Séance publique du 12 février 2007

Délibération n° 2007-3944

commission principale :	développement économique
objet :	**Participation de la Communauté urbaine à la société anonyme concessionnaire des aéroports de Lyon**
service :	Délégation générale au développement économique et international - Direction marketing et stratégies économiques

Le Conseil,

Vu le rapport du 26 janvier 2007, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Les aéroports de Lyon, Saint-Exupéry et Bron, constituent un enjeu stratégique pour le développement global de la métropole lyonnaise : ils représentent un atout majeur pour le développement des entreprises locales, pour l'aménagement du territoire ainsi que pour le rayonnement national et international de la métropole. Ils contribuent également à répondre à une demande croissante de mobilité de la part des citoyens et entreprises de la Région, ainsi qu'à renforcer la vocation touristique de la métropole lyonnaise.

Avec la libéralisation progressive du transport aérien en Europe et les accords dits de ciel ouvert, ainsi qu'avec l'évolution de l'environnement international, le contexte économique de l'activité aéroportuaire a profondément évolué durant les deux dernières décennies. Les aéroports sont désormais entrés de plein pied dans une compétition internationale entre les plateformes, afin d'attirer les compagnies aériennes et de capter les retombées économiques, sociales et touristiques que le trafic aérien représente.

Afin de permettre aux aéroports français de répondre à ces défis et de se mettre à niveau à l'échelle européenne, l'État français a défini un nouveau cadre juridique pour la gestion des aéroports, passant pour les grands aéroports régionaux par la création de sociétés aéroportuaires.

Ainsi, le présent rapport a pour objet de présenter les nouvelles règles du jeu définies par l'État, les enjeux pour les aéroports de Lyon et la métropole lyonnaise ainsi que le calendrier, les modalités pratiques et l'intérêt de la participation de la Communauté urbaine à la société anonyme concessionnaire des aéroports de Lyon, Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron.

Le contexte juridique

La réforme française du régime de gestion des aéroports : une réponse juridique et économique nécessaire et urgente au nouveau contexte aéroportuaire

Au cours des dernières années, la situation économique des concessions aéroportuaires et le métier même de gestionnaire d'aéroport ont été profondément bouleversés, d'une part, à cause de la montée en puissance du trafic aérien comme mode de déplacement le plus efficace pour la longue distance et par la démocratisation de ce moyen de transport, d'autre part, à cause des évolutions du paysage aéroportuaire au niveau européen et la libéralisation progressive du transport aérien en Europe entre 1987 et 1997.

La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 : nouveau cadre juridique pour la gestion des grands aéroports régionaux

Afin de répondre aux défis de la concurrence entre plateformes aéroportuaires à l'échelle nationale, européenne et internationale et pour se conformer à la législation européenne, une modernisation du régime de gestion des aéroports français s'imposait et a été effectuée par l'intermédiaire de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 portant réforme du mode de gestion des grands aéroports régionaux à vocation nationale, voire internationale.

Cette réforme était urgente pour les raisons suivantes :

- la précarité d'un régime de gestion des aéroports unique au monde (3 à 10 ans),
- des concessions proches de leur terme,
- pas de loi aéroportuaire depuis plus de cinquante ans,
- la mise en conformité avec le droit européen,
- le contexte concurrentiel incitant à l'évolution du mode de gestion des aéroports français,
- les enjeux opérationnels et financiers très importants.

Cette réforme s'articule autour de plusieurs axes majeurs :

- la création d'une entreprise aéroportuaire pour les grands aéroports régionaux,
- l'attribution d'un nouveau rôle aux collectivités locales et à leurs groupements,
- la clarification du rôle de l'État, régulateur et actionnaire,
- la reconnaissance du rôle des Chambres de commerce et d'industrie (CCI) en tant que partenaire de référence pour l'exploitation,
- la diversification et le développement du capital pour doter les aéroports de nouvelles capacités d'investissements,
- la garantie d'une visibilité juridique, économique et financière sur le long terme.

Les enjeux du développement des aéroports Lyon Saint Exupéry et Lyon-Bron pour la métropole lyonnaise

Depuis sa création, l'aéroport s'est affirmé comme un instrument essentiel de développement et d'aménagement du territoire aux retombées économiques importantes pour l'aire métropolitaine lyonnaise.

En vertu de l'article L 5215-20-1 du code général des collectivités territoriales, la Communauté urbaine est compétente en matière de développement économique.

