, et en particulier quant au contenu du dossier de renseignement présentant les caractéristiques de l’aérodrome, son cadre d’exploitation et les aspects environnementaux.

La CCE pas plus que le Comité de Suivi (qui devait être réactivé en 2015 et se réunir au cours du premier trimestre 2015 et être destinataire d’une information régulière sur l’avenir de la plate-forme) n’ont été consultés en amont de la décision prise par la DGAC de recourir à une délégation de service public pour une durée de 40 années, alors qu’il est constant qu’il s’agit là d’une question de première importance relative à l’aménagement ou à l’exploitation de l’aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l’environnement.

Il en a été de même tant du première Avis du 21 avril 2015, que du deuxième Avis publié au BOAMP du 19 novembre 2015 qui s’est substitué au premier.

A aucun moment il n’y a eu en amont de véritable consultation entre la DGAC et la CCE.

Pour preuve, le dossier de présentation joint à l’Avis publié au BOAMP du 19 novembre 2015 (doc 6) passe totalement sous silence les faits suivants :

- la charte de l’environnement dite de l’aérodrome d’Aix-les-Milles a été signée minoritairement par seulement 10 membres sur 21 et ne garantit aucune limite d’activité de l’aérodrome ni de ses nuisances en cas de satellisation à l’aéroport de Marignane-Marseille comme clairement indiqué dans un document DGAC de 1999 jamais abrogé à ce jour,
- la charte de l’environnement dite de l’aérodrome d’Aix-les-Milles a fait l’objet d’un recours administratif dont il est ressorti qu’elle 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, 08.04.2014, 12MA02582, publié sur Légifrance),
- le plan d’action 2007-2010 n’a pas été renouvelé, ce qui prive à ce jour en outre de toute effectivité opérationnelle et pratique ladite charte de l’environnement et la CCE y relative,

- l'action 12 de la Charte relative à l'engagement de l'exploitant (la DGAC) d'« améliorer la transparence de constatation et des manquements aux règles, en mettant en place une organisation pour répondre aux demandes et réclamations des riverains » est demeurée à l'état de simple promesse non suivie d'effet,

- à la connaissance des requérants, le Comité de suivi de la CCE est resté inactif pendant plusieurs années. Il devait être réactivé en 2015 mais les requérants ne disposent d'aucun compte rendu de réunion le concernant.

La procédure ayant conduit à la prise de la décision de la DGAC sur le principe du recours à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix-les-Milles est par conséquent gravement viciée.

Pour une décision d'une telle importance qui engage le devenir de l'aérodrome d'Aix-les-Milles sur les quarante prochaines années, il est important qu'une véritable concertation ait lieu tant à l'intérieur de la CCE, qu'à l'extérieur, avec l'ensemble de la population riveraine, pour s'assurer de la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome dans le respect de la loi constitutionnelle du 1^{er} mars 2005 et que des garanties effectives soient apportées aux riverains par l'Etat quant à sa destination et aux nuisances possibles.

Rappelons qu'aux termes de l'article 7 de la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1 mars 2005 relative à la Charte de l'environnement :

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Dans son mémoire en défense du 5 mai 2017, le Ministre d'Etat fait valoir en page 5 concernant le moyen tiré du défaut de consultation de la population riveraine de l'aérodrome que les requérants ne peuvent invoquer directement l'article 7 de la Charte lorsque des dispositions législatives en assurent la mise en œuvre, ce qui serait le cas en l'espèce du fait des dispositions de l'article L 571 – 13 du Code de l'Environnement relatives à la commission consultative sur l'environnement.

Ce moyen manque toutefois en fait, car il supposerait la mise en œuvre en amont d'une véritable consultation entre la DGAC et la CCE, qui fait radicalement défaut en l'espèce, ainsi que cela a été établi ci - dessus.

Il a été déjà démontré par ailleurs que la décision du Conseil d'Etat du 22 février 2017 relative à la cession au secteur privé de la majorité de la participation de l'Etat au capital d'une société aéroportuaire, et non pas à un appel d'offres à DSP, n'est pas transposable en l'espèce et que les questions environnementales font bien partie intégrante de la future DSP.

De plus, le lancement d'une procédure d'appel d'offres à délégation de service public au secteur privé d'une durée de 40 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR) peut faire craindre légitimement aux requérants si le critère « environnement » est insuffisamment mis en exergue et documenté que le futur gestionnaire privilégie ses seuls intérêts financiers, et donc la rentabilité, au détriment des précautions environnementales.

Les aggravations environnementales potentielles pour raison de rentabilité 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...

Des exigences environnementales insuffisamment mises en avant et documentées ne manqueraient pas d'engendrer ainsi 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.

On rappellera également que M et Mme Patrick BRONDINO (**doc 2 – 31 de première instance**), Mme LAURENT Epouse CABET (**doc 2 – 10 de première instance**), M PASOTTI (**doc 2 – 17 de première instance**), Mme CICERA et M ROUX (**doc 2 – 18 de première instance**), Mme ALIDOR et M VIGREUX (**doc 2 – 19 de première instance**), M CARPENTIER (**doc 2 – 36 de première instance**) ainsi que Mme TESSEIRE et M VANDEPUTTE (**doc 2 – 40 de première instance**), tout comme les autres requérants, ont pris le soin de préciser dans une **fiche individuelle de renseignements** le type de logement habité, le nombre d'occupants de la maison avec le nombre d'enfants s'il y a lieu, la distance de leur maison par rapport à l'aérodrome d'Aix les Milles ainsi qu'une description des nuisances subies du fait de leur qualité de riverains.

La décision querellée matérialisée par l'avis d'appel d'offres qui a été publié au BOAMP du 19 novembre 2015 est par conséquent bien de nature à avoir une incidence directe et significative sur l'environnement.

La procédure ayant conduit à la prise de la décision de la DGAC sur le principe du recours à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix-les-Milles est par conséquent viciée, et l'Avis querellé doit être purement et simplement annulé.

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^{er} 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.

La décision de principe de recourir à une DSP pour la gestion de l'aérodrome d'Aix-les-Milles ne peut donc reposer exclusivement sur une logique économique visant à rentabiliser le fonctionnement d'un aérodrome dont les finances semblent actuellement en difficulté du fait d'une gestion en régie directe déficiente par la DGAC, dont la ligne d'endettement serait elle-même d'un milliard d'euros (budget annexe, BACEA).

