

1.3. Lyon - Satolas

1.3.1. Les trafics

Le trafic aérien annuel 1995 au départ ou à destination de l'aéroport de Satolas est estimé à 3,8 millions de passagers hors correspondance.

L'enquête réalisée en juin 1995 pour le compte de la CCIL a permis d'établir la répartition départementale de ce trafic. Elle révèle la vocation essentiellement rhônalpine de l'aéroport, et plus particulièrement, l'importance du trafic du Rhône.

	Trafic annuel 1995	Répartition 95
Rhône	1 781 000	46,5%
Isère	797 000	20,8%
Loire	203 000	5,3%
Ain	172 000	4,5%
Hte Savoie	169 000	4,4%
Savoie	126 000	3,3%
Drôme	92 000	2,4%
Ardèche	31 000	0,8%
Saône et Loire	107 000	2,8%
Côte d'or	42 000	1,1%
Puy de dome	42 000	1,1%
Jura	19 000	0,5%
Vaucluse	19 000	0,5%
Gard	8 000	0,2%
Reste France	184 000	4,8%
Etranger	38 000	1,0%
Total	3 830 000	100,0%

L'enquête ne permet pas de connaître précisément la répartition du trafic par agglomération en Rhône - Alpes. Deux hypothèses de répartition seront exploitées :

- l'hypothèse haute : répartition évaluées dans une enquête antérieure (1989) par le CETE.
- l'hypothèse basse : répartition au pro rata des poids relatifs de populations et des emplois de services des agglomérations par rapport à leur département.

Personnes par an à destination ou en provenance de Lyon-Satolas				
Hypothèses	Basse	%	Haute	%
Agglomération Lyon	1 150 000	30%	1 336 000	35%
Agglomération Grenoble	291 000	7%	471 000	12%
Agglomération St Etienne	91 000	2%	161 000	4%
Agglomération Chambéry / Aix	34 000	1%	69 000	2%
Agglomération Annecy	37 000	1%	126 000	3%
Agglomération Valence	28 000	1%	71 000	2%
Agglomération Bourg en Bresse	27 000	1%	41 000	1%
Sous total	1 658 000	43%	2 275 000	59%
agglomération				
Reste Rhône alpes	1 713 000	45%	1 096 000	29%
Hors Rhône-Alpes	460 000	12%	460 000	12%
Total	3 831 000	100%	3 831 000	100%

