

Le Conseil,

Vu le rapport du 23 juin 1999, par lequel monsieur le président :

A - Expose ce qui suit :

Créé en 1975 par l'Etat, l'aéroport international de Lyon-Satolas s'est depuis affirmé comme un instrument essentiel d'aménagement du territoire et de développement économique.

L'internationalisation de Lyon et l'ouverture de la région Rhône-Alpes ne se conçoivent pas sans la présence du pôle multimodal de Lyon-Satolas, qui draine aujourd'hui plus de cinq millions de passagers dont plus de la moitié sur les lignes internationales. L'aéroport permet d'attirer les acteurs économiques qui contribuent à la vitalité de Lyon et de sa région : entreprises, investisseurs, universités, partenaires commerciaux, congressistes et touristes.

Lyon-Satolas génère aussi des retombées très importantes sur le territoire de la communauté urbaine de Lyon. Ses effets d'entraînement sont puissants : les activités liées à l'aéroport proprement dit représentent 4100 emplois, pour 180 entreprises dégageant 3,5 milliards de chiffre d'affaires en 1998.

Compte tenu du développement du trafic, et pour répondre aux demandes des agents économiques régionaux, un plan de réorganisation et de modernisation à court terme est nécessaire pour faire face aux dysfonctionnements actuels.

L'AEROPORT DE LYON-SATOLAS

Lyon-Satolas est l'un des tout premiers aéroports de notre pays et constitue la porte d'entrée internationale de la région. Il est reconnu au niveau européen comme composante internationale.

Il est le seul aéroport de dimension internationale de la région Rhône-Alpes pour les lignes régulières.

Malgré l'ouverture au début des années 80 de la ligne TGV entre Paris et Lyon, l'accroissement du trafic s'est poursuivi. On constate une augmentation moyenne de 6 % par an sur les dix dernières années. Dans le contexte de déréglementation du ciel européen et de très forte progression du mode de transport aérien, cette croissance ne semble pas être remise en cause à court terme. On prévoit sept à huit millions de passagers annuels à l'horizon 2005 sur cet aéroport.

Dysfonctionnements et insuffisances :

On constate aujourd'hui un déséquilibre entre les différents sous-systèmes (terminaux, postes avions, taxiways, pistes,...).

En particulier, la capacité du sous-système des terminaux passagers apparaît insuffisante. En effet, elle permet de répondre normalement à un volume de trafic de 4 à 4,5 millions de passagers annuels. Or, Satolas a déjà dépassé le cap des 5 millions de voyageurs par an.

Dans les aéroports, le trafic se concentre souvent sur quelques périodes de la journée. Ce phénomène de mouvements pendulaires, concentrés sur un nombre limité de plages horaires, est très accentué pour l'aéroport de Satolas.

Ainsi, dans un très proche avenir, un traitement de qualité pour les clients de Lyon-Satolas ne pourra pas être assuré sans une intervention urgente et conséquente sur les terminaux de l'aéroport.

L'AEROPORT DE GRENOBLE-SAINT-GEOIRS

Le fonctionnement de l'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs s'articule autour de trois fonctions : la liaison avec Paris, les vols charters, charters "neige" en particulier, et le déroutement de vols qui ne pourraient atterrir à Lyon-Satolas (brouillard,...).

Les concessionnaires, les chambres de commerce et d'industrie de Lyon et de Grenoble souhaitent développer les complémentarités entre les aéroports lyonnais et celui de Grenoble-Saint-Geoirs. Son trafic est d'environ 300 000 passagers par an. C'est, avec Lyon-Satolas, le second aéroport classé d'intérêt national en Rhône-Alpes.

L'AEROPORT DE LYON-BRON

Compte tenu de sa proximité avec Lyon-Satolas, Lyon-Bron est dédié essentiellement à l'aviation d'affaires, privée et de loisirs. Le nombre de mouvements en 1998 a été de 68 153, soit une hausse de plus de 6,87 % par rapport à 1997. Il complète ainsi le système aéroportuaire global sur un créneau indispensable et libère Satolas de nombreux mouvements pénalisants pour le trafic de ligne. L'ensemble des deux aéroports, Bron et Satolas, est reconnu comme "système aéroportuaire"

La proximité des aéroports de Lyon-Satolas et de Grenoble-Saint-Geoirs permet d'organiser le fonctionnement et le développement d'un complexe aéronautique plus efficace au service de l'ensemble du territoire régional.

CONVENTION CHAMBRE DE COMMERCE DE LYON - COMMUNAUTE URBAINE DE LYON

- LE PLAN D'ACTIONS

L'Etat, la communauté urbaine de Lyon, la région Rhône-Alpes, les départements du Rhône, de l'Isère, de l'Ain, la chambre de commerce et d'industrie de Lyon et celle de Grenoble se sont regroupés pour définir un plan d'actions commun comprenant, entre autres, un programme d'investissements à court terme pour les sites de Satolas et Saint-Geoirs.

