



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

Rapport du Conseil communal

relatif à une nouvelle étape de développement de l'aéroport des Eplatures, à la participation de la Ville de La Chaux-de-Fonds à raison de CHF 600'000.- à une augmentation de CHF 1'200'000.- du capital-actions de la société ARESA et à l'octroi de cautions à raison de CHF 800'000.-.

(du 8 novembre 2012)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Introduction

Le 3 juillet 2007 (PV CG no 41, p. 3381 ss), vous avez approuvé une augmentation du capital-actions de la société ARESA de CHF 1'200'000.- permettant de rééquilibrer la composition du capital (alors composé de CHF 100'000.- de capital-actions pour plus de 5 millions d'endettement) et de financer partiellement une étape de développement de l'aéroport. Le financement en question a notamment permis la construction d'un nouveau bâtiment en Ouest du site, occupé désormais en particulier par la société Air-Glacières, et l'aménagement du hangar à avions dédié à la maintenance (équipement, chauffage, etc.). Il a aussi contribué à rééquilibrer la participation de chaque actionnaire au capital-actions, la part de l'Etat passant notamment de 10 à 31,5%.

Le rapport du Conseil communal du 18 juin 2007 à l'appui de cette augmentation de capital rappelait le contexte général de l'aéroport, en exposait les enjeux à moyen et long termes ainsi que les étapes prévues pour son développement.

Par le présent rapport, le Conseil communal vous soumet une demande de participation à une nouvelle augmentation du capital-actions, décidée conjointement par les trois actionnaires que sont l'Etat de Neuchâtel, la Ville du Locle et la Ville de La Chaux-de-Fonds. Cette augmentation correspond à environ 55% des coûts estimés de la première phase de l'étape de développement envisagée. Le solde sera assuré par l'emprunt, pour lequel nous sollicitons l'autorisation d'accorder une caution des Villes.

Rappel du contexte et évolution récente

ARESA (Aéroport régional des Eplatures SA) exploite au nom du Canton de Neuchâtel et des Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds l'aéroport régional des Eplatures.

L'aéroport est au bénéfice d'une concession d'exploitation fédérale délivrée par le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) et valable jusqu'en 2031. Son rôle apparaît dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Les planifications cantonales disposent qu'il est l'aéroport cantonal et qu'il doit être maintenu au niveau technique et opérationnel déterminant. L'aéroport est douanier avec les privilèges Schengen.

La région dispose ainsi d'une plateforme performante et adaptée à ses besoins, qui remplit aussi un rôle plus large au plan régional, national dans le réseau des aéroports suisses, voire international.

Le trafic annuel oscille entre 9'000 et 12'000 mouvements d'aéronefs, alors que le cadastre de bruit est calculé à 20'500 mouvements. A noter que l'année 2011 a été exceptionnelle en trafic puisque 15'407 mouvements ont été réalisés et 6423 passagers transportés.

Le trafic d'affaires et commercial a représenté 13% du total des mouvements et 50% des passagers. C'est cette part du trafic pour laquelle l'essentiel des investissements est consenti.

Les emplois sur le site sont en augmentation (actuellement 26) et pourraient encore progresser.

Des entreprises de la région au sens large font usage de l'aéroport et de ses services, avec leurs avions ou hélicoptères, qu'ils en soient propriétaires ou utilisateurs. Leurs partenaires suisses ou internationaux accèdent aussi directement à la région.

L'accès pour l'aviation d'affaires et commerciale est l'une des missions principales dévolues à ARESA

L'aéroport des Eplatures est aussi une base de travail désormais unique sur l'arc jurassien pour le domaine hélicoptère, grâce à l'implantation d'Air-Glacières. Celle-ci connaît un important succès et déploie son activité pour l'aviation d'affaires, le travail aérien, la surveillance des frontières et prochainement d'autres missions à caractère public ou privé.

