Chapitre II

LE FONCTIONNEMENT DE L'AÉROPORT

Dans ce chapitre, on étudiera les différents acteurs intervenant dans la chaîne du transport aérien, notamment les services qu'ils offrent à partir de l'aéroport de Lyon-Satolas, afin d'analyser dans un second temps la situation actuelle du trafic de l'aéroport.

A/ LES DIFFÉRENTS ACTEURS SUR L'AÉROPORT

1 / Les usagers

Le traitement du fret aérien suppose l'intervention de nombreux partenaires :

- les transporteurs,
- les agents du fret,
- les sociétés d'assistance et de « handling »,
- les services publics.

C'est l'aéroport qui, par le biais de ses installations, assure la liaison entre les différents acteurs et permet à chacun d'exercer son métier tout au long de la chaîne du transport.

a) *Les transporteurs*

L'aéroport de Lyon-Satolas est desservi par plus d'une trentaine de compagnies françaises et étrangères.

Toutes ces compagnies assurent régulièrement la liaison directe entre 64 villes du monde et Lyon-Satolas [1].

LES DESTINATIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE [3]
Ajaccio	IT	A 320	1/7
Angoulême	VM	SW4	10/7
Bastia	IT	A 320	1/7
Biarritz	FU	E 120/AT 72	13/7
Bordeaux	IT	A 320/B 737	17/7
Brest	DB	SF 34	9/7 à 11/7
Caen	DB	AT 42/SF 34	7/7 à 12/7
Clermont-Ferrand	FU	E 120	10/7
Le Havre	DB	AT 42	0/7 à 9/7
Lille	IT	B 737/A 320	22/7

1 Source : Guide horaire hiver 92-93 n° 39.
2 Cf. Annexe B, p. 120.
3 9/7 à 11/7 : la fréquence est de 9 vols à 11 vols par semaine suivant la période considérée.

VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION[2]	FRÉQUENCE
Limoges	IJ	AT 42	8/7 à 10/7
Marseille	IT	B 737/MRC	12/7
Metz/Nancy	IJ	AT 42	8/7 à 10/7
Montpellier	FU	E 120	10/7
Mulhouse	IJ	E 120	0/7 à 10/7
Nantes	IT	A 320	16/7
Nice	IT	A 320/B 737	20/7
Paris CDG	RK/IT	A 310/A 300/B 737	24/7 à 25/7
Orly	IT	A 320/MRC	34/7
Pau	FU	AT 72/E 120	13/7
Perpignan	FU	E 120	5/7
Poitiers	IJ	AT 42	7/7 à 10/7
Reims	IX	BE 20	4/7 à 10/7
Rennes	DB	AT 42	10/7 à 13/7
Rouen	VM	SF 34	10/7
Strasbourg	IT	MRC	11/7
Toulon	KH	E 110	5/7
Toulouse	IT	B 737/A 320	16/7
Tours	IJ	AT 42	7/7 à 10/7

IT : Air Inter, VM : Régional Airlines, FU : Air Littoral, DB : Brit Air, IJ : TAT, RK : Air Afrique, IX : Flandre Air, KH : Kyrnair.

LES DESTINATIONS DANS LA CEE

PAYS	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE
ALLEMAGNE	Dusseldorf	AF	AT 42	13/7
	Francfort	AF/LH	FK 28/B 737	12/7
	Munich	AF-NS	AT 42	11/7
	Nuremberg	AF-NS	AT 42	5/7
	Stuttgart	UD/DI	SW4/BA 31/SF 34	10/7
BELGIQUE	Bruxelles	AF/SN	F 28/BA 46	29/7
ESPAGNE	Barcelone	AF/IB	FK 28/MD 80	10/7
	Madrid	AF/IB	FK 28/MD 80	10/7
GRANDE-BRETAGNE	Londres/Gatwick	IJ	FK 28	7/7 à 12/7
	Londres/Heathrow	AF/BA/AC	B 737/B 767	27/7 à 34/7
	Manchester	FU	E 120	10/7
ITALIE	Milan	AZ/AF	MD 80/FK 28	13/7
	Rome	AZ/AF	MD 80/FK 28	14/7
PAYS-BAS	Amsterdam	KL	FK 10	14/7
PORTUGAL	Lisbonne	TP	B 737	3/7
	Porto	TP	B 737	1/7

AF : Air France, LH : Lufthansa, NS : NFD Nurnberger Flugdienst, UD : Hex Air, DI : Deutsch British Airways, SN : Sabena, IB : Ibéria, IJ : TAT European Airlines, BA : British Airways, AC : Air Canada, FU : Air Littoral, AZ : Alitalia, KL : KLM, TP : TAP Air Portugal.

LES DESTINATIONS DESSERVIES DANS LES PAYS DE L'OCDE (HORS CEE)

PAYS	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE
CANADA	Montréal	AC	B 767	1/7
SUISSE	Zurich	SR/AF	SF 34/ FK 28	12/7
TURQUIE	Istamboul	TK	B 727/B 737	3/7

AC : Air Canada, SR : Swissair, TK : Turkish Airlines.

LES DESTINATIONS AVEC L'ÉTRANGER (HORS OCDE)

PAYS	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE
Pays du Maghreb dont :				
ALGÉRIE	Alger	AH	B 737/B 727 B 767/ A 310	7/7
	Annaba	AH	B 737	1/7
	Constantine	AH	B 737/B 727	6/7
	Oran	AH	B 727	2/7
MAROC	Casablanca	AF-AT	B 737	6/7
TUNISIE	Djerba	TU	B 727	1/7
	Monastir	TU	B 727	1/7
	Tunis	AF/TU	B 737/B 727 A 320	5/7
Autres pays dont :				
KENYA	Nairobi	AF	B 747	1/7
ÎLE MALTE	Malte	KM	B 737	0/7 à 1/7
POLOGNE	Varsovie	AF-LO	T 134	2/7

AH : Air Algérie, AT : Royal Air Maroc, TU : Tunis Air, KM : Air Malte, LO : Lot Polish Airlines.

LIAISONS AVEC LES PAYS DE LA ZONE FRANC

PAYS	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE
CÔTE D'IVOIRE	Abidjan	RK	A 300	1/7
MALI	Bamako	RK	A 300	1/7
SÉNÉGAL	Dakar	RK/AF	A 310/A 300	1/7 à 2/7

RK : Air Afrique, AF : Air France

LIAISONS AVEC LES DOM-TOM

	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE
MARTINIQUE	Fort-de-France	AF	B 727	1/7
GUADELOUPE	Pointe-à-Pitre	AF	B 727	1/7
LA RÉUNION	Saint-Denis	AF	B 747	1/7

LES VOLS TOUT CARGO AU DÉPART DE LYON-SATOLAS [4]

PAYS	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION *	FRÉQUENCE
FRANCE		RN	BA 46	5/7
	CDG	AF/AP	747 F/B 737	8/7 à 13/7
	Orly	AF	747 F	2/7 à 3/7
	Toulouse	RN	BA 46	5/7
ALLEMAGNE	Cologne	PNR/RN	BA 46	10/7
BELGIQUE	Bruxelles	ZD	CV 58	5/7
		DHL	727 F	4/7
CANADA	Montréal	AF	747 F	1/7
ÉTATS-UNIS	Boston	AF	747 F	2/7
	Chicago	AF	747 F	1/7
	New-York	AF	747 F	2/7
SUISSE	Genève	ZD	CV 58	5/7
ARABIE SAOUDITE	Jeddah	AF	747 F	1/7
HONG-KONG	Hong-Kong	AF	747 F	1/7

RN : Euralair, AP : Aéropostale, PNR : Pan Air, ZD : European Air Transport.

LES VOLS TOUT CARGO À L'ARRIVÉE À LYON-SATOLAS [5]

PAYS	VILLES	COMPAGNIES	TYPE AVION [2]	FRÉQUENCE
FRANCE	Mulhouse	RN	BA 46	5/7
	CDG	AF/AP	747 F/B 737	8/7 à 12/7
	Orly	AF	747 F	0/7 à 1/7
	Toulouse	RN	BA 46	5/7
	Saint-Denis	AF	747 F	1/7 à 2/7
ALLEMAGNE	Cologne	RN	BA 46	5/7
BELGIQUE	Bruxelles	ZD	CV 58	4/7
ESPAGNE	Barcelone	PNR	BA 46	5/7
		DHL	727 F	4/7
SUISSE	Genève	ZD	CV 58	5/7
DJIBOUTI	Djibouti	AF	747 F	0/7 à 1/7
ÉMIRATS ARABES UNIS	Abou Dhabi	AF	747 F	1/7
	Dubai	AF	747 F	1/7
HONG-KONG	Hong Kong	AF	747 F	1/7
ÎLE MAURICE	Ile Maurice	AF	747 F	0/7 à 1/7
INDE	New Delhi	AF	747 F	1/7
KENYA	Nairobi	AF	747 F	1/7

*RN : Euralair, AP : Aéropostale, ZD : European Air Transport, PNR : Pan Air.

4 Source : Guide horaire n° 39.
5 Guide horaire n° 39.

LES VOLS CAMIONS RÉGULIERS AU DÉPART DE LYON-SATOLAS

COMPAGNIES	FRÉQUENCE	DESTINATION	JOURS 1234567
AIR FRANCE	11 camions/semaine	A/R Orly-Roissy	123456
LUFTHANSA	1 camion/ Jour (2 camions le vendredi)	A/R Francfort	Export 12345 Import 1345
IBERIA	Entre 3 et 5 camions/ semaine	A/R Barcelone	
KLM	1 camion/jour	A/R Amsterdam	Export 12345 Import 1245
CARGOLUX	1 camion/jour	Luxembourg	Export 2345 Import : occasionnel
SWISSAIR	10 petits camions/ semaine	A/R Genève	12345
FRANCE HANDLING	1 camion/jour (3 camions le vendredi)	A/R Orly-Roissy	12345
SUD-EST AIR SERVICE	1 camion/jour (2 camions le vendredi)	A/R Orly-Roissy	12345

Source : INFOFRET n° 8 février 1992

Le réseau de Lyon est articulé autour de deux faisceaux principaux : la France et l'Europe avec respectivement 28 et 18 destinations différentes. Il ne compte aucune destination en Amérique du Sud et en Asie (excepté Hong-Kong et New Delhi en cargo). Les États-Unis ne sont, quant à eux, desservis que par des vols cargos.

Le réseau de 1992 s'est enrichi par rapport à 1991 de cinq nouvelles destinations : Bamako, Montréal avec chacune une escale commerciale hebdomadaire, Londres-Gatwick avec 7 à 12 liaisons hebdomadaires, Nuremberg avec 5 liaisons par semaine et Stuttgart avec 10 liaisons hebdomadaires. Les vols vers Niamey, New York [6] et Avignon ont été arrêtés et celui vers Marrakech interrompu pendant plusieurs mois.

Air France a également supprimé sa liaison sur Lisbonne mais la ville reste desservie par la TAP.

Parmi les dessertes qui ont été améliorées, on trouve : Amsterdam (+ 4/7), Angoulême (+ 6/7), Barcelone (+ 2/7), Biarritz et Bordeaux (+ 1/7), Bruxelles (+ 5/7), Casablanca (+ 1/7), Dakar (+ 1/7), Istamboul (+ 1/7), Lille (+ 3/7), Madrid (+ 1/7), Manchester (+ 5/7), Pau (+ 2/7) et Rome qui enregistre la plus forte hausse (+ 9/7).

Lyon renforce ainsi ses réseaux français et européens tout en desservant quelques nouvelles destinations européennes.

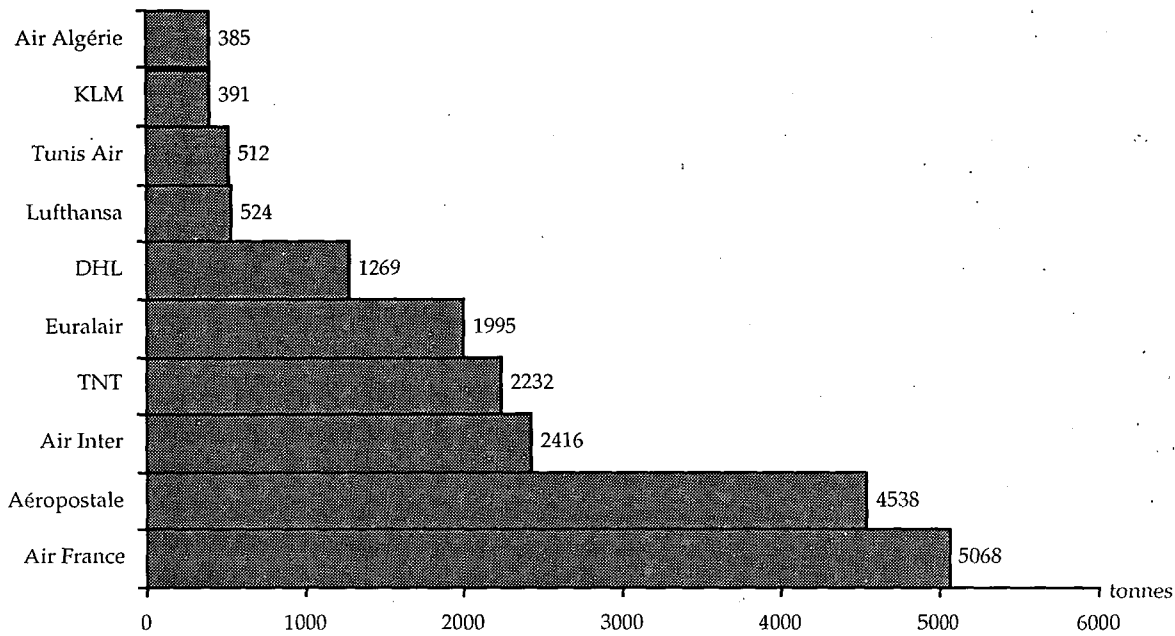
Le trafic fret sur l'aéroport de Lyon-Satolas est pour plus de la moitié traité par les compagnies du groupe Air France en 1992 (55,1 %). L'ensemble des Compagnies françaises totalise 66,6 % du trafic dont l'essentiel est un trafic domestique notamment vers Paris. La part des Compagnies françaises a diminué de 7,8 points par rapport à 1991. Seule la Compagnie Air France n'a pas augmenté sa part de marché. Après les compagnies françaises, ce sont les intégrateurs qui assurent le plus de trafic (16 %). Les compagnies européennes traitent, quant à elles, 8,7 % du trafic total de l'aéroport. Cette part est en baisse par rapport à 1991 (9,8 %).

6 Vol mixte uniquement.

RÉPARTITION DU TRAFIC COMMERCIAL FRET PAR COMPAGNIE EN 1991

COMPAGNIES	% DU FRET TRAITÉ	
	1992	1991
Compagnies françaises		
dont :		
AIR FRANCE	23,2	31,9
AIR INTER	11,1	9,5
AÉROPOSTALE	20,8	15,3
EURALAIR INTERNATIONAL (TNT)	9,1	8,1
STELLAIR	1,2	0,2
AIR JET	0,6	0,1
AUTRES FRANÇAISES	0,6	9,3
Total compagnies françaises	**66,6**	**74,4**
Compagnies européennes		
dont :		
LUFTHANSA	2,4	3,0
KLM	1,8	2,6
BRITISH AIRWAYS	1,4	1,4
ALITALIA	0,6	0,9
TAP	0,5	0,5
SABENA	0,5	0,2
IBERIA	0,5	0,9
AUTRES COMPAGNIES EUROPÉENNES	1,0	0,3
Total compagnies européennes	**8,7**	**9,8**
Autres compagnies		
dont :		
TNT	10,2	-
DHL	5,8	4,2
AIR ALGÉRIE	1,8	2,2
AIR CANADA	0,6	-
AIR AFRIQUE	1,6	2,3
ROYAL AIR MAROC	1,1	0,8
TUNIS AIR	2,3	2,5
TURKISH AIRLINES	0,9	0,8
AUTRES ÉTRANGÈRES	0,4	2,9
Total compagnies étrangères	**24,7**	**15,7**

LES 10 PREMIÈRES COMPAGNIES FRET EN 1992



b) *Les agents de fret aérien*

Sur l'aéroport de Lyon-Satolas, une quarantaine d'agents de fret et groupeurs exercent leur activité. Les très gros côtoient les petits [7]. Comme les compagnies, la plupart de ces agents offrent des services domicile-domicile, aéroport-domicile et domicile-aéroport. Le gestionnaire ne disposant d'aucune statistique sur l'activité des agents de fret sur l'aéroport, il n'a pas été possible de déterminer les différentes parts de marché et leur évolution.

c) *Les sociétés d'assistance et de handling*

À Lyon, on trouve deux sociétés d'assistance et de handling sur l'aéroport :

- France Handling
- Sud Est Air Service

qui assistent toutes les compagnies françaises et étrangères qui en font la demande. La compagnie Air France assiste également certaines compagnies étrangères. Les compagnies Swissair et Lufthansa assurent leur propre assistance uniquement. Comme pour les agents de fret, aucune statistique sur leur activité n'est disponible.

7 Liste des agents de fret, Annexe C, p. 121.

d) *Les services publics*

- Les services phytosanitaires et vétérinaires

Lyon-Satolas a été officiellement présélectionné, depuis le 16 septembre 1992, pour être l'un des aéroports français habilités à recevoir du fret périssable extérieur à la CEE. La décision finale devrait être connue d'ici juin 1993. Sur l'aéroport, ces services sont ouverts entre 11 h et 12 h, entre 14 h et 15 h l'après-midi. Le soir sauf le lundi, les visites sont effectuées sur demande. En dehors de ces horaires et en cas d'urgence le service sera assuré sur demande. Ces horaires feront a priori l'objet de modification lorsque l'aéroport aura été définitivement retenu par Bruxelles.

- La douane

L'année 1993 devrait marquer la fin des contraintes aux frontières à l'intérieur de la CEE. Seules les frontières fiscales seront maintenues jusqu'en 1997 à cause de la complexité de l'harmonisation de la TVA.

Sur l'aéroport de Lyon-Satolas, le service des Douanes françaises est ouvert du lundi au vendredi de 8 h à 19 h. La nuit et le week-end le service ne sera assuré sur demande que pour les périssables.

2 / Le gestionnaire

a) *Le service fret à l'aéroport*

- Les infrastructures

L'aéroport de Lyon-Satolas dispose de deux pistes. La piste principale de 4 000 mètres avec Taxiway, permet l'atterrissage et le décollage des plus gros porteurs actuellement sur le marché (B 747-400). La piste secondaire mesure 2 670 mètres ; elle vient d'être mise en service fin 1991 et permettra ainsi à terme une augmentation de 30 % du nombre de mouvements d'après la Chambre de Commerce. Ouvert 24 heures sur 24, l'aéroport est équipé d'un système d'atterrissage tous temps (I.L.S. catégorie 3) et d'un système d'aide à la navigation (VOR-DME) facilitant la phase d'approche.

L'aéroport est composé d'un complexe aérogare passagers de 46 000 m^2, d'une aérogare charter de 2 000 m^2 et d'une aérogare de fret d'une capacité de 80 000 tonnes. La zone fret couvre une superficie de 20 000 m^2 dont 13 000 m^2 d'entrepôts sous douane et 2 000 m^2 de bureaux. Le quai de chargement et de manutention a une longueur de 300 m. L'aéroport est également équipé d'une chambre forte de 28 m^2, d'une chambre de congélation de 18 m^3 qui assure une température de - 20° C, de trois chambres froides de 29, 29 et 42 m^2 qui garantissent pour leur part une température de 4° C, d'un dépositoire de 30 m^2, d'un dépôt sous douane de 130 m^2 et pour finir d'un dépôt supplémentaire de 430 m^2. Tous ces équipements sont gérés par du personnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. La facturation de la manutention des marchandises en dépôt de douane, chambre froide, chambre pour produits surgelés, chambre forte est établie sur la base du temps passé, décompté par quart d'heure avec un minimum d'une demi-heure. Les tarifs diffèrent également en fonction de la taille, du nombre, de la valeur et du poids des colis entreposés. Des réductions sont accordées notamment pour les chambres froides et de produits surgelés lorsque le nombre de colis est compris entre 10 et 50 (- 25 %) et au-delà de 50 (- 50 %). L'utilisation de ces dernières ne peut faire l'objet d'aucune réservation. Le premier arrivé est le premier servi.

