

La feuille de route d'Edeis pour l'aérodrome des Milles

Le nouveau concessionnaire affiche prudemment une phase d'observation de l'activité actuelle

Développer le foncier et l'aviation d'affaires, telle est la check-list du nouveau concessionnaire de l'aérodrome d'Aix-Les Milles. La société Edeis a été désignée (voir nos éditions précédentes) pour 45 ans par le ministre du Transport, avec la bénédiction de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Et l'aval du ministre de la Transition écologique puisque le volet environnemental des propositions des candidats pesait lourd dans la balance.

Voilà qui met un terme à une procédure de mise en délégation de service public qui aura duré deux ans et dégage un tantinet le panorama de l'aérodrome niché à 9 kilomètres du Vieil Aix. Dévolu à l'aviation de loisirs, avec une activité à la marge des vols d'affaires, l'aérodrome a connu plusieurs gestionnaires en même temps, ses 110 hectares étant passés entre l'Armée, la Chambre de commerce et la DGAC avant que l'État ne lance un appel d'offres pour le confier en concession par délégation du service public. Depuis ces dernières décennies, l'urbanisme lui a gagné alentour, des entreprises aéronautiques de haut niveau (Guimbal, Kerozène) s'y sont installées, et les associations se sont organisées face à



des nuisances qu'elles dénoncent grandissantes, avec des impacts enregistrés jusqu'à St-Cannat ou Simiane. La seule instance paritaire, la Commission consultative environnement de l'aérodrome, se transformant au fil du temps en boîte à réclamations, dotée d'une charte -non coercitive- totalement obsolète, tandis que l'équipement, faute d'investissements, s'est dégradé.

Au côté des autres associations historiques de riverains, le collectif Danger de l'Aérodrome (CD2A) s'est structuré avec le lancement de l'appel d'offres. Il y a eu le temps des oppositions franches avec la DGAC et sa posture de secret-défense, son panache de procédures judiciaires ne serait-ce que pour obtenir

L'aérodrome d'Aix-Les Milles sera désormais piloté, et pour 45 ans, par Edeis qui a remporté l'appel d'offres face à Vinci. / PHOTO SERGE MERCIER

-en vain- le cahier des charges auquel devra se plier le délégataire. Cet automne, le collectif a été reçu au ministère des Transports et a pu exposer ses préoccupations. "*Le texte de la convention devrait nous être communiqué rapidement*", précise Jean-Pierre Bénard qui a déjà rencontré aux Milles des représentants d'Edeis. Une table ronde devrait réunir les différents protagonistes en février/mars. D'ores et déjà, le constat est posé par CD2A: "*Edeis est une holding qui devra rentabiliser*". Ce qui ne rime pas forcément avec environnement.

Carole BARLETTA

cbarletta@laprovence-presse.fr

Le 3^e groupe aéroportuaire français

Face à Vinci Airports et Aéroports de Paris, Edeis est désormais le 3^e groupe aéroportuaire français. Sa stratégie : les petits aéroports régionaux dont la majorité n'a pas de ligne régulière et se limite à de l'aviation d'affaires et des vols spéciaux. Cette société française a été créée par le fonds Ciclad et la société de participation Impact Holding qui a racheté les actifs français et monégasques du Canadien SNC-Lavalin et ainsi, son portefeuille aéroportuaire. Edeis a en concession 19 aéroports ; son chiffre d'affaires est de 140M€ ; elle compte 1100 collaborateurs. Son objectif est de doubler le chiffre d'affaires de l'activité aéroportuaire d'ici cinq ans, et de stabiliser son activité historique d'ingénierie (tramways d'Avignon ou Orléans, réalisations immobilières privées dans l'industrie comme publique : hôpital Lariboisière à Paris, hôpital d'Abbeville...). Edeis se positionne dans une démarche de développement durable avec la réalisation de "bâtiments sains" garantissant la qualité de vie.

110

emplois sont générés par l'activité actuelle de l'aérodrome ; il compte une douzaine d'aéroclubs, 18 sociétés (écoles, locations, fabricants, ateliers...), l'Enac (maintenance des appareils d'État), et l'Ensop. 127 appareils y étaient basés fin 2016 dont une soixantaine appartenant à des propriétaires privés.