La collaboration avec Air-Glacières, rendue possible grâce à la construction en 2009 du centre technique, a vu aussi un développement nouveau dans le transport aérien commercial par avions. Des micro charters ont été lancés avec un grand succès en 2011 (Corse) et élargis en 2012 (Paris) avec le soutien de certains partenaires réguliers de l'aéroport. Ils pourraient encore être développés dès 2013 (Ile d'Elbe, Portugal, foires européennes).

L'aéroport est une base de formation aéronautique initiale ou professionnelle pour les pilotes comme pour les contrôleurs aériens. C'est également une plateforme pour l'entretien des aéronefs et les vols techniques ou d'évaluation.

C'est enfin un lieu d'expérimentation pour les technologies d'approche aux instruments, puisqu'un projet de l'union européenne et de la Suisse y a été réalisé en 2011 nous plaçant comme quatrième aéroport en Europe doté d'approches 3D par satellites.

Les collaborations internationales trouvent régulièrement le chemin des Eplatures, en particulier avec la France, la Norvège, l'Allemagne et les USA.

Au cours des trente dernières années le Canton et les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle ont soutenu conjointement les diverses étapes d'adaptation de l'aéroport cantonal. La première phase de la prochaine étape, objet du présent rapport, est prévue en 2013 et 2014.

La répartition actuelle du capital-actions est la suivante :

Canton	410'000.-	(31,5%)
Ville du Locle	245'000.-	(18,8%)
Ville de La Chaux-de-Fonds	645'000.-	(49,6%)

Quant à la répartition des subventions annuelles, elle est la suivante :

Canton	100'000.-	(30,7%)
Ville du Locle	54'000.-	(16,7%)
Ville de La Chaux-de-Fonds	171'450.-	(52,6%)

Ces subventions d'exploitation représentent environ 15% du chiffre d'affaires annuel.

Les autres ressources courantes d'ARESA sont constituées :

- des ressources de trafic : redevances d'utilisation, vente de carburants et autres services;
- de revenus locatifs : locaux loués aux entreprises basées, restaurant, places de hangar, places de parc à avions;
- de la péréquation fédérale en matière de sécurité aérienne;
- de facturation pour la mise à disposition de personnels.

Les redevances d'utilisation ont été récemment adaptées. En outre, votre autorité a accepté, en mai 2012 (PV CG no 48, p. 4434 ss), de reporter en faveur de prévoyance.ne la garantie dont bénéficiait ARESA pour les prêts accordés auparavant par la CPC (caisse de pensions en faveur du personnel communal).

Au cours des deux dernières années, ARESA a encore passé avec succès l'audit de sécurité réalisé par l'OFAC (office fédéral de l'aviation civile).

Nouvelle étape de développement

La phase de développement qu'ARESA entend réaliser en 2013-2014 (moitié de l'étape 7, qui se prolongera en 2015-16) poursuit deux buts principaux :

- optimiser l'installation existante et ses moyens techniques et l'adapter aux normes européennes et internationales dont le poids devient prépondérant pour les utilisateurs d'affaires et commerciaux;
- poursuivre l'amélioration de la sécurité opérationnelle de l'installation par des adaptations de la piste, des parcs à avions, des bâtiments, et des moyens techniques de déneigement.

a) optimiser au regard des normes

Les opérations d'affaires et commerciales se déroulent dans un environnement normatif plus contraignant que les opérations privées de l'aviation légère. Des avions de plus en plus lourds fréquentent l'aéroport.

La limite supérieure des années 1990-2000 était de l'ordre de 7 tonnes avec des envergures de 15 mètres. Elle est aujourd'hui de 19 tonnes, avec des envergures de 20 mètres.

Optimaliser l'aéroport revient à tirer le meilleur parti de l'installation actuelle, au sens des normes internationales et nationales (OACI), ainsi que des normes opérationnelles publiées par l'agence de la sécurité aérienne européenne (EASA).

A noter que la Suisse se réfère désormais à ces sources et les intègre dans le droit national de façon à peu près intégrale.