- *Les redevances*

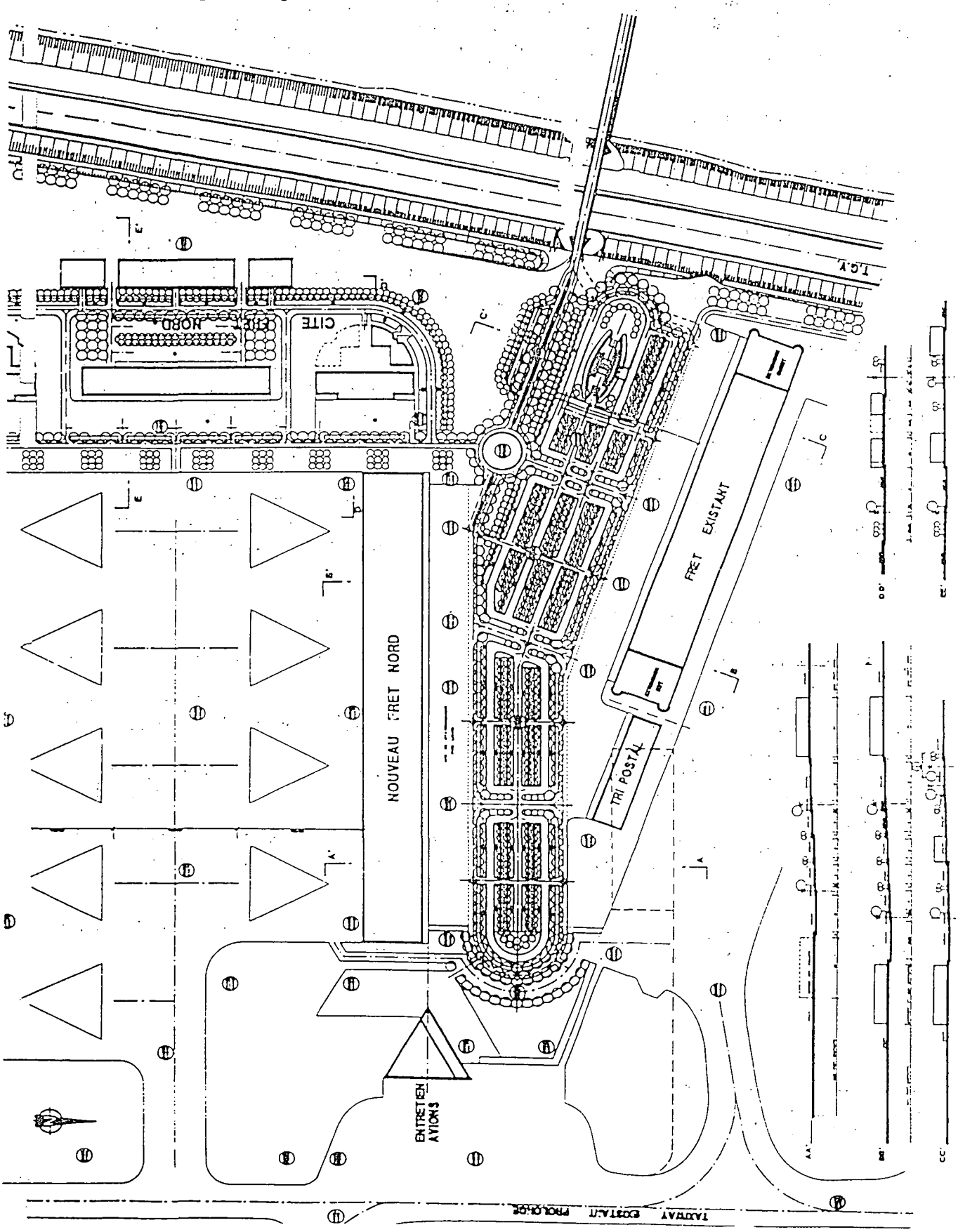
L'aéroport ne prélève pas de redevance sur le fret en général. Les seules recettes liées à l'activité fret pour lui sont les redevances traditionnelles qui touchent l'avion, c'est-à-dire : les redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement dont le mode de calcul est le même que pour les avions passagers ; et les redevances domaniales qui couvrent les loyers des bureaux et des installations communes, les parkings mis à disposition, les charges (électricité, eau, téléphone...).

b) *Les politiques suivies*

La Chambre de Commerce et d'Industrie a l'ambition de faire de Lyon-Satolas une « plate-forme multimodale associant étroitement l'aérien, le TGV, les autoroutes et un réseau de télécommunications avancées » [8]. Son objectif aujourd'hui est de développer l'activité fret et de doubler ainsi la capacité de la zone fret. Pour cela le gestionnaire a mis au point un nouveau plan d'organisation de la zone fret. Ce dernier prévoit outre une extension ouest de l'aérogare existante avec la construction d'une station animale, de magasins et bureaux supplémentaires, la construction d'une nouvelle aérogare au nord de la zone fret actuelle (cf. schéma ci-après).

8 Source : CCIL.

Schéma plan d'organisation de la zone fret



Le gestionnaire projette également la construction d'un « espace d'affaires » pour « accueillir les entreprises souhaitant disposer sur place des moyens de transport les plus rapides. Un ensemble de 20 000 m² constituera la principale structure de ce pôle tertiaire » [9]. Parmi les projets en cours de réalisation, la gare de TGV devrait être mise en service à la mi 1994. Cette mise en service ne concernera dans un premier temps que l'activité passagers. La mise en place de TGV fret et de « train-autoroute » ne devrait pas avoir lieu avant quelques années, les deux projets étant toujours à l'étude dans les services de la SNCF et de l'aéroport.

Tous les projets relatifs à l'activité fret ont été élaborés dans le cadre de la politique de promotion du fret sur l'aéroport. À Lyon-Satolas, le responsable du marketing fret est également le membre permanent de l'association INFOFRET chargée de promouvoir le fret aérien sur l'aéroport. Créée en 1988, INFOFRET regroupe l'ensemble des professionnels du fret aérien. Au mois de novembre 1992, l'association comptait 106 membres parmi lesquels la plupart des transitaires, compagnies et les plus grands chargeurs de la région [10]. Depuis sa création, INFOFRET s'est essentiellement occupé de promouvoir le fret aérien auprès des entreprises et des organismes régionaux, ce qui lui a permis de se faire connaître et d'accroître ainsi le nombre de ses adhérents. Aujourd'hui, INFOFRET a fait du problème de sous-capacité des infrastructures fret une priorité de son programme d'action.

L'association participe à de nombreuses manifestations où elle intervient en qualité de représentant de l'ensemble des professionnels du fret aérien. Elle organise tous les deux ans les Assises du Fret aérien. Cette manifestation permet de réunir l'ensemble des acteurs du fret aérien de la région afin de réfléchir à l'évolution de ce secteur. Les prochaines assises auront lieu en décembre 1993 et auront pour thème le transport international. De plus, INFOFRET organise pour les entreprises intéressées une visite de l'espace fret et une découverte des métiers du fret présents sur l'aéroport, lors de journées portes ouvertes.

Et enfin, l'association communique mensuellement avec les acteurs économiques et tous ses adhérents par l'intermédiaire du *Journal Infofret*. Chaque numéro, de six pages, comporte un éditorial, les actualités fret de l'aéroport, un dossier consacré au développement d'un sujet précis et une rubrique télex.

Dans son programme 1993, INFOFRET a retenu quatre axes principaux :

* l'aménagement et le développement de l'espace fret, la recherche d'investisseurs, l'aéroport ne disposant pas jusqu'à présent de subventions pour le fret ;

* le développement d'une banque de données fret avec la collaboration des Douanes et des compagnies aériennes, afin de mieux connaître le trafic de l'aéroport au moyen d'études par secteurs d'activités et par nature de produits ;

* une action de promotion comportant des mailings, la publication du *Guide pratique du fret aérien*, du *Journal Infofret*, de brochures, une action de communication auprès de la Chambre de Commerce ;

* le développement de services mis à la disposition des adhérents tels que : des listings d'information sur les entreprises régionales, la mise à disposition de salles de réunion à des tarifs privilégiés...

Les services offerts par les différents acteurs et les politiques suivies par le gestionnaire déterminent l'importance et la nature du trafic traité sur un aéroport.

---

9 Source : CCIL.

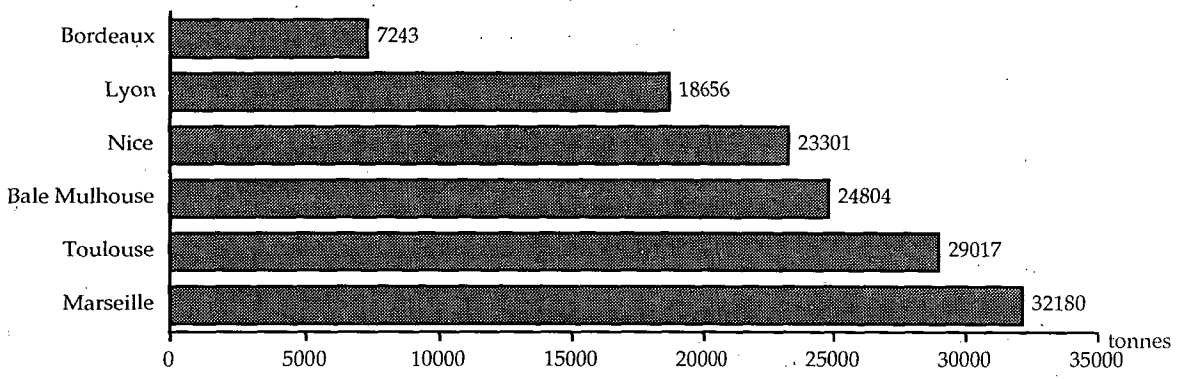
10 Cf. Annexe D, p. 122.

B/ LA SITUATION ACTUELLE DE L'AÉROPORT DE LYON-SATOLAS

Dans ce paragraphe on étudiera quantitativement et qualitativement le trafic fret de Lyon-Satolas.

1 / Étude quantitative

Avec 18 656 tonnes de fret traitées en 1991, l'aéroport de Lyon-Satolas arrive au cinquième rang des aéroports de province.



Source : SDEEP

Depuis 1989, l'écart existant entre Lyon-Satolas et son concurrent le plus proche, Nice Côte d'Azur, tend à se réduire un peu plus chaque année.

À ce trafic avionné, il faut ajouter un trafic de fret camionné voyageant sous LTA qui s'est élevé en 1991 à 33 856 tonnes, portant ainsi le trafic total à 52 512 tonnes. Ce trafic camionné est de plus en plus important et a connu une forte croissance en 1991 avec + 25,5 % (contre seulement + 9,2 % pour le fret avionné).

LE TRAFIC FRET À LYON SATOLAS

	1987	1988	1989	1990	1991	1992 **	1993
Trafic avionné	12 351	12 678	15 857	17 077	18 656	21 852	20 936
Trafic camionné *	19 245	21 679	23 689	26 972	33 856	33 794	36 700
TOTAL	31 596	34 357	39 546	44 049	52 512	55 646	57 636

* Source l'UCCEGA
** Source Lyon-Satolas

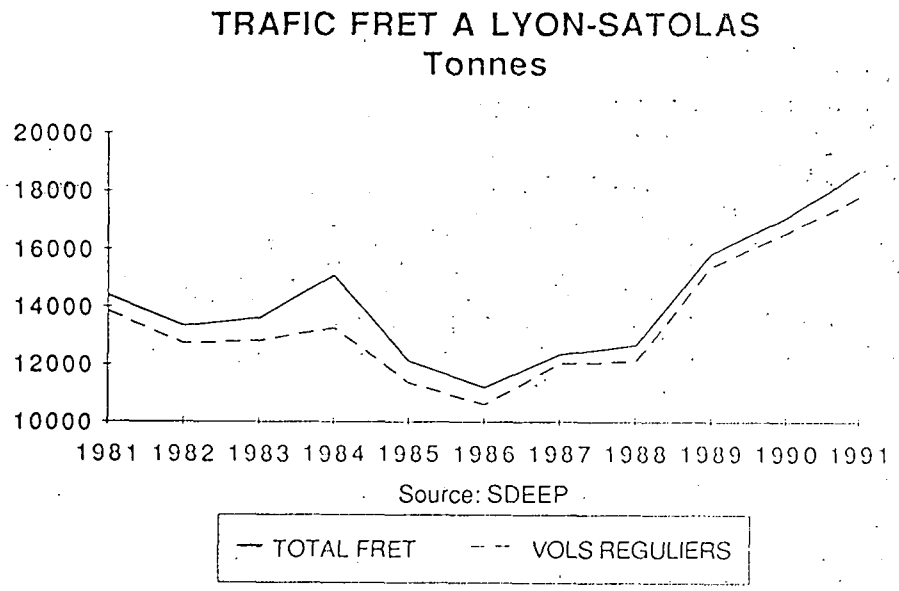
L'évolution du trafic de fret à Lyon-Satolas, depuis le début de la décennie 80, a été relativement chaotique. On peut découper cette évolution en quatre grandes phases :

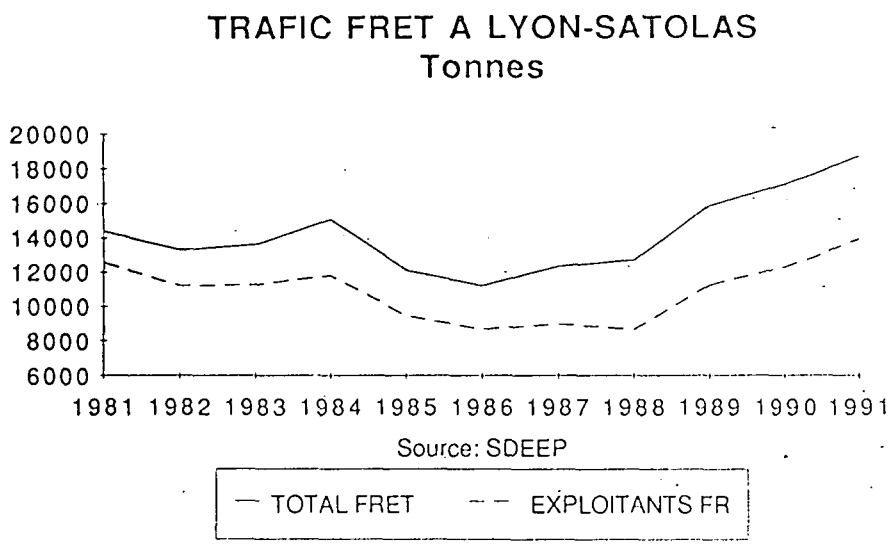
- L'année 1982 (1981-1982) constitue à elle seule la première phase, et correspond à une baisse de 7,4 % du trafic fret.

- Fin 1982 marque le début d'une phase de croissance qui durera deux ans. Légère dans un premier temps, la croissance s'accentuera au cours de l'année 1984 au taux de croissance de 10,9 %.

- L'année 1985 vient briser ce trend de croissance. Le trafic fret enregistre alors sa plus forte baisse de la décennie avec - 19,6 %. Or inversement les aéroports de Marseille-Provence et de Nice Côte d'Azur connaissent respectivement une période de forte croissance : + 14,7 % et une légère baisse : - 2,9 % [11]. Cette décroissance se prolonge en 1986 de façon plus modérée : - 7,6 %.

- 1987 met fin à cette période noire pour l'aéroport en renouant avec une forte croissance comme en 1984. Depuis cette année-là le trafic n'a cessé d'augmenter. 1989 a été une année record avec un taux de croissance de 22 %. La crise du Golfe ralentira la croissance sans toutefois inverser la tendance.





11 Cf. Annexes E et F, p. 125-126.

Deux remarques générales peuvent être faites sur le trafic de Lyon-Satolas :

* La part du trafic non régulier dans le trafic total a toujours été faible contrairement à celle de Marseille-Provence, avec cependant une pointe momentanée en 1984.

* La part des exploitants français dans le trafic général tend à augmenter depuis fin 1988 ; on observe le même phénomène à Marseille et le phénomène inverse à Nice. Or il faut savoir que le dynamisme d'un aéroport peut se juger au nombre d'exploitants étrangers le desservant.

Si on examine la répartition géographique du fret à Lyon-Satolas en 1991, on note qu'un peu plus de 30 % du fret est à destination de Paris. En fait, ce chiffre recouvre deux trafics bien distincts : le trafic domestique et le trafic international via Paris. La part respective de ces différents trafics n'est pas connue par l'aéroport dans la mesure où la destination finale du fret traité par Air Inter n'est pas forcément mentionnée à la compagnie [12].

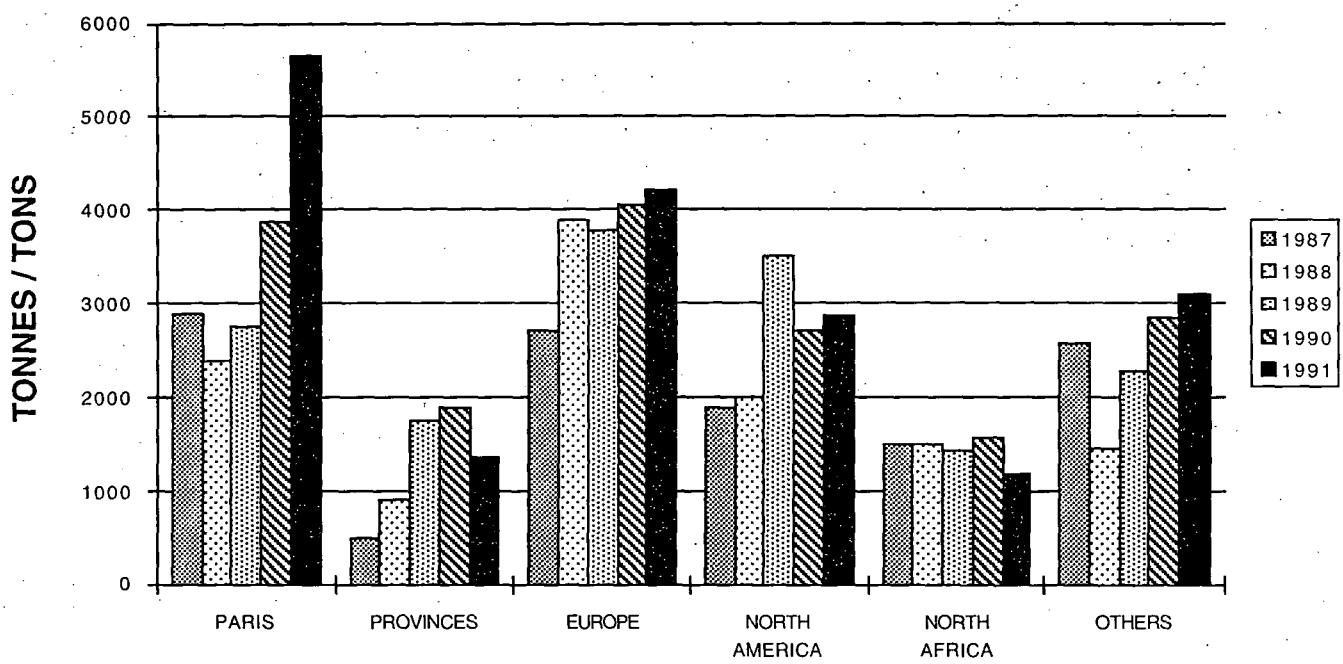
La zone géographique la plus importante après la France est l'Europe avec 23 % du trafic, suivie par le reste du monde 17 % et l'Amérique du Nord 15 %. Ensuite, un écart important existe (l'Afrique du Nord arrive avec 6 %).

Le deuxième graphique *infra* montre l'évolution des différents secteurs depuis 1987. Le trafic vers Paris a presque doublé en cinq ans, la croissance a surtout été très marquée entre 1990 et 1991.

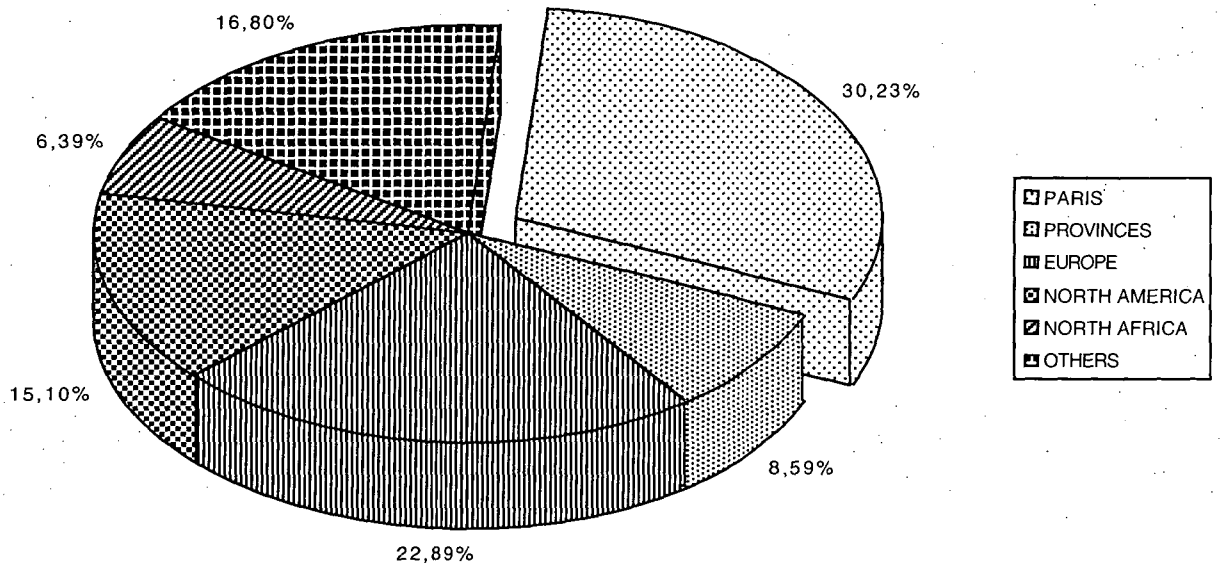
Le trafic vers les villes de province a diminué en 1991 après avoir connu trois années de croissance. L'Europe et l'Amérique du Nord ont enregistré une faible croissance de leur trafic respectif. La croissance du trafic vers le reste du monde a été plus marquée. Le trafic vers l'Afrique du Nord a, quant à lui, connu un net ralentissement.

