

Séance publique du 7 juillet 2003

Délibération n° 2003-1312

commission principale : développement économique

objet : **Développement de l'aéroport international de Lyon-Saint Exupéry - Convention de financement passée avec la chambre de commerce et d'industrie de Lyon**

service : Délégation générale au développement économique et international - Direction des affaires économiques et internationales

Le Conseil,

Vu le rapport du 18 juin 2003, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le présent rapport a pour objet la présentation d'une convention de financement comportant le versement à la chambre de commerce et d'industrie de Lyon d'une somme d'un montant de 12 M€ sur la période 2003-2006 pour la réalisation d'un programme partenarial d'investissement.

L'aéroport Lyon-Saint Exupéry a été créé en 1975 par l'Etat pour le substituer à celui de Bron devenu insuffisant. L'Etat a concédé sa gestion à la chambre de commerce et d'industrie de Lyon (CCIL) en janvier 2001 pour une durée de dix ans.

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'agglomération lyonnaise. Il faut rappeler que 2000 habitants de la Communauté urbaine travaillent sur le site de l'aéroport et que toute augmentation du trafic aérien génère des créations d'emplois bénéficiant en grande partie à la population de l'agglomération.

L'aéroport figure d'ailleurs en tant qu'élément structurant dans le schéma de développement économique (SDE) approuvé par la Communauté urbaine en 1997 qui entre aujourd'hui dans une phase opérationnelle. Le SDE vise à favoriser la montée en puissance de l'aéroport et le positionne comme la seconde porte aérienne de France. Il s'articule autour de trois volets indissociables : le développement des infrastructures, la prise en compte du développement durable et le développement des activités économiques et des partenariats.

La Communauté urbaine a déjà souhaité soutenir le développement de l'aéroport en participant au côté de la région Rhône-Alpes et du département du Rhône à son programme d'investissement sur la période 1999-2005.

Cet objectif s'est traduit par l'élaboration d'une convention-cadre entre la Chambre de commerce et la Communauté urbaine validée par le conseil de Communauté le 8 juillet 1999. La convention engageait financièrement la Communauté urbaine à raison de 72 MF (11 M€) répartis sur sept ans (1999-2005) permettant l'amélioration et le développement des capacités de l'aéroport sur la base des infrastructures existantes (doublet de piste actuel).

Cette délibération a été annulée par jugement du 6 juillet 2001 du tribunal administratif de Lyon pour un vice de procédure.

Pour le Tribunal, les documents communiqués par la CCIL étaient insuffisants pour assurer une information correcte des conseillers à l'occasion du vote.

Depuis lors, le contexte a évolué.

Selon les schémas multimodaux de services de transports élaborés par l'Etat, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry a vocation à devenir un pôle majeur de trafic international pour le grand Sud-Est.

Dans cette perspective, l'Etat a approuvé en 1999 l'avant-projet de plan de masse validant les potentiels de développement de l'aéroport et le cadre général des modifications d'infrastructures aéroportuaires sur le site de la plate-forme.

Enfin la CCIL a élaboré avec l'Etat un contrat d'objectifs.

Ce contrat porte sur la période 2002-2006 et précise la stratégie de l'aéroport et sa déclinaison en objectifs de gestion et d'investissements à réaliser pour lui permettre de rattraper son retard en matière d'équipement et de faire face à l'évolution du trafic à court et moyen terme, c'est-à-dire à porter la capacité à plus de 8 millions de passagers par an. Ces investissements permettront une utilisation optimale des infrastructures existantes (pistes actuelles).

Dans ce cadre, pour répondre aux ambitions et aux objectifs ainsi définis, la CCIL a arrêté un programme prévisionnel des investissements pour la période 2003-2006.

Ce programme prévisionnel, d'un montant estimé à environ 200 M€, s'articule autour de quatre grandes thématiques :

- la maximisation du doublet de pistes à l'est, pour un coût estimatif global de 21,32 M€,
- l'accroissement des capacités des terminaux passagers, pour un coût estimatif global de 95,90 M€,
- l'accessibilité et la valorisation du site, pour un coût estimatif global de 68,01 M€,
- les acquisitions foncières, pour un coût estimatif global de 15,50 M€.

