

# Lyon Saint-Exupéry

## SATELLITE OU PARTENAIRE

*Depuis 1975, Satolas, devenu Saint-Exupéry, a remplacé, pour les vols commerciaux, l'aéroport urbain de Lyon Bron. Situé à 10 minutes du centre-ville et réservé exclusivement à l'aviation d'affaire, ce dernier est désormais le 3<sup>ème</sup> aéroport business de France, un véritable atout pour la société des aéroports de Lyon qui cherche à développer considérablement son offre, s'adapter aux différentes attentes et anticiper de nouveaux besoins.*

**S**atolas a été conçu pour être d'abord l'aéroport de l'importante Région de Rhône-Alpes aisément accessible par autoroutes depuis les principales villes de Lyon (25km) St-Etienne (75 km) Grenoble (90 km), Chambéry (85 km). Mais une stratégie nationale pourrait aussi en faire le 3<sup>ème</sup> aéroport de l'Hexagone après les

deux parisiens, dont les expansions respectives seraient ainsi sensiblement et positivement allégées. Si Nice le devance en nombre de voyageurs (plus de 12 millions), c'est en grande partie grâce à sa dimension touristique. Il jouit d'une position adéquate et bénéficie déjà d'un raccordement direct au TGV. L'inauguration en 1994 de la gare TGV adossée à l'aérogare, démontre un

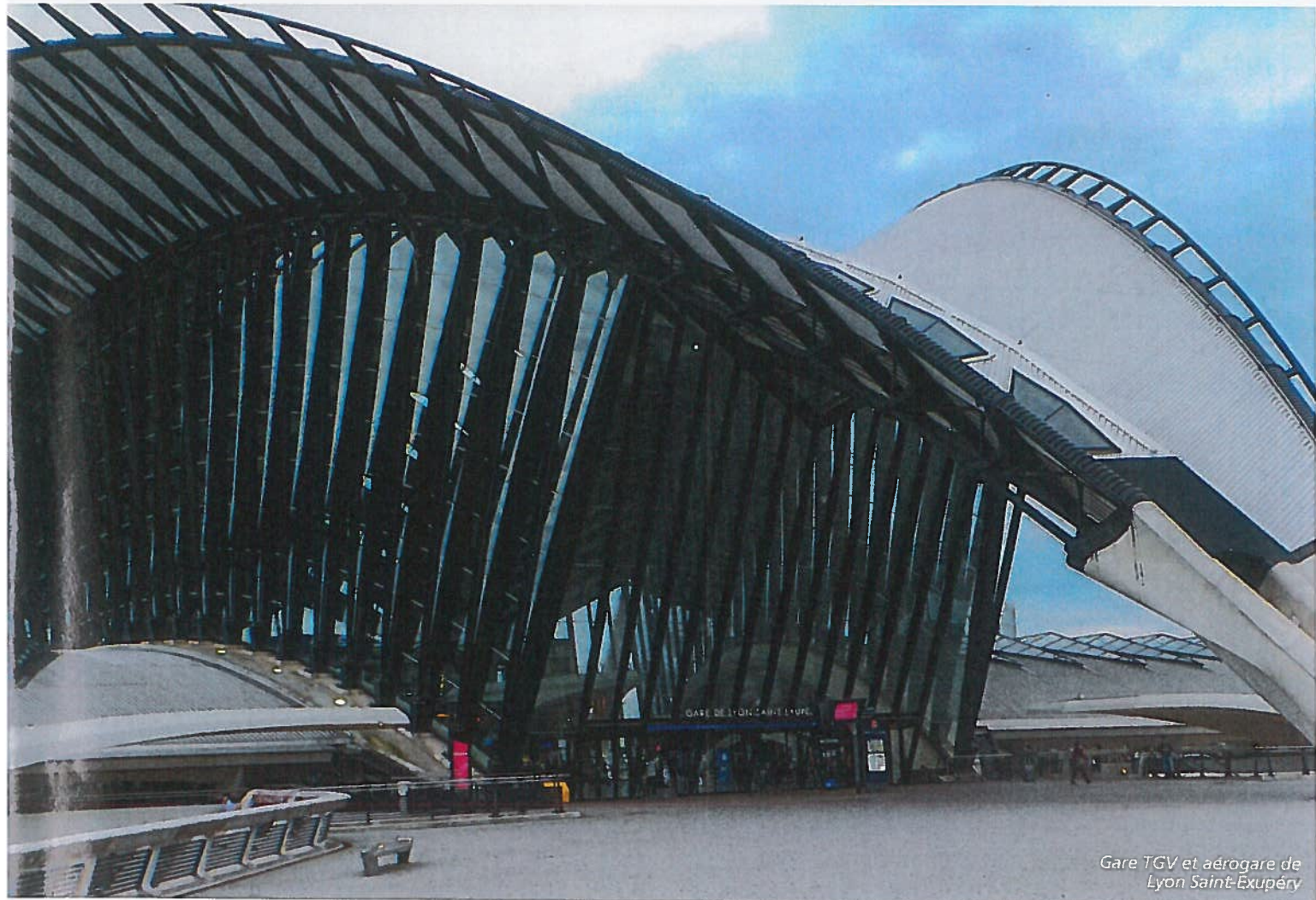
choix visionnaire de complémentarité entre le rail et les ailes... Ces ailes, qu'évoque le design architectural de sa toiture, sont devenues un emblème et attendent encore que ce bel oiseau d'acier décolle réellement.