12 Il est à noter que cette distinction de trafic est effectuée dans les statistiques publiées par l'aéroport de Marseille-Provence.

TRAFIC FRET : EVOLUTION 1987 - 1991
AIR FREIGHT TRAFFIC : DEVELOPMENT 1987 - 1991



TRAFIC FRET 1991 : REPARTITION PAR SECTEUR
AIR FREIGHT TRAFFIC 1991 : SHARING BY SECTORS



Dans ces zones géographiques, la répartition du fret par pays est la suivante :

RELATION FRET PAR PAYS (EN TONNES)

	1991	Δ 91/90 %	1990
FRANCE	7 245	+ 25,6	5 769
ALLEMAGNE	1 773	+ 25,9	1 408
BELGIQUE	835	+ 28,1	652
ROYAUME-UNI	436	- 16,6	523
PAYS-BAS	507	+ 22,5	414
DANEMARK	12	- 33,3	18
PORTUGAL	101	+ 62,9	62
ITALIE	177	- 13,2	204
GRÈCE	33	+ 99,9	14
ESPAGNE	192	- 67,7	594
SUISSE	34	- 12,8	39
AUTRES EUROPE	16	- 56,8	37
ALGÉRIE	420	- 39,7	696
TUNISIE	536	- 13,1	617
MAROC	235	- 41,7	403
ÉGYPTE	171	+ 99,9	-
CÔTE D'IVOIRE	215	+ 12,6	191
NIGER	79	- 67,5	243
MALI	101	+ 99,9	7
SÉNÉGAL	291	- 6,7	312
DJIBOUTI	57	- 40,0	95
KENYA	76	+ 99,9	-
TURQUIE	154	- 3,8	160
ARABIE SAOUDITE	103	- 4,6	108
EAU	104	+ 99,9	4
QATAR	38	+ 99,9	-
CANADA	205	+ 99,9	50
ÉTATS-UNIS	2610	- 2,3	2671
HONG-KONG	733	+ 99,9	158
THAÏLANDE	266	* 99,9	6
JAPON	32	- 93,3	479
DOM TOM	193	- 65,9	566
AUTRES	670	+ 17,3	571

Source : DGAC

Le trafic européen s'effectue principalement avec l'Allemagne (1 773 tonnes), la Belgique (835 tonnes), les Pays-Bas (507 tonnes) et le Royaume Uni (436 tonnes). À eux seuls, ces quatre pays couvrent 86 % du trafic de Lyon-Satolas avec l'Europe. En 1990, les quatre principaux pays européens étaient dans l'ordre de l'importance des échanges : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et le Royaume-Uni.

Cinq pays d'Europe ont connu une forte croissance de leur trafic fret : l'Allemagne (+ 25,9 %), la Belgique (+ 28,1 %), les Pays-Bas (+ 22,5 %), le Portugal (+ 62,9 %) et la Grèce (+ 99,9 %).

Les volumes traités avec ces deux derniers restent modestes voire faibles pour la Grèce. Les autres partenaires européens ont tous enregistré une diminution de leur trafic dont la plus importante concerne l'Espagne qui rétrograde ainsi du troisième au cinquième rang dans le classement des principales destinations. Le trafic avec le Royaume-Uni subit également une baisse notable (- 16,6 %).

Le trafic avec le Maghreb est caractérisé par une diminution générale des volumes traités.

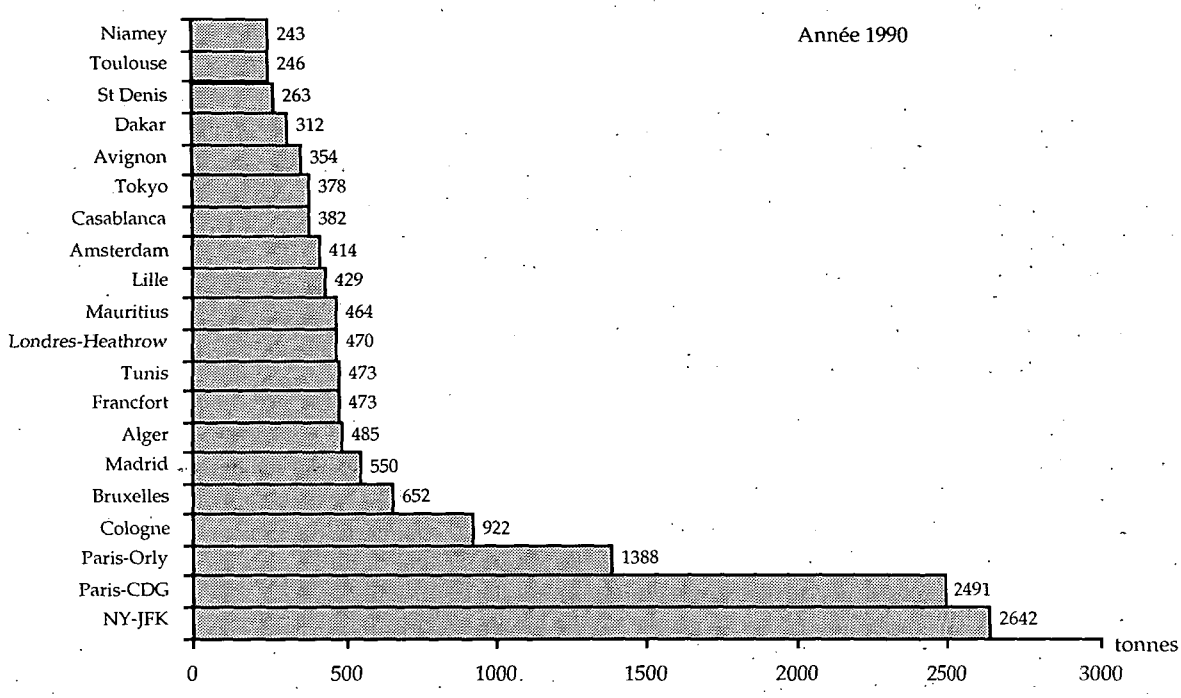
La Tunisie semble la moins touchée avec une baisse de seulement 13,1 %. Le Maroc et l'Algérie enregistrent une baisse de respectivement 41,7 % et 39,7 %.

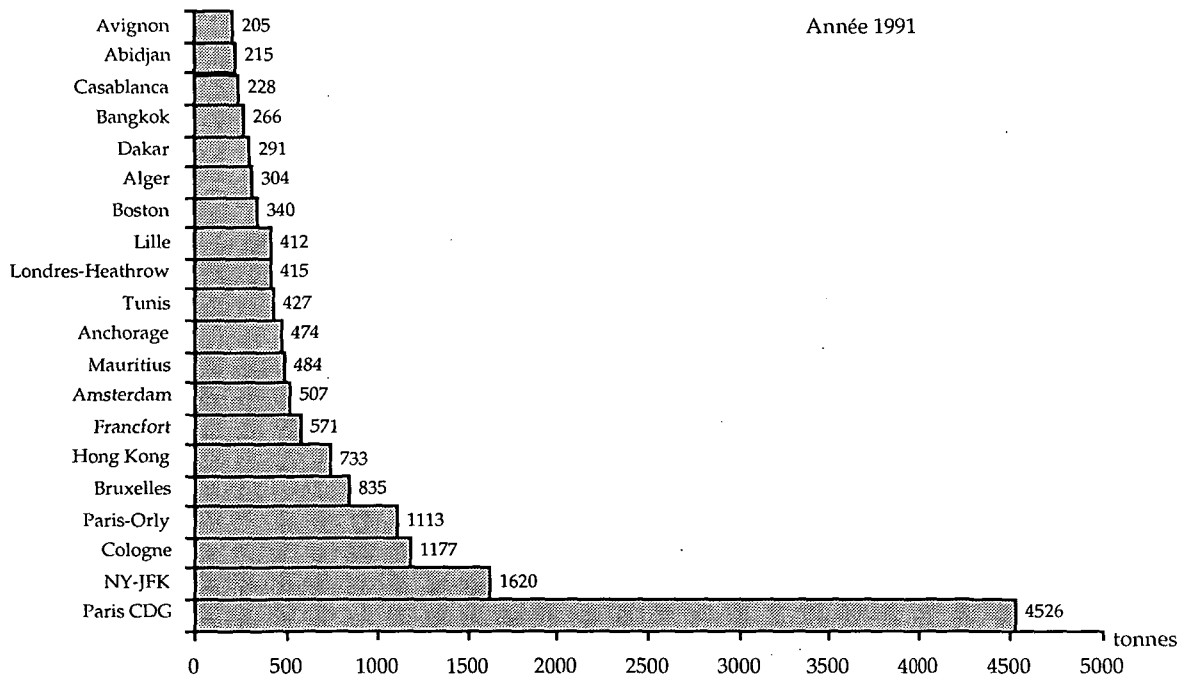
En 1991, le trafic africain a été caractérisé par la prédominance de trois pays : le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Mali.

Parmi les six pays desservis, trois ont connu des diminutions de trafic dont le Niger (- 67,5 %) qui perd ainsi sa deuxième place pour se retrouver quatrième au classement des destinations africaines. La Côte d'Ivoire, le Mali et le Kenya ont vu leur part de trafic augmenter.

Le trafic avec le reste du monde est surtout marqué par les très fortes croissances (99,9 %) qui ont touché Hong-Kong, la Thaïlande, le Canada, les Émirats Arabes Unis et le Qatar. Le trafic vers Hong Kong enregistre ainsi un bond de près de 600 tonnes en un an, et devient ainsi la sixième destination la plus importante, toutes régions confondues (cf. graphiques *infra*). Les États-Unis, avec un trafic s'élevant à plus de 2 600 tonnes, sont la première destination internationale du fret, et ce malgré une légère baisse du trafic de 2,3 %.

RÉSULTATS FRET : LES PRINCIPALES LIGNES





Source : stats DGAC

Les graphiques *supra* montrent que la suprématie des destinations européennes et françaises dans le réseau fret tend à s'estomper au profit des destinations lointaines asiatiques et nord-américaines. En effet, en 1991, 4 villes françaises, 5 villes africaines, 2 villes asiatiques, 3 villes nord-américaines, 5 villes européennes et 1 ville de l'Océan Indien apparaissent dans les 20 premières lignes. Or lors du même classement, l'année précédente, on comptait : 5 villes françaises, 5 villes africaines, 1 ville asiatique, 1 ville nord-américaine, 6 villes européennes et 2 villes de l'Océan Indien.

En 1992, le trafic de Lyon-Satolas a enregistré une hausse de 9,2 % de son trafic général. Cependant ce chiffre brut recouvre des réalités bien différentes suivant les destinations desservies.

Entre 1990 et 1991, sur les 141 destinations fret de l'aéroport en 1990, 19 ont été abandonnées en 1991 et 66 ont connu une baisse de trafic. L'aéroport a ainsi perdu près de 3 817 tonnes [13], dont 3 470 tonnes sur les vols dits réguliers et 352 tonnes sur les vols dits non réguliers.

Plus de 73 % de la baisse sur les vols non réguliers est imputable à une seule destination : Tokyo (- 326 tonnes).

Pour les vols réguliers, plus de 72 % de la perte sont dus à la baisse de trafic sur 10 lignes :

AFRIQUE (- 499 tonnes)	Alger	- 181 tonnes
	Casablanca	- 154 tonnes
	Niamey	- 164 tonnes
EUROPE (- 416 tonnes)	Madrid	- 416 tonnes
FRANCE (- 563 tonnes)	Avignon	- 149 tonnes
	Orly	- 283 tonnes
	Saint-Denis	- 131 tonnes
RESTE DU MONDE (- 1287 tonnes)	New York	- 1086 tonnes
	Tel Aviv	- 100 tonnes
	Sapporo	- 101 tonnes

Si l'on remonte à 1989, c'est près de 5 240 tonnes [14] qui ont été perdues en l'espace de deux ans, par l'aéroport, dont environ 4 610 tonnes sur les vols réguliers et 630 tonnes sur les vols non réguliers.

Pour ces derniers, la perte est principalement due (72 %) à une diminution de trafic sur 2 lignes, outre Tokyo on trouve : New York JFK : - 125 tonnes.

La baisse sur les vols réguliers est imputable pour 81 % à 12 lignes, parmi lesquelles on retrouve avec un tonnage inchangé : Alger, Niamey, Sapporo, Madrid et Avignon. À ces villes il faut ajouter :

Saint-Denis	- 289 tonnes
Casablanca	- 156 tonnes
Djibouti	- 123 tonnes
New York JFK	- 1471 tonnes
Bordeaux	- 154 tonnes
Orly	- 376 tonnes
Tel Aviv	- 170 tonnes

En tout sur les trois années, une diminution de trafic a été observée sur 12 destinations d'Afrique du Nord, 5 destinations d'Afrique Noire, 28 d'Europe, 6 d'Europe de l'Est, 3 d'Amérique du Nord, 21 de Métropole, 3 des DOM-TOM, 5 du Moyen-Orient et 3 d'Asie.

13 Les chiffres indiqués pourront être biaisés par les arrondis effectués lors des calculs, et par le côté parfois arbitraire de la classification du vol.

14 Dont seulement 151 tonnes correspondent à des « coups ».

Cependant ces pertes ont été compensées par des hausses de trafic, enregistrées sur 1 ligne d'Afrique du Nord, 3 d'Afrique Noire, 23 d'Europe, 7 d'Amérique du Nord, 12 de métropole, 4 du Moyen-Orient, 4 d'Asie et 1 de l'Océan Indien.

VARIATION DE TRAFIC ≥ 50 TONNES ENTRE 1989 ET 1991
À LYON-SATOLAS

Pays	Baisse	91/90	91/89	Hausse	91/90	91/89
ALGÉRIE	Alger	181				
TUNISIE	Tunis	47	83			
MAROC	Casablanca	154	161			
ÉGYPTE				Le Caire	171	
NIGER	Niamey	164				
MALI				Bamako	95	
DJIBOUTI	Djibouti	39	123			
KENYA				Nairobi	76	
ROYAUME-UNI	Heathrow	54	75			
ESPAGNE	Madrid	419				
PAYS-BAS				Amsterdam	93	120
ALLEMAGNE				Cologne	255	442
				Francfort	98	
BELGIQUE				Bruxelles	183	
MÉTROPOLE	Bordeaux	40	154	Marseille	84	
	Toulouse	64		Paris-CDG	2035	3223
	Nice	63	95	Strasbourg	3	76
	Avignon	150				
	Paris-Orly	275	378			
	Mulhouse	53				
DOM-TOM	Fort-de-France	53	62			
	Pointe à Pitre	55	60			
ISRAËL	Tel Aviv	102	170			
ÉTATS-UNIS	NY-JFK	1021	1596	Boston	313	
	Los Angeles		72	Chicago	171	
				Anchorage	474	
CANADA				Montréal Mirabel	149	1991
ÉMIRATS ARABES UNIS				Abou Dhabi	103	
JAPON	Tokyo	346				
	Sapporo		101			
HONG KONG				Hong-Kong	574	
THAÏLANDE				Bangkok	260	

Source : SDEEP.

2 / Typologie du trafic à Lyon-Satolas

Il semble très difficile pour l'aéroport d'obtenir des informations statistiques très précises sur la nature des produits avionnés. En effet, les agents du fret, seuls dépositaires de cette information, la jugent ultra-confidentielle (sous réserve des matières dangereuses). L'aéroport a cependant demandé à la Direction Régionale des Douanes d'effectuer une analyse des flux de trafic pour 1991. Cette dernière a ainsi permis d'établir un classement à l'import et à l'export des 10 premiers produits en tonnage, en valeur, et en valeur moyenne à la tonne, à Lyon-Satolas.

LES 10 PRODUITS PRINCIPAUX À L'EXPORTATION

EN VOLUME (TONNES)	EN VALEUR (MILLIERS DE F)
1 - Appareils, engins et pièces mécaniques	1 - Appareils, engins et pièces mécaniques
2 - Machines et appareils électriques	2 - Machines et appareils électriques
3 - Produits de parfumerie et de toilette	3 - Instruments et appareils d'optique, de précision et de micro-chirurgie
4 - Boissons, liquides alcooliques	4 - Produits chimiques organiques
5 - Produits divers des industries chimiques	5 - Produits phamaceutiques
6 - Produits phamaceutiques	6 - Produits divers des industries chimiques
7 - Produits chimiques organiques	7 - Vêtements et accessoires
8 - Instruments et appareils d'optique, de précision et de micro-chirurgie	8 - Ouvrages divers
9 - Filaments synthétiques ou artificiels	9 - Filaments synthétiques ou artificiels
10- Matières plastiques	10- Ouvrages en cuir (bagages, sellerie...)

EN VALEUR MOYENNE À LA TONNE
1 - Métaux précieux et bijouterie
2 - Navigation aérienne et spatiale
3 - Ouvrages divers
4 - Objets d'art, de collection ou d'antiquité
5 - Ouvrages en cuir
6 - Instruments et appareils d'optique, de précision et de micro-chirurgie
7 - Pelleteries et fourrures
8 - Soie
9 - Produits photographiques et de cinéma
10- Produits chimiques organiques

LES 10 PRODUITS PRINCIPAUX À L'IMPORTATION

EN VOLUME (TONNE)	EN VALEUR (MILLIERS DE F)
1 - Appareils, engins et pièces mécaniques	1 - Instruments et appareils d'optique, de précision et de micro-chirurgie
2 - Machines et appareils électriques	2 - Appareils, engins et pièces mécaniques
3 - Ouvrages en cuir	3 - Machines et appareils électriques
4 - Instruments et appareils d'optique, de précision et de micro-chirurgie	4 - Ouvrages en cuir
5 - Fruits comestibles	5 - Produits chimiques organiques
6 - Vêtements et accessoires	6 - Vêtements et accessoires
7 - Bonneterie	7 - Produits pharmaceutiques
8 - Automobiles, tracteurs, cycles	8 - Métaux précieux et bijouterie
9 - Matières plastiques	9 - Produits divers des industries chimiques
10- Légumes et plantes	10- Bonneterie

EN VALEUR MOYENNE À LA TONNE	
1 -	Produits chimiques organiques
2 -	Instruments et appareils d'optique, de précision et de micro-chirurgie
3 -	Produits photographiques et de cinéma
4 -	Navigation aérienne et spatiale
5 -	Pelleteries et fourrures
6 -	Produits pharmaceutiques
7 -	Métaux précieux et bijouterie
8 -	Produits divers des industries chimiques
9 -	Autres produits d'origine animale
10-	Horlogerie

Conclusion

Au cœur de l'« Europe médiane alpine », la région Rhône-Alpes a, comme on a pu le voir, un poids démographique important et en progression constante. Sa population se caractérise par une forte proportion de jeunes, d'étrangers, et un taux de chômage peu élevé mais en nette augmentation en 1991.

La région bénéficie de ressources naturelles notables qui lui ont permis de développer une activité agricole orientée dans son ensemble vers la production forestière et l'élevage, avec à l'échelle des départements des zones spécialisées dans la culture intensive de haute valeur ajoutée (fruitière et viticole). Le tourisme est également très développé surtout dans les départements alpins, l'Isère et la Drôme. Les activités de recherche, très présentes dans la région, sont regroupées, pour leur majorité, autour des trois pôles principaux que sont : Lyon, Grenoble et Saint-Étienne. Ces dernières regroupent 10 % des effectifs de la recherche française et couvrent de nombreux domaines dont les trois principaux sont la chimie, la construction électronique et électrique. Elles reflètent ainsi l'importance du secteur tertiaire au niveau régional. Également très développé le secteur industriel est confronté à une situation de crise, et enregistre pour 1991 la diminution la plus importante du nombre de créations d'entreprises tous secteurs confondus. Ce dernier est caractérisé par une répartition régionale inégale et une dispersion importante de ses entreprises.

Pour renforcer le tissu économique, la région et les départements ont défini une politique d'aide aux entreprises avec la création de nombreux organismes de financement spécialisé et d'animation chargés de faire l'interface entre la recherche et l'industrie. Cette politique couvre aussi l'amélioration des infrastructures de communication terrestres et fluviales, afin de faciliter les différents flux de marchandises et de personnes entre la région et le reste du monde.

Le commerce extérieur de Rhône-Alpes se distingue par une « balance commerciale » bénéficiaire. Les principaux partenaires de la région sont les pays de la CEE qui représentent 68 % des importations et 62 % des exportations. Les départements de l'Ain, l'Isère, le Rhône et la Haute-Savoie assurent à eux seuls 90 % des exportations et 84 % des importations en volume, 73 % des exportations et 76 % des importations en valeur.

Avec 11 aérodromes dont un international, Rhône-Alpes bénéficie d'un système aéroportuaire développé. L'aéroport de Lyon-Satolas offre 64 liaisons directes et régulières avec une double spécificité française et européenne.

L'aéroport souhaite à terme doubler sa capacité fret afin de pouvoir répondre dans de bonnes conditions au développement de cette activité et devenir un des principaux aéroports du Sud de l'Europe

SECONDE PARTIE

LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT DU FRET

Le développement d'un aéroport est étroitement lié au développement économique de sa région. En effet, rien ne sert à un aéroport d'être dynamique s'il ne peut s'appuyer sur un hinterland actif, générateur de fret.