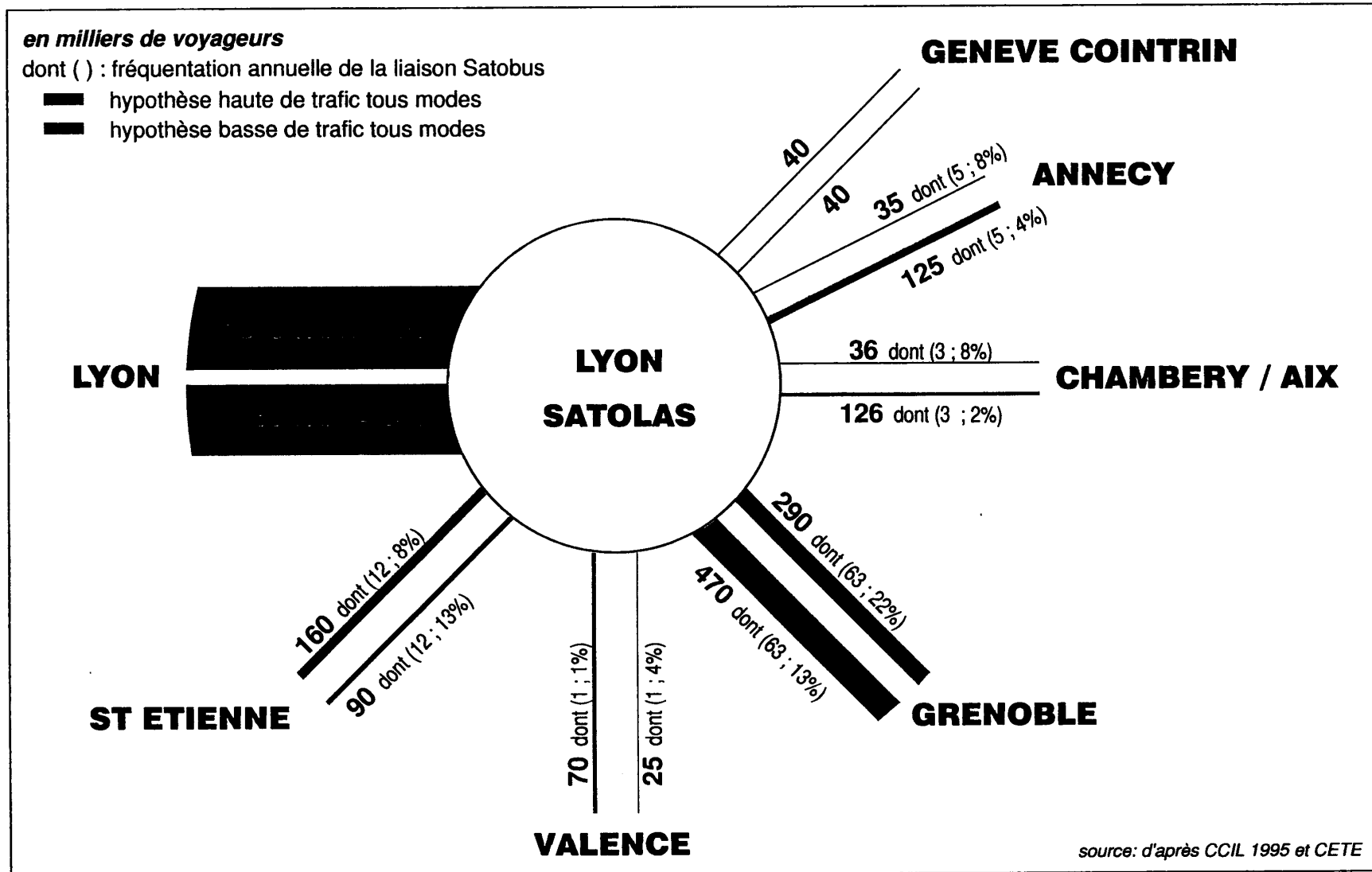
Quelle que soit l'hypothèse de répartition par agglomération retenue, les principales agglomérations de Rhône-Alpes apportent une part très importante (hypothèse basse) voire majoritaire (hypothèse haute) de la clientèle de l'aéroport. De ce fait, l'étude de la mise en oeuvre d'une desserte ferrée régionale performante dans le cadre du projet Lyon-Turin semble pertinente.

Par ailleurs, le poids de la clientèle de l'agglomération lyonnaise largement majoritaire (entre 30 et 35% du trafic aérien total) confirme la nécessité d'un traitement spécifique pour la conception de la desserte entre l'agglomération de Lyon et l'aéroport.

L'évolution du trafic aérien de Lyon-Satolas est en hausse constante depuis plusieurs années. On note une augmentation moyenne de trafic de plus de 5% par an depuis 1984. Outre cette tendance lourde, il semble que des phénomènes, plus conjoncturels, telles que des modifications importantes de l'offre des compagnies aériennes au départ de Paris ont permis d'atteindre pour le premier semestre 1996 une augmentation du trafic de plus de 17% par rapport au premier semestre 1995.

