



Annecy, le 24/11/2020
DSP Aéroport Annecy

L'aéroport d'Annecy passe sous concession VINCI Une Délégation de Service Public (DSP) qui interroge

Ami-e écologiste, sympathisant-e, adhérent-e, cette DSP rapidement validée, et surtout sans publicité, a attiré notre attention et nous a interpellé (sans doute vous aussi). Nous souhaitons recueillir vos avis sur le devenir de cet aéroport, sur les choix d'orientation, et sur l'opportunité d'un recours. Afin que chacun puisse s'exprimer en connaissance de cause, nous avons recueilli un certain nombre d'informations (limitées certes par manque de temps) en essayant d'être le plus factuel possible.



L'aéroport d'Annecy est le seul aéroport de Haute-Savoie, il représente une surface de 110 hectares environ. L'aéroport n'accueille plus de vols commerciaux depuis 2013, date de la fermeture de la ligne Annecy - Paris Orly. Son activité est essentiellement tournée vers l'aviation d'affaires, et l'aviation de loisirs.

Initialement géré par la CCI jusqu'en 2012, il est actuellement géré par la société [EDEIS](#) dans le cadre d'une DSP jusqu'au 31 décembre 2020 inclus.

Activités sur le site

Selon Edeis, depuis 2013, les surfaces occupées par des entreprises ou des associations implantées sur le site (comme Rotorteam pour la maintenance des hélicoptères, ou Avialpes, pour la maintenance aviation et l'aviation d'affaires basée) ont doublé.

En janvier 2018, [EDEIS annonce l'ouverture officielle d'un atelier de maintenance aéronautique](#)

[MECAVIALPES](#).



Photo : <https://www.epagnymetztesy.fr>



Photo : EDEIS <https://www.annecy.aeroport.fr>

Au final, la plateforme génère 106 emplois, et selon Christian Monteil, 300 emplois indirects. (DL 11/12/2019). Selon EDEIS, en 2019 *la société a reversé 350 000 € au Département de la Haute Savoie pour une subvention d'exploitation de 68 000 €.*

L'aéroport d'Annecy accueille entre autres, un aéroclub, plusieurs écoles de pilotage, mais également un centre de formation à la maintenance aéronautique, de l'IMAA de Cruseilles.



Photo : TWITTER / Essor savoyard / Samu 74

Avec l'arrivée de la seconde vague de Covid 19, l'aéroport d'Annecy est, depuis deux semaines, utilisé pour transférer les malades les plus graves vers d'autres hôpitaux français par avions militaires.

L'aéroport fait partie des sites très convoités par les promoteurs immobiliers sur le bassin annécien.

La desserte aéroportuaire des Alpes : état des lieux

La situation actuelle aérienne alentour est la suivante :

Pour les très gros porteurs

Genève

[Lyon Saint-Exupéry](#)



Pour les moyen-courriers et jets privés

[Chambéry](#)



[Annecy](#)



[Grenoble](#)



Aérodrome pour usages petits avions

Annemasse, Annecy (74), Bellegarde (01), Chambéry Challe-les-eaux, Saint Rémy de Maurienne, Sollières Sardières (73).

ils sont non-contrôlé (pas de tour de contrôle), et laissés en auto-contrôle aux pilotes sur une fréquence propre.

Pour accès montagne

Altiport Megève (74). Trajet depuis Chambéry 2590 € en 2020. Liaisons avec Bordeaux, Courchevel, Cannes, Genève, Marseille, Paris Le Bourget, Strasbourg, Lyon.

Altiport Courchevel (73) avec sa légendaire piste en pente. Trajet depuis Chambéry 2266 € en 2013, 1700€/p en hélico/pour 5, Grenoble 2200€. Liaison avec Genève, Lyon, Grenoble, Chambéry.