L'économie de la région Rhône-Alpes est dynamique. Cependant son industrie (principale génératrice de fret) enregistre un net ralentissement de ses activités par suite de la mauvaise conjoncture actuelle. Les responsables locaux devront donc intensifier la promotion de leur région afin de promouvoir l'aéroport de Lyon-Satolas. Pour cela l'aéroport devra faire le point sur l'exploitation qui est faite du potentiel existant de la région, afin d'en déduire les limites et les perspectives de développement de l'aéroport.

Chapitre I

LES LIMITES AU DÉVELOPPEMENT

A/ LES FAIBLESSES DE LA RÉGION

1 / Les limites économiques

Le vieillissement de la population agricole, résultat de l'émigration des jeunes est surtout marqué dans les départements de la Savoie, de l'Ain, de la Haute-Savoie et de l'Ardèche. Le pourcentage de chefs d'exploitation ayant 65 ans et plus y est supérieur à la moyenne générale de 15,8 % qui est elle-même très supérieure à la moyenne nationale de 13,5 % (cf. tableau ci-dessous).

1988	Nombre et % de chefs d'exploitation			
	ayant - de 35 ans		ayant 65 ans et +	
Ain	1 250	11,0	2 140	18,9
Ardèche	1 320	12,4	1 840	17,2
Drôme	1 550	13,1	1 780	15,1
Isère	1 400	10,5	1 980	14,8
Loire	1 680	13,5	1 590	12,8
Rhône	1 730	15,3	1 470	13,0
Savoie	7 00	9,6	1 420	19,4
Haute-Savoie	890	11,2	1 400	17,6
Rhône-Alpes	10 520	12,2	13 620	15,8
France	133 670	13,1	136 910	13,5

Seuls les départements du Rhône et de la Loire ont une agriculture suffisamment dynamique pour attirer les jeunes et présenter une structure démographique plus favorable.

Si l'âge relativement élevé des actifs constitue l'un des principaux handicaps de l'agriculture de Rhône-Alpes, un autre est la structure des exploitations. En effet, les exploitations sont, bien que leur taille augmente, d'une superficie moyenne nettement inférieure à la moyenne nationale.

TAILLE DES EXPLOITATIONS

%	moins de 5 ha	de 5 ha à moins de 10 ha	de 10 ha à moins de 20 ha	de 20 ha à moins de 50 ha	de 50 ha à moins de 100 ha	100 ha et plus	taille moyenne en 1988 (ha)
Rhône-Alpes	3,3	6,3	15,9	42,3	22,5	9,6	18,6
France	1,8	2,8	8,5	32,7	30,0	23,7	28,1

Les exploitations inférieures à 20 ha forment 25,5 % du nombre total alors que la moyenne nationale est de 13,1 %. Les petites exploitations sont encore très présentes dans la région Rhône-Alpes. Il existe cependant des nuances suivant les départements considérés. La surface agricole utile moyenne par exploitation atteint sa plus faible valeur, en 1988, dans le Rhône et l'Ardèche : 14,5 ha ; 14,7 ha dans la Savoie ; 24,2 ha est la moyenne la plus élevée dans l'Ain. Cette diversité s'explique, outre des conditions naturelles très contrastées, par une valeur vénale des terres agricoles très différente d'un département à l'autre.

VALEUR VÉNALE DES TERRES LABOURABLES EN 1989
(en francs/ha)

	France	Rhône-Alpes	Ain	Ardèche	Drôme	Isère	Loire	Rhône	Savoie	Haute Savoie
terres labourables	21 850	24 800	18 000	20 900	26 700	27 600	17 300	25 300	320800	45 200
prairies naturelles	16 050	18 900	12 500	15 300	13 300	23 900	16 100	22 800	20 600	28 500

De surcroît, au voisinage des grandes villes, l'espace agricole est gelé dans un rayon de 15 à 30 km par la spéculation foncière.

Tout ceci rend difficile l'installation des jeunes sur des exploitations de dimensions viables, ce qui explique le déclin constant des activités agricoles de la région exception faite de l'arboriculture et de la viticulture.

En 1991, Rhône-Alpes détient le triste record de la progression du chômage, la baisse de l'activité économique et les licenciements ont fait augmenter le nombre de chômeurs de 19 % [1] alors qu'au niveau national ce dernier n'augmentait que de 12 %. Les principales victimes du ralentissement de l'activité sont les hommes du secteur industriel et les chômeurs de longue durée dont la situation s'aggrave. De plus, « le personnel le plus qualifié, longtemps mieux protégé du chômage, n'a pas été épargné. Les cadres, techniciens et agents de maîtrise sont les catégories les plus touchées. Leur nombre a progressé d'un tiers environ en un an, alors que pour les ouvriers spécialisés cette hausse n'est que de 12 % ».

Cette brutale aggravation du chômage dans la région est due tout d'abord à une augmentation très importante des licenciements économiques dans la région (+ 38 %) alors que la hausse est restée limitée au niveau national à 9 %. Cette augmentation n'est pas le reflet d'une situation uniforme au niveau des différents départements. En Haute-Savoie, département le plus touché, la hausse a atteint 60 %. À cette augmentation vient s'ajouter le ralentissement général de l'activité économique qui a beaucoup réduit les chances de retrouver un travail pour les demandeurs d'emploi.

1 Source : INSEE, *Points d'appui pour l'économie Rhône-Alpes*, n° 66, juin 1992.

« Cette situation conjoncturelle difficile risque de persister. Les licenciements économiques, qui ont augmenté après la crise du Golfe, se poursuivent. La recherche de compétitivité en vue du grand marché européen se fait encore aujourd'hui par le biais des compressions d'effectifs » [2].

De surcroît, si on examine le classement des régions de la CEE en 1990 selon leur taux de chômage, on s'aperçoit que Rhône-Alpes ne se situe qu'au 51e rang des régions européennes. Ce qui laisse apparaître un certain dysfonctionnement de l'économie régionale par rapport aux régions européennes les plus performantes.

Tous secteurs confondus, le rythme des créations d'entreprises en Rhône-Alpes est resté médiocre au cours des dernières années, inférieur à la moyenne nationale. En 1991, le taux de créations d'entreprises (9,3 %) plaçait Rhône-Alpes au sixième rang des régions françaises et surtout au-dessous de la moyenne nationale. Ce moindre dynamisme de l'économie régionale est l'effet, selon J.P. Laurencin [3], de « deux facteurs principaux : d'une part la dualité du tissu économique, les grands établissements étant peu actifs dans le processus de création d'entreprises, d'autre part l'essoufflement de la tertiairisation de l'activité régionale, à l'exception du tourisme (...) ».

La crise économique a engendré des mutations dans le tissu industriel de la région.

Les restructurations, fusions, disparitions ont contribué à affaiblir l'autonomie de l'industrie régionale. En 1987 [4], on ne comptait plus que 25 sièges sociaux importants dans la première métropole industrielle de province. Parmi les 128 plus gros employeurs industriels de l'agglomération lyonnaise, plus de la moitié (68) avaient leur siège social situé en dehors de la région ; et au total, les capitaux parisiens contrôlaient près des trois quarts des effectifs industriels du Rhône.

Les décisions prises sont alors partie intégrante d'une stratégie d'ensemble dont les objectifs ne concordent pas obligatoirement en matière d'emplois, d'investissements et de choix des localisations avec les priorités régionales.

La perte d'autonomie de la région s'est surtout faite à la suite d'une centralisation sur Paris et sa région des centres décisionnels des entreprises. En effet, malgré un nombre important d'implantations étrangères, le taux de pénétration étrangère de l'industrie rhônalpine, calculé sur les effectifs, est bien inférieur à la moyenne française (18,4 % contre 21,6 %). « Ceci signifie que la région n'est guère attractive pour les investissements des entreprises étrangères dont les préférences se portent nettement plus sur la région parisienne et, parmi les régions frontalières, sur l'Alsace (taux de pénétration de 38,2 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (22,6 %).

Un indice également révélateur de la médiocre attractivité de Rhône-Alpes pour l'industrie étrangère est la baisse de la pénétration étrangère observée dans la région au cours de ces dernières années. Le taux est passé de 19,1 à 18,4 % entre 1986 et 1989, alors que pour la France il a progressé de 21,1 % à 21,6 % » [5].

Les entreprises étrangères des pays européens de proximité investissent en Rhône-Alpes ; cependant leur préférence est plus marquée pour l'Alsace (sauf les italiennes) comme le montre le tableau ci-dessous.

---

2 J.M. DUPONT, « Forte poussée du chômage », INSEE, *Points d'appui pour l'économie Rhône-Alpes*, n° 66, juin 1992.
3 J.P. LAURENCIN, *L'Europe, l'avenir de Rhône-Alpes*, Presses universitaires de Grenoble, 1992.
4 J. BONNET, « Lyon et son agglomération », Notes et études documentaires, *La Documentation française*, n° 4836, 1987.
5 J.P. LAURENCIN, *L'Europe, l'avenir de Rhône-Alpes*.

RÉPARTITION PAR PAYS INVESTISSEURS DES EFFECTIFS DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES RÉGIONALES À PARTICIPATION ÉTRANGÈRE AU 1er JANVIER 1989 (EN %)

PAYS INVESTISSEURS	RHÔNE-ALPES	ALSACE	PACA	FRANCE ENTIÈRE
Belgique	3,7	1,7	2,1	6,3
Pays-Bas	3,9	0,0	12,3	6,7
Allemagne	18,4	44,7	9,3	15,8
Italie	2,8	1,7	2,3	4,1
Royaume-Uni	8,7	2,9	12,1	8,7
CEE	37,8	51,2	38,2	42,1
Suède	3,5	0,4	2,7	3,2
Suisse	19,8	20,6	13,4	11,3
EUROPE	62,3	72,7	57,0	58,1
USA	28,9	23,1	31,4	31,3
Canada	1,3	1,9	1,8	2,0
Reste du Monde	7,5	2,2	9,7	8,6
TOUS PAYS	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : DGI, SESSI

Les entreprises étrangères présentes s'inscrivent surtout dans les branches traditionnellement fortes de l'industrie régionale (biens d'équipement professionnel, chimie, pharmacie...). Une nette présence étrangère s'observe cependant aussi dans deux branches de biens de consommation durable des ménages : la fabrication de matériel électronique ménager et professionnel et celle d'équipement ménager. Rhône-Alpes ne semble pas spontanément bien placée pour bénéficier des avantages potentiels de l'intégration européenne. « Les opérations d'ouverture internationale de la région telle que l'opération dite des quatre moteurs établissant des coopérations étroites entre Rhône-Alpes, la Catalogne en Espagne, le Bade-Würtemberg en Allemagne et la Lombardie en Italie apparaissent ainsi autant comme une opportunité aidant à rattraper un certain retard que comme une diplomatie européenne témoignant d'une avance dans l'ouverture de la région » [6].

En plus des faiblesses économiques, le transport aérien de marchandises sur l'aéroport de Lyon-Satolas est limité par la double concurrence des autres modes de transport, notamment terrestre et des autres aéroports environnants.

2 / Les concurrences intermodale et modale

a) *La concurrence intermodale*

- avec la route :

Les infrastructures de transports et de télécommunications ont retenu la part la plus importante (28 %) des investissements nationaux dans la région en 1990. La région y a, quant à elle, consacré 40 % du montant des subventions d'investissement qu'elle a versé cette même année. La majeure partie de ces sommes a servi à financer les programmes d'amélioration des liaisons routière

6 J.P. LAURENCIN, *L'Europe, l'avenir de Rhône-Alpes*, Presses universitaires de Grenoble, 1992.

et autoroutière. Parmi les grands projets en cours ou à venir on signalera : la mise en service pour mi-93 du tronçon sud Saint-Priest-Chasse du contournement Est de Lyon qui permettra de désengorger le tunnel de Fourvière ; la création d'une voie rapide reliant l'A 40 à Oyonnax, mettant ainsi à 40 mn du Parc industriel de la Plaine de l'Ain tout le potentiel sous-traitant de la Plastic-Vallée ; une autre voie rapide reliant cette fois-ci l'A 42 et l'A 43 au niveau de Satolas ; la réalisation prévue pour 1995 de la liaison autoroutière Dole-Bourg-en-Bresse ; et enfin, à plus long terme, la réalisation des autoroutes reliant Anse-Balbigny et Ambérieu à Bourgoin. Cette dernière traversera le Parc industriel de la Plaine de l'Ain.

Tous ces projets d'amélioration du réseau existant risquent de freiner le développement de l'aéroport de Lyon-Satolas. En effet, dans le domaine des dessertes intra-européennes une grande partie du trafic de marchandises est transportée par camion.

La route offre le double avantage d'être beaucoup moins chère que l'avion et d'entraîner moins de rupture de charge. En dessous de 1000 km, l'aérien ne peut la concurrencer. D'autant plus que pour faire face aux difficultés actuelles, les entreprises de transport routier effectuant des « long courrier », sont amenées à pratiquer des tarifs inférieurs à ceux qu'ils devraient logiquement pratiquer. Face à cette situation, Air Inter, qui est la compagnie la plus touchée par cette concurrence, est impuissante. En 1991, suite à l'importance des pertes enregistrées, Air Inter a lancé une opération de promotion auprès des diverses compagnies aériennes européennes, en leur proposant d'effectuer le préacheminement de leur fret pour un prix très avantageux. Cette opération lui a ainsi permis de stopper « l'hémorragie ». Cependant la reconquête de parts de marché aux dépens de la route ne leur semble pas envisageable. Même les grèves des routiers, comme celle que l'on a connue au mois de juillet 92, n'apportent pas de trafic à l'aérien de façon durable. De surcroît, les compagnies aériennes, les transitaires et les sociétés de handling ont également recours à ce mode de transport pour assurer un pré ou post acheminement du fret. Le camion s'est imposé comme l'outil complémentaire par excellence de l'avion en matière de fret, le camionnage « aérien » est soumis aux mêmes rigueurs d'horaire que les appareils de ligne. Les camions ont été adaptés aux normes de palettisation de l'aérien. Aux vols camion réguliers mis en place par les différentes compagnies françaises et européennes [7], il faut ajouter les vols supplémentaires qui permettent aux compagnies d'ajuster leur offre avec la demande. De leur côté, les transitaires, outre le trafic routier sous LTA qu'ils effectuent pour le compte des compagnies, expédient des camions (hors LTA) pour leur propre compte vers les pays européens proches. Les sociétés France Handling et Sud-Est-Air-Service effectuent un transport quotidien vers Paris par voie de surface. Elles proposent en effet à leurs clients d'ajouter le transport au traitement de la marchandise. En 1992, le trafic fret camionné (sous LTA) s'est élevé à Lyon-Satolas à 33 794 tonnes [8] enregistrant ainsi, et pour la première fois depuis six ans, une baisse de 0,2 %. Ce dernier reste cependant largement majoritaire sur l'aéroport où il a représenté en 1992 près de 61 % du trafic fret total.

	FRET CAMIONNÉ (EN TONNES)				FRET AVIONNÉ (EN TONNES)			
	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992
Arrivées	7 410	10 536	13 672	13 124	7 350	8 600	10 363	11 550
Départs	16 219	16 436	20 184	20 670	8 556	8 450	8 276	10 302
TOTAL	**23 689**	**26 972**	**33 856**	**33 794**	**15 916**	**17 050**	**18 639**	**21 852**
répartition en % camion/aérien	59,8	61,3	64,5	60,7	40,1	38,7	35,5	39,3

Source : CCIL

7 Cf. première partie.
8 Source CCIL.

Deux remarques peuvent être faites après analyse du tableau *supra* :

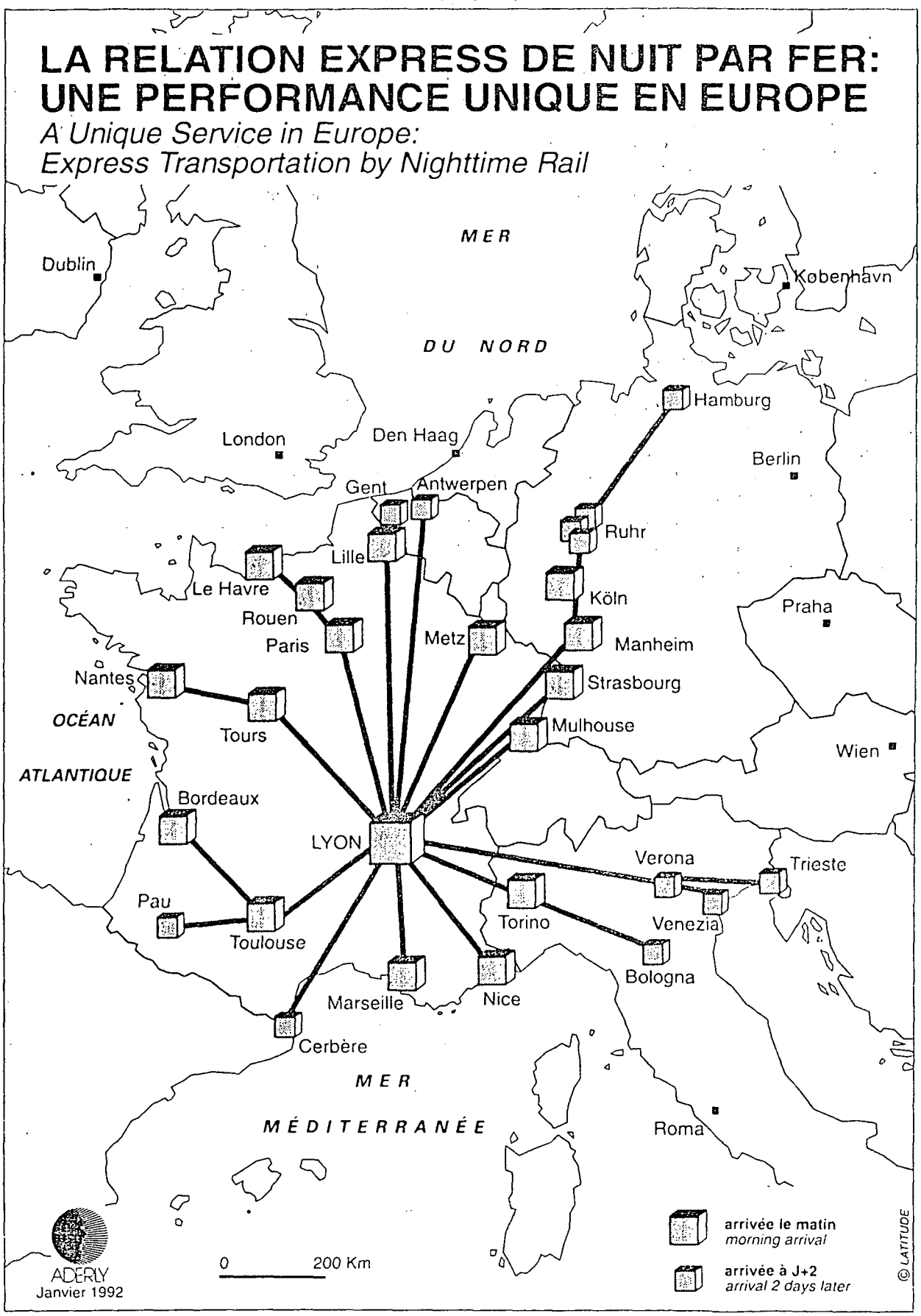
* le trafic camionné au départ de Lyon est le double de celui avionné (en 1992) ;
* le trafic camionné se répartit comme suit : 2/3 à l'export et 1/3 à l'import.

Si le fret camionné à l'arrivée peut être considéré comme un facteur potentiel de développement de l'aéroport dans la mesure où il est embarqué sur les avions, ce n'est pas le cas du fret camionné au départ qui constitue en général un préacheminement vers le « hub » de la compagnie qui effectue le transport. Ce trafic se fait donc au détriment du développement de l'aéroport.

- avec le train :

L'aérien n'est pas un concurrent du chemin de fer dans la mesure où les deux modes ne traitent absolument pas les mêmes volumes. En revanche, le train peut parfois concurrencer l'avion pour certaines marchandises comme les périssables.

Le nœud ferroviaire de Lyon-Satolas dispose de 4 gares de fret importantes. Outre les gares, des embranchements particuliers à l'intérieur de certaines zones industrielles permettent aux différentes activités d'être reliées directement au fer. Près de 300 entreprises de la région lyonnaise bénéficient ainsi de porte à porte en wagon classique. La SNCF met à la disposition de ces entreprises des trains reliant les pôles Lyon/Grenoble et ceux d'Anvers/Gand et Rotterdam, dans les deux sens, des trains reliant Vénissieux et Cologne et enfin des trains avec l'Italie. Autre produit proposé le fret-chrono qui assure des liaisons de nuit avec des trains rapides (120 à 140 km/h) entre Lyon et certaines villes françaises et européennes (cf. graphique *infra*). La qualité des produits offerts par le rail peut inciter les exportateurs régionaux de produits avionnables à utiliser de préférence le fer aux dépens de l'air.