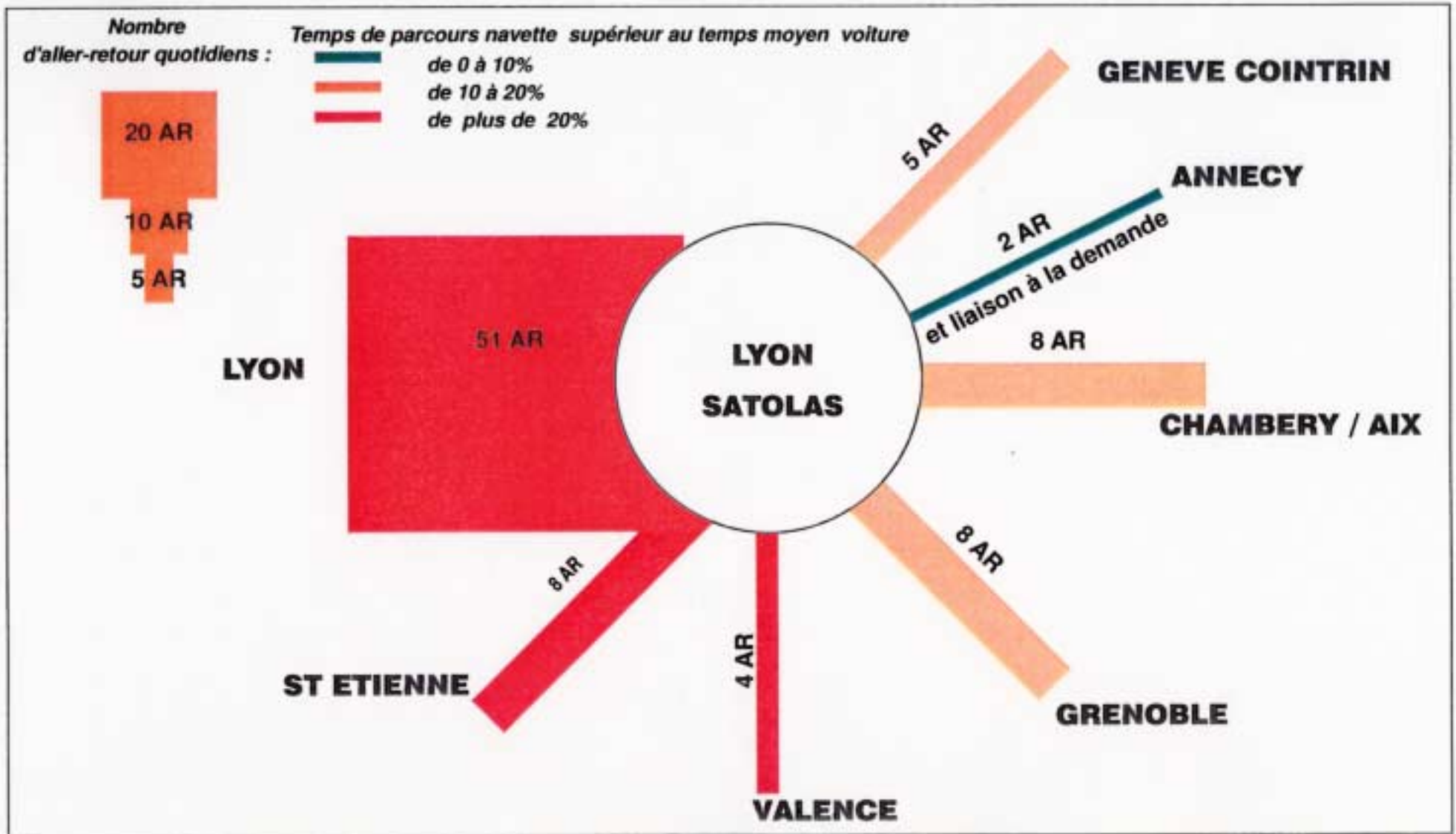
De tels phénomènes laissent supposer que les effets de la dérégulation de l'espace aérien et les restructurations de l'offre aérienne qui en découleront vont jouer un rôle fondamental pour l'évolution quantitative et qualitative de la clientèle de Satolas et pour la confirmation, à terme, du statut de 3^{ème} aéroport français de Lyon-Satolas.