Cela concerne la piste en distances déclarées utilisables, la position des seuils d'atterrissage, l'éclairage d'approche et celui de la piste

Le travail d'étude a été conduit avec plusieurs bureaux d'ingénieurs et avec l'OFAC pour aboutir à un résultat tirant le profit maximal du site. Il donne lieu aux adaptations suivantes :

- la piste sera allongée de 18 mètres vers l'Est et 22 mètres vers l'Ouest portant la longueur totale à 1206 mètres avec des plateformes de retournement pour utiliser au mieux les longueurs disponibles au décollage;
- le seuil d'atterrissage de la piste 24 (atterrissage depuis l'Est) sera avancé de 60 mètres ce qui, avec l'allongement de 40 mètres, aura un effet sur les distances de calcul à l'approche;
- les zones dites "préimpact de la piste" pourront être prises en compte dans les calculs d'atterrissage des opérateurs concernés, du fait de seuils décalés;
- les éclairages et marquages de la piste et de l'approche seront adaptés.

b) poursuivre l'amélioration de la sécurité opérationnelle

L'aéroport est localisé dans un site urbain, ce qui est un avantage économique et stratégique. C'est aussi une limitation par les obstacles proches et par une certaine étroitesse du site.

Les mesures de sécurité nouvelles sont liées à un changement de code de référence qui passe du type 1 au type 2 et intègre les avions plus lourds et plus grands.

Il en découle notamment ce qui suit :

- les distances de sécurité axiales sur piste passent de 30 à 60 mètres;
- le revêtement antidérapant des 200 premiers mètres de la piste principale d'atterrissage (24) doit être refait;
- les distances latérales de sécurité passeront de 30 à 40 mètres;
- les parcs à avions doivent progressivement s'éloigner de la piste;
- les bâtiments anciens des années 1930 (hangar 1) doivent reculer pour prendre le même front avant que les hangars plus récents;

La deuxième phase de cette étape 7 (dès 2015) prévoit d'ores et déjà que :

- les bâtiments des années 1950 (accueil et restaurant) devront aussi reculer pour prendre le même front avant que les hangars plus récents;
- les parcs principaux de l'aéroport seront à terme localisés là où se trouvent ces anciens bâtiments;
- il faudra donc remplacer ces bâtiments par un petit terminal incluant les divers services au sol.

La sécurité opérationnelle porte aussi sur les systèmes de navigation et d'approche qui sont maintenus au plus haut niveau technique. C'est également la capacité d'opérer en toute sécurité en période hivernale, avec une situation apparemment paradoxale de cet aéroport qui, en hiver, offre ses performances maximales grâce à son altitude (pas de brouillard) et aux basses températures (densité de l'air).

Ainsi, l'aéroport des Eplatures entretient un revêtement de piste très rugueux et strié, et des procédures de déneigement drastiques garantissant des qualités de surfaces irréprochables.

Outre l'acquisition de véhicules déjà réalisée en 2012, l'étape 7 débutera donc en 2013 par les éléments suivants (coût total : CHF 2'255'000.-) :

- frais d'étude de l'ensemble CHF 250'000.-
- travaux en début de piste 24, comprenant :
 - l'extension de 18 mètres
 - la création de la plateforme de retournement
 - l'avancement du seuil d'atterrissage
 - les modifications d'éclairage de piste et de marquage CHF 740'000.-

- travaux en début de piste 06 (atterrissage depuis l'Ouest),
comprenant :
 - o l'extension de 22 mètres
 - o la plateforme de retournement
 - o le déplacement de lampes, et marquages CHF 380'000.-
- réalisation de la première partie du nouveau parc
à avions à l'Est du restaurant actuel avec son accès
à la piste : CHF 120'000.-
- extension du parc Ouest et élimination du parc à avions
le plus proche de la piste : CHF 115'000.-
- réalisation du hangar pour véhicules : CHF 650'000.-

En outre, cette première phase prévoyait également l'acquisition, en 2012, de nouveaux véhicules de déneigement (occasions récentes), financés sous forme de leasing sur 10 ans. Pour gagner du temps dans ce domaine et maintenir un effectif le plus réduit possible sur le site, un nouveau véhicule combiné chasse-neige, souffleuse-brosse, et déglçage chimique est indispensable, de même qu'une nouvelle fraise à neige de grande capacité. Ces nouveaux moyens remplacent progressivement ceux datant des années 70.