LA RELATION EXPRESS DE NUIT PAR FER:
UNE PERFORMANCE UNIQUE EN EUROPE
A Unique Service in Europe:
Express Transportation by Nighttime Rail
MER
DU NORD
Dublin
London
Den Haag
Gent
Antwerpen
Lille
Le Havre
Rouen
Paris
Metz
Hamburg
Berlin
Ruhr
Köln
Manheim
Strasbourg
Mulhouse
Praha
Wien
Nantes
Tours
OCÉAN
ATLANTIQUE
Bordeaux
LYON
Pau
Toulouse
Verona
Trieste
Torino
Venezia
Bologna
Marseille
Nice
Cerbère
MER
MÉDITERRANÉE
Roma
ADERLY
Janvier 1992
0
200 Km
arrivée le matin
morning arrival
arrivée à J+2
arrival 2 days later
© LATITUDE

b) *La concurrence modale*

Pour le passage, l'aéroport de Lyon-Satolas est confronté à la concurrence des aéroports de Paris (avec pré- ou post-acheminement en TGV) et de Genève. Pour le fret, outre Paris et Genève, les aéroports de Francfort, Bruxelles, Amsterdam concurrencent Lyon-Satolas (avec pré- ou post-acheminement en camion). Les zones d'attraction de ces divers aéroports, reliés par des voies terrestres rapides ou autoroutières, se chevauchent et on assiste à un déplacement de la clientèle en fonction de la nature et de la qualité de service offertes.

Dans cette compétition, les aéroports sont étroitement dépendants des performances réalisées par les compagnies « basées ». C'est grâce à la capacité de ces dernières à s'adapter aux nouvelles conditions du marché, en proposant des tarifs incitatifs, de groupage entre autres, des fréquences de vols répondant à la demande, qu'un aéroport deviendra attractif. La lutte sera donc sévère, surtout entre les aéroports provinciaux pour devenir ou rester un point d'entrée et de sortie international.

B/ LES AUTRES LIMITES AU DÉVELOPPEMENT

1 / Les limites propres à l'organisation du fret à Lyon-Satolas

a) *Le réseau*

L'aéroport ne maîtrise pas son réseau qui dépend uniquement des compagnies. L'ouverture ou la fermeture d'une ligne est une décision qui est prise dans l'intérêt économique de la compagnie concernée. Cette dernière tient peu compte de l'intérêt de l'aéroport. Si on compare le réseau des vols mixtes de 1992 [9] à celui de 1990, des changements sont intervenus notamment au niveau international où on enregistre les modifications suivantes :

MODIFICATIONS INTERVENUES À LYON-SATOLAS

• Vols réguliers

PAYS	VILLE	FRÉQUENCE 92/93		FRÉQUENCE 90/91
Pays de la CEE				
ALLEMAGNE	Dusseldorf	13/7		11/7
	Nuremberg	5/7		-
	Stuttgart	10/7		-
BELGIQUE	Bruxelles	29/7		24/7
DANEMARK	Copenhague	-	arrêt vols AF	5/7
ESPAGNE	Barcelone	10/7		8/7
	Madrid	10/7		8/7
GRANDE BRETAGNE	Londres Gatwick	7/7 à 12/7		-
	Londres Heathrow	27/7 à 34/7		25/7
	Manchester	10/7		5/7
ITALIE	Rome	14/7		12/7
	Venise	-	arrêt vols FU	2/7
PAYS-BAS	Amsterdam	14/7	arrêt vols AF	12/7 à 16/7
PORTUGAL	Lisbonne	3/7	arrêt vols AF	4/7
	Porto	1/7		-

9 Horaire d'hiver.

PAYS	VILLE	FRÉQUENCE 92/93		FRÉQUENCE 90/91
Pays de l'OCDE				
CANADA	Montréal	1/7		-
SUISSE	Zurich	12/7		10/7
TURQUIE	Istamboul	3/7	arrêt vol AF	4/7
Pays de l'Étranger				
EX-YOUGOSLAVIE	Zagreb	-	arrêt vols AF-JU	2/7
ALGÉRIE	Alger	7/7	arrêt vols AF	12/7
	Annaba	1/7		2/7
	Constantine	6/7	arrêt vols AF	10/7
	Oran	2/7		-
MAROC	Casablanca	6/7		-
	Marrakech	-	arrêt vols AF-AT	2/7
TUNISIE	Tunis	5/7		6/7
COMORES	Moroni	-	arrêt vols AF	0/7 à 1/7
DJIBOUTI	Djibouti	-	arrêt vol AF	0/7 à 1/7
KENYA	Nairobi	1/7		-
ISRAËL	Tel Aviv	-	arrêt vol AF	1/7
Pays de la Zone Franc				
NIGER	Niamey	-	arrêt vol UT	0/7 à 1/7
SÉNÉGAL	Dakar	1/7 à 2/7		1/7
DOM-TOM				
MARTINIQUE	Fort-de-France	1/7	arrêt vols OV	3/7
GUADELOUPE	Pointe-à-Pitre	1/7	arrêt vols OV	3/7
LA RÉUNION	Saint-Denis	1/7	arrêt vol OV	1/7 à 2/7

- **Les vols cargos :**

PAYS	VILLE	1992	1990 *
FRANCE	Lille	-	5/7
	Mulhouse	5/7	5/7
	CDG	8/7 à 13/7	5/7
	Orly	0/7 à 3/7	-
	Toulouse	5/7	-
	Saint-Denis	** 1/7 à 2/7	1/7
ALLEMAGNE	Cologne	5/7 à 10/7	-
BELGIQUE	Bruxelles	4/7 à 5/7	5/7
CANADA	Montréal	*** 1/7	1/7

ESPAGNE	Barcelone	** 5/7	-
	Madrid	-	1/7
ÉTATS-UNIS	Boston	*** 2/7	1/7
	Chicago	*** 1/7	1/7
	New York	*** 2/7	2/7
SUISSE	Genève	5/7	-
DJIBOUTI	Djibouti	** 0/7 à 1/7	1/7
ÉMIRATS ARABES UNIS	Abou-dhabi	** 1/7	-
	Dubaï	** 1/7	1/7
ARABIE SAOUDITE	Jeddah	*** 1/7	-
ILE MAURICE	Maurice	** 0/7 à 1/7	1/7
INDE	New Delhi	** 1/7	-
HONG KONG	Hong Kong	1/7	-
KENYA	Nairobi	** 1/7	-

* Source : *MOCI* n° 947, 19 nov. 1990, p. 110.
** Vol à l'arrivée à Lyon-Satolas uniquement.
*** Vol au départ de Lyon-Satolas uniquement.

La desserte de l'Europe communautaire s'est renforcée par rapport à 1990. L'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et la Grande Bretagne enregistrent une augmentation de leurs fréquences. Trois lignes nouvelles ont également été créées : deux vers l'Allemagne (Nuremberg et Stuttgart) et une vers Gatwick qui renforce ainsi la desserte de Londres. Une ligne sur Porto a été ouverte. Seules deux lignes européennes ont connu une diminution de fréquence (Lisbonne et Amsterdam). Les lignes sur Copenhague et Venise ont été supprimées.

L'ouverture d'une ligne sur Montréal par Air Canada a permis d'élargir la desserte des pays de l'OCDE. La Suisse a vu ses fréquences renforcées alors que la Turquie a connu le sort inverse.

À destination du reste du monde, des lignes sur Oran, Casablanca, Nairobi ont été créées. Six lignes ont été supprimées : Zagreb, Marrakech, Moroni, Djibouti, Tel-Aviv et Niamey.

Les DOM-TOM sont moins bien desservis par rapport à 1990. Toutes les destinations vers l'Algérie ont enregistré une baisse notable de leur desserte, exception faite d'Oran. Cette diminution de trafic est due à la décision de la Compagnie Air France de réduire au maximum, voire tout simplement d'arrêter la desserte de ce pays suite à l'impossibilité qui lui a été faite de rapatrier ses devises.

La desserte cargo s'est renforcée et diversifiée depuis 1990. Seules deux lignes ont été fermées, Madrid et Lille alors que parallèlement dix villes nouvelles étaient reliées à Lyon-Satolas : Orly, Toulouse, Cologne, Barcelone, Genève, Abou Dhabi, Jeddah, New Delhi, Hong Kong et Nairobi.

Il est important de rappeler qu'excepté les vols cargos, tous les vols sont programmés dans l'optique passagers, c'est-à-dire vers des destinations où il y a suffisamment de passagers pour rentabiliser la ligne, aux horaires passagers, qui sont différents de ceux du fret, et avec le type d'avion correspondant aux besoins passagers.

Si le nombre de passagers est insuffisant, certaines compagnies n'hésitent pas à changer le modèle de l'avion pour un module plus petit ce qui a des conséquences néfastes pour le fret dans la mesure où la capacité disponible pour le fret se voit sérieusement réduite, ce qui entraîne des retards (certaines marchandises étant laissées sur place) et une impossibilité pour les gens du fret de garantir une expédition à un client, d'où une baisse de la qualité de service. Or la qualité de service et la régularité sont les seuls moyens pour fidéliser la clientèle.

L'aéroport ne peut donc influencer la conception de son réseau qu'en essayant de convaincre les compagnies de la rentabilité de l'ouverture d'une ligne, en effectuant des études de potentialités. L'aéroport doit en permanence confronter l'offre et la demande du marché afin de déceler les inadéquations potentielles.

- Plus encore que le transport des passagers, le fret aérien a besoin des vols non réguliers ou supplémentaires pour satisfaire la demande. Si les fréquences sont insuffisantes, le fret sera préacheminé vers un autre aéroport. Il est évident que, quelle que soit la desserte offerte, le client ne sera jamais entièrement satisfait. Cependant les transitaires de Lyon-Satolas se plaignent du manque de capacité, notamment sur les vols directs.

En rapprochant le tableau de la répartition géographique du commerce extérieur avec le réseau de Lyon-Satolas on note que :

- en 1991, trois pays étaient desservis sans avoir de flux commerciaux avec Rhône-Alpes.

- 52 pays commerçant avec Rhône-Alpes n'étaient pas desservis. En 1992, ce chiffre n'est plus que de 50, deux vols cargos ayant été créés.

- La part de l'Europe communautaire tend à augmenter dans le commerce extérieur de la région, notamment avec le Danemark et l'Irlande ; or ces deux pays ne sont pas reliés à Lyon-Satolas.

- Les échanges avec les pays de l'OCDE représentent 15 % des importations et 20 % des exportations. Parmi ces pays, seuls la Suisse, la Turquie et la Côte Est des États-Unis et du Canada ont une liaison directe.

- Parmi les pays de l'Europe de l'Est avec lesquels Rhône-Alpes commerce, seule la Pologne est desservie. Il n'y a aucun vol cargo à destination des pays du Maghreb malgré des échanges commerciaux importants avec la région. Il n'existe pas de liaison avec les pays d'Amérique du Sud. Hong Kong était en 1991 la seule destination du continent asiatique reliée directement à partir de Lyon. En 1992, une deuxième ligne cargo vers New Delhi a été créée.

Les pays avec lesquels Rhône-Alpes commerce en 1991	Valeur des échanges import-export (millions de francs) [10] en 1991	Villes desservies directement à partir de Lyon-Satolas en 1991 [11]
Pays de la CEE		
ALLEMAGNE	40 030	Dusseldorf Francfort Munich *Cologne* **
BENELUX	20 689	Bruxelles ***
DANEMARK	1 909	-
ESPAGNE	10 923	Barcelone **** Madrid
GRANDE-BRETAGNE	15 492	Londres Heathrow Manchester **
GRÈCE	1 548	-
ITALIE	45 413	Milan Rome
IRLANDE	1 091	-
PAYS-BAS	9 059	Amsterdam
PORTUGAL	2 526	Lisbonne Porto
Pays de l'OCDE		
ÉTATS-UNIS	13 773	*Boston* *Chicago* New-York ***, *
CANADA	1 916	*Montréal* **
NORVÈGE	942	-
SUÈDE	2 930	-
FINLANDE	1 151	-
SUISSE	9 923	Zurich *Genève*
AUTRICHE	2 565	-
TURQUIE	873	Istamboul
JAPON	5 860	-
AUSTRALIE	654	-
NOUVELLE-ZÉLANDE	37	-

10 Les produits énergétiques et les matières premières minérales n'ont pas été pris en compte.
11 Guide horaire hiver 91/92. Les villes en italiques ne sont desservies *que* par des vols cargos.

Les pays avec lesquels Rhône-Alpes commerce en 1991	Valeur des échanges import-export (millions de francs) en 1991	Villes desservies directement à partir de Lyon-Satolas en 1991
Pays hors OCDE		
ANDORRE	152	-
EX-YOUGOSLAVIE	566	-
POLOGNE	715	Varsovie
HONGRIE	532	-
ROUMANIE	78	-
TCHÉCOSLOVAQUIE	619	-
MALTE	381	Malte
EX-URSS	1 255	-
AFRIQUE DU SUD	802	-
ISRAËL	705	-
ALGÉRIE	1 404	Alger Annaba Constantine Oran
MAROC	2 054	Casablanca Marrakech *
TUNISIE	1 590	Djerba Monastir Tunis
ÉGYPTE	469	-
LIBAN	170	-
BAHREIN	148	-
QATAR	108	-
IRAN	408	-
ARABIE SAOUDITE	962	- ****
ÉMIRATS ARABES UNIS	379	*Dubaï* *Abou Dhabi*
LIBYE	325	-
SYRIE	4	-
DJIBOUTI	-	*Djibouti*
NIGERIA	7	-

Les pays avec lesquels Rhône-Alpes commerce en 1991	Valeur des échanges import-export (millions de francs) en 1991	Villes desservies directement à partir de Lyon-Satolas en 1991
KENYA	-	Nairobi ***
ZAMBIE	37	-
ÎLE MAURICE	265	*Maurice*
VENEZUELA	266	-
MEXIQUE	557	-
BRÉSIL	1 298	-
CHILI	246	-
ARGENTINE	193	-
COLOMBIE	142	-
CORÉE DU SUD	1 580	-
TAÏWAN	1 509	
SINGAPOUR	1 867	-
HONG KONG	990	*Hong Kong*
INDONÉSIE	582	-
CHINE	2 378	-
MACAO	88	-
PHILIPPINES	286	-
PAKISTAN	293	-
INDE	647	- ****
BANGLADESH	48	-
MALAISIE	419	-
THAÏLANDE	841	-
Pays de la Zone franc		
CÔTE D'IVOIRE	246	Abidjan
CAMEROUN	246	-
CONGO	5	-
GABON	167	-
SÉNÉGAL	195	Dakar
NIGER	-	Niamey *

Les pays avec lesquels Rhône-Alpes commerce en 1991	Valeur des échanges import-export (millions de francs) en 1991	Villes desservies directement à partir de Lyon-Satolas en 1991
Les DOM-TOM		
LA RÉUNION	555	Saint-Denis ***
GUADELOUPE	375	Pointe-à-Pitre
MARTINIQUE	341	Fort-de-France
GUYANE	172	-
NOUVELLE CALÉDONIE	241	-
POLYNÉSIE FRANÇAISE	124	-

* Cette ligne passagers a disparu en 1992
** Une (ou des) ligne(s) passagers a(ont) été créée(s) depuis.
*** Il existe des vols cargos vers cette destination.
**** Un vol cargo a été créé.

D'après le tableau *supra*, certaines lignes semblent, *a priori*, bénéficier d'un potentiel suffisant pour pouvoir faire l'objet d'une desserte cargo. Le type d'avion et le parcours (direct ou avec escale[s]) nécessiteraient pour être déterminés une analyse beaucoup plus précise notamment au niveau de la typologie du trafic concerné.

Le tableau *infra* en donne une liste indicative, en dissociant le trafic import et le trafic export.

	IMPORTATIONS *		EXPORTATIONS *	
PAYS	Valeur (en millions de F)	Volume (en tonnes)	Valeur (en millions de F)	Volume (en tonnes)
GRANDE-BRETAGNE	5 437	263 600	10 055	395 802
IRLANDE	691	?	400	?
SUÈDE	1 124	154 160	1 806	36 425
FINLANDE	643	102 156	508	16 846
POLOGNE	225	29 183	480	30 180
EX-URSS	633	34 553	622	20 680
ALGÉRIE	6	3 049	1 398	37 063
MAROC	824	18 149	1 230	60 353
BRÉSIL	791	211 344	507	20 436
JAPON	2 107	24 820	3 753	58 589
CORÉE DU SUD	475	7 503	1 105	22 072
CHINE	1 597	38 643	781	18 804
SINGAPOUR	1 176	3 630	691	13 356
TAÏWAN	986	21 979	523	16 795
THAÏLANDE	335	?	486	?
AUSTRALIE	47	1 883	607	28 902

* Les produits énergétiques et les matières premières minérales n'ont pas été pris en compte.

Les marchés potentiels à exploiter peuvent également être mis en évidence par une comparaison de la typologie du commerce extérieur régional avec celle du trafic de l'aéroport [12].

12 Cette comparaison ne nous est pas possible dans la mesure où les deux typologies communiquées n'ont pas été effectuées selon la même nomenclature douanière.

Ils seront constitués par les produits insuffisamment transportés par air et par les produits avionnables qui n'empruntent pas l'avion.

Pour les produits à plus faible valeur ajoutée, le pays de destination ou d'origine devra être pris en compte afin de déterminer si l'importance de la réduction du temps de transport ne pourrait pas justifier l'utilisation du transport aérien.

b) *La qualité de service*

L'aéroport de Lyon-Satolas ne dispose pas de direction spécifiquement fret. Depuis octobre 1989, l'aéroport a cependant créé un poste dont le titulaire a été chargé de la promotion du fret. Ce cadre assure comme on l'a vu une double fonction. Il est en effet à la fois le représentant du gestionnaire auprès des usagers de l'aéroport pour tous les problèmes d'exploitation concernant la zone fret, et le membre permanent de l'association INFOFRET chargé de toutes les opérations de promotion auprès des exportateurs et des organismes officiels.

L'ampleur de la tâche confiée et le retard accumulé dans les investissements n'ont pas permis une amélioration sensible de la qualité de service offerte. Cette dernière semble même s'être quelque peu dégradée suite à la croissance du trafic qui a encore accentué la sous-capacité des installations fret comme le révèle une enquête effectuée en décembre 92 auprès des usagers de l'aéroport.

La qualité de service est une notion très difficile à définir, car totalement subjective. Cependant, une définition semble mettre tout le monde d'accord : « La qualité, c'est la satisfaction au moindre coût, des besoins de l'utilisateur ».

Cette enquête avait pour objectif de mettre en évidence le degré de satisfaction des usagers de la gare de fret quant aux services offerts par la Chambre de Commerce de Lyon et les améliorations à y apporter pour une meilleure qualité de service [13].

Les thèmes abordés dans le questionnaire ont été :

- l'accès,
- l'accueil,
- les parkings,
- les services de l'État,
- les installations,
- les relations avec le gestionnaire.

- **l'accès/sortie**

Deux tiers des usagers jugent la signalisation d'accès à l'aéroport bonne ou très bonne. En revanche, la signalisation de la zone fret recueille 55 % de mauvaise opinion. Dans l'ensemble, la signalisation des différentes catégories d'usagers dans la zone fret est jugée satisfaisante par la majorité. Deux exceptions cependant : la signalisation des services sanitaires qui est considérée comme mauvaise ou très mauvaise par 89 % ; et celle des sociétés d'assistance qui recueille pour sa part 50 % de mauvaise opinion. La signalisation des transitaires divise les usagers : 56 % la trouvent bonne, 44 % mauvaise. Une clarification, avec un grand panneau, des différents emplacements des agents de fret dans le bâtiment commun serait très appréciée. L'installation d'un téléphone avec l'indication des numéros des sociétés, pour les « appels internes de détresse » a été suggérée. La clarté, l'emplacement géographique et la visibilité de ces différentes signalisations

13 La méthode de sondage retenue a été l'envoi d'un questionnaire à 10 transporteurs et 16 agents de fret pris au hasard. Le nombre des réponses s'est élevé à 9 : 4 transporteurs et 5 transitaires.

sont contestés par au moins un quart des usagers. 67 % trouvent la signalisation incompréhensible par des étrangers. Le terme « espace fret » est jugé incompréhensible par les anglophones.

Il faut cependant noter que l'aéroport étant en travaux, les difficultés d'orientation constatées ne sont peut-être dans certains cas que temporaires.

ACCÈS/ SORTIE

Comment jugez-vous la signalisation destinée aux véhicules, quelle que soit leur provenance ? [14]

ACCÈS	TB *	B	M	TM
Aéroport	11 %	56 %	22 %	11 %
Zone fret		45 %	44 %	11 %
Transitaires		56 %	44 %	
Transporteurs		78 %	11 %	11 %
Assistance aéroport		50 %	38 %	12 %
Sociétés de handling		67 %	22 %	11 %
Services sanitaires		11 %	44 %	45 %
Police		88 %	12 %	
Gendarmerie		88 %	12 %	
SORTIE				
Pour quitter l'aéroport		63 %	25 %	12 %

* TB : très bon(ne) B : bon(ne) M : mauvais(e) TM : très mauvais(e)

Selon vous, toutes ces signalisations sont-elles compréhensibles par un étranger ?

OUI	NON
33 %	67 %

Quelle est votre opinion concernant la signalisation quand elle existe, au niveau de :

	TB	B	M	TM
Clarté		75 %	25 %	
Emplacement géographique	13 %	50 %	25 %	12 %
Visibilité	12 %	63 %	25 %	

• **l'accueil zone-fret**

L'accueil zone-fret est jugé mauvais par 63 % des usagers. En fait, l'accueil n'est assuré par aucun employé de la CCI. Les visiteurs doivent se guider eux-mêmes à l'aide de la signalisation présente. Cette dernière est par ailleurs jugée insuffisante par les usagers. L'amélioration de la signalisation ou la mise en place d'un service d'accueil dans la zone fret permettrait de réduire les égarements.