"Nous avons l'expertise de la gestion des aéroports de proximité"

■ **Comment allez-vous travailler avec les associations de riverains qui sont très vigilantes en matière de nuisances sonores et environnementales ?** "Nous avons l'expertise de la gestion des aéroports de proximité, intégrés aux villes, comme Vannes, Reims ou Troyes. Nous sommes donc habitués aux plateformes quelquefois sources de crispation. C'est un sujet important : renouer le dialogue, trouver ensemble des moyens d'avancer."

■ **En révisant la charte de l'environnement qui doit être intégrée au contrat de concession ?** Il faut la relancer, faire coïncider les revendications des riverains avec les volontés des industriels basés, accompagner les entreprises qui créent de l'emploi et sont reconnues dans l'aéroportuaire comme Guimbal. Nous travaillons en toute transparence avec les associations et privilégions les discussions honnêtes. Nous accompagnerons les entreprises qui ont besoin de se développer tout en maîtrisant le nombre de mouvements.

■ **Allez-vous développer le trafic commercial ?** Non. Il n'y aura pas de ligne régulière, nous restons sur de l'aviation de loisirs, mais aussi de service public en cas de besoin d'évacuation civile ou militaire.

■ **Quel seuil fixerez-vous en nombre de mouvements annuels (64 000 selon les chiffres 2015 de l'Union des aéroports français avancés par M. Dreschel, 49 557**

en 2016 selon la CCE, commission consultative de l'environnement de l'aérodrome) ? Notre priorité est de faire un vrai travail de statistique en la matière mais nous n'irons pas au-delà de la moyenne actuelle, soit 60 000 mouvements/an.

■ **Quel développement pour l'aviation d'affaires ?** L'activité représente une goutte d'eau (moins de 1500 mouvements selon la CCE, ndlr) ; or, pour les nombreux chefs d'entreprises présents sur le territoire, c'est un outil excellent. Nous consacrerons une première année à jauger l'activité.

■ **Une entreprise sur le site propose déjà ses services dans l'aviation d'affaires. Ouvrirez-vous cette niche à d'autres ? La traiterez-vous en direct ?** Pourquoi pas : notre métier est l'exploitation aéroportuaire mais nous faisons aussi de l'assistance aéroportuaire au sol.

■ **Comment agir sur les trajectoires de vol non respectées ?** Nous mettrons en place des outils de développement durable comme un site internet sur lequel on pourra faire des réclamations ; nous nous engageons à fournir des réponses dans les meilleurs délais ; ce sera le cas avec les problèmes de survol : nous vérifierons avec les contrôleurs aériens, la DGAC restant la police de l'air, mais ferons l'interface.

■ **Autoriserez-vous les baptêmes de**



/PHOTO SERGE MERCIER

l'air en Fouga Magister dénoncés pour leurs nuisances sonores ? C'est une activité très bruyante, il faut qu'on l'encadre.

■ **Les vols de nuit ?** Ce n'est pas du tout à l'ordre du jour.

■ **Quelles premières mesures en matière environnementale ?** Nous consacrons nos premiers investissements -3M€- à faire de l'aérodrome une plateforme verte en rénovant les réseaux vieillissants, en

mettant en place un éclairage inexistant, en apportant un accueil digne aux usagers. Nous allons désigner un responsable local et recruterons trois personnes afin d'avoir une équipe sur place en permanence, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, du lundi au dimanche, pour assurer l'accueil et diriger les usagers quelle que soit leur demande.

■ **Comment rentabiliser l'aérodrome dont on dit qu'il est déficitaire ?** Un aéroport vit avec les mouvements et les redevances qu'il en tire, l'aspect domanial est aussi important : des entreprises sur site payent des loyers, nous ferons vivre les nombreux bâtiments inoccupés ; notre métier est de les commercialiser en permettant l'installation d'entreprises pas forcément liées à l'aéronautique.

■ **Quid d'un hôtel ? Un restaurant ?** L'hôtel n'est pas à l'ordre du jour. Mais nous accueillerons à bras ouverts tout investisseur pour faire revivre un restaurant sur la plate-forme.

■ **Certains clubs craignent une hausse des prix de loyers...** Nous sommes en place depuis dix jours et sommes en phase d'observation : quelles conventions sont en place ? Quelles sont leurs perspectives ? Il y a beaucoup de choses à mettre en adéquation, notamment une équité de traitement : certains ne payent pas grand-chose, d'autres, beaucoup plus."