Ce programme est décrit en détail dans le document annexé dans le dossier de demande de la CCIL tenu à la disposition des élus au service de l'Assemblée communautaire.

Il faut préciser que préalablement au lancement des travaux, la CCIL devra se conformer aux dispositions légales et réglementaires applicables en matière d'enquêtes publiques et d'études d'impact.

La réalisation de ce programme ne pourra se faire qu'avec le concours des collectivités territoriales concernées, après écoute des préoccupations exprimées par les riverains et leurs associations.

En matière de financement, la Chambre de commerce et d'industrie est tenue par l'Etat de respecter deux contraintes :

- le ratio dette sur la capacité d'autofinancement ne doit pas excéder 10 sur la période 2002-2006,
- l'endettement de la CCIL en fin de concession ne doit pas excéder l'indemnité compensatoire telle que prévue à l'article 13 de la convention signée le 7 février 2001 (c'est-à-dire que son endettement ne doit pas être supérieur à cinq fois la moyenne arithmétique de capacité d'autofinancement ressortant des comptes exécutés des cinq dernières années de la concession, à l'exclusion de la plus élevée et de la plus faible des valeurs).

Ces contraintes et le montant des investissements impliquent la recherche d'un appui financier auprès des trois collectivités locales directement concernées : la région Rhône-Alpes, le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon.

Ces collectivités territoriales sont sollicitées sur une partie du programme dit partenarial qui identifie quatre grands projets fonctionnels comprenant :

. l'augmentation des capacités des terminaux passagers et l'amélioration de la sécurité : la jetée (projet n° 1) et le terminal 1 (projet n° 2),

. l'optimisation du doublet de pistes : la bretelle de dégagement et l'aire de manœuvre et de stationnement des avions (taxiway projet n° 3),

. l'amélioration de l'accessibilité : gare routière (projet n° 4).

Ce programme est résumé dans le tableau suivant :

Titre de l'opération	Contenu	Montant (en million d'€ HT)	Résultat attendu
la jetée (projet n° 1)	création d'une jetée en prolongement du terminal 2	18,63	capacité supplémentaire dégagée : 500 000 passagers par an sur les départs
	création de 23 postes au contact		contrôle des bagages de soute à 100 %
le terminal 1 (projet n° 2)	aménagement de l'aérogare sur deux niveaux	21,71	accroissement de la capacité du terminal 1
	dévoisement de la voie de service pour permettre l'extension du niveau 0 côté pistes		améliore la lisibilité de l'organisation de l'aérogare : un niveau arrivées et un niveau départs
			favorise la sécurité (contrôle à 100 % des bagages en soute)
			dégage des aires de stationnement et préfigure les extensions possibles du bâtiment
la bretelle de dégagement à grande vitesse et le taxiway (projet n° 3)	réalisation d'une bretelle de dégagement à grande vitesse	11,8	accroissement de la capacité du système de pistes à l'est
	création de voies de circulation et de stockage des avions		mise aux normes des aires créées et exploi- tation de douze postes avions supplémentaires en face des terminaux
la gare routière et les voiries centrales (projet n° 4)	création d'une gare routière et des voiries associées	8,17	rationalisation et développement des voies d'accès au site et du système de voiries centrales

Ce programme partenarial représente 60,31 M€ sur un programme global de 200,73 M€ d'investissement. L'activité de l'aéroport permet de dégager une capacité d'autofinancement de 93 M€. La CCIL doit recourir pour partie à l'emprunt et pour le reste, sollicite les collectivités locales pour faire face au financement du programme d'investissement, soit une participation s'élevant à 60 % du programme partenarial, arrêtée forfaitairement à 36 M€.

La CCIL sollicite donc aujourd'hui de la Communauté urbaine l'attribution d'une subvention de 12 M€ sur la période 2003-2006, qui représente 20 % du programme partenarial et vient compléter à due concurrence les participations demandées par la CCIL à la Région et au conseil général du Rhône.