Cette décision de principe de recourir à une DSP 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 le lancement d'une procédure d'appel d'offres à délégation de service public au secteur privé d'une durée de 40 années pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BDR) peut faire craindre légitimement aux requérants si le critère « environnement » est insuffisamment mis en exergue et documenté que le futur gestionnaire privilégie ses seuls intérêts financiers, et donc la rentabilité, au détriment des précautions environnementales.

Les aggravations environnementales potentielles pour raison de rentabilité sont par exemple et concrètement 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...

Des exigences environnementales insuffisamment mises en avant et documentées ne manqueraient pas d'engendrer ainsi 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.

Votre Juridiction pourra se reporter également utilement aux fiches individuelles de renseignements produites par les requérants (**Doc 2 de première instance**).

Le moyen tiré de la méconnaissance de l'article 6 de la Charte de l'environnement doit donc bien être retenu.

B – Absence de base légale : abrogation de l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 : moyen d'annulation non maintenu.

L'avis d'appel d'offres (**Doc 1**) mentionne que la « *procédure applicable est celle visée par la loi n° 93 -122 du 29 janvier 1993* » et plus spécifiquement, l'article 38 de la loi précitée.

Or l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 a été abrogé par l'article 77 de l'ordonnance n° 2016 – 65 du 29 janvier 2016.

Eu égard toutefois aux dispositions transitoires de l'article 78 de ladite ordonnance, ce moyen d'annulation n'est pas maintenu.

C – EXCEPTION D'ILLEGALITE FORMEE DU CHEF 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

la décision de la DGAC sur le principe du recours à une DSP matérialisée par l'avis d'appel d'offres dont il est demandé l'annulation par voie d'action repose sur le postulat selon lequel l'aérodrome d'Aix-les-Milles, bien que ne présentant pas d'intérêt national et ayant vu définitivement fermée en 2003 la base opérationnelle de l'Armée de l'Air qui s'y trouvait (BA 114 dissoute le 1^{er} juillet 2002, devenue DA 114 qui a été définitivement fermé le 1^{er} septembre 2003 (**doc P**), ne serait pas juridiquement décentralisable car figurant dans la liste 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, recensant les aérodromes appartenant à l'Etat exclus 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 aéroports d'intérêt local, durant une période limitée, qui a pris fin le 1er mars 2007.

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 aéroports 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 aéroports 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 aéroports civils appartenant à l'État.

Ont été en revanche exclus de toute possibilité de transfert :

- les aéroports militaires

- les aéroports 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 aéroports 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 aéroports suivants :

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

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

- l'aéroport 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 :

« 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 ».

Or ce décret qui confère un statut particulier à l'aérodrome d'Aix-les-Milles est devenu illégal ou sans objet au moins en ce qui concerne l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

Cette illégalité du décret est invoquée par voie d'exception.

Il est constant tout d'abord que peut être sanctionné, par voie d'exception, la légalité d'un acte réglementaire sur la base duquel un acte en faisant application est contesté par voie d'action.

Ceci permet à un administré de remettre en cause un acte réglementaire qui lui est opposé alors qu'il n'a pas contesté celui-ci lors de son édicition (Conseil d'Etat, 24 janvier 1902, Avezard, requête numéro 00106, Rec. p. 44), que l'acte en cause ait été illégal dès l'origine ou qu'il le soit devenu.

L'exception d'illégalité est perpétuelle à l'égard des actes réglementaires.

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.

Tout intéressé peut donc demander l'abrogation d'un acte réglementaire reconnu illégal par voie d'exception (L 12 avril 2000, article 16-1).

Le Ministre d'Etat fait valoir dans son mémoire en défense du 4 mai 2017 (page 7) que l'avis d'appel public à la concurrence contesté ne constitue pas une décision au sens de l'article R.421 – 1 du Code de justice administrative. Il ne peut non plus être regardé selon lui comme une décision administrative prise pour l'application du décret n° 2005 – 1070, lequel ne saurait non plus être considéré comme sa base légale.

Il a été déjà exposé ci – dessus que depuis le 24 novembre 2010, le Conseil d'Etat décide de manière constante que l'acte par lequel la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public présente le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès pouvoir.

L'Avis d'appel d'offres querellé matérialisant la décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (Bouches du Rhône), il présente donc bien le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir.

L'avis d'appel d'offres (**doc 1**) précise par ailleurs qu'il intervient en application des articles L 6311 – 1 et L 6321 – 1 du code des transports.

L'article L 6111 – 1 en son alinéa premier dispose que : « *Sous réserve des dispositions particulières relatives à Aéroports de Paris et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, l'Etat est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ainsi que ceux nécessaires à l'exercice des missions de l'Etat dans les conditions prévues au présent livre* ».

Aux termes de l'article L 6321 – 1 : « *L'exploitation des aérodromes relevant de la compétence de l'Etat peut être assurée en régie ou confiée à un tiers* ».

Or il est constant que la liste des aérodromes relevant de la compétence de l'Etat est déterminée matériellement par l'article 1 du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005.

L'article 1 de ce décret est donc bien juridiquement à la base de l'Avis d'appel d'offres querellé matérialisant la décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (Bouches du Rhône)

Les circonstances de droit et de fait qui ont conduit à lister l'aérodrome d'Aix Les Milles comme non transférable, et donc relevant de la compétence de l'Etat à l'article 1 du décret précité ont plus que sensiblement évolué depuis.

Cette évolution présente même le caractère d'un bouleversement.

S'agissant de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, deux arguments juridiques ont été invoqués à l'appui la décision de l'Etat de non-décentralisation de cet aérodrome ne présentant pourtant pas d'intérêt national.

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

1– 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 aérodromes 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 être décentralisé.

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 défavorable 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.

Dans ses deux mémoires en défense des 4 et 24 mai 2017, le Ministre d'Etat et la DGAC font valoir avec une certaine mauvaise foi que cet avis de 2014 n'est pas produit aux débats par les requérants.

C'est en effet la DSAC – SE elle – même qui lors de la réunion de la Commission Consultative de l'environnement de l'aérodrome d'Aix les Milles du 12 décembre 2014 (**doc Q** : extrait du compte rendu de la réunion CCE du 12 décembre 2014 établi par M Le Préfet des BDR du 19 janvier 2015) a indiqué que « *Concernant la reprise de l'exploitation de l'aérodrome d'Aix les Milles, l'intégration à une concession unique saisi en section des travaux publics sur un projet de décret visant la réalisation de cet objectif le Conseil D'Etat 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* ».