Altiport Méribel (73) - Liaison avec Paris le Bourget, Chambéry, Luxembourg

Altiport de Valloire Bonnenuit (73)

Ils sont essentiellement utilisés par une clientèle privée fortunée, clientèle plutôt anglo-saxonne, qui risque de se réduire du fait du Brexit. La clientèle fortunée participe ensuite au développement des stations de ski haut-de-gamme. En 2016, Vinci annonçait avoir investi [2 M€ dans l'aéroport de Chambéry](#). Annecy n'offrant plus de vols commerciaux réguliers, et en l'absence d'informations sur le contrat de DSP, l'objectif est sans doute plus de maintenir le statu-quo sur Annecy et de développer Chambéry afin d'amortir ses investissements, ce qui semble pertinent. Le 3 novembre, Nicolas Notebaert, Président de Vinci Airports, déclarait à Emmanuelle Picaud du [Moniteur envisager de décaler d'au moins 5 ans les investissements](#) des aéroports en DSP.

Cela confère au géant du BTP une situation de quasi-monopole, et le défaut de mise en concurrence sur l'offre de vols commerciaux alpins. Vinci prend ainsi le contrôle d'Annecy non pas pour le développer mais pour éviter d'être challengé sur Chambéry. Au vu des tarifs, ce sont des sites extrêmement rentables, où une mise en concurrence serait néfaste à sa marge.

A contrario, la vision de VINCI va être d'apporter une réponse globale cohérente et un niveau de service, en spécialisant certaines plateformes (maintenance, fret, voyageurs). Ce quadrillage de la zone permet de passer obligatoirement par VINCI, qui exploite en outre [l'aéroport de Londres Gatwick](#). Au vu de la situation actuelle, il y a fort à parier que VINCI mettra en avant la nécessité de cohésion de l'ensemble des sites aéroportuaires, et les marges très fragiles (mais importantes les années précédentes) et déficitaires en 2020 du secteur, qu'il ne faudrait pas encore accentuer. Voici leur [rapport financier du 1 semestre 2020](#), page 8 :

VINCI Airports : le chiffre d'affaires est en baisse sensible à 592 millions d'euros (- 44,7 % à structure réelle et - 56,0 % à structure comparable). Le trafic passagers du réseau VINCI Airports a reculé de 61 % sur l'ensemble du 1^{er} semestre 2020 (dont - 21 % au 1^{er} trimestre et - 96 % au 2^e trimestre). Après avoir été impacté dès le début de 2020 par la crise sanitaire sur ses plateformes en Asie, VINCI Airports a connu un quasi-arrêt d'activité sur l'ensemble de ses aéroports à partir de la mi-mars, à la suite de la mise en place, dans la plupart des pays, de mesures de restriction, voire d'interdiction, des vols commerciaux. Cette situation n'a connu aucune évolution en avril et mai (baisse du trafic passagers de près de 98 % par rapport à la période comparable de l'année précédente). En juin, une reprise de l'activité s'est amorcée pour les vols domestiques (notamment en France, au Japon et aux Etats-Unis) et les vols à l'intérieur de l'espace Schengen. Elle reste toutefois encore très limitée (baisse du trafic passagers de 94 % par rapport au mois de juin 2019).

La situation n'est pas mirifique, ni au niveau du résultat, ni au niveau du trafic :

3.1 Résultat opérationnel sur activité/résultat opérationnel

Le résultat opérationnel sur activité (ROPA) s'établit à 267 millions d'euros, en forte baisse par rapport au 1^{er} semestre 2019 (2 289 millions d'euros). Le taux de ROPA/chiffre d'affaires s'élève à 1,4 % (10,5 % au 1^{er} semestre 2019).