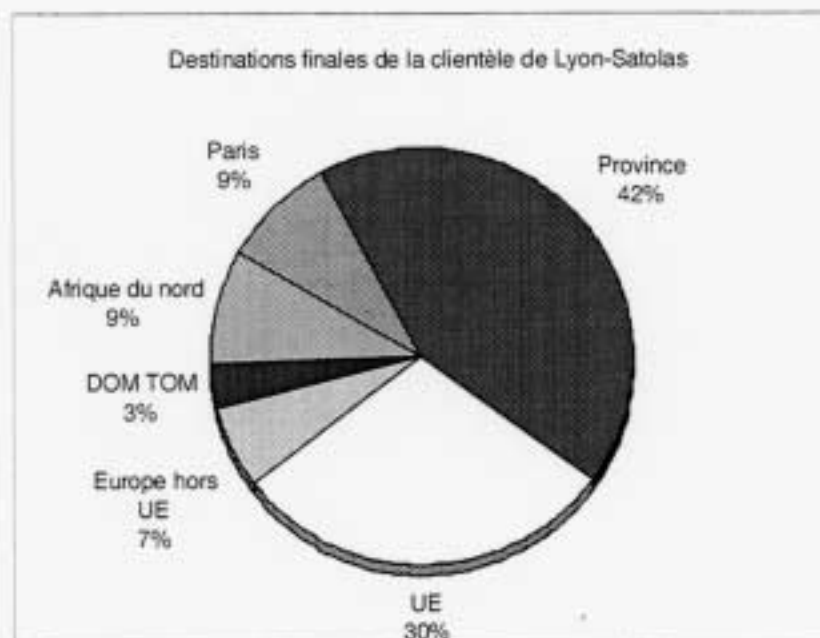
Estimations des principaux flux annuels régionaux 1995 tous modes et bus en provenance ou à destination de Lyon - Satolas



Offre Satobus 1995

fréquences et comparaison de temps de parcours par rapport à la voiture





Le graphique ci-dessus fait apparaître le caractère essentiellement national et européen des destinations de la clientèle de Lyon-Satolas. A terme, certaines de ces destinations privilégiées, courts ou moyens courriers, pourront être partiellement en concurrence avec la future offre TGV européenne. Le développement d'une clientèle pour des destinations intercontinentales, donc le développement de l'offre régulière long courrier, serait a priori plus favorable au développement de déplacements intermodaux air / fer.

1.3.2. Les offres et l'adéquation offre/demande pour l'accès à l'aéroport

- L'offre aérienne

Environ 112 vols réguliers quotidiens sont accessibles lors d'un jour ordinaire de base à partir de Lyon - Satolas. L'essentiel de la desserte aérienne quotidienne et régulière est constitué par des relations nationales et moyen courrier pour l'Europe (environ 90% du nombre total de vols pour un jour ordinaire de base).

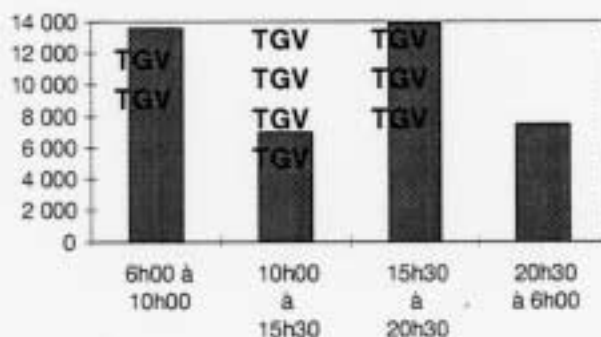
- L'offre TGV

11 TGV s'arrêtent quotidiennement à la gare TGV de Lyon-Satolas dont 9 sont en provenance ou à destination de : Paris, Grenoble, Chambéry.

Du fait de ce faible nombre, la gare de Satolas ne constitue pas, aujourd'hui, pour l'agglomération lyonnaise et pour l'ensemble des agglomérations Rhônalpines, un point d'accès crédible à une offre grande vitesse complémentaire.

Par ailleurs, les horaires actuels de desserte TGV de Lyon - Satolas ne constituent pas une offre attractive pour le pré-ou post- acheminement (régional et a fortiori national) de la clientèle de l'aérogare. En effet, 4 des 9 des TGV desservant Lyon-Satolas s'arrêtent en période creuse pour le trafic aérien (voir graphique ci-dessous).