On lit également dans le « relevé de décision de l'assemblée générale du 13 septembre 2013 » de la CCI Marseille Provence (**doc R**) au paragraphe « Aéroport Marseille Provence – Evolution du périmètre de la concession – Passage en société aéroportuaire » que « *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* ».

Le Ministre d'Etat et la DGAC ne sont pas par conséquent de bonne foi lorsqu'ils prétendent ne pas connaître le contenu de cet avis de 2014.

Les requérants ont par ailleurs laissé un message sur le site internet du Conseil d'Etat à la rubrique « contact ». Il leur a été répondu qu'ils devaient faire des recherches dans la base de données des avis du Conseil d'Etat. Ces recherches ne leur ont pas permis toutefois de retrouver ledit avis.

On observera qu'à la différence de Lyon-Bron ou de Cannes-Mandelieu, la gestion d'Aix-les-Milles n'était pas 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 (condition posée par l'article 7, aujourd'hui abrogé et remplacé par article L 6322-1 du code des transports pour qu'un aérodrome relevant de la compétence de l'Etat puisse être apportée valablement à une société aéroportuaire).

L'exploitation de l'aérodrome d'Aix-les-Milles est en effet assurée en régie directe par l'Etat (DGAC), la CCIMP, puis actuellement la SAR AMP 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.

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 de l'article 1 du décret de 2005 modifié en 2007 et 2010, 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.

2 – L'aérodrome d'Aix-les-Milles : base militaire et domanialité « Défense ».

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 ».

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.

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

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.

Depuis le 1^{er} septembre 2003, il n'y a plus de base militaire opérationnelle de l'armée de l'Air à l'aérodrome d'Aix les Milles et aux termes du décret du 1^{er} décembre 2008 les biens immobiliers de l'Armée appartiennent désormais à l'Etat sans qu'il n'y ait plus de domanialité « Défense » sous – jacente.

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.

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, donc relevant de la seule compétence de l'Etat (DGAC), et qui sert de base à l'avis d'appel d'offres à DSP querellé, est par conséquent devenu illégal ou sans objet au moins en ce qui concerne l'aérodrome d' Aix-les-Milles.

Il prive en outre 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 réouvert 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).

Il doit être porté à la connaissance de votre Juridiction que par une délibération de principe du 23 septembre 2016 (pièce G d'appel), concernant le transfert de l'aérodrome d'Aix Les Milles, le Conseil Municipal de la Commune d'Aix En Provence a adopté à l'unanimité « le principe d'une demande de transfert en pleine propriété de l'aérodrome d'Aix Les Milles au profit de la Commune d'Aix En Provence ».

Les circonstances de droit et de fait qui avaient conduit à lister l'aérodrome d' Aix les Milles comme non transférable à l'article 1 du décret de 2005 précité ont par conséquent sensiblement évolué depuis.

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 (**doc Q et R**), que **l'incorporation projetée depuis 1999 par la DGAC de l'aérodrome d'Aix – Les Milles à une concession unique avec l' aéroport de Marseille – Provence gérée par la CCIMP ou à 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.**

Le recours à la DSP pour Aix les Milles seul peut apparaître dès lors comme un **moyen détourné de passer outre l'avis négatif du Conseil d'Etat de 2014 ainsi que le droit français et européen de la concurrence** dans le dessein pour la DGAC de constituer sans véritable appel à la concurrence un système aéroportuaire « Marseille Provence – Aix les Milles (– Marignane Berre) » géré globalement par la CCIMP ou la nouvelle SAR AMP.

De plus, **depuis le 1^{er} septembre 2003, il n'y a plus de base militaire opérationnelle de l'armée de l'Air à l'aérodrome d'Aix les Milles et aux termes du décret du 1^{er} décembre 2008 les biens immobiliers « Défense » appartiennent désormais à l'Etat.**

L'avis d'appel d'offres à DSP lancé par l'Etat (DGAC) contesté par voie d'action doit être également annulé comme basé sur un décret devenu illégal ou sans objet.

D – Le périmètre foncier de la DSP n'est pas conforme car contraire à la lettre du décret n° 2005-1070 du 24 août 2005, modifié par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007.

L'avis d'appel d'offres à DSP 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 DSP 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 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 ».

Or on l'a vu précédemment 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, l'avis d'appel d'offres doit être annulé comme non conforme et donc illégal car ne visant pas indissociablement « Aix-les-Milles ET Marignane-Berre ».

E – L'avis d'appel d'offres soulève une difficulté juridique au regard du droit de la concurrence tant français que communautaire, et tout particulièrement au regard du principe d'égalité entre les candidats adjudicataires et du principe de transparence.

La loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports présente la particularité de déroger à la loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie politique, dite « loi Sapin » sur la mise en concurrence dans le cadre des délégations de service public (DSP).

La cession des concessions aux nouvelles sociétés aéroportuaires s'effectue sans mise en concurrence et la prolongation de la durée de la concession pourra atteindre 40 années, en contrepartie d'investissements et d'objectifs en qualité de service.

Il est important de souligner que seul le capital initial doit être entièrement public. Autrement dit, les opérateurs privés ne peuvent pas intervenir au moment de la création mais, les augmentations ultérieures seront ouvertes à d'autres entités publiques ou privées sans que la majorité publique soit imposée par la loi quand bien même celle-ci impose la présence obligatoire des CCI dans le capital de la société aéroportuaire créée (fin de la phrase du II de l'article 7 de la loi sur les aéroports). La participation des CCI doit être au minimum de 25 %.

Ainsi que cela a été déjà indiqué ci-dessus, 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) (**doc R**) qui prévoyait l'inclusion sans mise en concurrence 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 défavorable 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 (**doc Q**).

En conséquence et pour contourner cette difficulté juridique, la SAR Aéroport-Marseille-Provence est devenue sans aucune mise en concurrence l'exploitant du seul aéroport de Marseille-Provence en mai 2014, tandis que l'Etat (via la DGAC) a imaginé de recourir concernant l'aérodrome d'Aix-les-Milles à un appel d'offres séparé pour désigner un exploitant, avec pour objectif « caché » manifeste de confier in fine la gestion de ces deux plateformes aéroportuaires dans le cadre de deux concessions distinctes mais complémentaires à la SAR AMP pour constituer un système aéroportuaire, c'est-à-dire un ensemble d'aérodromes complémentaires, à l'instar, par exemple, de celui institué entre les aérodromes de Nice et Cannes-Mandelieu.