En soutien de sa demande, la CCIL a remis à la Communauté urbaine un dossier détaillé comprenant un bilan de réalisation de 1997 à 2002, un plan stratégique de développement et le programme d'investissement prévisionnel. Ces documents sont tenus à la disposition des élus et consultables auprès du service de l'Assemblée communautaire.

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 par les services de la Communauté urbaine, et d'une étude réalisée à sa demande par la société Algoe, d'une part, que la desserte aéroportuaire constitue un équipement essentiel au développement économique de l'agglomération et à son rayonnement international, d'autre part, que les conditions actuelles sont insuffisantes et nécessitent un développement de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

La vie économique et les objectifs de rayonnement et de positionnement de la métropole du Grand Lyon impliquent le développement de l'aéroport Saint Exupéry.

La métropole lyonnaise s'inscrit dans une dynamique et bénéficie d'atouts pouvant lui permettre de se positionner en tant que seconde métropole française de rang européen. Toutefois, elle doit compenser un certain nombre de handicaps vis-à-vis de ses principales concurrentes : son poids démographique et économique généralement plus faible, son nombre de sièges sociaux de grandes entreprises limité, son accessibilité aéroportuaire moins bonne.

Face à ces constats, un effort de mise à niveau de la métropole doit être mené tant en matière d'internationalisation du tissu économique de l'agglomération que d'infrastructures d'accueil, notamment l'offre aéroportuaire.

La Communauté urbaine et ses partenaires mènent une stratégie de développement économique qui doit permettre de répondre aux principaux enjeux de l'économie lyonnaise en matière d'infrastructures. Dans cette stratégie, l'aéroport est en mesure d'apporter des effets de levier importants pour répondre aux différents objectifs de l'agglomération lyonnaise en matière de développement économique et international : l'internationalisation de son économie, l'attractivité de son territoire et le développement de son tourisme urbain.

- L'enjeu de l'internationalisation de l'économie lyonnaise est étroitement lié aux possibilités d'accessibilité internationale pour ses entreprises (pénétration de nouveaux marchés, développement des exportations et des coopérations scientifiques, technologiques ou productives). L'aérien est le mode de transport le plus compétitif pour les acteurs de l'économie au regard de ses performances tant en terme de possibilités de desserte que de vitesse,

- l'enjeu de l'attractivité de la métropole lyonnaise auprès des talents (chercheurs, créateurs) et des investisseurs internationaux passe par un renforcement de la compétitivité de l'agglomération en matière d'implantation internationale, d'organisation de congrès ou encore de grands événements. Sur ce champ, le maillon faible de l'agglomération lyonnaise face à la concurrence internationale est bien souvent lié à la qualité de sa desserte aéroportuaire,

- enfin, l'enjeu de devenir une ville de destination touristique (source de retombées économiques) à travers notamment le classement au patrimoine mondial de l'humanité va de pair avec les possibilités de desserte offerte par son aéroport.

Ces objectifs s'inscrivent dans un contexte de forte concurrence entre les métropoles et dans un paysage aérien en profonde mutation avec quelques grands opérateurs et l'apparition de nouveaux compétiteurs que sont les compagnies à bas prix (low cost). Le ciel européen souffre d'une congestion croissante et les aéroports en mesure de proposer une capacité de traitement importante bénéficieront d'un avantage compétitif certain.

L'enjeu pour l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, et par conséquent pour l'économie lyonnaise, est de se positionner comme la seconde plate-forme de correspondance française (hub), y compris pour des liaisons internationales, tout en préservant la capacité d'accueillir de nouveaux transporteurs. La hiérarchie des métropoles européennes s'organisera demain entre celles qui auront su s'appuyer sur des hub (pour maximiser leur accessibilité aérienne en terme de destination et de temps de trajet) et les autres. Ceci impliquera une action dynamique du gestionnaire de l'aéroport vis-à-vis des différents opérateurs.