Le programme d'actions soutenu présentement par la communauté urbaine de Lyon ne porte aucun engagement sur les éventuels projets de nouvelles pistes et de réaménagement des horaires.

Il se limite strictement aux indispensables adaptations qualitatives et techniques de l'aéroport pour répondre aux exigences à court terme.

A - pour Lyon-Satolas, un plan d'ensemble a été défini pour la modernisation et l'extension des installations aéroportuaires ; il concerne :

- le doublement de capacité et la mise à deux niveaux des terminaux pour passagers,
- la création de nouvelles aires-avions,
- la construction de 1 500 places de stationnement pour les voitures,
- l'extension des espaces pour le fret,
- le développement des zones techniques,
- les adaptations des voiries.

Ce programme d'actions vise, d'une part, à rattraper le retard de capacité actuel et, d'autre part, à répondre à une croissance moyenne de 4 % par an.

B - pour Grenoble-Saint-Geoirs, il s'agit d'un projet de réaménagement de l'aérogare pour que l'aéroport soit en mesure de traiter un trafic de 500 000 passagers par an.

C - Pour Lyon-Bron, l'objectif est l'extension du terminal et du bâtiment aviation d'affaires.

- L'ENGAGEMENT FINANCIER DES PARTENAIRES

Un programme d'investissement partenarial avec les collectivités, à réaliser d'ici 2005, a été retenu. Par rapport à la totalité du projet défini ci-dessus, estimé à 1 521 MF HT, le programme partenarial ne comprend que ce qui relève directement de la dimension transport dans le prolongement des compétences des collectivités territoriales, c'est-à-dire :

A - Pour Lyon-Satolas :

Erreur! Signet non défini. l'extension de capacité des terminaux	813 MF
Erreur! Signet non défini. l'accroissement de capacité des aires de stationnement avions	83 MF

B - Pour Grenoble-Saint-Geoirs :

Erreur! Signet non défini. le réaménagement et l'extension de l'aérogare	40 MF
total (hors taxes)	<u>936 MF</u>

Ce programme serait soutenu à hauteur de 50 % par les collectivités pour partie en subventions, pour partie en avances remboursables.

La CCIL, maître d'ouvrage, assure le reste du financement, soit 485 MF ainsi que le financement des investissements complémentaires (notamment les voiries, les parcs de stationnement, l'informatique et les investissements liés à l'aérogare de Bron), soit un effort financier global de 1 050 MF sur la même période.

Ainsi, le département de l'Isère s'est engagé sur l'aérogare de Grenoble-Saint-Geoirs pour 10 MF ; il participerait, par ailleurs, à l'investissement courant (3,6 MF annuels pendant 15 ans).

Le département du Rhône a approuvé le principe de participer au plan d'investissement à hauteur de 117 MF (90 MF sous forme de subvention et 27 MF sous forme d'avance remboursable à taux zéro) en demandant que ce programme soit étalé sur 9 ans.

La région Rhône-Alpes s'engage à hauteur de 100 MF en subvention dont 30 MF pour Grenoble-Saint-Geoirs et 100 MF en avance remboursable (à taux zéro à partir de 2005).

34 MF supplémentaires seraient débloqués après les résultats des études sur les conséquences du développement du fret.

Le département de l'Ain étudie la possibilité de financer 2 MF par an sur une durée de 9 ans.

Pour sa part, la Communauté urbaine s'engage sur un financement de 72 MF répartis à raison de 10 MF par an de 1999 à 2004, puis 12 MF en 2005. La participation financière serait réglée à terme échu sur présentation des pièces justificatives.

- LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT DES PARTENAIRES

*** Taxe professionnelle :** La Communauté urbaine souhaite vivement que soient envisagées, à terme, les modalités d'un reversement proportionné de la taxe professionnelle versée sur le site de Satolas, eu égard à son engagement financier.

*** Accessibilité :**

La Communauté urbaine et la Chambre de commerce et d'industrie s'engagent à poursuivre leurs actions, certaines ayant déjà débutées, visant à améliorer les conditions d'accès au site aéroportuaire.

- Routes et autoroutes

La Communauté urbaine prendra en compte, dans sa réflexion et ses programmes d'action, pour ce qui la concerne, l'objectif d'une bonne accessibilité routière de la plate-forme au départ de l'agglomération par :

- une fluidité des itinéraires reliant Satolas,
- une lisibilité et un jalonnement de ces itinéraires.
- une desserte TGV

Les partenaires conjugueront leurs efforts avec la SNCF afin d'augmenter le nombre d'arrêts de trains TGV et la desserte en transports collectifs.