Il ressort des études menées ces dernières années par les services de la Communauté urbaine, d'une part, que la desserte aéroportuaire constitue un équipement essentiel au développement économique de l'agglomération et à son rayonnement international et, d'autre part, qu'une nouvelle impulsion au développement des aéroports de Lyon, et en particulier de l'aéroport Saint Exupéry, doit être donnée.

La vie économique et les objectifs de rayonnement et de positionnement de la métropole lyonnaise parmi les villes les plus dynamiques au plan européen impliquent, en effet, un développement global du trafic de l'aéroport Saint Exupéry sur tous les segments de marché (hub de correspondance, point à point, fret), ainsi que celui de l'aéroport de Bron sur le segment de marché de l'aviation d'affaires.

Les enjeux pour la métropole lyonnaise sont multiples :

- renforcer l'accessibilité aérienne nationale et internationale de la métropole lyonnaise

Aucune grande ville ne peut se développer sans un aéroport ouvert sur le monde. Si le destin de la métropole lyonnaise se joue par rapport aux grandes métropoles européennes et mondiales, alors cette ambition ne peut être réalisée sans un développement important du trafic et, notamment, de son trafic tourné vers l'international.

Tous les territoires et habitants de la région métropolitaine, et bien au-delà, doivent en effet pouvoir disposer d'un branchement performant à la mondialisation, aussi bien pour réussir leurs projets professionnels que personnels,

- affirmer le positionnement de l'aéroport Lyon Saint Exupéry en tant que grand aéroport du Sud-Est et une seconde porte d'entrée sur le territoire français

Aujourd'hui, Saint Exupéry est un aéroport essentiellement à vocation européenne -et non intercontinentale-, qui dispose d'un réel potentiel de développement et d'atouts indéniables par rapport à d'autres concurrents, tant au niveau de sa position géographique, de son foncier disponible pour de futures installations, qu'au niveau de sa zone de chalandise, de sa gare TGV permettant le développement de l'intermodalité, de son offre aérienne et des services proposés.

Toutefois, Saint Exupéry souffre de l'hégémonie des aéroports parisiens sur le territoire français, et doit faire face à une concurrence exacerbée sur sa propre zone de chalandise, que ce soit sur le segment des liaisons des compagnies régulières à l'international (Genève, plates-formes parisiennes) ou que ce soit sur le segment du point à point en Europe, notamment *via* des compagnies à bas coût (Marseille, Grenoble). La métropole lyonnaise se doit de réagir maintenant sous peine de régresser rapidement de la place de quatrième

aéroport français (après les plateformes parisiennes et Nice) à la sixième place (les trafics marseillais et toulousains étant susceptibles de dépasser le trafic lyonnais dès 2007).

L'enjeu est d'éviter les phénomènes d'évasion sur la zone de chalandise et de renforcer la plateforme par rapport à ses concurrentes directes, en développant un avantage comparatif certain, tant en ce terme de développement du trafic national, européen et international qu'en terme d'offre de services aéronautiques (hub, point à point, low cost, fret) et extra aéronautiques (pôles commercial et tertiaire, accessibilité terrestre et offres intermodales, parkings, hautes technologies, etc.),

- promouvoir l'attractivité économique de la métropole et l'internationalisation de l'économie lyonnaise

L'attractivité globale de la métropole lyonnaise passe par un renforcement de sa compétitivité en matière d'implantation internationale, d'organisation de salons, congrès ou encore de grands événements.

Par ailleurs, l'internationalisation de l'économie lyonnaise est étroitement liée aux possibilités d'accessibilité internationale pour ses entreprises (pénétration de nouveaux marchés, développement des exportations et des coopérations scientifiques, technologiques ou productives).

Enfin, le devenir de Lyon comme ville de destination touristique, source de retombées économiques importantes, dépend également étroitement des possibilités de desserte offertes par son aéroport.

L'aérien est, en effet, le mode de transport le plus compétitif pour les acteurs de l'économie et du tourisme au regard de ses performances tant en terme de possibilités de desserte que de vitesse. L'enjeu global est donc de combler le retard de la métropole lyonnaise sur les autres principales métropoles européennes dans le domaine de l'aérien,

- renforcer le rôle économique et social des aéroports de Lyon dans le développement de la région lyonnaise

La dernière étude d'impact économique de l'aéroport Lyon Saint Exupéry met en évidence le rôle essentiel de l'aéroport en tant que moteur de croissance pour l'économie régionale.