Résultat opérationnel sur activité (ROPA)/résultat opérationnel

(en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2020	%CA(*)	1 ^{er} semestre 2019	%CA(*)	Variation 2020/2019
Concessions	545	21,0%	1 844	48,1%	(70%)
VINCI Autoroutes	701	37,0%	1 407	53,9%	(50%)
VINCI Airports	(127)	(21,4%)	432	40,4%	(129%)
Autres concessions	(29)	-	5	-	-
Contracting	(255)	(1,6%)	432	2,4%	(159%)
VINCI Energies	186	3,0%	378	5,9%	(51%)
Eurovia	(120)	(3,1%)	(10)	(0,2%)	(1 085%)
VINCI Construction	(321)	(5,5%)	64	0,9%	(605%)
VINCI Immobilier	(27)	(6,3%)	5	1,1%	(639%)
Holdings	4	-	8	-	-
Résultat opérationnel sur activité (ROPA)	267	1,4%	2 289	10,5%	(88%)
Paiement en actions (IFRS 2)	(90)	-	(100)	-	-
Résultats des sociétés mises en équivalence	(88)	-	121	-	-
Autres éléments opérationnels courants	29	-	32	-	-
Résultat opérationnel courant	118	0,6%	2 341	10,8%	(95%)
Éléments opérationnels non courants	(119)	-	7	-	-
Résultat opérationnel	-	(0,0%)	2 348	10,8%	(100%)

NB : le ROPA se définit comme le résultat opérationnel avant prise en compte des charges associées aux paiements en actions (IFRS 2), de la quote-part de résultat dans les sociétés mises en équivalence et des autres éléments opérationnels courants et non courants

(*) Hors chiffre d'affaires travaux des filiales concessionnaires confié à des entreprises extérieures au Groupe.

La contribution de la branche **concessions** s'élève à 545 millions d'euros et représente 21 % du chiffre d'affaires. Les résultats des filiales concessionnaires du Groupe ont été fortement impactés par les baisses de chiffre d'affaires qu'elles ont subies, leurs coûts étant essentiellement fixes.

Sur le concessionnaire sortant, EDEIS, son bilan est plutôt satisfaisant :

EDEIS, sans changer de paradigme, semble plus tourné vers une approche "douce" ([premier tour de France en avion hybride](#)), et semblait plus engagé sur la maîtrise des émissions de CO² que Vinci. C'est là un argument qui peut entrer en ligne de compte pour revoir la DSP.

EDEIS a [implanté un atelier de maintenance](#) (donc de l'emploi), sur l'aéroport avec MECAVIALPES en 2018.

Nous n'avons hélas pas eu le temps de rencontrer ni les uns, ni les autres.

Position des opposants à la décision du Conseil Départemental

Plusieurs associations souhaitent la fermeture de l'aéroport **ACDNA** (Association Contre les Dangers et les Nuisances Aériennes de l'aérodrome d'Annecy) - **ADP** (Association pour la Défense des habitants de Poisy) – **AVVM** (Avec Vous Vivre Meythet).

Extinction Rebellion souhaite la remise des terres à l'agriculture et au maraîchage.

FNE – France Nature Environnement met en avant :

- la baisse de la pollution de l'air, des émissions sonores, des gaz à effet de serre et la bonne utilisation des fonds publics

- les difficultés que rencontrent les nouveaux agriculteurs et maraîchers pour trouver du terrain pour s'installer, et la faiblesse de l'autonomie alimentaire d'Annecy qui n'est, selon eux, que de 0,76%
- le fait de devoir réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.



Photo : Réveillons Annecy

François ASTORG, Maire d'Annecy a adressé un courrier à Christian Monteil, Président du Conseil Départemental, pour lui demander, au sujet de la DSP « un renouvellement d'un an, afin d'organiser une concertation avec les collectivités, les acteurs, les habitants de notre territoire. »

« Il aurait été intéressant de tirer un bilan de l'exploitation de cet équipement, de ses apports au territoire haut-savoyard et d'interroger sa compatibilité avec les objectifs climat de notre pays et de notre département, puis de les mettre en regard des autres enjeux d'aménagement du bassin annécien : besoin criant de logements accessibles, d'espaces pour nos entreprises et l'artisanat, de poumon vert et d'espaces agricoles pour développer les circuits courts et l'autonomie alimentaire... Je regrette cette occasion manquée de débattre sur l'avenir de notre territoire. »
(TWITTER)

Denis DUPERTHUY, l'un des principaux opposants à François ASTORG, s'est positionné dès la campagne des municipales pour transformer l'aéroport, en faire un « Central Park » annécien, d'environ 80 hectares, avec également la construction d'un éco-quartier, et d'une cité administrative afin de regrouper l'ensemble des services de la Ville. Il estime le coût du projet à 40 millions d'euros : 30 pour la construction d'une cité administrative et 10 pour le Parc. Selon lui les emplois existants sur le site peuvent être redéployés au Bourget-du-Lac et à Genève. (ESSOR 22/01/2020).