14 Les pourcentages ont été calculés par rapport au nombre de personnes ayant répondu à la question.

ACCUEIL ZONE FRET

Quelle est votre opinion concernant l'accueil en zone fret ?

TB *	B	M	TM
	37 %	63 %	

Quelle est votre opinion concernant :

	TB *	B	M	TM
La courtoisie du personnel à l'accueil ?		57 %	43 %	
La disponibilité du personnel à l'acueil ?		57 %	43 %	
La compétence du personnel à l'accueil ? **		57 %	43 %	

* TB : très bonne B : bonne M : mauvaise TM : très mauvaise
** Vos clients sont-ils bien informés ?

• **les parkings**

Les usagers sont dans l'ensemble mécontents de l'organisation des parkings, spécialement de celle des parkings pour les clients. Il faudrait selon l'un d'eux « revoir tout le système du tracé des parkings » car le manque de place engendre un important « stationnement sauvage ». Une différenciation nette entre les parkings clients et usagers ne semble pas avoir été faite. L'implantation des parkings usagers ne semble pas en cause. Le mécontentement est surtout dû à l'insuffisance de la signalisation et de la capacité d'accueil du parking usagers avec respectivement 87 % et 75 % de mauvaise opinion. Il faut signaler cependant que les parkings de la zone fret sont gratuits.

Un fléchage des emplacements, une augmentation de la capacité des parkings usagers et la création de places réservées aux clients plus près des installations avec un plan de la zone ont été suggérés.

Un autre problème a également été soulevé : celui du mauvais écoulement des eaux de pluie entre les parkings et la chaussée en cas d'orage, obligeant les usagers à avoir recours aux bottes.

PARKING

Comment jugez-vous l'organisation des parkings ?

	TB	B	M	TM
pour les usagers		45 %	44 %	11 %
pour les clients		29 %	71 %	

Quelle est votre opinion sur :

	Parking usagers				Parking clients			
	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM
leur signalisation		13 %	75 %	12 %		57 %	43 %	
leur implantation		75 %	13 %	12 %		43 %	57 %	
leur capacité d'accueil		25 %	50 %	25 %		71 %	29 %	

• **les services de l'État**

Les rapports avec les services de l'État sur l'aéroport sont considérés comme bons ou très bons dans leur ensemble. Seules les douanes ont 22 % d'opinion négative. On leur reproche un manque important de disponibilité dû entre autre à des horaires d'ouverture inadaptés, et un certain manque de courtoisie. Une permanence à l'heure du déjeuner serait appréciée. Les horaires d'ouverture des services sanitaires sont également critiqués. Ces derniers devraient faire l'objet d'une modification à la suite de la création d'un poste vétérinaire à temps plein.

LES SERVICES DE L'ÉTAT

Comment jugez-vous vos rapports, quand ils existent, avec :

	TB	B	M	TM
Les douanes	22 %	56 %	11 %	11 %
Les services sanitaires	11 %	78 %	11 %	
Les autres services de l'État (PAF, Météo, gendarmerie des transports aériens)	38 %	50 %	12 %	

Comment jugez-vous les horaires d'ouverture :

	TB	B	M	TM
des douanes	11 %	11 %	11 %45 %	22 %
des services sanitaires		50 %	50 %	
des autres services de l'État (PAF, Météo, gendarmerie des transports aériens	25 %	37 %	38 %	

Comment jugez-vous la courtoisie, la disponibilité et la compétence du personnel :

	la courtoisie				la disponibilité				la compétence			
	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM
des douanes	11 %	33 %	45 %	11 %	11 %	11 %	56 %	22 %	22 %	67 %	11 %	
des services sanitaires	12 %	63 %	25 %		12 %	38 %	50 %		25 %	63 %	12 %	
des autres services	11 %	75 %	13 %		12 %	50 %	38 %		12 %	75 %	13 %	

• **les installations**

Les parties communes de la zone fret recueillent un taux d'insatisfaction élevé. Elles sont jugées insuffisantes, trop petites, mal commodes, anciennes, sales et ne répondant pas aux normes de sécurité par la majorité des usagers.

Les bureaux mis à leur disposition sont jugés aussi sévèrement par les usagers. Ils sont selon certains indignes d'eux et ternissent leur image auprès de leurs clients. Conscient du manque de magasins et surtout de bureaux, le gestionnaire a élaboré un plan d'investissement qui prévoit la

construction de nouveaux bureaux et l'extension ouest de l'aérogare fret. La décision finale devrait être prise en février 1993 par le conseil d'orientation regroupant la CCI, des élus locaux et des représentants de l'État sur le choix des investissements à réaliser.

INSTALLATIONS ZONE FRET

Comment jugez-vous :

	des parties communes				de vos bureaux			
	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM
l'implantation		50 %	38 %	12 %		75 %		25 %
le nombre		25 %	38 %	37 %		17 %	83 %	
la surface		38 %	37 %	25 %		13 %	75 %	12 %
la commodité		38 %	37 %	25 %		63 %	12 %	25 %
la modernité		15 %	28 %	57 %		38 %	25 %	37 %
la propreté		25 %	63 %	12 %		13 %	75 %	12 %
les mesures de sécurité/sûreté		25 %	75 %			25 %	63 %	12 %

Les utilisateurs des chambres froides, du congélateur et de la chambre forte sont tous satisfaits du lieu respectif de leur implantation. Les autres caractéristiques de ces installations divisent les usagers. Le nombre, la capacité, les dimensions des portes, la modernité et les mesures de sécurité sont tous jugés insuffisants. Il faut savoir qu'aucune réservation des chambres froides ou du congélateur n'est possible. Les premiers arrivés sont les premiers servis. Le congélateur semble satisfaire l'ensemble des usagers exception faite de sa capacité et des dimensions des portes qui sont jugées insuffisantes. Quant à la chambre froide, seule sa facilité d'utilisation est critiquée par la majorité des usagers.

Dans son projet de programme d'investissement, le gestionnaire a prévu la construction d'une station vétérinaire, comprenant entre autre un laboratoire et de nouvelles chambres froides, afin d'être en conformité avec les normes européennes.

Comment jugez-vous :

	des chambres froides				du/des congélateur(s)				de la/des chambre(s) forte(s)			
	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM
l'implantation		100 %				100 %				100 %		
le nombre		43 %	57 %			60 %	40 %			57 %	43 %	
l'accessibilité		86 %	14 %			80 %	20 %			71 %	29 %	
les dimensions des portes		50 %	50 %			40 %	60 %			57 %	43 %	
la capacité		50 %	38 %	12 %		20 %	80 %			57 %	43 %	
la facilité d'utilisation		75 %	12 %	13 %		80 %	20 %			43 %	57 %	
la modernité		50 %	50 %			60 %	40 %			71 %	29 %	
les mesures d'hygiène		57 %	43 %			60 %	40 %					
les mesures de sécur./sûreté		43 %	57 %			60 %	40 %			57 %	43 %	
le mode de gestion		57 %	43 %			80 %	20 %			71 %	29 %	

Les magasins sont très critiqués par les usagers. Les critiques les plus fortes concernent leur capacité, leur commodité, leur niveau d'équipement et les mesures de sécurité et de sûreté qui totalisent chacun 89 % de mécontents. Leur propreté et leur modernité font l'unanimité contre. On souhaiterait un « agrandissement des superficies magasins » et la création d'« une salle produits frais ventilée, à l'abri du froid et du chaud ».

Pour les quais, on retrouve le même mécontentement général. Ils sont jugés trop vieux et dangereux par la totalité des usagers. À leur propos, les commentaires suivants ont été faits : « les quais sont mal exposés et mal protégés, à la moindre intempérie, ils sont trempés. De plus ils sont dangereux pour les utilisateurs car trop étroits ».

Comment jugez-vous :

	des magasins				des quais			
	TB	B	M	TM	TB	B	M	TM
l'implantation		33 %	67 %			56 %	22 %	22 %
le nombre		22 %	45 %	33 %		25 %	63 %	12 %
l'accessibilité		22 %	78 %			50 %	38 %	12 %
les dimensions		22 %	67 %	11 %		22 %	45 %	33 %
la capacité		11 %	78 %	11 %		11 %	56 %	33 %
la commodité		11 %	56 %	33 %		25 %	63 %	12 %
le niveau d'équipement		11 %	67 %	22 %		25 %	37 %	38 %
la modernité			89 %	11 %			67 %	33 %
la propreté			100 %			22 %	56 %	22 %
les mesures sécurité/sûreté		11 %	78 %	11 %			67 %	33 %

• le gestionnaire

Les rapports avec le gestionnaire sont jugés bons ou très bons par 78 % des usagers. Tous savent à qui s'adresser en cas de problème et les trois quarts sont satisfaits de la suite qui est donnée à leurs requêtes.

Le personnel de la CCI est jugé courtois mais parfois insuffisamment disponible et dans certains cas « pas toujours compétent » [*sic*].

La politique du fret est jugée mauvaise par 55 % des usagers et les tarifs pratiqués trop élevés (sauf pour l'utilisation des parkings), ce qui affaiblit selon certains, leur marge. Une meilleure « transparence dans les devis d'intervention des sous-traitants agréés sur le site » serait souhaitée.

LE GESTIONNAIRE

Comment jugez-vous vos rapports avec la CCI ?

TB	B	M	TM
11 %	67 %	22 %	

Savez-vous à qui vous adresser lorsque vous avez un problème ou une requête ?

OUI	NON
100 %	

Comment jugez-vous la fréquence de vos entrevues programmées avec la CCI ?

TB	B	M	TM
	71 %	29 %	

La CCI donne-t-elle suite à vos problèmes ou vos requêtes ?

TOUJOURS	SOUVENT	RAREMENT	JAMAIS
	75 %	25 %	

Comment jugez-vous la courtoisie, la disponibilité, la compétence du personnel de la CCI ?

	TB	B	M	TM
courtoisie	11 %	89 %		
disponibilité		67 %	33 %	
compétence		78 %	22 %	

Comment jugez-vous la politique fret de la CCI ?

TB	B	M	TM
	34 %	11 % 22 %	33 %

Comment jugez-vous les tarifs pratiqués par la CCI ?

	chers	normaux	pas chers
charges (électricité, eau, téléphone)	67 %	33 %	
loyers	56 %	44 %	
parkings	38 %	50 %	12 %
maintenance	78 %	22 %	
utilisation des installations communes	89 %	11 %	

Leur mode de calcul vous semble-t-il approprié ?

OUI	NON
50 %	50 %

À la fin du questionnaire, une évaluation générale a été demandée sur le fret à l'aéroport de Lyon-Satolas. Les remarques suivantes ont été faites :

• 63 % des usagers ont jugé les circuits de traitement du fret mauvais car « en totale infraction avec la réglementation douanière ». Le « manque de surface disponible » et le manque de fonctionnalité des installations ont également été évoqués. Des accès quais/magasins puis magasins sous douane libres seraient appréciés.

• « Un manque de vols directs entraîne une perte de temps » et oblige au préacheminement sur les différents aéroports de Paris, Genève, Marseille ou Zurich et entraîne une diminution de la compétitivité notamment pour les périssables.

Interrogés sur les éventuelles possibilités de développement du fret aérien à Lyon-Satolas, l'ensemble des usagers semble plutôt optimiste. Il faut cependant remarquer que si des moyens financiers ne sont pas débloqués, le développement risque d'être compromis. Les usagers se plaignent du manque de reconnaissance de leur activité.: « le fret n'est pas une priorité », « le fret se sent délaissé dans les projets de développement », « les possibilités [de développement] sont importantes, car le site est grand et le potentiel existe. Nous avons besoin néanmoins que le fret soit réellement considéré comme une activité à part entière et comme une source de revenu non négligeable ».

En d'autres termes, les besoins des opérateurs du commerce international : chargeurs, agents de fret et compagnies doivent être pris en compte et les arbitrages ne doivent pas être systématiquement rendus au profit de l'activité « passagers ».

Certains s'inquiètent également de la « situation économique désastreuse des compagnies, et de la politique centralisatrice d'Air France » qui pourraient avoir des conséquences fâcheuses pour le développement du fret.

Trop souvent traité comme produit secondaire, le fret aérien a besoin pour se développer d'un changement de mentalité de tous les acteurs. On ne doit plus entendre des réflexions comme celle faite par un usager : « Les exportateurs doivent faire un effort pour utiliser notre aéroport ». Ce n'est pas aux exportateurs de faire un effort, mais aux agents de fret, aux compagnies et à l'aéroport qui doivent promouvoir chacun à leur niveau leurs services. Ils doivent se vendre auprès des chargeurs, adopter une attitude dynamique et non plus attentiste comme c'est encore parfois le cas.

2 / D'autres limites

• Parmi les autres facteurs susceptibles de limiter le développement de Lyon-Satolas on citera certaines conséquences de la crise du Golfe mais aussi des contraintes statutaires ou conjoncturelles.

• Au cours de la crise du Golfe, les entreprises de la région ont été obligées de redéfinir leur stratégie de transport. Rappelons que la compagnie Air Inter avait décrété un embargo fret de dix-huit jours pour raison de sécurité. Certaines de ces entreprises, à la fin de la crise, ont gardé leur

stratégie élaborée pendant le conflit : soit un préacheminement par camion sur les aéroports parisiens soit, pour les destinations européennes, l'utilisation d'un autre mode de transport.

La conséquence du conflit la plus néfaste pour le développement du fret car la plus durable a, sans aucun doute, été la succession de hausses des tarifs aériens pour faire face à l'augmentation du prix du pétrole au cours de cette période. Ces hausses ont été de 7,5 % [15] sur le national et d'environ + 14 % sur l'international. À la fin du conflit, il n'y a pas eu de diminution des tarifs suite à la baisse du prix du carburant. À ces hausses, il a fallu également ajouter la hausse annuelle d'environ 2,5 %. L'importance de cette hausse a sans doute découragé de nombreux petits clients, très sensibles aux variations des prix, en diminuant la compétitivité du transport aérien par rapport aux autres modes de transport.

• Le statut de la CCI ne lui permet aucune souplesse de gestion. Elle est ainsi dans l'impossibilité d'appliquer des tarifs spéciaux pour stimuler l'activité du fret.

• La politique de ramassage instituée par les compagnies européennes et notamment par Air France est considérée par certains comme une limite au développement de l'aéroport. L'exemple de Hewlett Packard est significatif : tout son fret est directement orienté sur le hub de la compagnie qui le ramasse sans jamais passer par Lyon-Satolas.

• Lorsque la demande est insuffisante, les transporteurs se réservent le droit de débarquer le fret et de le « re-router », sans en informer les expéditeurs. Ces derniers n'apprécient pas de se trouver sans recours quand leurs instructions de routage ne sont pas respectées.

Autre source de mécontentement de la part des chargeurs, la pratique du « sur-booking » qui sévit également dans le fret : il y a ainsi 14 à 15 % de non-embarqué. Cela oblige les chargeurs à un contrôle systématique de tous les embarquements.

• L'organisation du système du transport aérien est ainsi faite que les agents de fret sont dans l'obligation d'avancer l'argent du transport, finançant ainsi les exportations françaises, sans être certains d'être remboursés. Cette situation les incite ainsi à la prudence dans le choix de leurs clients.

• Et enfin, la crise économique qui touche de plein fouet les acteurs du transport aérien. Presque toutes les compagnies doivent en effet faire face à d'importantes difficultés économiques, les obligeant à licencier et à revoir entièrement leurs programmes d'investissements pour les années futures, afin d'aborder le marché unique de la meilleure façon possible. La situation des agents de fret est également préoccupante : ces derniers doivent à la fois absorber leur surplus d'effectif dû à la cessation totale des activités douanières intra-européennes, et améliorer simultanément leur compétitivité face à l'élargissement européen du marché.

15 Source DGAC.

Chapitre II

LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

La région Rhône-Alpes dispose, dans l'optique du fret aérien, d'atouts naturels et économiques qui pourraient, s'ils étaient développés ou mieux exploités, permettre le développement de l'aéroport de Lyon-Satolas.

A/ LES FORCES DE LA RÉGION

1 / Les atouts naturels

En 1989, les agriculteurs occupaient 6,2 % des emplois au niveau national. En Rhône-Alpes, ils ne représentent que 4,3 % des emplois. Bien que moins importante, l'agriculture rhônalpine possède néanmoins un certain nombre d'atouts en particulier la grande variété des productions dont certaines sont à haute valeur ajoutée et ont une renommée nationale et parfois même internationale (Beaujolais, tomme, Beaufort, noix). L'image de qualité des produits régionaux permet de les vendre à des tarifs plus élevés.

De surcroît, l'engouement du public pour les produits frais et de contre-saison a permis de développer d'importants flux d'échange de produits périssables entre les divers continents. Le caractère urgent de ces flux, dû à la nature même des produits, plus les longues distances à parcourir ont imposé, aux exportateurs et importateurs, le recours au transport aérien.

Dans ce système d'échanges, Rhône-Alpes occupe une place privilégiée. Grâce à sa production locale et sa forte population étrangère permanente (surtout dans les départements de l'Isère et du Rhône) et saisonnière, la région est au centre d'un trafic important. La part des périssables dans le commerce extérieur de la région s'élève à plus de 2 827 millions de francs à l'import et à 3 673 millions à l'export pour un volume de respectivement 223 724 et 267 614 tonnes.

Au niveau de l'aéroport, la part exacte des périssables dans le trafic n'est pas connue.

Ils apparaissent cependant dans le classement des dix premiers produits importés en volume (cf. typologie du trafic, p. 72-73), à la cinquième place pour les fruits comestibles et à la dixième place pour les légumes et plantes. Les « autres produits d'origine animale » apparaissent, eux, dans le classement import en valeur moyenne à la tonne, à la neuvième place.

Une analyse des pays de destination et de provenance des produits permettrait de préciser le potentiel réel de trafic, qui semble se dégager du rapprochement des deux flux de trafic, pour l'aéroport. Presque tous les trafics de périssables vers ou en provenance de pays éloignés constituent un marché captif pour l'aérien. Il faut donc que les acteurs du transport aérien favorisent le développement de tels trafics par une collaboration avec les exportateurs en leur offrant dans un premier temps un service adapté à leurs besoins et dans un deuxième temps en favorisant leur recherche de marché à l'étranger. Un démarchage systématique des entreprises liées au secteur alimentaire (hôtels, restaurants...), par les correspondants des différents usagers ou par des représentants de l'aéroport, permettra sûrement d'augmenter les volumes de trafic et d'assurer ainsi le développement du transport aérien en général et de l'aéroport en particulier.

De façon beaucoup plus modeste que les périssables, la région exporte aussi des vins d'Appellation Origine Contrôlée. Des opérations comme celle du Beaujolais sont à encourager, même modestes, par les acteurs du transport aérien dans la mesure où elles sont génératrices de fret pour l'avion. Les 13 et 14 novembre dernier, la Compagnie Air France a mis à disposition des exportateurs de Beaujolais 4 vols cargos supplémentaires à destination des États-Unis et du Japon.

Autre atout naturel, le tourisme : ce dernier reste une source de développement substantielle, car il est loin d'être exploité au maximum de sa capacité, spécialement dans les départements non alpins. La région a la chance de bénéficier d'un rayonnement international grâce à son domaine skiable. Il faut que les départements les moins touristiques profitent de la renommée de la Savoie et de la Haute-Savoie pour développer également leur tourisme. L'aéroport de Lyon-Satolas pourrait ainsi trouver une source de développement.

C'est pour anticiper cette future croissance de trafic passagers que l'aéroport a mis au point un programme d'investissement qui lui permettrait à terme de doubler sa capacité d'accueil et de devenir, grâce à la construction de la gare TGV (dont la mise en service est prévue pour fin 93) et à l'importante étoile routière lyonnaise, la première plateforme multimodale de France. Il est important de souligner que même les équipements destinés à répondre à la demande de transport de personnes entraînent, le plus souvent, un accroissement du trafic fret, car l'ensemble des services rendus fait la réputation d'un aéroport. La mise en place d'un service TGV-fret permettant d'offrir un transport combiné air-fer ou fer-air pourrait, en diminuant le prix du transport par rapport à un transport aérien pur, engendrer le développement d'un nouveau trafic.