### CHANGEMENT DE DIMENSION

En 2005 un sévère rapport tançait la direction de l'aéroport. L'outil de







Gare TGV et aéroport de Lyon Saint-Exupéry

travail était déjà superbe, mais il n'en était pas fait l'usage escompté. Depuis, Lyon Saint-Exupéry a pris son destin en main. D'abord, grâce à une gestion rigoureuse, ses finances ont été assainies et aujourd'hui sa situation permet des investissements substantiels et réguliers pour améliorer la qualité des installations et conduire des projets ambitieux tels que le nouveau terminal. L'organisation des parkings offrant 16.000 places est un exemple et son service de navettes fonctionnant 24h sur 24 est apprécié.

### ACCESSIBLE ET INTERMODAL

Sous-exploitée jusqu'il y a peu, la gare peut à présent compter sur un trafic plus intense de TGV, jusqu'à 20 trains quotidiens desservant notamment Paris, Grenoble, Chambéry, Valence, Avignon. Désormais l'aéroport est également relié à la ville directement par le moderne train-tram Rhônexpress, atteignant une vitesse de pointe de 100 kmh et rejoignant la gare de Lyon Part-Dieu en moins de 30 minutes.

Pour le développement économique et le rayonnement international de Lyon et de sa région, Saint-Exupéry a non seulement l'ambition de devenir la 2<sup>ème</sup> porte d'entrée aéroportuaire en France, mais aussi le point stratégique d'embarquement de tout le Sud-Est de la France, laissant Nice à sa vocation touristique. Dans cette perspective, il mise sur une amélioration de la qualité d'accueil et vise un nombre de passagers de 15 millions après 2020. Dans des espaces suffisamment dimensionnés, grâce aux réserves foncières dont il bénéficie, il désire offrir un confort que les plus grands aéroports ne peuvent donner.

Avec une population de près de 8 millions d'habitants, presque égale à la Suisse, Auvergne/Rhône-Alpes dispose d'un fort potentiel sur lequel l'aéroport peut s'appuyer pour prendre son véritable envol.

### LYON SAINT EXUPÉRY, GENÈVE COINTRIN : CONCURRENTS OU PARTENAIRES ?

Genève Cointrin vit dans un autre environnement. La présence des

organisations internationales, de nombreuses multinationales et les multiples conférences qui y sont organisées expliquent une large partie de ses résultats. Les vols long courrier qu'elle doit conserver, sont attachés à ces activités. En participant éventuellement à son capital, Genève n'avait pas l'intention de « mettre la main » sur Saint-Exupéry, comme cela a parfois été écrit à tort, mais d'être un simple et minoritaire partenaire. Cette situation permettait de créer d'utiles synergies en promouvant l'ensemble de la région. Enlever et de répondre d'une même voix à une nouvelle clientèle.

Cette plate-forme commune du « Diamant Alpin », cet espace transfrontalier compris entre Genève Lyon et Turin, donnerait un souffle supplémentaire et de bons résultats à partager.

Faut-il envisager de délester une partie du trafic de Genève-Cointrin sur Saint-Exupéry ? Si la courbe de croissance se poursuit, il est fort probable que le bout du Léman →



« La principale place internationale du Diamant Alpin Genève-Lyon-Turin, ouverte sur le monde entier, est historiquement Genève, qui consolide même cette position avec le fidèle appui politique de la France. »

→ connaît d'ici 2035 une certaine saturation. Divers milieux jugent qu'il y a déjà surcharge et actuellement la seule infrastructure régionale correctement dimensionnée pour accueillir une éventuelle partie du trafic commercial est Lyon, bien que d'autres types de trafics puissent également trouver leurs places sur des aéroports plus petits, dans des niches bien précises. L'éventualité de ces nouvelles orientations ne s'improvise pas. Elles s'étudient et se planifient.

### LE PROTECTIONNISME NE RÉSISTE PAS AU TEMPS

Le protectionnisme qui caractérise les uns et les autres, conduit au repli. Un réflexe pour préserver ses positions qui ne résiste pas au

temps. L'idée émise il y a 20 ans, d'une liaison ferroviaire rapide entre les deux aéroports se basait sur la confiance réciproque, une envie d'agir ensemble en fonction d'une appréciation du potentiel de développement économique durable non exploité.

En se rapprochant, certains lyonnais continueront de prendre leur avion à Genève pour quelques destinations, mais leur nombre ne va pas éclater pour délaisser Lyon. Et des genevois choisiront parfois Lyon pour d'autres destinations. Et alors ?

La principale place internationale du Diamant Alpin Genève-Lyon-Turin, ouverte sur le monde entier, est historiquement Genève, qui consolide même cette position avec le fidèle

appui politique de la France. En se plaçant dans le prolongement de cette dynamique, le pôle métropolitain de l'ARC français, encerclant Genève de Thonon-les-Bains/Evian à Divonne-les Bains, en passant par Annemasse, St Julien et Ferney-Voltaire, l'a parfaitement compris.

Lyon la capitale des Gaules proche des Alpes, a d'autres gros atouts. L'importance de sa population, sa vie industrielle et commerciale, ses services, son patrimoine culturel et architectural, un site traversé par deux grands fleuves permettant une navigation fluviale. Entre et autour de ces deux Centres, Genève et Lyon, se trouvent tant d'autres villes qui font la richesse du Diamant Alpin et représentent un grand bassin de clientèles aériennes. ■ CH/SB

publicité



**Halka**  
*Et vos idées s'envolent!*

Photo - Vidéo - Drone

[www.halka.ch](http://www.halka.ch)

+41 22 347 62 31