Les réseaux de communication jouent en effet un rôle important dans le développement des agglomérations, ils viennent renforcer le potentiel existant. L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est positionné de surcroît au cœur d'un réseau TGV rendant possible la création d'un hub ferroviaire qui viendra renforcer le hub aérien et il sera relié au centre de l'agglomération au moyen d'une desserte expresse ferroviaire.

Cette synergie exceptionnelle est un élément essentiel de développement économique pour l'agglomération lyonnaise.

L'étude réalisée par la société Algae pour le compte de la Communauté urbaine est tenue à la disposition des élus et est consultable auprès du service de l'Assemblée communautaire. Elle met en évidence la nécessité pour la Communauté urbaine de combler son retard sur les autres principales métropoles européennes dans le domaine de l'aérien.

La convention qui est proposée au Conseil et qui est annexée au dossier prévoit :

- le contenu du programme,
- la durée de la convention : 2003-2006,

- l'échéancier :

2003	1,00 M€
2004	4,40 M€
2005	2,90 M€
2006	3,70 M€

- les modalités de versement d'une subvention de 12 M€ permettant de participer au financement des investissements décrits dans le présent rapport,

- les modalités de contrôle quant à la réalisation des investissements prévus,

- l'obligation pour la CCIL de produire un état récapitulatif des travaux réalisés.

Par ailleurs, la CCIL souhaite réactiver le comité stratégique réunissant la Communauté urbaine, la région Rhône-Alpes, le conseil général du Rhône et la CCIL. Il aura à traiter des grandes orientations à donner à l'aéroport à travers des objectifs exprimés en terme de programme d'investissement et de financement en partenariat.

Dans ce contexte la collectivité souhaite suivre l'évolution des retombées économiques qu'elle est en droit d'attendre de ses investissements. Ainsi il est proposé d'inscrire chaque année un crédit d'étude de l'ordre de 50 000 €.

Il est à noter que la réalisation du programme étant liée à la réunion de l'ensemble des subventions, l'engagement de la communauté urbaine de Lyon est subordonné aux décisions de la région Rhône-Alpes et du département du Rhône d'accorder à la CCIL, au titre du même programme, des subventions pour un montant total de 12 M€ chacun.

Le projet de convention qui est soumis au Conseil est accompagné :

- du descriptif du programme partenarial,
- du calendrier prévisionnel des travaux,
- des échéanciers prévisionnels des dépenses.

En appui du dossier sont tenus à la disposition des conseillers auprès du service de l'Assemblée communautaire :

- le rapport établi par la société Algae intitulé l'impact de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry sur le développement économique de la Communauté urbaine,
- le document présenté par la CCIL intitulé plan stratégique de développement-bilan et perspectives,
- le document de la CCIL intitulé état des lieux : bilan 1997-2002,
- le document de la CCIL intitulé programme d'investissements 2003-2006"
- le document de la CCIL intitulé contrat d'objectifs ;

Vu ledit dossier ;

Vu sa délibération en date du 8 juillet 1999 ;

Vu l'article L 5212-20-1-2° du code général des collectivités territoriales ;

Vu le jugement du tribunal administratif de Lyon en date du 6 juillet 2001 ;

Vu le dossier de demande de subvention présenté par la chambre de commerce et d'industrie de Lyon ;

Vu le rapport d'étude économique ;

Vu le projet de convention et les documents annexes ;

Ouï l'avis de sa commission développement économique ;

DELIBERE

1° - Décide de verser à la chambre de commerce et d'industrie de Lyon une subvention d'un montant de 12 M€ dans le cadre du programme partenarial avec la région Rhône-Alpes et le département du Rhône, sous les conditions prévues par le projet de convention.

2° - Autorise monsieur le président à signer la convention entre la chambre de commerce et d'industrie de Lyon et la communauté urbaine de Lyon pour le développement de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

3° - Les crédits seront imputés sur le budget principal de la Communauté urbaine - compte 657 580 - fonction 90 - opération 0307 - crédits à inscrire au titre des exercices 2003 pour 1 M€, 2004 pour 4,4 M€, 2005 pour 2,9 M€ et 2006 pour 3,7 M€.

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