En effet, l'aéroport est d'abord source d'emplois : près de cent quatre-vingts entreprises sont présentes sur la plateforme en 2005, pour un total proche de cinq mille cent emplois. Il est source également d'importantes retombées économiques directes, indirectes et induites, soit un impact économique global proche de 2,6 milliards d'euros. En outre, l'aéroport contribue fortement au dynamisme des entreprises implantées à environ quinze minutes du site, par les moyens de transport et fonctionnalités (restauration, hôtellerie, réunions, taxis, etc.) qu'offre la plateforme. Ainsi, les deux cent dix-sept entreprises qui choisissent leur implantation en proximité de la plateforme pour son aéroport présentent un dynamisme plus fort que les autres entreprises, tant en terme de chiffre d'affaires que de progression de l'emploi. Ces entreprises ont un chiffre d'affaires global estimé à plus de 8 milliards d'euros et offrent plus de quarante mille emplois.

De même, avec sept cents emplois sur site, trente entreprises aéronautiques (compagnies aériennes, aéroclubs, écoles de pilotage, maintenance, etc.) et douze entreprises non aéronautiques (hôtellerie, restauration, commerces, services), l'aéroport de Lyon-Bron joue également un rôle essentiel pour l'emploi et l'économie locale.

Ainsi, le rôle de la Communauté urbaine est de soutenir et optimiser ces retombées économiques importantes, dans une perspective de développement durable des plateformes de Lyon Saint Exupéry et de Lyon-Bron.

La société gestionnaire des aéroports de Lyon et la Communauté urbaine

- le processus de création

Premier temps : promulgation de la loi du 20 avril 2005 et mise en place, par l'État, de la mission Duret.

Par une lettre de mission en date du 19 décembre 2005, les deux ministres des transports et des finances ont confié à monsieur Emmanuel Duret une mission visant à animer, concerter et expliciter la démarche de création de la société aéroportuaire (modalités de création, de répartition du capital, de la gouvernance) au niveau local.

La répartition initiale du capital de la future SA aéroports de Lyon, proposée par la mission Duret, suit les orientations définies par le gouvernement : 60 % pour l'État, 25 % pour la chambre de commerce et d'industrie de Lyon (CCIL), 15 % pour les collectivités locales et groupements. A l'issue de cette mission de concertation, il

est apparu opportun que, dans un premier temps, seuls les partenaires historiques, la région Rhône-Alpes, le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon, collectivités locales et groupements intéressés, entrent au capital de la société aéroportuaire, à hauteur de 5 % chacun,

Deuxième temps : initiative de la Chambre de commerce et d'industrie de création d'une société anonyme à actions simplifiée unipersonnelle (Sasu) ; création de la Sasu.

La société aéroportuaire, gestionnaire des aéroports de Lyon Saint Exupéry et de Lyon-Bron a été créée le 21 décembre 2006 à l'initiative de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon, à la suite du vote de son assemblée générale en date du 13 novembre 2006, sous la forme d'une société par actions simplifiée unipersonnelle dénommée aéroports de Lyon, dont le siège social est au Palais du commerce. Le capital social initial de cette société se monte à 37 000 €, composé de trois cent soixante-dix actions de 100 € de valeur nominale,

Troisième temps : évolution de la société en société anonyme avec Directoire et Conseil de surveillance ; apport de la concession actuelle à la société anonyme ; entrée au capital de la société aéroportuaire des collectivités intéressées et leurs groupements et de l'État, par augmentation de capital ; avenant au contrat de concession actuel fixant la nouvelle durée de la concession sans qu'elle puisse excéder quarante ans.

La région Rhône-Alpes, le département du Rhône et la Communauté urbaine ont manifesté leur intérêt dans le cadre du comité stratégique, cette démarche étant légitimée par leur responsabilité particulière en matière d'aménagement et de développement du territoire, ainsi que par leur participation historique au développement des aéroports de Lyon, notamment *via* le programme partenarial d'investissements 2003-2006.

La société aéroportuaire a été créée sous forme de société par actions simplifiée unipersonnelle. Elle sera transformée en société anonyme, concessionnaire des aéroports de Lyon, à Directoire et Conseil de surveillance fin février-début mars 2007. De manière quasi concomitante, la chambre de commerce et d'industrie de Lyon apportera la concession actuelle à la société anonyme pour une valeur quasi nulle. Enfin, l'État prolongera la durée de la concession actuelle sans qu'elle puisse excéder quarante ans.