Cet objectif visant à constituer un système aéroportuaire « Marseille-Provence et Aix-les-Milles » qui est poursuivi par la DGAC depuis 1999, soulève toutefois une difficulté juridique au regard du droit de la concurrence tant français que communautaire, et tout particulièrement au regard du principe d'égalité entre les candidats adjudicataires et du principe de transparence.

Pour être transparente, la DGAC aurait dû en effet mentionner dans le dossier de présentation de l'avis d'appel d'offres un historique complet faisant mention de l'avis défavorable de 2014 de la Section des travaux publics du Conseil d'Etat sur le projet de décret modificatif du périmètre de la concession aéroportuaire de l'Aéroport de Marseille-Provence ; ce qu'elle n'a pas fait.

Plus substantiellement encore, et afin de respecter le principe d'égalité, c'est la totalité du périmètre du futur système aéroportuaire « Marseille-Provence et Aix-les-Milles » qui aurait dû faire l'objet d'un appel à concurrence, et non pas uniquement « Aix-les-Milles », car ce faisant la SAR Aéroport Marseille Provence se trouve manifestement et injustement avantagée par rapport aux autres candidats éventuels.

La structure de l'aéroport d'Aix-les-Milles étant en effet et de manière chronique déficitaire ainsi que cela exposé ci-après, le fait pour la SAR AMP d'avoir d'ores et déjà reçu en apport de la CCIMP sans mise en concurrence la concession de l'aéroport Marseille-Provence lui confère un avantage économique certain par rapport aux autres candidats éventuels lorsqu'il s'agira de pouvoir préserver suffisamment dans la durée la viabilité et l'équilibre financier de la future concession de l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

L'avis d'appel d'offres querellé pose donc problème au regard de la loi dite Sapin du 29 janvier 1993 sur la mise en concurrence dans le cadre des délégations de services public (DSP) ainsi que de la directive concession (2014/23/UE), de l'ordonnance (n° 2015-899) de transposition du 23 juillet 2015, du décret d'application (n° 2016-360) du 25 mars 2016 et plus récemment encore de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et son décret d'application n° 2016-86 du 1^{er} février 2016.

On relèvera que c'est au prix d'un manque de cohérence et d'une certaine mauvaise foi, que le Ministre d'Etat et la DGAC font valoir dans leur mémoire en défense du 4 mai 2017 (page 8) que « *l'affirmation selon laquelle l'Etat a pour projet de confier l'exploitation de l'aérodrome d'Aix les Milles à l'actuel gestionnaire de la plate- forme marseillaise afin de constituer un système aéroportuaire n'est établie par aucune pièce du dossier* » et soutiennent dans le même temps (page 7) que « *c'est à bon droit que le décret n° 2005 -1070 du 24 août 2005 retient l'aérodrome d'Aix les Milles , celui – ci présentant avec l'aéroport de Marseille – Provence , dont on ne peut contester l'importance sur le plan national et international, une proximité et une complémentarité incontestable* ».

Le recours à la DSP pour Aix les Milles seul peut apparaître dès lors comme un **moyen détourné de passer outre l'avis négatif du Conseil d'Etat de 2014 ainsi que le droit français et européen de la concurrence** dans le dessein pour la DGAC de constituer sans véritable appel à la concurrence un système aéroportuaire « Marseille Provence – Aix les Milles (– Marignane Berre) » géré globalement par l'actuel gestionnaire de l'aéroport d'Aix Marseille, la CCIMP, via la SAR AMP, ou encore plus vraisemblablement par les futurs actionnaires majoritaires privés de la SAR AMP, après cession au secteur privé de la majorité de la participation de l'Etat au capital de ladite société aéroportuaire .

La réciprocité est également vraie.

Il s'agit en effet d'une opération économique probable en deux temps.

L'opérateur privé qui se verra désigné comme attributaire de la DSP pour Aix Les Milles bénéficiera d'un avantage concurrentiel certain dans le cadre d'une future cession au secteur privé de la majorité de la participation de l'Etat au capital de la SAR AMP, notamment en termes de maîtrise et valorisation foncière (la DGAC insiste en effet dans le dossier de renseignement de l'appel d'offres à DSP de l'aérodrome d'Aix les Milles sur un « *foncier valorisable* » , 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 115 ha de l'aérodrome de tout type d'activités (industrielles, commerciales, artisanales, bureaux, hangars parkings..), ce qui est un des points faibles en termes de développement économique de l'aéroport Marseille – Provence).

L'avis d'appel d'offres doit être de plus fort annulé comme soulevant également une difficulté juridique au regard du principe d'égalité entre les candidats adjudicataires et du principe de transparence.

F - AUTRES IRREGULARITES DE FOND.

L'Avis d'appel public à candidatures est par ailleurs entaché de nombreuses autres irrégularités de fond dès lors qu'il apparaît que le dossier y relatif, et en particulier le dossier de renseignements présentant les caractéristiques de l'aérodrome, son cadre d'exploitation et les aspects environnementaux, est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contre vérités, lesquelles sont en outre de nature de peser sur la viabilité et l'équilibre financier de la future convention de DSP.

Le dossier de présentation passe en effet sous silence l'absence de concertation déjà évoquée ci-dessus et surtout les nombreuses externalités et contraintes négatives (importante opposition de la population riveraine au projet de DSP, contraintes environnementales liées au site) relatives au site de l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

1° - La population est fortement hostile au projet de DSP.

Le dossier de présentation joint à l'Avis publié au BOAMP du 19 novembre 2015 (**doc 6**) mentionne « *une insertion dans l'environnement dans un climat apaisé* ».

Il s'agit d'une contre vérité manifeste.

L'association CD2A a organisé une pétition-test de proximité pendant les deux mois de la période des vacances (juillet-août 2015).

Cette pétition a recueilli plus de 1.390 signatures de personnes qui sont contre la concession de la gestion de l'aérodrome au secteur privé, le changement de sa vocation et l'extension d'activité de cet aérodrome. Ce qui est important et traduit une très vive inquiétude.

Cette opposition perdure depuis plus de 15 ans.

En 2001, une pétition avait été signée par 15.548 riverains de l'aérodrome pour en dénoncer les nuisances (pétition homologuée par Huissier de justice).

Le bassin de population impactée par les nuisances de l'aérodrome regroupe plus de 100.000 habitants, auxquels il faut ajouter les zones commerciales et d'activités.

