

## 1- Quelques considérations préliminaires :

Dans le cadre de sa politique financière, l'Etat français entend céder la totalité des 60% qu'il détient dans ADL (Aéroports de Lyon) société gestionnaire des deux aéroports lyonnais de Saint-Exupéry et de Bron. (L'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est situé sur la commune de Colombier-Saugnieu à 25 km à l'est de Lyon, dans le département du Rhône, alors que Lyon-Bron est situé dans la métropole de Lyon).

La chambre de commerce et d'industrie de Lyon possède 25% du capital et les collectivités locales 15% (région, département, et métropole à parts égales). La région n'est donc propriétaire que de 5% du capital d'ADL.

Cependant, malgré cette participation somme toute faible à ce jour, celle-ci doit faire l'objet d'une attention particulière de la région Auvergne – Rhône-Alpes en regard:

- Des nouvelles compétences que lui confère la loi NOTRe en terme de transports et de développement économique,
- De la cohérence et de l'inscription de ce projet majeur avec les dites politiques de développement et transports,
- Donc, en conséquence, de la nécessité, pour la Région, de garder la possibilité d'intervenir auprès de l'actionnaire privé pour ce qui est de la gestion à moyen / long terme de ces aéroports

**Question 1 :** quid de la pérennité de la répartition actionnariale entre la C.C.I. – la Région – le département et la métropole de Lyon ?

**Question 2 :** dans l'hypothèse de la mise en vente de la totalité de 60 % des parts de l'état, le nouvel actionnaire majoritaire aurait les mains libres, sauf si des clauses particulières venaient à lui être imposées dans le cahier des charges. (Pour mémoire, à Toulouse, l'état n'a cédé que 49,99% du capital, les institutionnels restants officiellement majoritaires). La Région AuRA doit-elle augmenter sa part dans le capital de ADL ?

## 2- Historique récent :

En 2005, un rapport commandé par le gouvernement au groupe de travail des Conseillers au Commerce Extérieur (CCE) sur Saint-Exupéry critique violemment la gestion de l'aéroport, pointant du doigt son retard de développement par rapport à d'autres aéroports européens de taille comparable, le manque de compagnies régulières et à bas prix, l'insuffisance de la desserte ferroviaire (pas de TER allant jusqu'à l'aéroport) et de la signalisation routière, des dysfonctionnements internes (notamment la livraison des bagages au terminal 2), et un manque flagrant de cohérence de la politique commerciale de la plate-forme. Les conseillers accusent très clairement le directeur de l'aéroport d'alors, remercié quelques mois après.

À la suite de ce rapport et du vote d'une nouvelle loi sur la gestion des aéroports français, la société Aéroports de Lyon, destinée à gérer les deux aéroports lyonnais (Bron et Saint-Exupéry) et attirer des capitaux privés dans leur gestion est créée le 21 décembre 2006. La concession est cédée par la CCIL le 6 mars 2007, et la société est officiellement lancée le 9 mars. À cette occasion, la concession des aéroports est renouvelée jusqu'en 2047.

En 2009, Aéroports de Lyon a investi 13,5 millions d'euros pour la rénovation et l'agrandissement du terminal 1. Outre le remplacement du carrelage par de la moquette, le changement des couleurs, l'amélioration de la luminosité et de la circulation au sein de l'aérogare, ainsi que l'installation de sièges supplémentaires, la capacité du terminal a été augmentée de 500 000 pour être portée à 3 millions de passagers par an.

Le 8 décembre 2011, l'aéroport a pour la première fois de son histoire franchi le cap des 8 millions de passagers.

**Question 3 : durée de la concession prévue ? Respect de la date de 2047 ? (Un investisseur ne s'engagera pas pour une durée de 30 ans)**

### 3- Les bases du transfert de responsabilité dans le cadre d'une privatisation

Les responsabilités de l'exploitant concernent l'aménagement, l'entretien et la gestion d'un aéroport. L'exploitant devient ainsi l'autorité responsable, organisatrice du service public aéroportuaire. Ses responsabilités se déclinent principalement selon deux axes :

- la définition de la stratégie de développement de l'aéroport ;
- l'organisation du financement de la plate-forme. Cette compétence couvre notamment la stratégie de tarification des services aéroportuaires, dans le cadre juridique existant.

