

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^{ème} 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.

Satolas 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^{ème} 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^{ème} 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

+41 22 347 62 31



COMPLÉMENTARITÉ AVEC GENÈVE

Aéroport de Chambéry

Développer d'autres niches sur les aéroports régionaux

Ils ne feront jamais concurrence à Genève, Zürich, Bâle ou Lyon, mais sont des maillons indispensables aux infrastructures nationales. Leurs spécificités respectives répondent à des besoins de proximité. Ils peuvent aussi décharger certaines grandes pistes de trafic trop encombrant pour leurs développements.

Survolons-les !

ANNECY-MEYTHET LE LIEN NATUREL PROCHE

A moins de 30 minutes de Genève Centre, ou depuis Cointrin, par l'autoroute, Annecy-Meythet dispose d'une infrastructure offrant un potentiel de développement. Ne disposant plus de trafic de lignes, malgré sa piste de 1600 mètres, avec la suppression de la liaison avec Paris, l'aviation d'affaire peut y trouver un cadre approprié et économiquement rentable. Plutôt que de se contenter de transferts naturels de Genève à Annecy, il est évident qu'en incluant Annecy dans une offre aérienne régionale, on dynamiserait l'ensemble. Annecy répond aussi aux attentes

de diverses grandes entreprises de « Mont Blanc Industrie », leaders mondiaux dans leurs secteurs, l'usinage de haute précision et la mécanique. Le Conseil départemental lui apporte l'appui nécessaire pour jouer ses atouts locaux et saisir ses opportunités vis-à-vis de Genève. Une détermination régionale partagée et des objectifs clairs faciliteraient cette évolution et renforceraient la place d'Annecy dans le concert des villes de plus de 100.000 habitants (la récente fusion des communes de l'agglomération a fait basculer le destin de la ville d'Annecy modifiant l'ensemble de son fonctionnement et faisant pas-

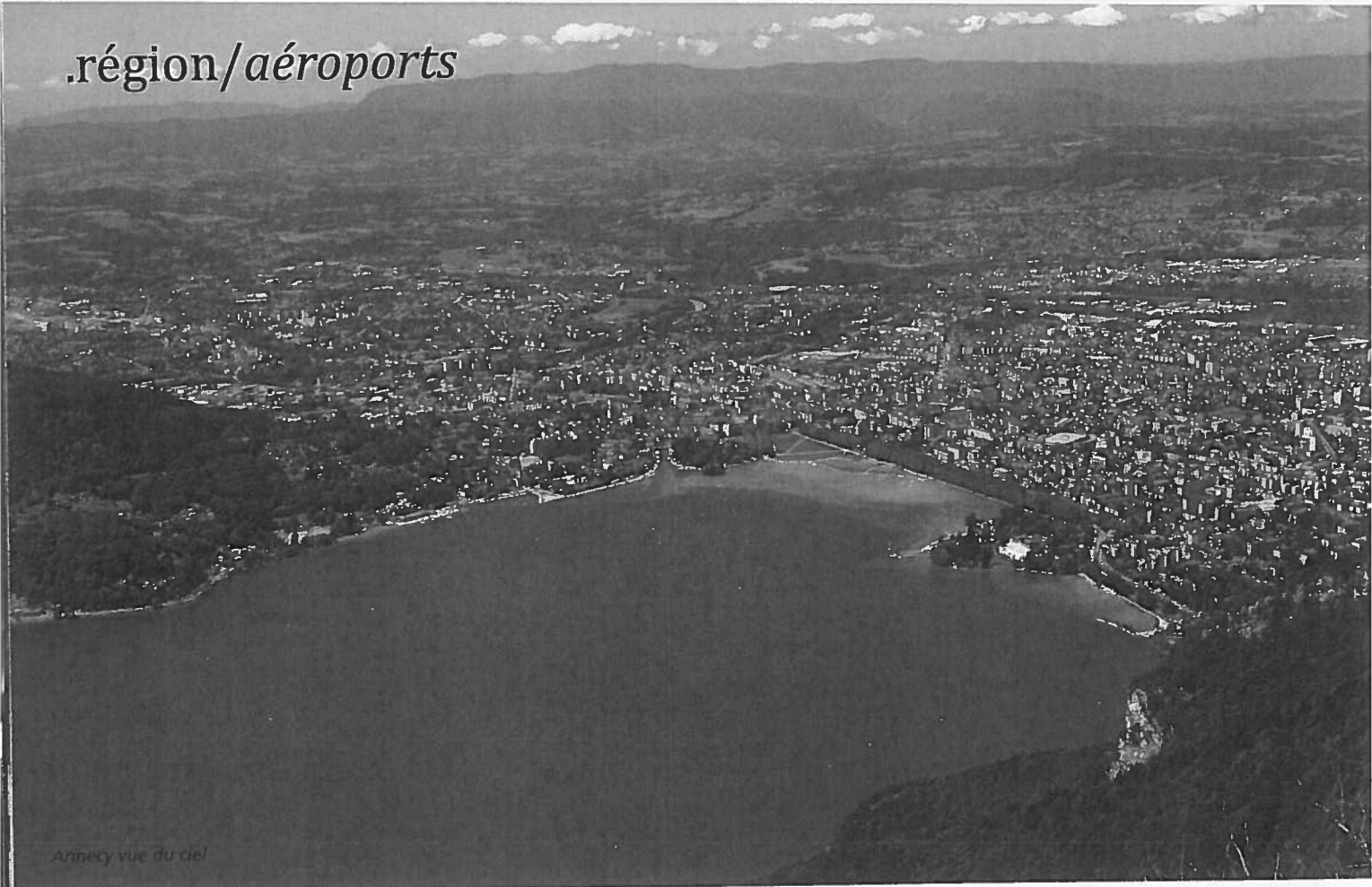
ser sa population de 54.000 habitants à 124.000).