L'association CD2A a reçu le soutien écrit des maires de sept communes voisines de l'aérodrome (Eguilles, les Milles, Cabriès, Simiane-Collongue, la Duranne, Ventabren, Bouc Bel Air) ainsi que de Madame le maire d'Aix en Provence, présidente de la Communauté du Pays d'Aix, Mme Joissains-Masini, de M Jean-David Ciot, député de la 14^{ème} circonscription des BDR, de M Christian Kert, député de la 11^{ème} circonscription des BDR, de M. François-Michel Lambert, député de la 10^{ème} circonscription des BDR, de M. Vincent Burroni, député de la 12^{ème} circonscription des BDR, de Mme Gaëlle Lenfant, ancienne Vice-Présidente de la région PACA et de nombreux conseillers municipaux de la ville d'Aix en Provence, Mrs Baldo, Castronovo, Guerrera, Mme de Busschère ...).

Les nuisances liées à l'aérodrome d'Aix-les-Milles ne concernent pas seulement le bassin aéroportuaire dès lors que CD2A a également enregistré des doléances de personnes ou groupes excédés à Châteauneuf les Martigues, Vauvenargues, le Lubéron, Châteauneuf le Rouge, Fuveau...

Les nuisances subies par l'ensemble des riverains des agglomérations d'Aix-les-Milles, Aix La Duranne, Ventabren, Eguilles, Bouc Bel Air, Cabriès, Luynes, Simiane-Collongue, le Montaignet, la zone industrielle des Milles, Gardanne... s'articulent sur plusieurs plans.

Le premier plan, le plus évident, est lié aux nuisances sonores générées par les avions légers non équipés en atténuateur de bruit et qui sont en infraction avec les recommandations européennes de 2001.

Ces nuisances ont également pour origine les longues séances de réglage et essais des moteurs en échappement libre, les vols très bruyants des hélicoptères particulièrement lors des séances d'apprentissage et d'essais d'un constructeur en plein développement, installé sur le site, de démonstration et de vols stationnaires, les vols épisodiques de Fouga Magisters, les sifflements et vrombissements des avions d'affaires, le non respect fréquent (quoiqu'en dise la direction de l'aérodrome) des couloirs aériens qui devaient épargner les zones les plus habitées.

Le bruit est éprouvant quand on sait que sont autorisés 60 000 mouvements par an et que sont prévus 5000 vols de niveau affaires, soit une possibilité totale autorisée d'un mouvement aérien toutes les 3 minutes (300 j par an, pendant 10 h par jour) !

A l'heure où le Territoire du Pays d'Aix, ex CPA (Communauté du Pays d'Aix) consacre 250.000 euros par an à la lutte contre les nuisances sonores routières en murs anti bruits et insonorisations de logements, il est paradoxal que dans le même temps soit promu un projet d'extension du trafic aérien dans le bassin aéroportuaire d'Aix-les-Milles.

Deuxième plan : au-delà du harcèlement sonore, le bruit génère des troubles qui affectent la santé publique : troubles du sommeil même en cas de sur-bruit uniquement diurne, augmentation des troubles cardiovasculaires, troubles de l'humeur... (Rapport d'information de la Commission parlementaire sur les nuisances aéroportuaires enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 16 mars 2016).

De plus CD2A note régulièrement des infractions concernant l'interdiction des vols de nuit (hélicoptères)

Troisième plan : les importants mouvements sur cet aéroport provoquent aussi une nuisance constituée par l'émission d'odeurs de kérosène, témoin de la diffusion de substances toxiques, qui affectent particulièrement les riverains.

Ces vols produisent 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 aéroport 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...

Il n'est plus soutenable, à l'heure de la COP21, que des activités non nécessaires participent à l'aggravation de la situation de la région, et donc du climat.

Quatrième plan : l'aéroport d'Aix-Les-Milles est reconnu comme aéroport enclavé.

En effet, 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.

Du fait de sa situation enclavée, il est inadmissible que l'on puisse envisager non seulement la poursuite de l'activité actuelle mais encore son augmentation par des avions d'affaire, sinon de fret, et encore plus d'hélicoptères.

Cinquième plan : on imagine le désarroi d'un certain nombre de personnes qui ont difficilement investi dans leur maison lorsqu'elles s'aperçoivent que la valeur de leur bien est en train de chuter du fait des nuisances maintenant bien connues de tous. Cette chute pourrait se situer jusqu'aux environs de 25 %.

De potentiels acheteurs se sont en outre d'ores et déjà dédités à cause de la menace d'extension des nuisances dans le cadre du recours à une DSP avec le secteur privé.

Or il n'y a eu aucune prise en compte de ces nuisances et pire, l'on fait mine de croire ou de vouloir faire croire que cet aéroport serait un atout pour la région !

Aucune solution alternative n'a été présentée alors que dans le même temps l'aéroport Marseille-Provence est tout proche et non saturé.

C'est un déni de réalité !

Cette vive hostilité de la population au projet de DSP peut en outre influencer directement sur la viabilité et l'équilibre financier de l'opération de concession.

L'Avis d'appel public à candidatures prévoit que « *le concessionnaire réalisera l'ensemble des activités de la concession à ses risques et périls* ».

Or, dès lors que la population est fortement défavorable à ce projet, des recours en dommages et intérêts formés par des propriétaires riverains impactés et excédés sont hautement probables (nuisances accrues, perte de valeur patrimoniale des maisons ...) et viendraient grever les comptes du concessionnaire privé (provisions pour risques contentieux) sans possibilité de recours contre la DGAC (« *à ses risques et périls* »).

On rappellera à ce titre qu'il a été décidé qu'un club d'aéromodélisme ne peut invoquer utilement une imprévoyance fautive des victimes, alors même qu'elles se sont installées postérieurement au club, dès lors que les techniques, l'activité ont évolué provoquant davantage de nuisances (CA Bordeaux, 15 juin 1998, Ass. Périgord Air Model, Jurisdata n° 042789)

Le projet est en outre marqué par une forte opacité.

L'association CD2A a été contrainte de saisir la CADA aux fins d'avoir communication du bilan d'exploitation de l'aérodrome pour chacune des années 2013 et 2014 ainsi que le dossier de consultation des entreprises.

La CADA a rendu son avis le 17 décembre 2015 (**doc 7**).

Suite à l'avis favorable émis par la CADA, le Sous-Préfet d'Aix-en-Provence a communiqué à l'Association CD2A par courrier du 13 janvier 2016 certains éléments d'information qui lui ont été transmis par les services compétents de la DGAC (**doc D**).