La région Rhône-Alpes, examinant les conditions dans lesquelles elle pourrait, à terme, adhérer à la société aéroportuaire, la CCIL, la communauté urbaine de Lyon ou le département du Rhône pourraient être conduits à assurer le portage financier, à titre transitoire, des parts revenant à la région Rhône-Alpes, à concurrence de 5 % du capital de ladite société,

- les principales modalités pratiques

. des statuts de la société aéroportuaire en cours d'élaboration

L'organisation de la société aéroportuaire reposera sur la séparation des fonctions de gestion dévolues au Directoire, composé de deux membres au moins et de cinq membres au plus nommés par le Conseil de surveillance et des fonctions de contrôle, exercées par le Conseil de surveillance, composé de quinze membres, désignés par l'assemblée générale des actionnaires (sous réserve des représentants de l'Etat nommés par arrêté), de façon à ce que sa composition reflète la répartition du capital de la société entre les actionnaires. La Communauté urbaine bénéficiera d'un siège au Conseil de surveillance.

Les membres du Conseil de surveillance seront nommés pour trois ans. Outre ses fonctions de contrôle permanent, qui lui permettent notamment d'opérer les vérifications qu'il juge opportunes et de se faire communiquer les documents qu'il estime utiles à l'accomplissement de ses missions, le Conseil de surveillance donnera au Directoire son autorisation préalable concernant :

- l'adoption du plan stratégique,
- l'adoption du plan pluriannuel d'investissements,
- l'adoption des contrats pris en application de l'article L 224-2 du code de l'aviation civile,
- l'adoption du budget annuel ainsi que le programme annuel d'émission d'emprunt,
- l'acquisition ou l'engagement à acquérir ou à disposer, à titre onéreux ou gratuit, de toute entreprise, tout fonds de commerce, tout ou partie des titres d'une société ou toute participation dans tout groupement,
- effectuer tout investissement d'un montant supérieur à 10 % du chiffre d'affaires (CA) réalisé par la société au cours de l'exercice précédent,
- effectuer toute dépense de quelque sorte que ce soit, d'un montant supérieur à 5 % du chiffre d'affaires, réalisé par la société au cours de l'exercice précédent et qui n'aurait pas été prévu au budget annuel ;

. un cahier des charges en cours d'approbation

La société aéroportuaire s'engagera à respecter un nouveau cahier des charges. Ce cahier des charges, en cours d'approbation, sera applicable lors de la prolongation de la concession de l'aéroport à la CCIL par l'État ;

. les trois pistes actuelles de travail pour la stratégie et le plan de développement des aéroports de Lyon

Plusieurs réunions auront lieu d'ici l'été 2007 afin de définir plus en profondeur la stratégie de la nouvelle société. D'ores et déjà, trois orientations sont proposées :

- la SA aéroports de Lyon mettra en œuvre un plan de développement stratégique, avec notamment la promotion d'un aéroport multi spécialiste et multi modal en développant, en complémentarité, les différents segments de marché aériens (hub de correspondance, point à point en vols réguliers, low cost, ou charters, aviation d'affaires, fret),

- ce plan de développement permettra de contribuer à l'émergence d'un système aéroportuaire afin de favoriser une organisation équilibrée des portes d'entrée aérienne sur le territoire français,

- la plateforme aéroportuaire développera des activités économiques en liaison avec l'activité aéroportuaire et/ou le rayonnement international de la métropole lyonnaise, notamment un pôle d'activités tertiaires de transport international des personnes et des biens, les revenus extra-aéronautiques étant devenus un enjeu important pour la compétitivité des plates-formes,

. vers l'élaboration d'un pacte d'actionnaire

Afin d'anticiper la cession de parts de l'Etat à une ou plusieurs entreprises privées, de constituer le noyau stable de l'actionnariat public, et en vue de préserver la primauté des intérêts du territoire, un pacte d'actionnaire sera signé, entre la chambre de commerce et d'industrie de Lyon, le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon en 2007 et le moment venu, la région Rhône-Alpes, une fois que les partenaires se seront mis d'accord sur leur stratégie et sur le plan de développement afférent des aéroports de Lyon.

Le rôle de la Communauté urbaine au sein de la société aéroportuaire

- une participation active à la définition de la stratégie aéroportuaire

Par sa participation au capital de la société aéroportuaire à hauteur de 5 % et par sa présence au Conseil de surveillance de cette société, la communauté urbaine de Lyon passera du rôle passif de financeur d'infrastructures à un rôle actif de participation à la gouvernance de la société, ainsi qu'à la définition en commun avec les autres actionnaires de la stratégie et du plan de développement des aéroports de Lyon.

