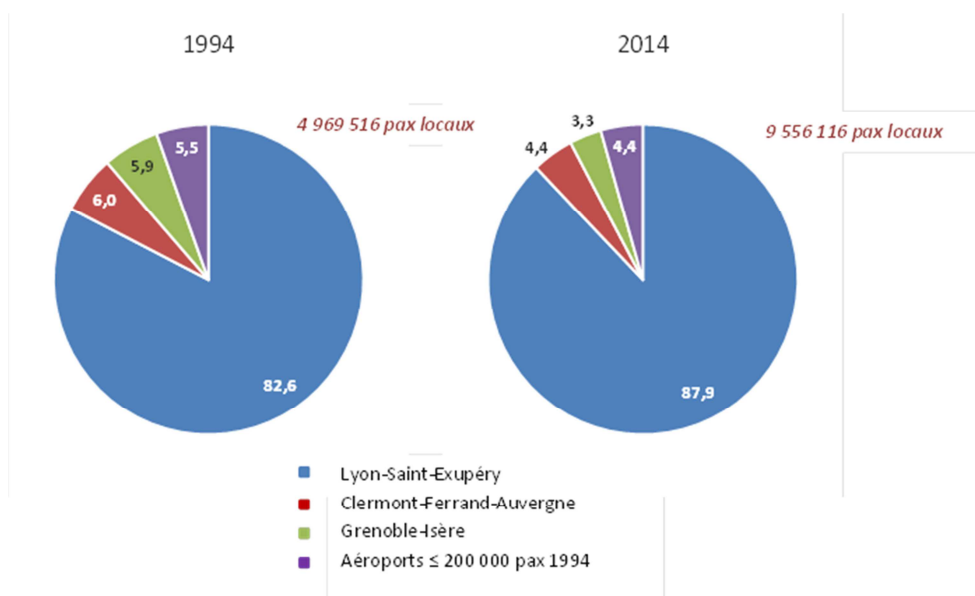


# Région Auvergne-Rhône-Alpes

## Le maillage régional d'aéroports

Entre 1994 et 2014, le trafic régional a quasiment doublé. L'aéroport régional de Lyon Saint-Exupéry concentre le trafic aérien. Sa part est passée de 83 % en 1994 à 88 % en 2014, soit 8,7 millions de passagers en 2015. En 2016 cette situation s'est encore accentuée avec 9,49 millions de passagers soit 91% du trafic régional (10 404 000 passagers).

Répartition du trafic de passager<sup>1</sup> (%) en 1994 et 2014



Laurent Terral - IFSTTAR-École des Ponts-Université Paris-Est-Marne-la-Vallée – Joséphine Chevalier – CGET – données source DGAC

L'aéroport régional de Lyon Saint-Exupéry présente des atouts forts de développement grâce à

- une bonne desserte routière, ferroviaire<sup>2</sup> et urbaine (tram-train),
- une capacité de 14 millions de passagers avec la mise en service du nouveau terminal,
- un aéroport dédié à l'aviation d'affaires, Lyon-Bron, à proximité immédiate de la métropole,
- une emprise de 1100 ha et une zone d'aménagement différé (ZAD) de 900 ha, à comparer avec celles de Marseille ou Toulouse (780 ha).

Après avoir centré sa stratégie en direction de la compagnie Air France avec la création du hub, les responsables de l'aéroport l'ont diversifiée à partir de 2007 pour répondre notamment aux besoins régionaux de liaisons aériennes long-courrier particulièrement en direction de Dubaï, Montréal, Moscou, Tel Aviv, Dakar et Saint-Denis de la Réunion. La région présenterait également un potentiel d'au moins 50 000 passagers annuels avec l'Amérique du Nord ou la Chine avec qui elle entretient des relations culturelles et économiques privilégiées. La ligne Lyon-Dubaï de la compagnie Emirates présente 30 % de trafic import (japonais, australiens notamment). C'est pourquoi l'aéroport, soutenu par les collectivités locales, souhaite un desserrement des droits de trafic avec les hubs du Moyen-Orient. Selon les responsables de l'aéroport, l'ouverture de lignes à bas coûts avec les métropoles

<sup>1</sup> Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit

<sup>2</sup> Le trafic est passé de 350 000 passagers en 2007 à 1,2M de passagers en 2015.



Le maillage régional est complété par plusieurs plateformes qui participent d'une économie basée sur le tourisme hivernal et d'affaires pour certaines, ou qui remplissent une fonction de désenclavement pour d'autres.

Situé à 45 minutes de Lyon Saint Exupéry par voie rapide, l'aéroport de Grenoble (303 941 passagers en 2016) a perdu en 2004 sa ligne vers Orly en raison notamment de la concurrence de la grande vitesse ferroviaire et propose exclusivement des vols charters et à bas coûts en saison hivernale pour les stations iséroises. Il s'agit d'une clientèle internationale, anglaise à 80 %, que le département, propriétaire de l'aéroport, souhaiterait diversifier (Europe de l'est, Israël) et attirer également en été.