CHAMBÉRY-AIX-LES-BAINS. DES MOYENS

En ajoutant une vingtaine de minutes au voyage depuis Genève, soit environ 1 heure, il est possible de rejoindre l'aérodrome situé au bout du lac du Bourget, adossé à la grande Technopôle de Savoie Technolac qui en profite.

Chambéry occupe déjà une position enviable en aviation d'affaire (3^{ème} de France). En saison, pour l'accès aux stations, des liaisons régulières sont organisées, notamment avec la Grande-Bretagne, auxquelles s'ajoutent des charters. Ici, la longueur de la piste de 2 km. permet l'atterrissage de gros porteurs. Les investissements sont constants pour en maintenir son développement.

Point crucial. Une coordination des trafics entre aéroports, en particulier Annecy/Chambéry, permettrait de multiplier et de fluidifier consi- →



Annemasse vue du ciel

→ **délabement les mouvements** (seulement six par heure actuellement entre les deux pistes !) en limitant des survols inutilement longs.

ANNEMASSE. FORMATION ET LOISIRS

Désormais en pleine zone urbaine, de par le développement de l'agglomération, cet aérodrome ne peut aujourd'hui qu'avoir des activités bien spécifiques et limitées, liées d'abord au Chablais français. Placé entre Annemasse et Thonon-les-Bains, il aurait pu, en son temps, connaître un meilleur développement, mais il a manqué un tournant de l'histoire. Sa piste est tout de même de 1300

mètres et les activités y sont denses, notamment en écolage de pilotes d'avions et d'hélicoptères, de saut en parachute, de loisirs et autres activités touristiques au-dessus des Alpes.

Preuve tout de même de son dynamisme, Annemasse a, selon les critères, le 2^{ème} ou 3^{ème} Aéroclub de France !

LA BLÉCHERETTE- LAUSANNE A ATTEINT SON PIC

Sur territoire suisse, dans le prolongement de Cointrin à 60 km, l'aéroport de Blécherette-Lausanne serait le complément logique. Mais voilà.

Il a atteint son pic de fréquentation avec environ 45.000 mouvements d'avions par an. A l'étroit, de plus en plus entouré d'habitations, son existence est même discutée à Lausanne. Son rôle économique pour diverses entreprises de l'agglomération de la capitale vaudoise semble sous-estimé. Sachant que Genève-Cointrin ne détient pas de capacités d'accueil pour ce type d'activité aérienne une réflexion régionale deviendra incontournable. Que peut devenir Yverdon-les Bains avec une piste de qualité, bien positionnée de 867m (La Blécherette 875m) ? Fribourg qui a son utilité locale (800m) et bénéficie d'installations haut de gamme avec des entreprises de maintenance pour les appareils ? Ou plutôt Payerne ?

PAYERNE LA BROYE. UN CONCEPT SINGULIER FAVORISANT L'INNOVATION

Il s'agit sans doute ici de la démarche la plus originale et prometteuse ne faisant concurrence à personne. Longtemps aéroport uniquement militaire, il est maintenant ouvert à l'aviation civile. Les autorités locales n'entendent pas en faire un aéroport tourné vers le trafic commercial,



« Valais (...) l'une des plus importantes régions touristiques, légitimise sa volonté de recevoir plus de trafic commercial pour desservir directement les stations valaisannes »