Répartition durant une journée du trafic aérien et arrêts TGV à Satolas



- L'offre Satobus

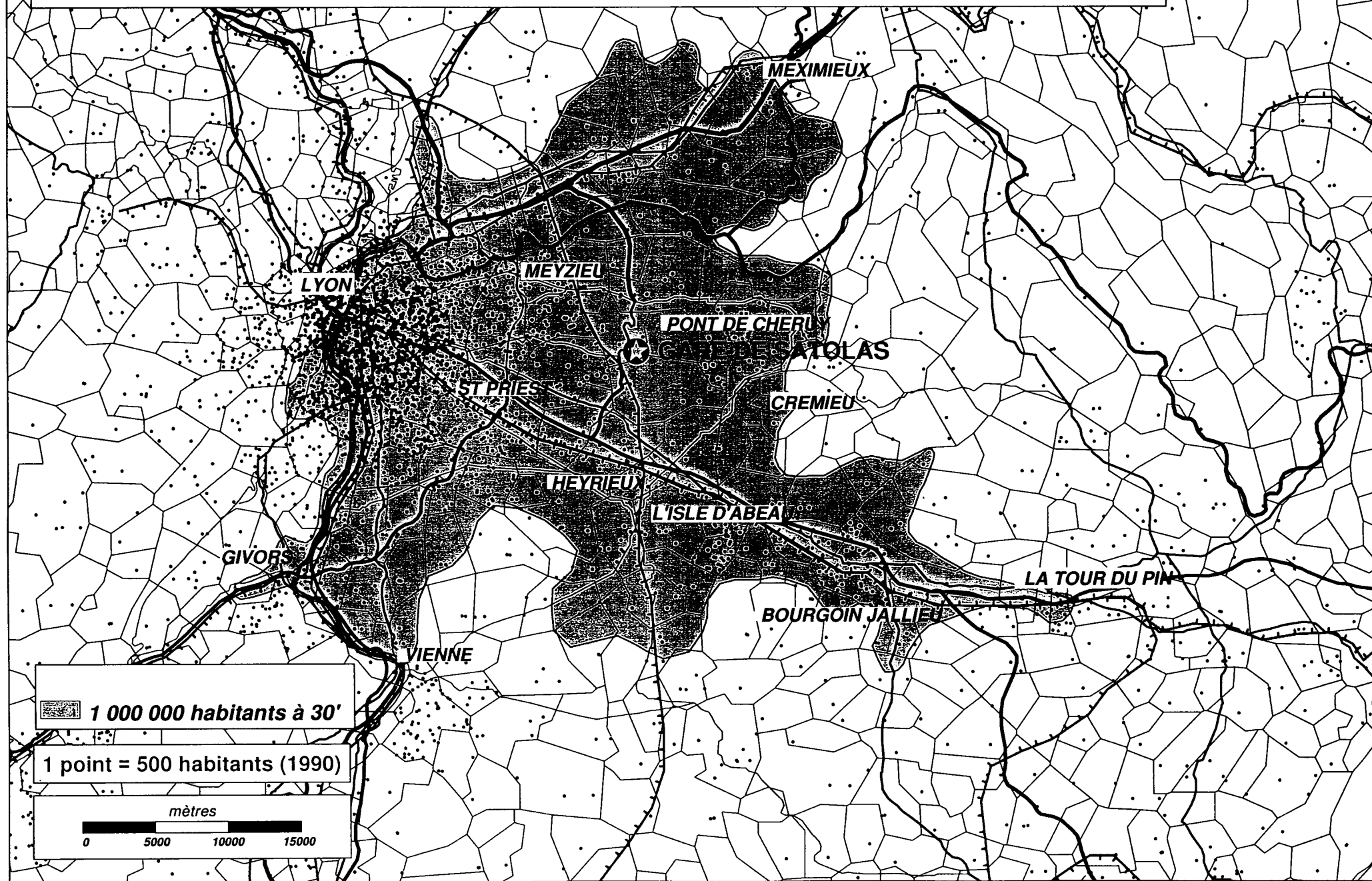
Il s'agit des navettes par autocars régulières entre Lyon-Satolas et les principales agglomérations rhônalpines (Lyon, St Étienne, Valence, Grenoble, Chambéry/Aix, Annecy) ou l'aéroport de Genève-Cointrin.

Les temps d'accès à l'aéroport par la navette Satobus (cf schéma « Offre Satobus 1995, fréquences et comparaison de temps de parcours par rapport à la voiture ») sont peu compétitifs par rapport à la voiture notamment sur les relations entre Lyon, St Etienne, et Valence. Ces temps de parcours importants sont dus essentiellement à l'option de desserte fine avec plusieurs points d'arrêts à l'intérieur des agglomérations qui a été retenue.