Cette première phase de l'étape 7 se poursuivra en 2014 par :

- le remplacement d'un véhicule d'intervention feu pour couvrir les catégories des plus gros avions venant aux Eplatures;
- l'acquisition d'un système mobile de déglçage des avions qui aidera à garantir des surfaces aérodynamiques intactes aux avions de passage en hiver;
- le remplacement des hangars des années 50 et 70 par deux unités de 30 mètres x 20 mètres x 8 mètres permettant d'abriter tous les types d'avions fréquentant l'aéroport et leur maintenance. L'exécution sera isolée et chauffée et dotée de toitures photovoltaïques. Ce nouveau hangar sera construit et financé en fonction des revenus de location qu'il permettra de générer.

Dès 2015, sera envisagée la deuxième phase de cette étape 7 de travaux, pour un montant total estimé à CHF 2'000'000.-. Elle comprendra en particulier :

- nouveau parc à avions CHF 350'000.-
- nouvelle station carburants CHF 350'000.-
- nouveau terminal CHF 1'300'000.-

La tour de contrôle devrait également être rénovée.

Le financement de cette phase sera déterminé avec le chiffrage plus précis du projet. Le Conseil d'Etat n'a pas exclu à ce stade de saisir le Grand Conseil.

Ainsi, le coût total de cette étape 7, en deux phases, est estimé à CHF 4'255'000.-.

Financement

Les principes de financement suivants ont été adoptés pour les objets décrits ci-devant :

- a) les investissements qui concernent exclusivement la sécurité aérienne sont dans le budget de sécurité aérienne fédéral des Eplatures;
- b) les investissements qui touchent l'infrastructure aéroportuaire d'usage général sont à la charge des investissements d'ARESA soutenus directement par les collectivités régionales (piste, tarmacs, voies de roulage, feux aéronautiques, bâtiments d'usage général tels que terminal, hangar véhicules, accès à l'aéroport);
- c) les investissements en véhicules se font par leasing;
- d) les hangars à avions sont financés par l'emprunt et en fonction des revenus de location disponibles.

Le coût total des diverses phases de l'étape 7 est de CHF 4'255'000.- pour la catégorie b) ci-dessus.

Pour le financement de la phase 1, de CHF 2'255'000.-, il est prévu une nouvelle augmentation de capital de CHF 1'200'000.-, assurée par l'Etat à raison de CHF 400'000.-, par La Chaux-de-Fonds à raison de CHF 600'000.- et par Le Locle à hauteur de CHF 200'000.-.

Le solde fait l'objet de cautions des Villes à hauteur de CHF 800'000.- au maximum par La Chaux-de-Fonds et de CHF 255'000.- au maximum par Le Locle.

Les subventions d'exploitation qui n'avaient pas été adaptées depuis de nombreuses années (si ce n'est pour rétablir des baisses subies durant quelques années difficiles) ont également été légèrement augmentées (CHF 30.000.- par an pour La Chaux-de-Fonds) pour absorber le coût des intérêts et des leasings et permettre à ARESA de conserver l'équilibre qui voit le coût des infrastructures assumées par ses actionnaires et son compte d'exploitation à proprement parler couvert par ses autres recettes.