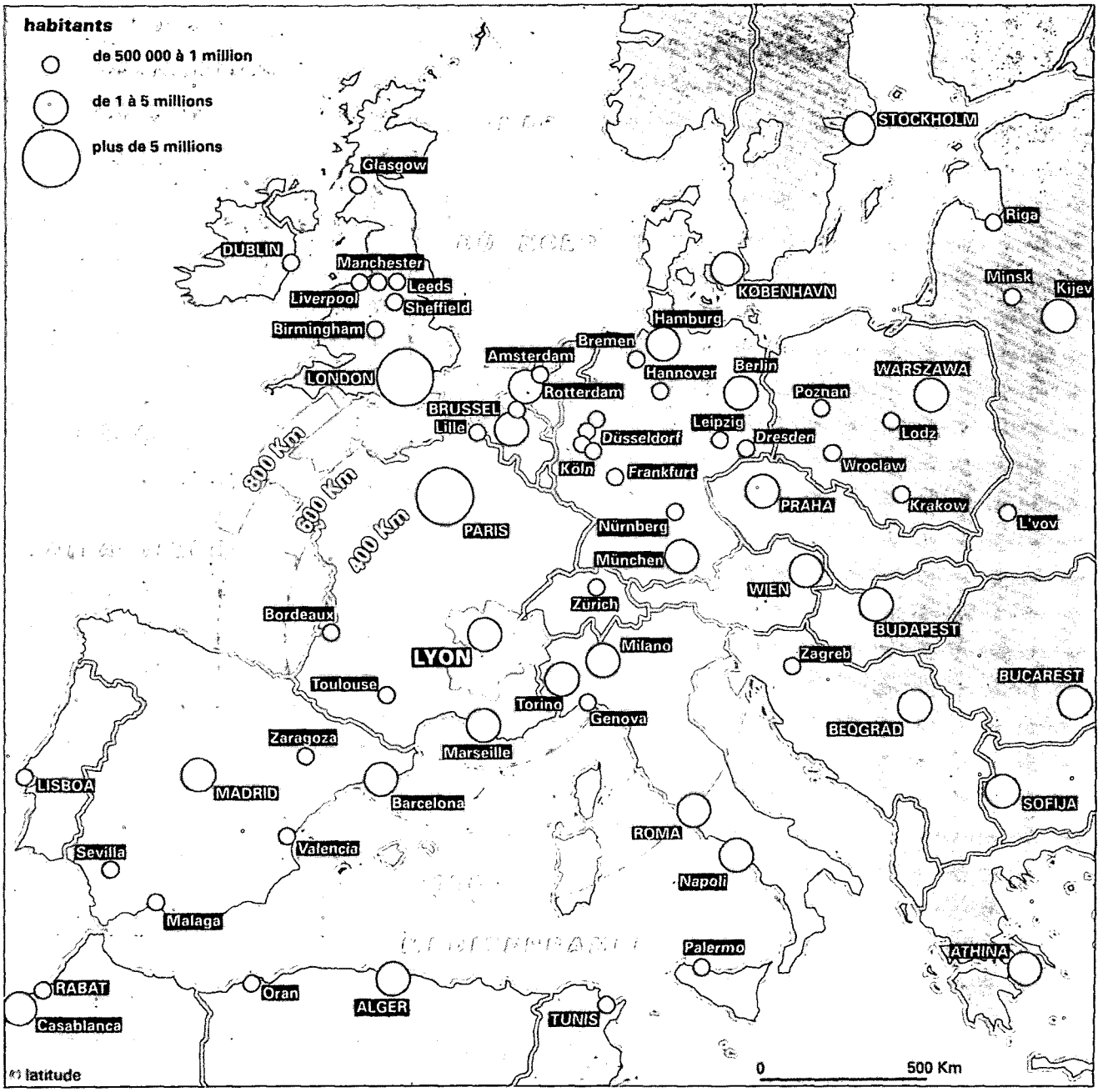
Outre les atouts naturels, l'aéroport pourra également bénéficier des nombreux atouts de l'économie rhônalpine.

2 / Les atouts économiques

L'un des principaux atouts de la région est son marché à fort potentiel. En effet, le marché de Rhône-Alpes pèse 5 millions de consommateurs dont 1,8 en région lyonnaise. C'est l'un des pouvoirs d'achat les plus élevés de France. Le marché Sud-Est de la France bénéficie de la plus forte croissance de population. Il pèse 15 millions de consommateurs et représente la même masse que la région parisienne pour la consommation des biens et des services.

Au-delà, ce sont les 23 millions de consommateurs supplémentaires du marché sud-européen englobant la Suisse, une partie de l'Italie du Nord et de l'Espagne du Nord-Est.

La proximité d'un marché aussi important a notamment déterminé l'implantation de nombreuses multinationales étrangères (Black & Decker, Hewlett Packard, IBM, Lever, Rhône-Poulenc, BSN, Thomson, PUK, Canon...). L'attrait de cette situation géographique devrait engendrer à l'avenir d'autres implantations en particulier celles d'entreprises de production et augmenter ainsi le nombre de clients potentiels du transport aérien.


habitants
de 500 000 à 1 million
de 1 à 5 millions
plus de 5 millions
STOCKHOLM
Glasgow
Riga
DUBLIN
Manchester
Leeds
Liverpool
Sheffield
KØBENHAVN
Minsk
Kijev
Birmingham
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Hannover
Berlin
WARSZAWA
LONDON
Rotterdam
Poznan
BRUSSEL
Lille
Leipzig
Lodz
Düsseldorf
Dresden
Köln
Frankfurt
Wroclaw
800 Km
600 Km
400 Km
PARIS
PRAHA
Krakow
Lvov
Nürnberg
München
WIEN
Zürich
Bordeaux
BUDAPEST
LYON
Milano
Zagreb
Toulouse
BUCAREST
Torino
Genova
BEOGRAD
Zaragoza
Marseille
LISBOA
MADRID
Barcelona
SOFIJA
ROMA
Sevilla
Valencia
Napoli
Malaga
Palermo
ATHINA
RABAT
Oran
ALGER
Casablanca
TUNIS
latitude
0
500 Km

De surcroît, l'implantation de ces établissements de multinationales est un autre atout pour la région car leur prestige et les débouchés qu'ils représentent incitent l'implantation de nombreuses PME et PMI formant tout un réseau de fournisseurs et sous-traitants.

À ces multinationales, on peut ajouter de nombreuses entreprises étrangères dont l'implantation reflète bien l'image internationale de la région.

Au 1er janvier 1990, 253 entreprises industrielles, à capitaux étrangers, de plus de 50 salariés, étaient installées en Rhône-Alpes. Originaires de plus d'une vingtaine de pays, elles employaient près de 65 200 personnes, soit 12 % des salariés du secteur industriel. 41 % de ces entreprises (soit 103) étaient originaires des pays membres de la CEE dont 34 d'Allemagne, 30 de Grande-Bretagne et 15 d'Italie ; 21 % (soit 54) des autres pays européens dont 30 de Suisse et 7 de Suède ; 34 % (soit 87) des États-Unis et du Canada et enfin 4 % (soit 9) des pays du reste du monde dont 4 du Japon.

L'internationalisation de Rhône-Alpes peut également être appréhendée en examinant l'implantation des firmes rhônalpines à l'étranger. Une étude de la CRCI recense 153 entreprises industrielles de plus de 50 salariés ayant au total 654 filiales implantées à l'étranger [1].

En tête du classement, on trouve Rhône-Poulenc avec 96 filiales, puis Merlin-Gerin (30), CAP Gemini (25), Descours et Cabaud (16), Alibert (14), Crouzet (13), Imaje (13), Salomon (13)... Exception faite de Rhône-Poulenc, les grandes entreprises régionales insérées dans les plus grands groupes (Thomson par exemple) figurent loin dans ce classement.

Les pays d'accueil de ces filiales sont dans l'ordre : les États-Unis (96), l'Allemagne de l'Ouest (79), l'Italie (52), l'Espagne (46), la Grande Bretagne (44), la Belgique (39), le Canada (28), la Suisse (24), le Japon (17), le Brésil (15). Les stratégies de mondialisation des firmes s'inscrivent donc surtout dans les pays de l'OCDE avec une présence massive (60 % des filiales) dans les pays de la Communauté européenne et en Suisse.

Cette présence rhônalpine à l'étranger et la présence étrangère en Rhône-Alpes devrait, si elles se maintiennent et se développent, être bénéfiques pour le développement du transport aérien régional dans la mesure où ce dernier pourrait tirer profit des échanges entre les maisons mères et leurs filiales.

En 1990, le montant des dépenses d'investissement effectuées par l'État dans la région Rhône-Alpes s'est élevé à 4 272 millions de francs soit 9 % des investissements nationaux distribués. Seulement 5,2 % de cette somme ont été alloués à des programmes d'action économique, l'accent ayant été mis sur les transports et télécommunications (28 %), les équipements divers (17,7 %) et de développement urbain (9,7 %). Ce sont en fait les collectivités locales qui investissent le plus dans les programmes d'action économique. En 1989, elles y ont ainsi consacré 8,8 % de leurs investissements, ce qui représente plus du double de la moyenne nationale (4,2 %). Actives dans leur soutien au développement économique, les collectivités locales rhônalpines ont favorisé diverses mesures d'aide à l'innovation et à l'implantation d'entreprises, avec l'aménagement de nombreuses technopoles constituant des pôles scientifiques ou technologiques. Parmi ces derniers, on citera : la zone d'activité Villa Urbana à l'ouest de Lyon, celles de l'Isle d'Abeau et de Lyon-Porte des Alpes à l'est de Lyon. Le Biopôle de Gerland au sud de Lyon et enfin le pôle de Lyon-La-Doua au nord.

Selon M. Laferrere, directeur de l'Institut des Études Rhôdaniennes des Universités de Lyon (1984), « il est peu de régions en Europe qui offrent des milliers d'hectares de zones d'activité, bien approvisionnées en eau et en énergie, raccordées à la route, au fer et à la voie d'eau, proches des grands aéroports internationaux comme Marseille et Lyon ».

Parmi les spécialités les plus représentées dans ces zones d'activité, on trouve l'informatique, la pharmacie, la biologie, l'électronique et les matériaux composites. Or, ce sont des industries qui

1 Cf. CRCI Entreprises régionales implantées à l'étranger, juin 1989.

ont besoin d'un moyen de transport sûr et rapide. Elles devraient donc être fortement intéressées par le transport aérien et notamment par l'express.

De surcroît, la plupart de ces technopoles regroupent en leur sein outre des entreprises, des instituts de formation supérieure et des centres de recherche. Ces derniers, très nombreux dans la région, comme on a pu le voir dans la première partie, devraient également contribuer, à moyen ou long terme, au développement du fret aérien, dans la mesure où les produits issus de ces recherches sont généralement à haute valeur ajoutée.

L'importance, la diversité et la complémentarité des activités régionales font la richesse de l'économie rhônalpine. En 1989, les valeurs ajoutées brutes des différents secteurs se sont élevées à 551 683 millions de francs. La répartition du montant total de la valeur ajoutée entre les différents secteurs a été la suivante :

EN %	RHÔNE-ALPES	FRANCE
Agriculture	2,4	3,6
Total industrie	29,8	24,9
dont		
agro-alimentaire	2,5	2,8
énergie	3,6	3,9
biens intermédiaires	9,5	6,5
biens d'équipement	8,6	7,2
biens de consommation	5,5	4,5
Bâtiment, Génie civil	6,2	5,2
Tertiaire	61,6	66,3
Total	**100,0**	**100,0**

Source : INSEE 1992

Le tableau *supra* met bien en relief le caractère dominant du secteur industriel dans l'économie régionale. Cette industrie se caractérise par sa puissance et sa diversité. Certaines de ses activités sont des productions spécifiquement rhônalpines comme : les armes de chasse, de tir et défense, le frittage des métaux, fabrication d'aimants permanents, l'équipement de barrage, le moulinage et la texturation, le tissage de soieries et de fibres de renforcement... D'autres s'organisent autour de filières complètes de production permettant ainsi à l'industrie régionale de partir des matières de base pour aboutir au produit fini prêt à la consommation en passant par les différents maillons intermédiaires de la chaîne de fabrication. La filière aciers spéciaux/ machines-outils/ électronique/ robotique constitue un des cas les plus frappants.

D'après son enquête annuelle d'entreprises, l'INSEE a pu déterminer les points forts de l'industrie régionale par rapport à l'industrie nationale. Ils sont au nombre de 42.

LES 42 POINTS FORTS DE L'INDUSTRIE RÉGIONALE

Activités industrielles où Rhône-Alpes figure deux fois plus que sa part moyenne en France, c'est-à-dire au moins 23 % des effectifs nationaux

ACTIVITÉS DÉTAILLÉES	% RA/ FRANCE	ACTIVITÉS DÉTAILLÉES	% RA/ FRANCE
Armes de chasse, de tir et de défense	89	Transmissions hydrauliques et pneumatiques	31
Tissage de soierie	83	Rubans, tresses et passementerie	29
Moulinage-texturation soie et textiles art. et synth.	73	Autres vêtements de dessus en bonneterie	28
Métallurgie des ferro-alliages	72	Matériel de mines et de forage	28
Production métaux non ferreux autres qu'aluminium	61	Pièces et équipements pour cycles et motos	28
Frittage des métaux et aimants permanents	59	Teintures, apprêts et impresions	28
Décolletage	59	Matières colorantes de synthèse	28
Construction de véhicules industriels	52	Turbines et équipements de barrages	26
Construction de machines textiles	51	Mat. pour sidér., fonderie, et mat. fixe de ch. de fer	25
Fabrication de textiles élastiques	50	Forge, estampage, matriçage	25
Articles de sport et de campement	47	Industrie de l'acide sulfurique et électrochimie	25
Production et transformation de matières fissiles	46	Outillage pour machines	25
Produits de consommation en matières plastiques	40	Production de matières plastiques	24
Autres demi-produits non ferreux	40	Matériels aéronautique, thermique et frigorifique	24
Enduction d'étoffes	39	Bijouterie-joaillerie	23
Production de fils et fibres artificiels et synthét.	36	Machines-outils à métaux	23
Engrenages et organes de transmission	35	Corseterie, gaines, soutiens-gorge	23
Outillage à main électroportatif	32	Tubes électroniques et semi-conducteurs	23
Roulements	32	Matériels électriques grande puiss. ou haute tension	23
Articles de bureau et articles de Paris	31	Produits phytosanitaires	23
Matériel de travaux publics	31	Appareillages basse tension, relais, signalisation	23

D'après l'Enquête annuelle d'entreprises et selon la nomenclature d'activités à 600 postes de l'INSEE.
Ne sont pris en compte que les activités employant plus de 500 personnes dans la région.

La région bénéficie, de plus, d'une économie dont l'équilibre et le dynamisme se fondent sur l'existence d'une forte structure de petites et moyennes entreprises.

Celles-ci par leur nombre (26 500 au 1er janvier 1991, en progression de 20 % en six ans), leur grande diffusion géographique et sectorielle, également par leur poids (98 300 salariés, soit 66 % du total), ainsi que leurs facultés d'adaptation commerciale et d'innovation technologique, représentent l'un des meilleurs atouts de Rhône-Alpes en cette période de grande mutation du contexte économique. Les PME régionales ont ainsi réussi à créer entre 1975 et 1991, 166 000 emplois nouveaux (+ 20 %) alors que les établissements de plus de 500 salariés en perdaient simultanément 98 000 (- 40 %).

Ces dernières ont également participé activement au dynamisme du commerce extérieur régional. Comme on l'a vu dans la première partie, 197 de ces entreprises ont été classées par le MOCI dans les 1111 premières PME et PMI exportatrices de France.

C'est grâce à ce noyau d'entreprises dynamiques, qui ont besoin de transport sûr et rapide, que le transport aérien pourra se développer à condition qu'il sache se vendre auprès d'elles.

L'avenir du transport aérien sera fait de l'addition d'une multitude de petits trafics et non plus de grands contrats comme par le passé : à lui de le comprendre à temps pour ne pas laisser échapper le fret.

En Rhône-Alpes, le PIB par habitant est en progression constante depuis 1986, il a augmenté de 6,7 % entre 1988 et 1989 et gagné ainsi une place au classement des PIB régionaux pour atteindre la 3e place derrière l'Ile-de-France et l'Alsace. La région a donc ainsi une richesse productive élevée ce qui lui permet de participer activement aux échanges commerciaux du pays. Deuxième région

française à l'exportation, Rhône-Alpes offre de très bonnes potentialités pour le développement de son aéroport international. Il faut cependant signaler que les échanges commerciaux de la région s'effectuent pour près des 2/3 avec les pays de la Communauté européenne, qui appartiennent à la zone géographique où le transport aérien doit faire face à la vive concurrence des autres moyens de transport. Il lui faudra donc être compétitif pour pouvoir profiter de cette manne.

Autre atout de la région, la qualité des services financiers, bancaires et boursiers de la place lyonnaise. Lyon apparaît en effet comme une place bancaire complète de bonne dimension internationale. Première Bourse régionale, Lyon s'est spécialisée dans les cotations au second marché, et a ainsi forgé sa réputation dans l'accueil des entreprises moyennes. Les entreprises familiales de province en expansion peuvent ainsi trouver les fonds propres nécessaires à leur développement.

Dans son livre *L'Europe, l'avenir de Rhône-Alpes*, J.P. Laurencin [2] a cherché notamment à transposer au niveau de Rhône-Alpes l'étude sur la vulnérabilité des différents secteurs économiques nationaux face aux nouvelles règles de la concurrence européenne. Il a ainsi établi dans le tableau *infra* la liste des branches de l'industrie nationale implantée en Rhône-Alpes en indiquant pour chacune si elle représente un point fort ou faible de l'économie nationale face à l'Europe. Ce tableau précise par ailleurs la localisation de ces branches au sein des bassins d'emploi régionaux.

RHÔNE-ALPES, ESPACE DE LOCALISATION PRIVILÉGIÉE
DES BRANCHES DE L'INDUSTRIE NATIONALE

(Figure entre parenthèses la mention du code de la branche dans la NAP à 4 chiffres)

POINTS FAIBLES / CEE	POINTS FORTS / CEE
Bassin de Roanne	
Chandails, pulls-over, polos, gilets, etc. (44 .21)	
Autres vêtements de dessus en bonneterie (44.22)	
Textiles artificiels ou synthétiques, soieries (44.32)	
Beaujolais-Val-Saône	
Colles (18.04)	
Oyonnax	
Pièces diverses pour l'industrie (53.02)	Lunettes/correction et protection de la vue (34.03)
Emballages en matière plastique (53.03)	
Prod. de consom. divers./Mat. plastiques (53.05)	
Vallée de l'Arve	
Charbons artificiels, terres activées (18.10)	Produits du décolletage (21.04)
Transmissions hydrauliques et pneumat. (24.05)	Articles de sport et de campement (54.02)
Annecy	
Ferblanterie, art. de ménage, coutellerie (21.12)	Roulements (34.07)
Engrenages, outils de transmission (23.04)	Articles de sport et de campement (54.02)
Pompes et compresseurs (24.06)	Articles de bureau et articles de Paris (54.06)
Mach./indust. textiles-mach./ coudre indust. (24.10)	
Saint-Étienne	
Prod./forge/estampage/matriçage (21.01)	Carrosseries-bennes-remorques non tourisme (31.15)
Outillage : à main/électroportatif/agricole (21.09)	Pièces et équipements/cycles et motocycles (31.17)

2 J.P. LAURENCIN, *L'Europe, l'avenir de Rhône-Alpes*, Presses universitaires de Grenoble, 1992.

POINTS FAIBLES / CEE	POINTS FORTS / CEE
Armes de chasse, de tir, de défense (21.17)	Rubans, tresses, passementeries et divers (44.42)
Machines outils à métaux (23.01)	
Outillage, outils/machines (23.03)	
Engrenages, outils de transmission (23.04)	
Mat./sidér.-fond.-prép./mat. fixe de ch./fer (25.02)	
Instruments d'optique et de précision (34.04)	
Produits textiles élastiques (44.38)	
Vienne-Roussillon	
Matières colorantes de synthèse (17.22)	
Bourgoin-Tour du Pin	
Mach./indust. textiles-mach./coudre indust. (24.10)	
Textiles artificiels ou synthétiques, soieries (44.32)	
Vêtements en matière plastique (47.06)	
Tarentaise	
Charbons artificiels, terres activées (18.10)	
Maurienne	
Produits de la boulonnerie et visserie (21.05)	
Voiron	
Outillage : à main/électroportatif/agricole (21.09)	Articles de sport et de campement (54.02)
Mach./indust. papier-carton-arts graph. (24.11)	
Annonay	
Étoffes à mailles (44.20)	
Feutre (44.35)	
Romans-Saint-Marcellin	
Articles divers en cuir et similaires (45.23)	
Grenoble	
Petits articles métalliques (21.15)	Produits de la chimie organique de synthèse (17.21)
Turbines therm. et hydraul., équip. barrages (24.07)	Produits frittés, aimants permanents (21.16)
Équip. distrib./commande basse tension (28.10)	Matériel de travaux publics (25.01)
Matériel photo et cinématographique (34.05)	Matériel de mines et de forage (25.04)
Matériel médico-chirurgical et prothèses (34.06)	Mat. électr./grande puiss. ou/haute tension (28.11)
Prod. de consom. divers./mat. plastiques (53.05)	Tubes électroniques et semi-conducteurs (29.16)
Ardèche-Nord	
Caravanes et remorques de tourisme (31.12)	
Drôme-Nord	
Isolateurs et pièces isolantes/verre et céram. (28.14)	
Valence	
Équip. d'automatisation/processus indust. (28.15)	
Lyon-Centre	
Produits phytosanitaires (18.08)	Mat. électr./grande puiss. ou /haute tension (28.11)
Machines/indust. papier-carton-arts graph. (24.11)	
Lampes électriques (28.24)	
App. frigor. dom., mach./laver linge-vaiss. (30.01)	
Textiles artificiels ou synthétiques, soieries (44.32)	
Bijouterie, joaillerie (54.04)	
Instruments de musique (54.05)	

POINTS FAIBLES / CEE	POINTS FORTS / CEE
Lyon-Nord	
Produits de base pour la pharmacie (17.24)	Corsets, gaines et soutiens-gorge (47.07)
Produits de l'enduction (44.37)	
Jeux, jouets et articles de puériculture (54.01)	
Lyon-Sud-Est-Rhône	
Véhicules utilitaires (31.14)	
Produits de l'enduction (44.37)	
Lyon-Sud	
Matières colorantes de synthèse (17.22)	Produits de la chimie organique de synthèse (17.21)
Fûts, tonnelets, boîtes, emball. métall. (21.14)	
Lyon-Ouest	
Autres produits pharmaceutiques (19.02)	Dentelles, tulles, broderies et guipures (44.41)
Textiles artificiels ou synthétiques, soieries (44.32)	
Éléments pour le bâtiment (53.04)	

Le tableau *supra* fait apparaître une certaine vulnérabilité potentielle de l'industrie rhônalpine dans la mesure où de nombreux bassins d'emploi abritent des branches à déficit commercial sur le marché européen. Il importe que les entreprises rhônalpines élèvent leur compétitivité dans ces branches car le marché unique risque d'aggraver la situation peu favorable de ces dernières vis-à-vis de la CEE. La liste précédente montre que sur les 79 branches relevées en Rhône-Alpes, 58 sont dans cette situation. Cette proportion très élevée est révélatrice de la forte pression concurrentielle face à laquelle se trouve placée l'industrie rhônalpine.