Bien que son exploitation soit contrainte par sa situation géographique et les aléas climatiques, l'aéroport de Chambéry (208 867 passagers en 2016) est particulièrement prisé par les touristes internationaux pour sa proximité des stations d'hiver savoyardes et se classe troisième plateforme française d'aviation d'affaires en période hivernale.

Pour ces deux aéroports situés à une heure l'un de l'autre mais desservant des stations de ski différentes, l'enjeu de leur exploitation est de faire face à des pointes de trafic hebdomadaires (près de 70% du trafic) les samedis d'hiver. Vinci exploite ces deux plateformes et mutualise la formation des personnels saisonniers.

L'aéroport d'Annecy a perdu en 2013 sa ligne vers Orly opérée sous OSP, le réseau autoroutier mettant Annecy à trois quarts d'heure de l'aéroport de Genève. Exploitée par Edeis (ex SNC-Lavalin), la plate-forme a évolué vers une fonction d'aviation d'affaires et d'aviation générale profitant de sa double proximité de Genève (délestage des petits aéronefs de l'aéroport de Genève) et du massif alpin.

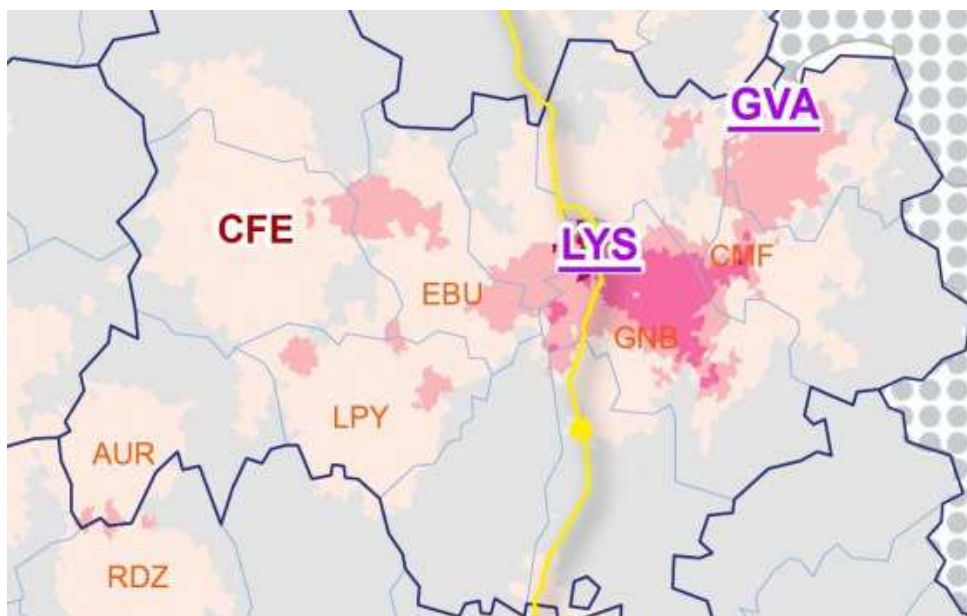
L'aéroport de Saint-Etienne a perdu en 2007 sa liaison vers Orly opérée sous OSP et voit son trafic fluctuer au gré des décisions des compagnies à bas coûts. Il se caractérise par un trafic principalement à l'export à destination du Portugal, du Maroc et de la Turquie. L'aéroport présente des contraintes d'exploitation liées à la présence d'obstacles dans l'axe de la piste.

Les aéroports d'Aurillac et du Puy offrent des liaisons sous OSP avec l'aéroport parisien d'Orly, financées en partie par l'État dans le cadre d'une convention de délégation de service public. Ces liaisons répondent aux besoins de déplacements pour motifs affaires, indispensables pour l'économie locale, et assurent le désenclavement de ces territoires montagneux.

## Quelques enjeux du maillage régional

L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry présente des recouvrements de zones d'attraction avec

- l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, situé à 2 heures de Lyon par TGV,
- l'aéroport de Genève, dont 60 % de l'aire d'attraction est située en France, qui traite près de 16 M pax et dispose de plus de 20 liaisons long-courrier malgré une aire urbaine deux fois moindre,
- les aéroports de Grenoble, Chambéry et Saint-Etienne situés à moins d'une heure de trajet.



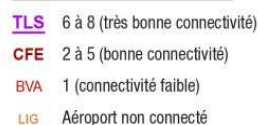
### RECouvreMENTS DES AIRES D'ATTRACTION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRONTALIERS

**Nombre d'aéroports français et frontaliers  
situés à 60 minutes ou moins**  
Par commune

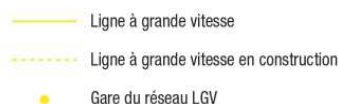


**Temps de parcours entre aéroports français et communes :**  
Outil Insee 'Metric', distance temps sur le réseau routier (trafic estimé en heures pleines).  
**Temps de parcours entre aéroports frontaliers et communes :**  
Outil Open Source Routing Machine sur données Open Street Map.