Au terme de l'augmentation du capital-actions, la composition de celui-ci sera très peu modifiée en valeurs relatives et sera la suivante :

Canton	CHF	810'000.-	(32,4%)
Ville du Locle	CHF	445'000.-	(17,8%)
Ville de La Chaux-de-Fonds	CHF	1'245'000.-	(49,8%)

Pour préparer cette étape de développement, le Conseil d'administration a souhaité, en plus des études techniques menées par la direction avec des partenaires qualifiés, faire examiner les perspectives de développement et soumettre le modèle d'affaires de l'aéroport à un regard indépendant. Une étude a ainsi été confiée fin 2011 à l'entreprise *Compass Management*.

En constatant qu'ARESA équilibre régulièrement son compte d'exploitation, mais qu'il ne peut pas générer des flux financiers suffisants pour le financement de l'infrastructure, l'étude de ce bureau confirme implicitement l'orientation suivie jusqu'ici et consistant à faire supporter l'infrastructure, son adaptation et son développement par les pouvoirs publics.

Elle est également à l'origine de la proposition d'étaler dans le temps les investissements projetés et légitime l'opportunité d'une intervention des collectivités sous forme de contribution au capital. Elle confirme que les options d'investissements et de financement sont supportables pour ARESA.

Cette étude confirme également que les investissements projetés sont ciblés principalement sur le domaine d'activités prioritaire, à savoir l'aviation d'affaires, mais ne concernent que peu ou pas les autres domaines (instruction-formation, aviation privée, contrôle aérien).

La même étude conclut enfin à la nécessité d'accroître progressivement la taille de l'équipe engagée par ARESA, envisageable économiquement grâce à une augmentation – possible – du volume d'activité sur le secteur principal (aviation d'affaires) et à une légère adaptation des tarifs, ainsi que de faire preuve de suffisamment d'anticipation pour organiser la succession du directeur (61 ans), dont le rôle dans la conduite de la place est essentiel.

Le Conseil d'administration a tenu compte des conclusions de cette étude pour formuler les propositions qui vous sont soumises et a décidé d'engager dès 2013 une réflexion et les premières démarches en vue de la succession du directeur et des adaptations éventuellement utiles dans la composition et le fonctionnement du Conseil d'administration.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législation

L'investissement qui vous est soumis s'inscrit dans le prolongement de celui accepté en 2007. Il est en parfaite cohérence avec le programme de législation 2009-2012, qui prévoyait en particulier de valoriser les infrastructures urbaines et de développer les fonctions de centre de La Chaux-de-Fonds en tant que principal pôle urbain du massif jurassien. Le programme de législation prévoyait également de mettre en avant les atouts spécifiques de la Métropole horlogère dans la construction du réseau urbain neuchâtelois. Enfin, il accordait une place prépondérante aux liaisons et communications de ville avec l'extérieur.

Les premières réflexions concernant le programme de législation 2013-2016 ont mis en évidence à nouveau le rôle particulier que peut jouer l'aéroport pour la région et pour l'Arc jurassien en général, de sorte qu'aucune contradiction n'est à craindre entre les propositions qui vous sont soumises par ce rapport et le programme de législation en cours d'élaboration.

Conséquences sur les finances

L'engagement de CHF 600'000.- dans le capital-actions d'ARESA figurera à l'actif du bilan de la Ville et ne donnera en principe (les règles comptables prévoient une comptabilisation à la valeur nominale, sauf en cas d'accumulation de pertes qui feraient passer les fonds propres en-dessous de la valeur du capital-actions) lieu à aucun amortissement. Il générera dès lors uniquement une charge d'intérêts annuelle de CHF 16'800.- (calculée au taux moyen des intérêts de la Ville, soit 2,8%).

L'augmentation de la subvention, de CHF 30'000.- avait quant à elle déjà été admise pour le budget 2012.

L'octroi de cautions pour un montant maximal de CHF 800'000.- ne générera aucune dépense tant que la caution n'est pas utilisée, ce qui ne s'est jamais produit dans toute l'histoire d'ARESA.

Conséquences sur les ressources humaines

L'intervention sollicitée n'engendrera aucun impact sur les ressources humaines de la Ville.