Le patrimoine concerné comprend, sous réserve des droits éventuels de tiers et à l'exception des biens nécessaires aux missions de l'Etat en matière de sécurité de la circulation aérienne, de sécurité civile et de défense nationale :

- les terrains du domaine public aéroportuaire ;
- les ouvrages et installations y prenant place ;
- les biens meubles affectés spécifiquement à l'aéroport.

La direction générale de l'aviation civile continue à :

- assurer la fourniture des services de la navigation aérienne ;
- fixer les normes en matière de sécurité et de sûreté et en contrôler l'application ; il est à noter que les obligations en la matière pèsent directement sur l'exploitant de l'aéroport.

Les autres services de l'État continuent à exercer leurs missions aéroportuaires : douanes, police transfrontière, gendarmerie du transport aérien. Météo France continue pour sa part à assurer les services d'assistance météorologique.

Cette combinaison des responsabilités entre l'État et l'exploitant choisi permet d'assurer un service public aéroportuaire présentant toutes les garanties de sécurité et de qualité.

**Question 4 : si, à priori, le cahier des charges de l'appel d'offre respecte-t-il ces principes, qu'en sera-t-il de la réponse apportée (à surveiller) ?**

### 4- Deux investissements importants à prévoir à court terme :

*Pour faire simple, une plate-forme aéronautique se décompose en deux parties :*

*- la partie opérationnelle : l'aérodrome, tout ce qui se passe après la passerelle : la piste, les parkings, le contrôle, la circulation des aéronefs, et bien sûr les vols.*

*- la partie commerciale : tout ce qui se passe avant la passerelle, la billetterie, les services (sécurité, PAF), les commerces, etc. Ce domaine est celui de l'aéroport*

*La partie opérationnelle (entretien des zones aéronautiques et contrôle aérien) ne peut économiquement survivre qu'avec les rentrées d'argent de la partie commerciale. Ce sujet est particulièrement sensible car la Commission Européenne vise une division par deux des redevances, autrement dit des revenus directs des services aéroportuaires. Cet objectif passe par une adaptation aux exigences de standardisation des équipements et des procédures et de compatibilité avec les perspectives du Ciel Unique Européen. La synergie entre l'activité aéronautique et l'activité commerciale est donc essentielle pour la viabilité financière et opérationnelle du projet.*

#### 4a – Le développement futur de la plate-forme (l'aspect opérationnel)

La configuration actuelle de l'aéroport de St Exupéry n'est pas conforme aux préconisations de la Commission Européenne relative aux aéroports, ce qui pénalise l'adaptation aux futures exigences de contrôle du ciel unique européen.



Comme on le voit sur l'exemple de Munich, il y a deux pistes identiques indépendantes, avec deux taxiways parallèles, situés de part et d'autre de l'aérogare, avec des bretelles inclinées.

Cette configuration est conforme à l'exigence de standardisation et d'automatisation des procédures de départ et d'arrivée du Ciel Unique Européen.

Elle est aussi conforme à l'exigence de fluidité au sol et en vol dans le cadre de la réduction des nuisances et des gaz à effet de serre. A noter également les zones d'activités distinctes de la zone « passagers ».



Pour ce qui est de Lyon – St Exupéry, de façon non exhaustive, on note grossièrement quelques incompatibilités majeures :

- deux pistes du même côté de l'aérogare,
- pas de bretelles de dégagement inclinées,
- pas de taxiway parallèle à chaque piste,

Cette configuration est inadaptée à une gestion optimale des flux avions et passagers.

Pour rentrer dans le panel des aéroports conformes au niveau européen, il faudrait donc construire une piste (à l'ouest de l'aérogare actuel ?).

Il faudra donc investir lourdement pour rentrer dans le cercle restreint des "grands aéroports internationaux".