Par ailleurs, la communauté urbaine de Lyon et autres actionnaires publics peuvent, ensemble, anticiper la cession d'une partie des parts de l'État au privé et peser sur ce projet de cession afin de promouvoir le rôle économique et social des aéroports en tant que moteur de développement de la Région,

- le moyen de participer aux investissements à venir

Dans le nouveau cadre de la société aéroportuaire, le versement de subvention d'investissements, comme par le passé, n'est plus possible, seul l'apport en capital de la part d'un ou plusieurs actionnaires permet de financer les nouvelles infrastructures nécessaires. Ainsi, par son entrée au capital, la Communauté urbaine préserve sa capacité de participation au développement des infrastructures aéroportuaires, dans une optique de développement durable.

Ceci devait inévitablement conduire à la modification de l'engagement de la Communauté urbaine dans le programme partenarial adopté par l'assemblée communautaire le 7 juillet 2003. Par ailleurs, comme prévu à l'article 4 de la convention de financement entre la Communauté urbaine et la CCIL pour le développement des aéroports de Lyon en date du 29 octobre 2003, le programme partenarial est, de fait, devenu caduque à compter du 31 décembre 2006,

- la promotion d'une politique d'affectation des résultats et de distribution des dividendes contribuant au développement durable des aéroports de Lyon.

Étant donné le montant du capital initial investi, la valorisation de la concession aéroportuaire une fois sa durée prolongée et les prévisions de trafic à la hausse pour les vingt prochaines années, la Communauté urbaine court peu de risque à entrer au capital de cette société, d'autant que le risque financier encouru est, par nature, limité à la part de capital social apporté par la collectivité.

Le pacte d'actionnaire conclu entre les actionnaires publics locaux privilégiera une politique d'affectation des résultats et de distribution des dividendes permettant à la société aéroportuaire de réaliser les investissements nécessaires à son développement,

- une meilleure garantie de prise en compte de l'intérêt de l'économie locale aux côtés des autres acteurs publics locaux

L'État ayant vocation à céder une fraction de ses parts au capital de la société aéroportuaire à un ou plusieurs acteurs privés, la Chambre de commerce et d'industrie, les collectivités et groupements locaux, dont la Communauté urbaine, ont la responsabilité d'anticiper sur cette ouverture de capital et de peser pour que celle-ci se fasse en cohérence avec les objectifs de développement local (ex : intégration de l'aéroport Lyon-Bron dans le schéma de développement de la Porte des Alpes) ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission développement économique ;

Ouï l'intervention de monsieur le rapporteur précisant qu'après la rédaction du projet de délibération et suite aux dernières négociations, des modifications sont intervenues :

1° - les parts ont été finalement valorisées à 1 € chacune, la concession ayant été transférée par la CCIL pour 1 € symbolique.

2° - la Communauté urbaine et le département du Rhône porteront chacun, le cas échéant, 50 % des parts de la Région.

3° - les statuts ont en effet été validés par l'Agence des participations de l'Etat.

En conséquence il convient de modifier le DELIBERE du projet de délibération :

- dans le 1° a) - remplacer "*74 actions à un prix nominal de 100 €*" par "**7 400 actions à un prix unitaire de 1 €**",

- dans le 1° b) - remplacer :

. "de tout ou partie" par "**de la moitié des parts**"

. "à concurrence d'un montant équivalent à 7 400 €" par "**correspondant à un montant total de 3 700 €**",

- dans le 1° c) - remplacer "le projet de statuts" par "**les statuts**",

- dans le 4° - remplacer "pour un montant maximum de 14 800 €" par "**pour un montant total de 11 100 €**".

Par ailleurs, dans l'attente de la parution du décret d'application, il est proposé de surseoir à la désignation de notre représentant. Cette désignation sera proposée au Conseil du 26 mars 2007.

En conséquence, il convient de supprimer les 2° - et 3° - du DELIBERE initialement rédigé.

DELIBERE

1° - Accepte les modifications proposées par monsieur le rapporteur.

2° - Approuve :

a) - l'entrée de la Communauté urbaine dans l'actionnariat de la société anonyme concessionnaire des aéroports de Lyon à hauteur de 5 % du capital, soit l'acquisition de 7 400 actions à un prix unitaire de 1 €, correspondant à un montant total de 7 400 €,

b) - le principe de portage financier, le cas échéant, de la moitié des parts de capital initialement proposées à la région Rhône-Alpes correspondant à un montant total de 3 700 €,

c) - les statuts joints au dossier.

3° - Les crédits seront imputés sur le budget principal de la Communauté urbaine - compte 261 000 - fonction 090 - opération à créer - crédits inscrits au titre de l'exercice 2007 pour un montant total de 11 100 €.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,