Il expose dans ce courrier que l'Etat qui exploite en régie directe l'aérodrome d'Aix-les-Milles, n'est pas soumis à l'obligation d'élaborer un bilan comptable ou un compte de résultat pour la gestion de ce service public.

Pour autant, dans le cadre d'une gestion « *claire et transparente* » (sic), l'Etat peut communiquer les montants des recettes (redevances aéronautiques et domaniales) ainsi que les dépenses d'exploitation des années 2013 et 2014.

Malheureusement ces chiffres sont parfaitement inexploitables.

Concernant tout d'abord les montants des recettes (redevances aéronautiques et domaniales), Monsieur le Sous-Préfet indique que le montant des redevances aéronautiques perçues annuellement lors des derniers exercices est :

- en 2013 : 38 036,47 euros

- en 2014 : 43.674,31 euros

Le montant des redevances domaniales perçues annuellement est de l'ordre de 87.000 euros.

Les requérants ont procédé à un recollement de ces données chiffrées avec les données chiffrées d'exploitation contenues dans le seul document auquel ils ont pu avoir accès à ce jour par la consultation du site PLACE, à savoir le Dossier de renseignements de l'aérodrome d'Aix-les-Milles communiqué dans le cadre du dossier d'appel public à la concurrence (**doc 6**).

Or, si le montant des redevances d'occupation domaniales pour 2014 correspond bien au chiffre communiqué dans le courrier du 13 janvier 2016, soit 87.000 euros, on constate une « erreur » du simple au double concernant le montant facturé par la DGAC en 2014 au titre des redevances aéronautiques : plus de 100.000 euros en 2014 dans le « Dossier de Renseignement des Entreprises » et uniquement 43.674,31 euros dans le courrier d'information de Monsieur le Sous-Préfet.

Dans le cadre d'une gestion « claire et transparente » un tel écart au titre des redevances aéronautiques 2014 ne peut que questionner.

L'Association CD2A a par conséquent invité Monsieur le Sous-Préfet à se rapprocher des services compétents pour leur faire part de cette « *anomalie comptable manifeste* » et de recueillir leurs observations ainsi qu'un chiffrage « *clair et transparent* » concernant le montant des redevances aéronautiques perçues lors des derniers exercices 2014, et 2013.

Concernant les dépenses d'exploitation, Monsieur le Sous-Préfet mentionne dans son courrier du 13 janvier 2016 (**doc D**) que pour l'entretien de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, les sommes suivantes (budget programme 203 « infrastructures et services de transport » du budget général de l'Etat) ont été engagées :

- en 2013 : 25.675 euros,

- en 2014 : 38.503 euros.

Ces chiffres interpellent également.

On ignore ainsi le détail par type de dépenses de ce poste « *infrastructures et services de transport* », et notamment les salaires et charges salariales éventuelles.

Il est clair qu'un futur délégataire ne peut présenter un cadre du compte de résultat prévisionnel qu'à partir d'un certain nombre d'objectifs, et d'éléments fiables sur les recettes et dépenses d'exploitation des exercices précédents. Ce sont exactement ces données comptables dont les requérants ont demandé communication.

Les requérants sont malheureusement toujours dans l'attente de ces informations et explications complémentaires.

En l'absence à ce jour de toutes données comptables sur les exercices 2013 et 2014, l'association CD2A est par ailleurs dans l'impossibilité de vérifier si « *les concours publics correspondant à une subvention d'investissement* » ne dissimulent pas en réalité des aides déguisées de l'Etat qui sont prohibées par les textes européens. Elle formule donc les plus expresses réserves de ce chef.

La convention mentionne que « le concessionnaire sera habilité à délivrer des autorisations d'occupation temporaire (AOT) constitutives de droits réels ».

Qu'en sera-t-il exactement ?

Cette future DSP peut être perçue légitimement par les riverains comme une menace d'intensification des nuisances aéroportuaires, néfastes pour leur santé.

La stratégie du nouveau concessionnaire risque en effet d'être focalisée sur le profit et le développement du trafic au détriment des habitants, déjà impactés par la pollution sonore et atmosphérique des aéronefs.

De plus, le dossier de renseignements (**doc 6**) mentionne en page 6 : « des immeubles pour un grand nombre d'entre eux vétustes, à rénover » et des « investissements à prévoir » (« la vétusté de certaines installations ou obligation de les mettre en conformité, à court ou moyen terme, nécessite d'envisager d'investir en ce qui concerne la sécurité et l'accueil du public, la sûreté et les infrastructures aéronautiques, l'aménagement et l'environnement »).

Or, on ne connaît ni le détail ni le coût de ces investissements.

On peut donc s'interroger légitimement sur la faisabilité de l'opération et l'équilibre financier de l'opération de la concession.

Ces inquiétudes des riverains sont d'autant plus vives en l'espèce que la charte de l'environnement dite de l'aérodrome d'Aix-les-Milles a été signée minoritairement par seulement 10 membres sur 21 et ne garantit aucune limite d'activité de l'aérodrome ni de ses nuisances en cas de satellisation à l'aéroport de Marseille-Provence (ex aéroport dit de Marignane) comme clairement indiqué dans un document DGAC de 1999 jamais abrogé à ce jour.

La charte de l'environnement dite de l'aérodrome d'Aix-les-Milles a fait l'objet d'un recours administratif dont il est ressorti qu'elle est dépourvue de portée normative (CAA Marseille, 7^{ème} Chambre, 08.04.2014, 12MA02582, publié sur Légifrance).

Le fait de l'annexer au dossier d'offre de DSP ne comporte donc aucune garantie effective en termes de protection de l'environnement.

L'autorité ministérielle peut en outre mais sans en avoir l'obligation, prendre ou non un arrêté de restriction d'exploitation.

Il faudrait donc pouvoir 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.

Mais cela suppose une véritable concertation en amont avec les associations et la population riveraine, ce qui n'a pas été malheureusement le cas en l'espèce.

2° **Des enjeux faune & flore remarquables qui 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 demande de dérogation n'est recevable que si les trois conditions suivantes sont remplies :

- il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire,
- la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle,
- le projet s'inscrit dans un des cinq objectifs listés à l'article L.411-2 du code de l'environnement, parmi lesquels la protection de la faune et de la flore sauvages et la conservation des habitats naturels, la prévention des dommages importants aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété, ou un intérêt pour la santé et la sécurité publique ou d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique.