- Satobus

La région Rhône-Alpes et le département du Rhône développent le réseau Satobus qui relie les grandes villes de Rhône-Alpes à l'aéroport de Lyon-Satolas.

La Communauté urbaine s'attachera, dans le cadre de ses compétences, à maintenir et développer une bonne qualité de service de la liaison Satobus entre Lyon et Satolas en facilitant la circulation de la navette sur le réseau viaire de la Communauté.

La Communauté urbaine invite à ce que soit réalisée, sous l'autorité de la Région, une étude sur les possibilités de développement des liaisons Satolas-centre-ville en transport collectif ferré, en relation avec le réseau régional.

*** Développement économique**

L'aéroport de Lyon-Satolas a un impact significatif direct et indirect sur l'activité économique de l'agglomération urbaine de Lyon.

Incontestablement, investir dans le développement et l'aménagement de Satolas correspond à un enjeu majeur de développement économique de la région lyonnaise.

En ce sens, la communauté urbaine de Lyon et la chambre de commerce et d'industrie de Lyon conviennent de rechercher tout moyen ou dispositif visant à renforcer la capacité d'attraction et de développement de l'agglomération lyonnaise en s'appuyant sur l'infrastructure de Lyon-Satolas.

Par exemple, l'aéroport pourrait devenir un espace mieux utilisé en matière de promotion économique en servant de premier accueil des délégations et de vitrine économique de l'agglomération lyonnaise.

La chambre de commerce et d'industrie de Lyon et la Communauté urbaine proposeront des actions concrètes sur ces thèmes.

*** Environnement**

La prise en compte de l'environnement est une priorité de la Communauté urbaine et de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon.

C'est pourquoi les deux parties s'entendent pour limiter au maximum l'impact environnemental du développement de Lyon-Satolas.

Pour ce faire, elles conviennent de l'intérêt des actions suivantes :

- réaliser un état des lieux en 1999 ou 2000 sur tous les aspects de l'environnement : bruit, eau, air, milieu naturel, déchets et paysage,
- évaluer les incidences du plan stratégique de développement sur ces aspects,
- fixer pour chaque thème des objectifs à atteindre en terme de limitation des nuisances,
- déterminer et mettre en oeuvre un plan d'actions visant à atteindre ces objectifs,
- faire réaliser tous les trois ans, à partir de l'état des lieux, un audit de l'environnement par un organisme indépendant pendant la durée du plan stratégique de développement,
- communiquer les résultats.

Monsieur le ministre des transports devrait décider prochainement de la réalisation d'une charte de l'environnement qui serait établie sous l'autorité de l'Etat et dans le cadre de la commission consultative de l'environnement à laquelle participent la Communauté urbaine et la CCIL.

La Communauté urbaine et la CCIL s'engagent à apporter leurs moyens d'expertise et financiers nécessaires, chacun dans leurs domaines de responsabilité pour mettre en oeuvre ou contribuer au lancement de ces actions.

- LE COMITE DE SUIVI

Les collectivités partenaires de ce plan de développement des aéroports de Lyon ont constitué un Comité des investissements stratégiques mis en place le 8 juillet 1997. C'est en son sein que seraient suivis

l'application de ce plan de développement des infrastructures et l'impact des investissements sur l'attractivité économique et l'environnement.

Le Comité des investissements stratégiques se réunirait au moins deux fois par an.

Par ailleurs, les dossiers mis à l'ordre du jour du Comité seraient instruits par le groupe technique comprenant les " permanents " de chaque collectivité et des deux chambres.

- LA DUREE

Cette convention est établie pour une durée de sept années, soit de 1999 à 2005 inclus ;

Financement			
Organismes	Satolas	Saint-Geoires	Total
Département de l'Isère		10 MF (+ 54 MF pour investissement courant)	10 MF
Département du Rhône	90 MF 27 MF(avance remboursable)		117 MF
Département de l'Ain	18 MF (à l'étude)		18 MF
Communauté urbaine de Lyon	72 MF		72 MF
région Rhône-Alpes	70 MF 100 MF(avance remboursable) 34 MF (à l'étude)	30 MF	234 MF
collectivités			451 MF 485 MF
total			936 MF

B - Propose de délibérer comme suit ;

Vu ladite convention-cadre ;

Où l'avis de ses commissions développement économique et grands projets et finances et programmation ;

DELIBERE

1° - Autorise monsieur le président à signer la convention-cadre passée avec la chambre de commerce et d'industrie de Lyon.

2° - Approuve le financement de 72 MF répartis à raison de 10 MF par an de 1999 à 2004, puis de 12 MF en 2005.

3° - La dépense correspondante de 10 MF sera imputée sur les crédits inscrits au budget de la Communauté urbaine - exercice 1999 - compte 657 580 - fonction 90.

Et ont signé les membres présents,

pour extrait conforme,
le président,
pour le président,