Photo : JG Perbellini

Actualités

Samedi 12 septembre : Une quinzaine de militant d'Extinction Rebellion déguisés en légumes, envahissent la piste avec pour slogan «Moins d'avions, plus d'oignons»

Samedi 3 octobre une centaine de manifestants se sont rassemblés devant l'aéroport pour protester contre les nuisances engendrées par ses activités.

Lundi 2 novembre une dizaine de personnes présentes devant le Conseil Départemental avant le vote de la DSP.

***NDLR** : la faible mobilisation lors de ces deux dates pose question. Est-ce que l'aéroport est vraiment une préoccupation pour la population du Bassin Annécien ? Est-ce que sa fermeture est une priorité pour les habitants ?*

Lundi 9 novembre, le Conseil Départemental de Haute-Savoie a accordé, à l'unanimité, la concession d'exploitation de l'aéroport à Vinci Aéroports, filiale du groupe Vinci, pour une durée de 15 ans. Vinci Aéroport prendra donc la suite de la société EDEIS, actuellement délégataire, dès le 1^{er} janvier 2021.

Les termes du contrat sont cependant modifiés, il ne s'agit plus d'un affermage mais d'une concession, ce qui signifie que le concessionnaire devra réaliser les investissements prévus au cahier des charges, avec une participation de la collectivité. La durée du contrat est allongée, et passe de 7 à 15 ans.

Vinci Aéroports s'est engagé à **rénover la piste, rénover et agrandir l'aérogare, et à augmenter le trafic (source DL)**.

Samedi 19 novembre, EDEIS informe qu'il saisit la justice pour tenter de faire annuler la décision (ESSOR 19/11/2020).

***NDLR** : Certaines informations parlaient d'un renouvellement anticipé, ce qui est erroné, la concession s'achevant au 31/12/2020. Jusqu'en 2012, c'était la CCI qui gérait l'aéroport, puis EDEIS avec une concession de 7 ans. La concession s'arrête donc le 31/12/2020. Une passation de pouvoir est nécessaire pour de telles infrastructures, les délais sont cohérents.*

Qui dit DSP, dit a minima mise en concurrence, avis d'appel à concurrence, règlement de consultation et publicité préalable (sauf suivant certains cas ayant trait à la sécurité nationale notamment). C'est le cas notamment des AO pour l'Armée, pour les prisons, pour les installations sensibles dont les aéroports peuvent faire l'objet. EDEIS a répondu à l'appel d'offres, les règles de mise en concurrence semblent avoir été respectées.

Quel avenir pour l'aéroport ?

Aujourd'hui de nombreuses questions se posent.

La prise de décision du Conseil Départemental qui oriente l'avenir de cet espace pour une durée de 15 ans, pose une question fondamentale : quelle prise en compte de l'avis du grand public ? Dans un contexte où les dernières élections municipales ont montré la volonté des électeurs de participer à la vie publique, et de ne pas se contenter de donner leurs avis que lors des élections, comment le Conseil Départemental peut-il ne pas demander l'avis des citoyens ?

Un dossier aussi important ne mérite-t-il pas que les habitants de la Haute-Savoie, puisqu'il s'agit d'une responsabilité du Conseil départemental, puissent donner leur avis ?

De nombreuses sociétés gravitent également autour du secteur aéronautique : SNR-NTN, avec le site d'Argonay spécialisé dans les roulements aéronautiques, DASSAULT Aviation à Argonay également qui fabrique les commandes de vol électriques et hydrauliques notamment, et bien d'autres sous-

traitant dans la vallée de l'Arve, ou tout simplement l'hôpital d'Annecy CHANGE, dont l'hélistation, démolie en 2019, se sert de l'aéroport pour l'accueil des hélicoptères de secours.