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 le dossier de présentation joint à l'Avis d'appel public à candidatures (doc 6) de « valorisation du foncier » (115 ha) par le secteur privé.

Un transfert de la plateforme aéroportuaire en pleine propriété à titre gratuit à la Commune d'Aix En Provence en application des dispositions de l'article L 6311 – 1 du code des transports modifié par l'article 21 de la loi du 7 août 2015 dite NOTRe, aurait pour avantage de pouvoir en contrôler le développement au mieux des intérêts du territoire communal et des riverains.

On rappellera qu'aux termes de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement :

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ».

Or la délibération de principe susvisée en date du 23 septembre 2016 du Conseil Municipal de la Commune d'Aix en Provence concernant le transfert de l'aérodrome d'Aix les Milles apporte tout au contraire la preuve qu'une solution alternative au recours à une DSP par l'Etat pour la gestion de l'aérodrome d'Aix – Les Milles est possible.

Pour ce faire, il est nécessaire toutefois qu'une véritable concertation ait lieu pour s'assurer de la transparence des décisions concernant l'avenir de l'aérodrome.

Que tel n'a pas été manifestement le cas en l'espèce.

Si elle est certes postérieure en date à la publication de l'avis d'appel d'offres à DSP de novembre 2015, cette délibération de principe de la Commune d'Aix En Provence est la mise en application 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 réouvert 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), deux textes de loi qui sont quant à eux tous antérieurs à la date de publication de l'avis querellé.**

3° De fortes contraintes foncières et réglementaires liées au PLU d'Aix En Provence complètement occultées.

Il est envisagé pour l'aérodrome d'Aix-les-Milles une extension de l'aviation d'affaires et des vols d'hélicoptères, incompatibles avec une zone en urbanisation croissante ainsi qu'une valorisation du foncier afin d'en tirer des recettes extra-aéronautiques.

Or, en l'espèce les contraintes foncières liées au PLU d'Aix en Provence ne permettent pas en l'état de préserver suffisamment la viabilité et l'équilibre financier de la future concession de l'aérodrome. Ces informations ont été occultées dans le dossier de présentation joint à l'Avis d'appel public à candidatures (**doc 6**)

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).

Il s'agit d'un site de reproduction de l'Outarde canepetière, laquelle 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. Or il n'y a eu aucune étude d'impacts environnementale et le coût des éventuelles mesures compensatoires, si elles sont possibles, risquent d'être totalement rédhibitoires.

On rappellera par ailleurs que les dispositions de l'article R 111 – 5 du Code de l'Urbanisme (respect des principes environnementaux) sont qualifiées de règles « d'ordre public ».

Plusieurs articles du PLU d'Aix en Provence s'appliquant à l'aérodrome d'Aix-les-Milles font peser des contraintes foncières et réglementaires fortes qui ne permettent pas d'en garantir sa pérennité.

Ainsi en sous-secteur Ns4 (globalement zone dite réservée, c'est-à-dire non accessible au public, côté piste) :

* Article N2-9 : « *Dans le sous-secteur Ns4, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif en lien avec des activités aéronautiques , à condition de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages* » : cet article ne permet pas à une personne privée de construire un hangar avion pour ses propres besoins dans la zone réservée,

* Article N 11-8 : « *les antennes relais d'ondes radiophoniques et radiotéléphoniques sont intégrées dans la composition architecturale des constructions, et sont installées de façon à limiter au maximum leur impact visuel. Lorsqu'elles sont implantées sur des pylônes, ceux – ci doivent présenter la plus grande transparence possible* » : cet article n'envisage pas par exemple le cas d'installation d'antennes ou de systèmes radiophonique pour les besoins de la navigation aérienne qui ne sont pas forcément intégrés dans une composition architecturale,

* Article N 1-4 : sont interdits les changements de destination des constructions existantes dans une destination autre que la destination d'exploitation agricole ou forestière,

* Articles N 5 (espaces libres et plantations), N 6-1 (implantation des constructions par rapport aux voies), et N 7 (implantation des constructions par rapport aux limites séparatives) : ces articles ne prévoient aucune exception en cas de besoin aéronautique sur la zone dédiée.

La partie nord-ouest de l'aérodrome est en outre bordée par une zone identifiée comme « espace boisé classé à conserver ou à créer », notamment aux abords de l'Arc.

Une autre partie de l'aérodrome est classée en zone UEa.

Le secteur UEa du PLU d'Aix en Provence est destiné à « l'accueil des constructions et installations nécessaires aux activités aéronautiques et de sécurité civile »

L'articulation de cette disposition du règlement avec d'autres dispositions dudit règlement de la zone UE peut toutefois poser problème.

Ainsi :

* Article UE 2 : « Sont autorisées en zone UE, les constructions à destination de commerce à condition que le commerce concoure au fonctionnement urbain et aux activités de proximité de la zone, dans le secteur UEc, cette condition n'est pas exigée » : aucune exception n'est prévue pour le secteur UEa.

* Article UE 5 : « les arbres de haute tige existants sont maintenus ou, en cas d'impossibilité, obligatoirement remplacés par des arbres de haute tige, en nombre au moins équivalent » : aucune exception n'est prévue pour le secteur UEa.

* Articles UE 6 (marge de recul de 6 mètres), UE 9 (emprise au sol de 50 % au maximum de la surface des terrains), et UE 10 (hauteur des bâtiments) : aucune exception n'est prévue pour le secteur UEa.

Le site de l'aérodrome est exposé en outre au risque inondation.

Ces informations ont été totalement occultées ou insuffisamment explicitées dans le dossier de présentation joint à l'Avis d'appel public à candidatures (**doc 6**).

En l'espèce de telles contraintes foncières et réglementaires liées au PLU d'Aix en Provence sont susceptibles de ne pas permettre de préserver suffisamment la viabilité et l'équilibre financier de la future concession de l'aérodrome.

Or, la DGAC insiste dans le dossier de renseignement sur un « foncier valorisable », 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.

Le dossier de renseignement relatif à l'Avis d'appel public à candidatures présente donc un caractère manifestement déceptif totalement incompatible avec un recours régulier à une procédure de DSP.

Ce faisant la DGAC reconnaît en outre indirectement que les redevances aéronautiques sont actuellement insuffisantes pour garantir à elles seules la pérennité de l'aéroport.