**Question 5 :** Cet investissement a-t-il été envisagé dans le cadre du cahier des charges du projet de privatisation ?

**Question 6 :** qu'elle est la vision du « futur propriétaire » sur ce point ?

**Question 7 :** la Région AuRA (et d'une façon générale les institutionnels) aura-t-elle les capacités pour financer cet investissement à hauteur de sa participation au capital ? (voir questions 1 et 2)

#### 4b – Le développement commercial

Un tel investissement « opérationnel » ne peut s'envisager sans avoir un plan de développement commercial en rapport avec l'enjeu. Ceci concerne : le fonctionnement proprement dit de l'aéroport, l'ouverture de nouvelles lignes\*, l'accueil de nouvelles compagnies, la qualité de service vis-à-vis des passagers, les services associés ... dont la qualité des accès et des correspondances.

Il y a donc un autre chantier considérable à ouvrir. **Les questions posées** sont du même ordre que précédemment.

**Question 8 : Comment se situerait un tel développement en regard de la stratégie de l'état pour ce qui est de la couverture aéroportuaire du territoire national ? (A noter que l'Etat peut-être tenté de protéger les activités d'Air France et de Roissy – Charles de Gaulle)**

*\*A titre indicatif, s'agissant des ouvertures de ligne, le règlement européen 2408/92 est très clair.*

*Les seules restrictions concernent les ouvertures de lignes hors espace communautaire qui nécessitent un accord du ministre des transports. Pour toutes les liaisons intra-communautaires (Europe) et vers l'Amérique du Nord (Open Sky), il n'y a pas de restrictions, sauf à trouver son créneau de vol de bout en bout et des clients.*

#### 5- Quel type d'actionnaire ?

Compte-tenu de l'ensemble de ses enjeux, la relation entre le futur propriétaire et les autres actionnaires risque de devenir pour le moins compliquée car les intérêts économiques vont rapidement diverger.

On peut envisager un nouvel actionnaire de type :

- « Bétonnier » (par ex. Vinci) qui cherchera la rentabilité des infrastructures par un développement de la plateforme,
- « Opérateur » (par ex. Genève) qui cherchera une rentabilité opérationnelle par une complémentarité de l'offre,
- « Financier » (par ex. Adrian) qui cherchera, avant tout, la rentabilité financière de son opération.

L'intérêt de ces investisseurs risque de se heurter à l'intérêt de la région en termes de développement économique.

#### 6- A titre de conclusion : quelle stratégie ?

En fait, nous aurions pu commencer par cette question. Une privatisation, comme toute opération économique-industrielle, n'a d'intérêt que si l'on sait répondre à la question « Pour quoi faire ? ». On voit bien que la seule logique financière actuelle du projet est « renflouer les caisses de l'Etat » : réponse largement insuffisante si l'on considère le « transport » aérien comme un vecteur de développement de nos territoires :

#### Questions stratégiques :

- Comment le développement des aéroports lyonnais s'inscrit dans le schéma plus général de la couverture du territoire européen (en particulier Genève) ... et des compagnies aériennes internationales majeures,
- Même question au niveau Français (voir question 8, ou, à titre de contre-exemple le projet de Notre-Dame des Landes),
- Synergie avec les autres aéroports AuRA (Bron, Clermont-Ferrand, Grenoble, Chambéry, Saint-Etienne).

- En matière d'activités (fret, passagers, affaires, maintenance ...),
- En matière de correspondance,
- ... en capacité financière de AuRA pour financer les investissements de mise aux normes, d'entretien, voire de développement, de ceux-ci,
- Synergie avec les autres modes de transport.

## **7- Conclusion personnelle**

Au-delà des critères de capacités financières (et, surtout, de la volonté ou non de développer la plate-forme), le risque est de se retrouver alors dans une situation analogue à celle de Paris (Roissy, Orly, Le Bourget), avec une plate-forme à vocation internationale (Genève), une plate-forme à vocation domestique (nationale et européenne) dont la rentabilité serait incertaine (Saint-Exupéry) et une plate-forme fret et aviation d'affaires (Bron).

Je ne suis pas certain que cette solution soit la mieux adaptée aux ambitions de la région européenne et internationale d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Pour toutes ces raisons, l'option qui semble la plus intéressante serait celle de confier l'aéroport à un investisseur de type « bétonnier » avec une garantie de développer la plate-forme, de développer l'offre régionale, de structurer les transports au niveau régional pour accompagner cette stratégie de développement par une meilleure utilisation de la gare TGV.

*Patrick Roccia*  
**Conseiller National MoDem pour l'Ardèche**