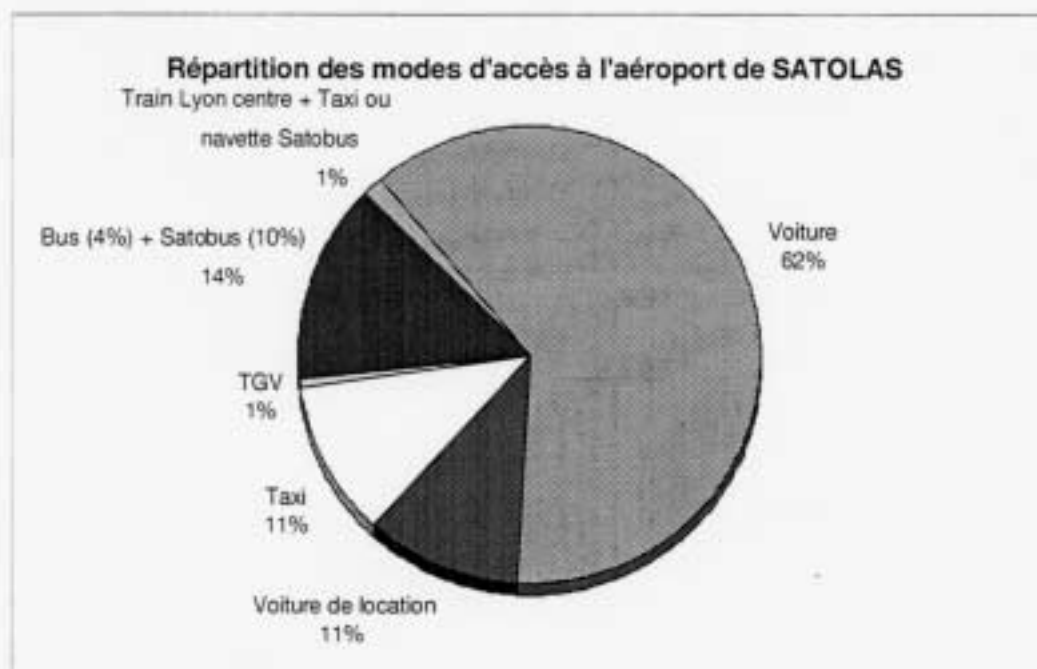
Satobus propose une desserte cadencées à 20 minutes à partir de Lyon. Pour les autres destinations, les horaires proposés sont calés sur les périodes de pointes de la clientèle aérienne. En dehors de l'agglomération lyonnaise, le nombre de services est au maximum de 8 aller-retour quotidiens.

Il n'existe pas, à ce jour, d'intégration tarifaire entre les réseaux urbains et Satobus. Ce pendant, sur plusieurs relations, la possibilité d'un ticket Satobus donnant accès aux transports collectifs urbains est à l'étude.

ACCESSIBILITE V.P. A 30' DE LA GARE DE SATOLAS



1.3.3. Modes d'accès à l'aéroport et accessibilité



La voiture, utilisée à 84%, est le mode d'accès dominant. Toutefois, la part de marché des transports publics (près de 15%) représente un potentiel non négligeable dans la perspective d'une desserte ferroviaire régionale de Satolas.

A cet égard, la forte progression du trafic des navettes Satobus (plus de 20 % en moyenne entre 1994 et 1995) confirme ce potentiel. L'ensemble des trafics Satobus représentait, en 1995, 386 000 passagers par an.

Temps de parcours tous modes pour l'acheminement

	Pourcentage de la clientèle de Satolas
moins de 15 mn	3%
15 à 30mn	37%
30 à 45mn	16%
45mn à 1h	16%
1h à 1h30	14%
1h30 à 2h00	6%
plus de 2 h	8%

Temps moyen d'accès 57 mn

Source : Enquête CCIL 1995

40% de la clientèle de Lyon-Satolas est à moins de trente minutes de l'aéroport. Il est à noter qu'environ 1 000 000 habitants résident dans la zone accessible en voiture à moins de 30 mn de l'aéroport (cf. carte « Accessibilité VP à 30 mn »).

ACCESSIBILITE V.P. A 30' DE LA GARE DE SATOLAS