Le dossier de renseignement se garde bien par ailleurs de citer le Rapport de 2007 de la Chambre Régionale des comptes PACA sur CCI Marseille-Provence (p 5 : 2.6) selon lequel « cette structure est de manière chronique déficitaire » (**doc E**)

On y lit en effet que :

« Au titre des prêts et avances interservices, figure un montant de 455.753,20 euros correspondant à des avances consenties à l'aérodrome d'Aix en Provence, entre 1984 et 1990, pour la réalisation d'investissements. Cette structure est de manière chronique déficitaire. Le report à nouveau négatif au 31 décembre 2005 s'établissant à 505.650 euros. Dès lors tout laisse supposer que les avances évoquées ne seront jamais remboursées. La CCIMP devrait engager une procédure contentieuse visant à recouvrer les sommes prêtées. A défaut, ces actifs inscrits de manière récurrente au bilan de la CCIMP et au passif de celui de l'aérodrome altèrent la sincérité desdits bilans. Selon la réponse de la CCIMP, une étude d'évaluation du risque en fonction de la fin de concession est en cours ».

On apprend également à la lecture du « projet de loi de finances pour 2016 : Ecologie, développement et mobilité durables : Transports aériens » (doc F) que : « Enfin concernant l'aérodrome d'Aix-les-Milles, l'AOT signée en 2015 avec la société Aéroport Marseille Provence (AMP) nécessite une prise en charge par l'Etat d'une subvention d'équilibre d'un montant de 0,05 M€ en AE et en CP pour 2016 ».

Cette information a été également totalement occultée dans le dossier de renseignement relatif à l'Avis d'appel public à candidatures.

On peut donc s'interroger légitimement sur la faisabilité de l'opération et l'équilibre financier de l'opération de la concession.

Les requérants formulent donc les plus expresses réserves de ces chefs.

EN CONCLUSION

SUR L'APPEL DE L'ORDONNANCE D'IRRECEVABILITE DU 19 FEVRIER 2016

Réformer l'ordonnance d'irrecevabilité dont appel au motif que l'Avis d'appel d'offres querellé en ce qu'il matérialise la décision par laquelle l'Etat a approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome d'Aix Les Milles (Bouches du Rhône) constitue un acte par lequel la puissance publique se prononce sur le principe d'une délégation de service public et présente donc le caractère d'une décision susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir.

Examiner par évocation la demande d'annulation des requérants.

SUR LA DEMANDE D'ANNULATION DE LA DECISION APPROUVANT LE PRINCIPE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC MATERIALISEE PAR L'AVIS n° 15 -171734 PUBLIE AU BOAMP LE 19 NOVEMBRE 2015.

Annuler tant sur la forme que sur le fond l’Avis n° 15-171734 publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 19 novembre 2015 (doc 1), en ce qu’il matérialise la décision par laquelle le Ministère de l’Ecologie, du Développement durable et de l’Energie (DGAC) a approuvé le principe d’une délégation de service public pour l’exploitation et l’entretien de l’aérodrome d’Aix-les-Milles (Bouches du Rhône).

En effet :

- la procédure ayant conduit à la prise de la décision de la DGAC sur le principe du recours à une DSP pour la gestion de l’aérodrome d’Aix-les-Milles est viciée (absence de preuve d’une publicité adéquate, absence de véritable concertation tant à l’intérieur de la CCE, qu’à l’extérieur, avec l’ensemble de la population riveraine, l’aérodrome d’Aix-les-Milles étant enclavé dans une zone urbanisée de plus de 100.000 personnes),

- l’article 6 de la Charte de l’Environnement a été méconnu,

- les circonstances de droit et de fait qui avaient conduit à lister l’aérodrome d’Aix les Milles comme non transférable ont sensiblement évolué depuis. 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 depuis 1999 par la DGAC de l’aérodrome d’Aix – Les Milles à une concession unique avec l’aéroport de Marseille – Provence gérée par la CCIMP ou à 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. De plus, depuis le 1^{er} septembre 2003, il n’y a plus de base militaire opérationnelle de l’armée de l’Air à l’aérodrome d’Aix les Milles et aux termes du décret du 1^{er} décembre 2008 les biens immobiliers de l’armée appartiennent désormais à l’Etat sans qu’il n’y ait plus de domanialité « Défense » sous – jacente,

- 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, donc relevant de la seule compétence de l’Etat (DGAC), et qui sert de base à l’avis d’appel d’offres à DSP querellé, est par conséquent devenu illégal ou sans objet au moins en ce qui concerne l’aérodrome d’ Aix-les-Milles,

- Il doit donc être écarté dans le cadre d’une exception d’illégalité et l’avis d’appel d’offres à DSP lancé par l’Etat (DGAC) qui est contesté par voie d’action doit être annulé comme basé sur un décret devenu illégal ou sans objet,

- l’avis d’appel d’offres à DSP qui ne concerne qu’« Aix-les-Milles » seul, et non pas « Aix-les-Milles *et* Marignane-Berre », est illégal car son périmètre n’est pas conforme aux 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 », leur dissociation nécessitant un nouveau Décret modificatif en Conseil d’Etat,

- l’avis d’appel d’offres soulève également une difficulté juridique au regard du principe d’égalité entre les candidats adjudicataires et du principe de transparence,

- l’avis d’appel public à candidatures est par ailleurs entaché de nombreuses autres irrégularités de fond dès lors qu’il apparait que le dossier y relatif, et en particulier le dossier dit renseignement présentant les caractéristiques de l’aérodrome, son cadre d’exploitation et

les aspects environnementaux, est marqué par une forte opacité, de nombreuses omissions et même des contre vérités, lesquelles sont en outre de nature de peser sur la viabilité et l'équilibre financier de la future convention de DSP,

- le dossier de présentation passe en effet sous silence l'absence de concertation déjà évoquée ci-dessus et surtout les nombreuses externalités et contraintes négatives relatives au site de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (importante opposition de la population riveraine au projet de DSP, enjeux faune & flore remarquables avec présence un site de reproduction de l'Outarde canepetière qui bénéficie d'une protection totale sur le territoire français , contraintes foncières et réglementaires liées au PLU d'Aix En Provence).

Il échoit enfin de condamner le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, à payer aux requérants la somme de 3.000 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 29 mai 2017

Me Michel SAMOURCACHIAN
AVOUCAT
1 rue Thiers
13100 AIX-EN-PROVENCE.
Tel : 04.42.26.80.32
Fax : 04.42.26.07.80

PJ : Bordereau récapitulatif et complémentaire des pièces produites au soutien du mémoire du 29 mai 2017