La modernisation de l'outil de travail d'ARESA lui permettra en outre de remplir sa mission avec des moyens humains qui resteront limités.

Collaboration intercommunale

La nouvelle étape de développement d'ARESA et ses modalités de financement et de mise en œuvre ont été élaborées conjointement par les trois actionnaires que sont l'Etat, la Ville du Locle et la Ville de La Chaux-de-Fonds, dans le cadre l'excellente collaboration qui prévaut de longue date dans ce domaine.

Le Conseil communal se plaît en particulier à relever la volonté clairement exprimée par les représentants de l'Etat au sein du Conseil d'administration de soutenir le développement nécessaire de l'aéroport des Eplatures et d'en faire un outil de développement et de promotion au service de tout le canton et de l'Arc jurassien.

Des réflexions ont en outre été entamées s'agissant de l'élargissement éventuel de l'actionnariat à d'autres actionnaires publics au cours des prochaines années. En outre, le positionnement de l'aéroport des Eplatures parmi les infrastructures d'importance au sein de la Région-Capitale Suisse est également étudié.

Eléments relatifs au développement durable

a) aspects environnementaux

En limitant volontairement les activités à caractère sportif ou de loisir sur la base des Eplatures et avec un nombre de mouvements inférieur de 25 à 40% aux seuils autorisés, les actionnaires d'ARESA ont de tout temps marqué leur volonté de faire de cet aéroport un outil de développement respectueux du voisinage et des aspects environnementaux.

b) aspects sociaux

L'attachement manifesté par la population de la région à l'égard de l'aéroport à chaque occasion qui se présente (en particulier lors des portes ouvertes ou des traditionnelles journées de l'aviation), de même que l'intérêt manifesté pour les nouvelles offres tout public développées récemment au départ des Eplatures, attestent de la bonne implantation de cette infrastructure dans le tissu régional.

Par ailleurs, le souci prioritaire toujours accordé aux questions de sécurité font de l'aéroport des Eplatures une place sûre répondant à toutes les exigences imposées par les instances fédérales. Le programme d'adaptation qui vous est soumis s'inscrit dans la même philosophie.

c) aspects économiques

De nombreux emplois et des investissements conséquents de la part d'entreprises de la région sont étroitement liés à la présence de l'aéroport des Eplatures.

Celui-ci contribue également à la diversification du tissu économique, sur le site lui-même avec les activités spécifiques développées par les entreprises qui y sont basées, mais également au sein de plusieurs entreprises de la région, qui ont choisi de développer ici certaines fonctions pour lesquelles de très bonnes connexions internationales sont indispensables.

L'adaptation régulière aux évolutions de l'environnement aéronautique s'avère ainsi nécessaire pour conserver à l'aéroport sa fonction d'outil de développement pour l'ensemble de la région.

Au terme de cette phase l'aéroport aura atteint et maintenu un excellent niveau technique et obtenu, grâce aux efforts des divers partenaires communaux, cantonaux et fédéraux, un statut efficace et bien adapté aux réalités du réseau suisse et européen du transport aérien interrégional.

Au vu de l'atout que constitue l'aéroport pour la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse de développement et compte tenu de la spécificité qu'il représente pour le rayonnement du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et de tout l'Arc jurassien, il paraît indispensable de lui permettre de procéder aux adaptations imposées par l'évolution de l'environnement dans ce domaine.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Jean-Pierre Veya

Le chancelier

Thibault Castioni

LE CONSEIL GENERAL
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal,

arrête:

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à augmenter la participation de la Ville au capital de ARESA à hauteur de CHF 1'245'000.- par l'acquisition de CHF 600'000.- en actions.

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à garantir par cautionnement de nouveaux emprunts d'ARESAs pour un montant maximum de CHF 800'000.-.

Article 3.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
Le président La secrétaire
Pierre-Yves Blanc Celia Clerc