Photo : <http://www.sla-airport.com>

Relancer la DSP peut permettre d'ouvrir à la concurrence l'exploitation du site à d'autres acteurs : la conjoncture, avec des perspectives très incertaines sur les 5 années à venir avant un retour au niveau de fréquentation d'avant la COVID (ce que les écologistes ne souhaitent pas) rend le pari financier très incertain pour une entreprise, même multinationale. Outre EDEIS, le grand challenger de VINCI, c'est bien sûr EIFFAGE qui vient de racheter 49.99% des parts de l'aéroport de Toulouse, et exploite déjà celui de Lille. Autant dire que si EIFFAGE a les dents longues, c'est plus sur Lyon St-Exupéry que se porterait son choix que sur un aéroport de seconde zone. Reste nos amis chinois qui ont les reins solides, et qui ont [siphonné les caisses de l'aéroport de Toulouse de 29M€ de dividendes](#) avec la bénédiction de l'Etat avant de le revendre avec une [plus-value de 230M€](#). Souhaitons-nous devenir le terrain de jeu des promoteurs et spéculateurs de tout poil une fois de plus ?

L'aviation des Alpes, c'est certes du tourisme haut-de-gamme, mais faut-il le déplorer ? Qui ne souhaite pas bénéficier directement ou indirectement de ces mannes financières. La concurrence est rude également dans ce secteur (Gstaad, St Moritz, etc.), et il est intéressant de pouvoir l'accueillir. Toute la question de l'éthique d'un investissement, de son impact sociétal et environnemental, et d'une manière plus générale, dans la mesure où ce tourisme de masse draine une population fortunée, est la suivante : a-t-elle le droit au prétexte qu'elle en a les moyens, d'aliéner notre avenir environnemental ? La réponse est loin d'être aisée et de tenir en quelques lignes simplistes. Mais si nous accompagnons ces flux de manière plus équitable, si nous exigeons une compensation carbone plutôt qu'une pénalisation, si nous travaillons avec les acteurs pour que les retombées puissent se faire à long terme, alors notre engagement écologique assurera la survie des hommes au quotidien également.

Si d'autres destinations pour ce site sont envisagées, parce que c'est maintenant que les choix doivent s'opérer, alors il convient de se poser d'autres questions avant d'envisager un changement de vocation des terrains de l'aéroport : faut-il profiter des surfaces libérées pour construire des logements au risque de poursuivre l'étalement urbain ? Ou au contraire l'urbanisation de tout ou partie de cette parcelle ne doit-elle pas permettre de réduire les transits quotidiens et la pression foncière à l'extérieur de l'agglomération ? Les axes de circulation situés à proximité sont-ils dimensionnés de façon à accueillir les véhicules supplémentaires des nouveaux habitants, ou au contraire prévoir de nouveaux transports en commun en conséquence ?

Enfin, au lieu d'un Central Park (pas très central d'ailleurs) ou d'un nouveau centre administratif alors que la mairie d'Annecy va, par la force des choses, se restructurer, pourquoi ne pas tout simplement faire de l'aéroport d'Annecy, un « Tempelhof » annécien, à l'image de [l'ancien aéroport berlinois](#) ? Zone de promenade chargée d'histoire, il accueille aussi famille et hébergement provisoire pour les migrants, tournage de film (le Pont des Espions), etc.



Photo : <https://www.amusingplanet.com>



Photo : CSDAS

Sans aller aussi loin, le maire de [Sallanches a fermé l'aérodrome](#) éponyme pour le transformer en réserve naturelle, ouvrant la porte à de [nombreuses réactions](#)...

A vos plumes : pensez-vous qu'EELV doit se joindre au collectif visant à attaquer la DSP de l'aéroport, et si oui, pour quel devenir ?

Le GL d'Annecy