**Nombre de hubs avec lesquels l'aéroport  
a des liaisons aériennes quotidiennes**



**Réseau des lignes à grande vitesse**



Les aéroports de Grenoble, Chambéry et Saint-Etienne sont situés à moins de 100 km de l'aéroport régional de Lyon Saint-Exupéry, avec un recouvrement de leurs zones d'attraction comme en témoigne la carte ci-dessus tenant compte d'un temps d'accès de 60 minutes. Comme le rapport l'indique en fin de paragraphe 1.1.2, l'aire d'attraction de grands aéroports tels que Lyon et Genève est plus vaste, d'au moins 120 minutes, pour des liaisons long-courrier, voire moyen-courrier. Cette situation mérite d'être examinée car elle est potentiellement source de surcapacité aéroportuaire et

de contentieux entre acteurs du transport aérien, le fonctionnement de certains aéroports dépendant fortement de soutiens publics. L'analyser à une échelle régionale dans le cadre d'un schéma aéroportuaire permettrait d'évaluer le coût global pour la collectivité du maillage actuel (coût des missions régaliennes de l'État, montant des financements publics aux aéroports (y compris péréquations), voire aux compagnies) et les voies d'optimisation, multimodale en particulier (ex : amélioration de l'accès de Saint-Etienne à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry).

Depuis la promulgation de la loi NOTRe, le syndicat mixte propriétaire de la plateforme du Puy s'interroge sur la pérennité de l'intervention du Département dans le cadre du financement de la ligne aérienne Le Puy-Orly sachant qu'il est le contributeur principal du syndicat aéroportuaire, ainsi que sur l'entrée de la région dans le syndicat au regard de son rôle renforcé en matière de transport et de développement économique. Cet exemple illustre l'attente, exprimée par plusieurs responsables élus ou techniques d'aéroports, d'un rôle actif de la région, voire d'un leadership, sur la question du maillage aéroportuaire régional.

Par ailleurs, en période d'intempéries hivernales, une coordination renforcée des aéroports est nécessaire pour organiser les délestages d'aéronefs d'un aéroport sur l'autre et limiter les conséquences pour les voyageurs. Depuis 2011, une coordination opérationnelle est effective pendant les week-ends d'hiver entre les aéroports de Lyon, Grenoble, Chambéry puis Genève au travers d'une convention dénommée OPALL. L'exploitation des trois principaux aéroports par le même opérateur privé devrait faciliter sa mise en œuvre.

Janvier 2017

*Caractéristiques des principaux aéroports de la région Auvergne Rhône-Alpes*

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics pax locaux 1994-2004-2014			Part du trafic des TBC 2014 (%)	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
<i>Aéroport régional</i>						
<b>Lyon Saint- Exupéry</b>	<u>Propriétaire</u> : ETAT <u>Exploitant</u> : SASU Aéroports de Lyon : Etat (60 %) en cours de cession au groupe [ Vinci Airports (51%), CDC (24,5%), Predica (24,5%)], CCI (25 %), CR (5 %), CD 69 (5 %)- Lyon Métropole (5 %)	4 105 952	6 124 774	8 399 557	27%	Roissy- CDG et Orly
<i>Aéroport métropolitain</i>						
<b>Clermont- Ferrand- Auvergne</b>	<u>Propriétaire</u> : syndicat mixte CR (40 %) CA Clermont Communauté (32 %) CD 63 (28 %) <u>Exploitant</u> : Vinci Airports	299 641	621 026	416 451	8%	Roissy- CDG et Orly
<i>Aéroports d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles</i>						
<b>Grenoble- Isère</b>	<u>Propriétaire</u> : CD 38 <u>Exploitant</u> : Vinci Airports	293 189	203 524	320 119	33%	
<b>Chambéry -Aix-les- Bains</b>	<u>Propriétaire</u> : CD 73 <u>Exploitant</u> : Vinci Airports	90 944	178 167	223 104	26%	
<i>Aéroports de désenclavement</i>						
<b>Aurillac</b>	<u>Propriétaire</u> : CA du Bassin d'Aurillac <u>Exploitant</u> : CA du Bassin d'Aurillac	10 764	14 568	26 814	0	Orly (DSP)
<b>Le Puy- Loudes</b>	<u>Propriétaire</u> : CD 43 <u>Exploitant</u> : Syndicat mixte CD 43 - CA du Puy-en-Velay -CCI	-	7 441	7 491	0	Orly (DSP)
<i>Aéroport de proximité ou d'export de voyageurs</i>						
<b>Saint- Etienne- Loire</b>	<u>Propriétaire</u> : Syndicat mixte CD 42 -CA Loire Forez-CC du Pays de Saint-Galmier - CCI Saint Etienne (délégation de la CCI Lyon Métropole) <u>Exploitant</u> : Syndicat mixte	87 897	94 141	148 716	67%	
<i>Aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale</i>						
<b>Lyon Bron</b>	<u>Propriétaire</u> : ETAT <u>Exploitant</u> : SASU Aéroports de Lyon	11 106	11 432	5 761		
<b>Annecy- Meythet</b>	<u>Propriétaire</u> : CD 74 <u>Exploitant</u> : Edeis (ex SNC-Lavalin)	53 206	49 015	2 724		

Janvier 2017