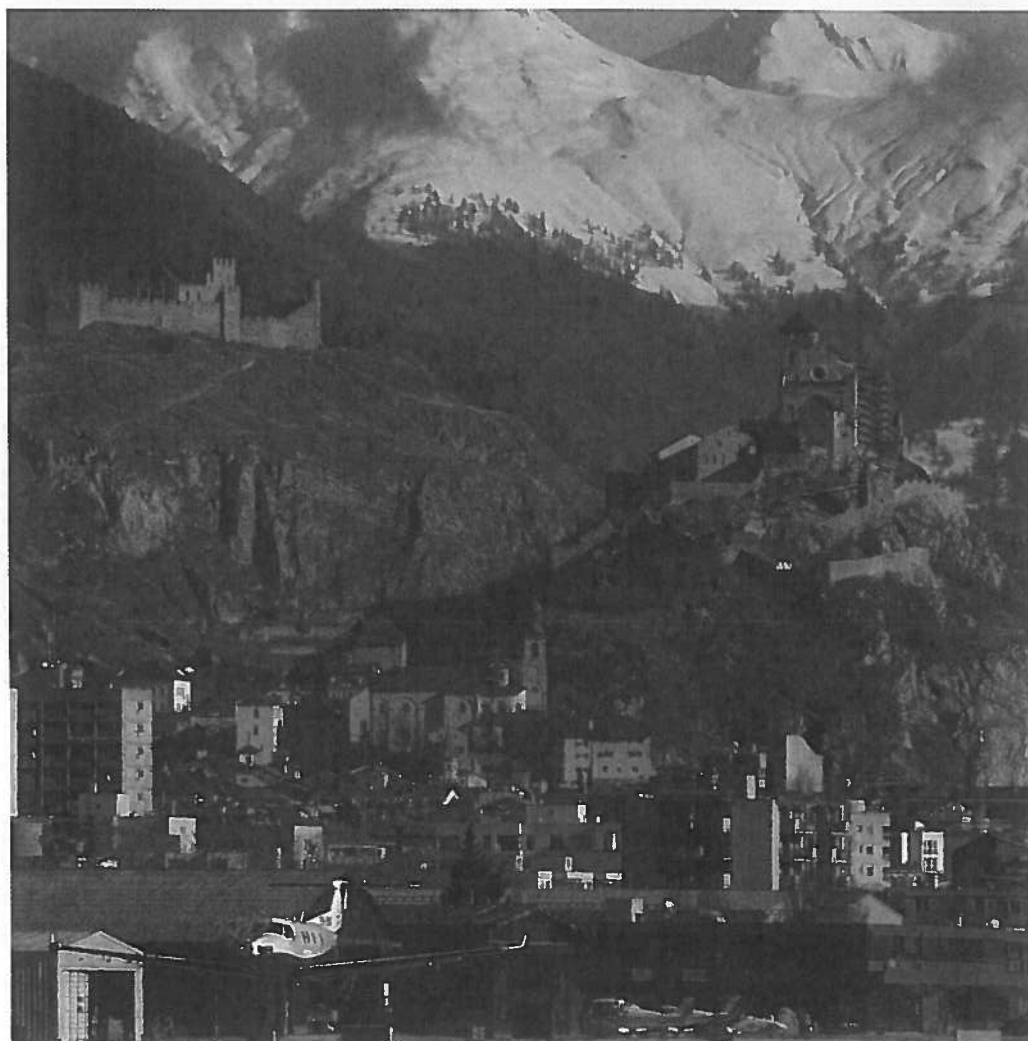
même si celui-ci dispose de la plus longue piste après Cointrin (3 km) et d'espaces qui permettraient une telle évolution. Dans La Broye, on a une culture aéronautique, un lien historique avec l'aviation grâce à des pionniers de celle-ci et aux grands événements qui s'y sont déroulés. Sur place on y trouve des équipes très professionnelles et de la formation continue.

L'aéroport a choisi de créer des conditions propices au développement d'entreprises particulièrement innovantes, en faveur des technologies d'avenir. Ce n'est pas un aéroport, mais un aéroport ! La différence est de taille car même s'il s'agit d'aviation les installations n'ont pas vocation à concurrencer les aéroports.

Ce n'est pas un hasard si Solar Impulse s'y est développé depuis ce site et si la société aérospatiale Swiss Space Systems (3S) s'y est installée.

LA CHAUX-DE-FONDS NEUCHÂTELOIS À PLUS DE 1000 M. D'ALTITUDE

Les Eplatures. Au-dessus de 1000 m d'altitude, il est l'aéroport interna-



Aéroport de Sion

tional équipé pour le vol aux instruments (IFR) le plus haut d'Europe et répond particulièrement, dans ce berceau de l'horlogerie, aux besoins des centres de compétences mondialement réputés de microtechniques. Depuis 1917, il désenclave la 3^{ème} ville de Suisse romande (40.000 habitants) au cœur des montagnes jurassiennes. On trouve encore deux aérodromes dans le canton, dont l'un à Colombier près de la ville de Neuchâtel.

SION, VALAIS, DE GRANDES AMBITIONS

Avec une plus grande ouverture à l'aviation civile et le développement d'activités développées sur le site,

cet aérodrome initialement militaire vit une ambitieuse transition.

Sa position géographique, au cœur de l'une des plus importantes régions touristiques, légitimise sa volonté de recevoir plus de trafic commercial pour desservir directement les stations valaisannes, voire vaudoises, comme le fait Chambéry en Savoie. Il accueille déjà régulièrement des charters.

La présence d'une activité militaire suffisante permet de maintenir les synergies avérées en matière d'équipement, d'entretien et de savoir-faire se traduisant aussi par un réel intérêt financier ■ CH/SB