Dans un deuxième temps, J.P. Laurencin recentre son analyse sur l'industrie régionale. Indépendamment de sa localisation, il va s'intéresser à la compétitivité internationale des entreprises régionales qui sont à l'échelle nationale moins performantes que dans les pays de la CEE. Son analyse aboutira à une sélection de 40 secteurs classés en 4 groupes par ordre décroissant de leur sensibilité face à la réalisation du marché unique. Un second critère de sélection a alors été introduit afin de saisir les spécialités de l'industrie régionale. Seules les branches sur-représentées [3] dans la région ont ainsi été retenues (115). Cinq « niveaux de spécialisation » [4] ont alors été déterminés. La confrontation de ces résultats avec la liste des secteurs sensibles aboutit au tableau *infra*.

Spécialisation régionale Sensibilité	Niveau I	Niveau II	Niveau III	Niveau IV	Niveau V
Groupe 1				Mat. médico chirurg.	App. de radiologie Lunettes
Groupe 2		Mat. pour sidérurgie, fonderie	Autres produits pharmaceutiques	Eaux, limonade	Bases pharmaceut. Spécialités pharm. Chaudronnerie
Groupe 3			Mat. élect. gde puiss.	Fils et câbles élect.	App. de contrôle régul. et inst. mesure
			App. basse tension Isolateurs	Équip. d'automatis.	App. de pesage, compteurs, métrolog.
			Équip. élect. basse tens. électronique de puissance	Machines tournantes	

3 i.e. ayant un rapport effectif régional de la branche/effectif national > 10 %.

4 Selon que la part de Rhône-Alpes dans l'effectif national de la branche excède 40 % (niveau I), est comprise entre 25 et 40 % (niveau II), entre 20 et 25 % (niveau III), entre 15 et 20 % (niveau IV) et enfin entre 10 et 15 % (niveau V).

Spécialisation régionale Sensibilité	Niveau I	Niveau II	Niveau III	Niveau IV	Niveau V
Groupe 4	Machines textiles Véhicules industriels	Mat. de TP Mat. mines et forage Turbines et équip. de forage Engrenages Roulements Transmissions hydraul. et pneum. Outillage à main et électro-portatif Outillage pour machines Pièces et équipem. pour cycles et motos Rubans Bonneterie Électrochimie et acide sulfurique Teintures, apprêts Mat. colorantes de synthèse	Tubes électron. et semi-conducteurs Prod. phyto-sanit. Chimie organique de synthèse Machines-outils à métaux Bijouterie Étoffes Corseterie Ouaterie Jeux, art. de sport	Mat. d'éclairage Lampes électriques Chimie minérale (divers) Machines pour papier carton Machines pour IAA et chimie Pompes et compresseurs-chaussures App. électro-domestiques Chandails	App. élect. d'install. Verre plat Verre creux Mat. de manutention et levage Autres appareils ménagers Tissage de coton Tissage de laine Accessoires divers de l'habillement

J.P. Laurencin fait alors les trois observations suivantes :

— « Sur les 115 branches industrielles qui spécifient l'industrie manufacturière rhônalpine, plus de la moitié d'entre elles sont directement concernées par le marché unique. Les 59 branches en question indiquées dans le tableau représentent un peu plus de la moitié de l'emploi total des 115 branches retenues au départ.

— Les modalités de l'exposition de l'industrie régionale à l'échéance 1993 apparaissent comme globalement favorables dans la mesure où la plupart des branches relèvent de la catégorie des branches à moindre sensibilité.

La plupart des branches ne devraient donc pas connaître de brutales modifications des règles du jeu mais plutôt une poursuite accélérée de la tendance à la mondialisation.

— Parmi les spécialités de niveaux I, II, III les plus concernées et dont la défaillance porterait un fort préjudice à l'économie régionale, il faut noter que dans la majorité d'entre elles, la région est très compétitive. C'est le cas du matériel électrique d'équipement, du matériel de mines et de génie civil, de la pharmacie, des véhicules industriels, des engrenages, des articles de sport, des produits phyto-sanitaires ».

Outre les atouts matériels et économiques, l'aéroport pourra bénéficier d'autres facteurs pour favoriser son développement.

B/ LES AUTRES FACTEURS FAVORISANT LE DÉVELOPPEMENT

Les facteurs pouvant engendrer un développement de l'aéroport de Lyon-Satolas peuvent être classifiés en deux catégories :

— Les facteurs liés à l'aéroport même,
— les facteurs exogènes dont l'aéroport pourrait bénéficier.

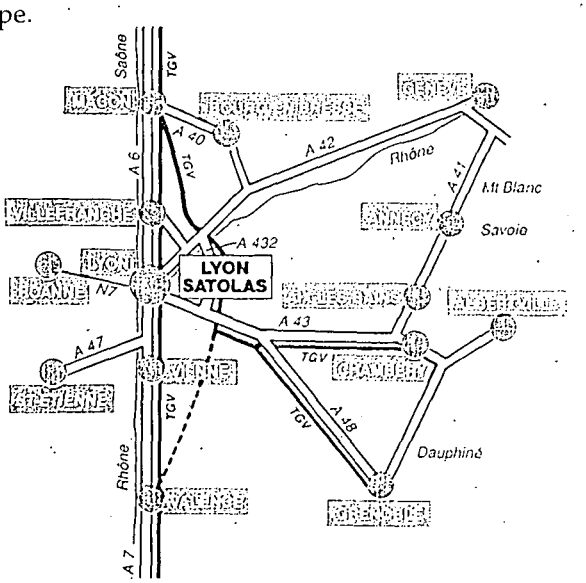
1 / Les facteurs liés à l'aéroport

Parmi ces facteurs, on trouve les atouts suivants :

• une importante réserve foncière de 900 hectares qui permettra l'extension des installations aéroportuaires et la construction si nécessaire de deux pistes supplémentaires ;

• l'aéroport n'est pas soumis à un couvre-feu, ni à des pressions de voisinage allant dans ce sens.

À ces atouts, on peut ajouter une situation géographique favorable entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. À proximité du nœud de communication lyonnais, l'aéroport va voir sa desserte améliorée avec notamment son raccordement au réseau ferroviaire régional puis sa connection à l'ensemble du réseau TGV européen à la fin de l'année 1993. Satolas deviendra ainsi la première plateforme multinationale de France et d'Europe. C'est afin d'exploiter cette situation unique [5] que l'aéroport a axé sa politique fret sur l'intermodalité. Le développement du réseau TGV en Europe devrait permettre le développement d'un trafic combiné air-fer pour le fret express, moins cher qu'un transport uniquement aérien et plus rapide qu'un trafic air-route. Ce trafic combiné devrait être parfaitement adapté à la messagerie express, et permettre à l'aéroport d'étendre sa zone d'attraction dans le Sud de l'Europe.



La région Rhône-Alpes semble, quant à elle, faire l'objet d'un intérêt grandissant de la part de certaines compagnies étrangères comme le prouve la création depuis deux ans des bureaux de vente régionaux de Cathay Pacific, Singapore Airlines et d'Air Portugal. Tout ceci est de bon augure pour l'aéroport de Lyon-Satolas.

5 La mise en service de la gare TGV à CDG n'est prévue que pour 1994.

L'aéroport pourrait également bénéficier d'un changement de politique de la Compagnie Air-France. Cette dernière effectue actuellement une étude sur le rôle que pourrait jouer Lyon-Satolas comme plateforme complémentaire du hub parisien, afin de décongestionner ce dernier. Cette étude devra statuer sur l'opportunité (i.e. la rentabilité) de faire atterrir des avions cargos supplémentaires sur l'aéroport de Lyon avant ou après leur passage à Paris. Les conclusions de cette étude devraient être connues à la fin du premier trimestre 1993.

— Et enfin, autre atout de l'aéroport, l'association INFOFRET, chargée de développer et de promouvoir le fret aérien à Lyon-Satolas, comme on l'a vu dans la première partie (cf. politiques suivies).

Pour son développement, Lyon-Satolas pourra également bénéficier d'événements extérieurs favorables comme nous allons le voir.

2 / Les facteurs exogènes dont l'aéroport pourrait bénéficier

— La libéralisation des services aériens entre les provinces européennes devrait dynamiser certains aéroports régionaux. Parmi les aéroports français proposés pour devenir des points d'entrée européens, la Communauté européenne a retenu pour le Sud de la France les aéroports de Lyon-Satolas, Nice-Côte d'Azur et de Marseille-Provence. Le choix définitif devrait être connu en 1994, et il dépendra de la conformité ou non des installations aux normes européennes définies. Pour être définitivement retenu, Lyon devra donc construire une station animale, ce qui devrait être fait [6]. Choisi, Lyon deviendrait un des passages obligés pour les denrées périssables et les animaux vivants voulant entrer dans la CEE.

— De plus les compagnies régionales qui disposent de capacités souvent bien adaptées aux petits trafics saisonniers ou occasionnels, peuvent, par leur action, défricher elles aussi de nouveaux courants de trafic susceptibles, par la suite, de relever de moyens plus importants, voire des grandes compagnies. Leur action sera d'autant plus importante que seront « libérées » les relations province-province et province-capitale entre européens. Il pourrait ainsi se présenter une chance pour les aéroports provinciaux qui dépendra de l'existence, sur place, de compagnies régionales, tout autant que d'escales des grandes compagnies.

— Autre effet bénéfique de la libéralisation européenne, le droit pour des compagnies Charter européennes de desservir les aéroports français, qui comportait jusque là certaines restrictions. Ces compagnies viendront ainsi concurrencer les compagnies régulières qui devront alors faire preuve de dynamisme et de compétitivité pour ne pas perdre certains trafics. Les compagnies Charter pourront également grâce à leurs tarifs avantageux concurrencer dans une certaine mesure le transport routier de longue distance et élargir ainsi l'éventail des produits transportés par avion aux produits à faible valeur ajoutée.

— Tous les changements politiques intervenus en Europe de l'Est pourraient également avoir des répercussions favorables pour Lyon-Satolas, dans la mesure où de nouveaux flux commerciaux vont pouvoir se développer entre ces pays et la région.

Pour tous ces facteurs favorables, de nombreuses conditions devront être réunies pour qu'ils aient un effet positif réel sur le développement de l'aéroport.

---

6 La décision de débloquer les fonds correspondants sera prise au mois de février 1993 par un conseil d'orientation regroupant des représentants de la CCI, de l'État et des élus locaux.

CONCLUSION

Conclusion

À la frontière de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud, la région Rhône-Alpes apparaît, *a priori*, comme une réserve importante de trafic pour le transport aérien de marchandises.

Par sa situation géographique et la qualité de sa clientèle routière et autoroutière, Lyon-Satolas est très exposé à la double concurrence des aéroports internationaux de proximité (Paris, Genève, Marseille) et du transport routier pour toutes les destinations comprises dans un rayon de 1000 km. Il lui faudra donc mettre tous les atouts de son côté s'il veut prétendre à une place dans l'Europe du Sud.

En dehors de l'activité agricole qui ne fournit au transport aérien comme produit à haute valeur ajoutée que du vin et des fromages, la région peut se prévaloir d'une activité industrielle puissante et diversifiée. Cette dernière doit son développement à la conjugaison de trois facteurs : la présence sur la place lyonnaise d'importants capitaux accumulés grâce à un système bancaire complet de dimension internationale et à l'importance des investissements effectués par les différents acteurs économiques ; la présence d'une main d'œuvre qualifiée, capable à la fois de pérenniser les savoir-faire traditionnels et de développer de nouvelles technologies ; et enfin la complémentarité des multiples activités industrielles permettant la cohérence des échanges industriels.

L'industrie rhônalpine se caractérise par la prédominance des biens intermédiaires (activités du travail des métaux, des matériaux de construction, des produits parapétroliers...), des biens d'équipement (constructions mécanique, électrique et électronique...) et dans une moindre mesure des biens de consommation courante (parachimie, pharmacie, textile, cuir...). Les entreprises relevant de ces deux derniers domaines participent, par ailleurs, de façon très active à l'expansion du commerce extérieur de la région. De haute valeur ajoutée, ces produits représentent une importante réserve de trafic pour le transport aérien de marchandises notamment pour le trafic express dans la mesure où, légers, ils sont d'autant plus urgents qu'ils relèvent la plupart du temps d'une stratégie d'entreprise dite à « Stock 0 ».

Encore faut-il pour cela que les acteurs du transport aérien, basés à Lyon-Satolas, abandonnent définitivement l'attitude attentiste qu'ils ont pu avoir dans le passé, afin de vendre véritablement leurs services auprès des entreprises exportatrices et importatrices de la région. Une action de promotion de l'aéroport ne peut être réellement profitable que dans la mesure où tous les partenaires s'y associent en offrant des services adaptés aux besoins des chargeurs.

L'aéroport se doit donc de mettre à disposition de ses usagers les infrastructures nécessaires pour qu'ils puissent offrir des produits de qualité et assurer ainsi leur propre développement et celui de l'aéroport.

Or Lyon-Satolas ne dispose pas actuellement d'installations suffisantes pour répondre aux besoins (en magasins et en bureaux) des usagers.

Il apparaît donc urgent que les fonds nécessaires à la réalisation de l'extension ouest [7], dans un premier temps, et à la construction d'une deuxième aérogare fret dans un deuxième temps soient rapidement trouvés. Car un retard supplémentaire dans le programme d'investissement établi pourrait limiter de façon importante les possibilités de développement du trafic fret sur l'aéroport et compromettre sérieusement les ambitions sud-européennes de celui-ci.

Le fret ne doit plus être un sous-produit du trafic passagers. Les arbitrages, nécessaires, entre les différents programmes d'investissement ne doivent plus être systématiquement rendus au profit de l'activité « passagers ».

L'année 1993 devrait être décisive pour les entreprises régionales et l'aéroport. Ce dernier devra rattraper, au plus tôt, son retard dans le programme d'investissement fret afin d'atteindre un niveau de compétitivité suffisant pour faire face à l'accroissement de concurrence engendré par l'ouverture du marché unique.

7 Le déblocage des fonds pour l'extension ouest semble imminent.

ANNEXES

ANNEXE A

ANVAR	Agence Nationale de Valorisation de la Recherche.
ARIST	Agence Régionale d'Information Scientifique et Technique.
ADERLY	Association pour le Développement Économique de la Région Lyonnaise.
ADEMAP	Agence pour le Développement de la mise en œuvre des Matières Plastiques.
PRAGM	Pôle Rhône-Alpes de Génie Biologique et Médical.
G 3 F	Groupement pour l'étude des matériaux Fibreux Filmogènes et en Feuilles.
ADERME	Association pour le Développement de l'Enseignement et de la Recherche en Micro-ondes et Électronique.

ANNEXE B

CODE AVIONS *

A 300	Airbus 300
A 310	Airbus 310
A 320	Airbus 320
AT 42	ATR 42
AT 72	ATR 72
BA 31	Jetstream 31
BA 46	British Aero 146
BE 20	Beechcraft 200
B 727	Boeing 727
B 737	Boeing 737
B 747	Boeing 747
B 767	Boeing 767
747 F	Boeing 747 (Cargo)
CV 58	Convair 580
E 110	Bandeirante
E 120	Brasilia
FK 10	Fokker 100
FK 28	Fokker 28
MD 80	Douglas DC 9-80
MRC	Mercure
SF 34	Saab Scania 340
SW 4	Swearingen Metro
T 134	Tupolev 134

* Source : Guide horaire n° 39 Lyon-Satolas.

ANNEXE C

LES AGENTS DE FRET AÉRIEN

Air Clasquin
Air Cargo Intern.
Air Cat
Air Trace
AEI Pandair SA
Bourgey Montreuil intern.
Burlington Air Express
Calberson International
Circle Freight Int.
CTI
Danzas
Debeaux Transit
Dimotrans
Dubois Transport
Emery Worldwide cf cie
Fatton
Gefco
Gondrand Frères
Jet Air Service
Jules Roy Valcke
Khune & Nagel
LEP International
Maestrans
Medtrans ATI
MSAS Cargo International
Nippon Express
Pagtrans
Panalpina
Rivoire SA
Saga Air Mory
SCAC Air Service
SET Avion
SLMN
SLT Bonnieux
SMTT
Transcap
TTA
Ziegler France SA

ANNEXE D

MEMBRES D'INFO FRET 1992

Transitaires

AIR EXPRESS INTERNATIONAL
AIR CLASQUIN
BOURGEY MONTREUIL
BURLINGTON
CALBERSON
CIRCLE FREIGHT
DAHER-SMTT
DANZAS
DEBEAUX TRANSIT
DUBOIS
EMERY WORLDWIDE C.F
FATTON
GONDRAND
LEP INTERNATIONAL
MEDTRANS-JULES ROY VALCKE
MSAS CARGO
NIPPON EXPRESS
PANALPINA
SAGA AIR MORY
SCAC AIR SERVICE
SET AVION
SLMN
SLT BONNIEUX
TRANSCAP INTERNATIONAL
TTA
ZIEGLER

Compagnies aériennes

AIR AFRIQUE
AIR FRANCE CARGO
AIR INDIA
AIR INTER FRET
AIR LITTORAL
ALITALIA
AMERICAN CARGO
BRITISH AIRWAYS
CARGOLUX
CATHAY PACIFIC
HELIGLOBE
IBERIA CARGO
JAPAN AIRLINES

KLM
LUFTHANSA CARGO
ROYAL AIR MAROC
SAUDIA
SWISSAIR
TAP AIR PORTUGAL
TURKISH AIRLINES
UNITED AIRLINES

Représentants de compagnies aériennes

FLYTRUCKS
LMG AIR

Sociétés aériennes de courrier et fret express

DHL INTERNATIONAL
EMERY WORLDWIDE C.F
FEDERAL EXPRESS
TAT EXPRESS
TNT EXPRESS WORLDWIDE

Sociétés de handling

FRANCE HANDLING
SUD-EST AIR SERVICE

Transporteurs

AIRLINER
AIRPORT DISTRIBUTION
BEAUVAIS TRANSPORT EUROPE
COLITEL EXPRESS
GRAVELEAU
LAMBERT & VALETTE

Syndicats professionnels/institutionnels

APCT-SNAGFA
AÉROPORT DE LILLE
AÉROPORT DE LYON-SATOLAS
DGAC (Navigation Aérienne)
EPIDA
LYON COMMERCE INTERNATIONAL

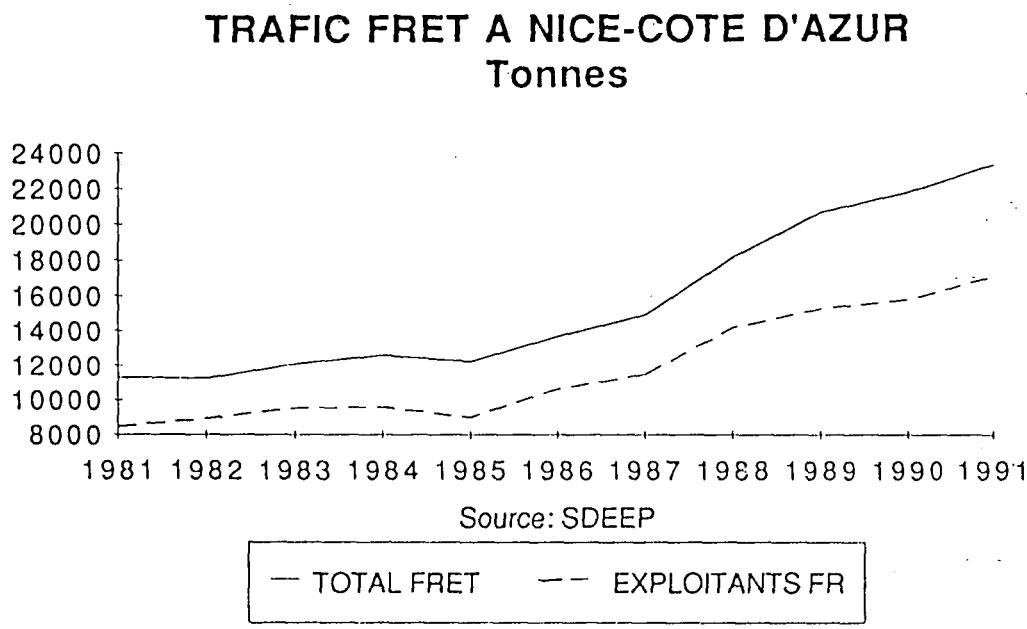
Chargeurs

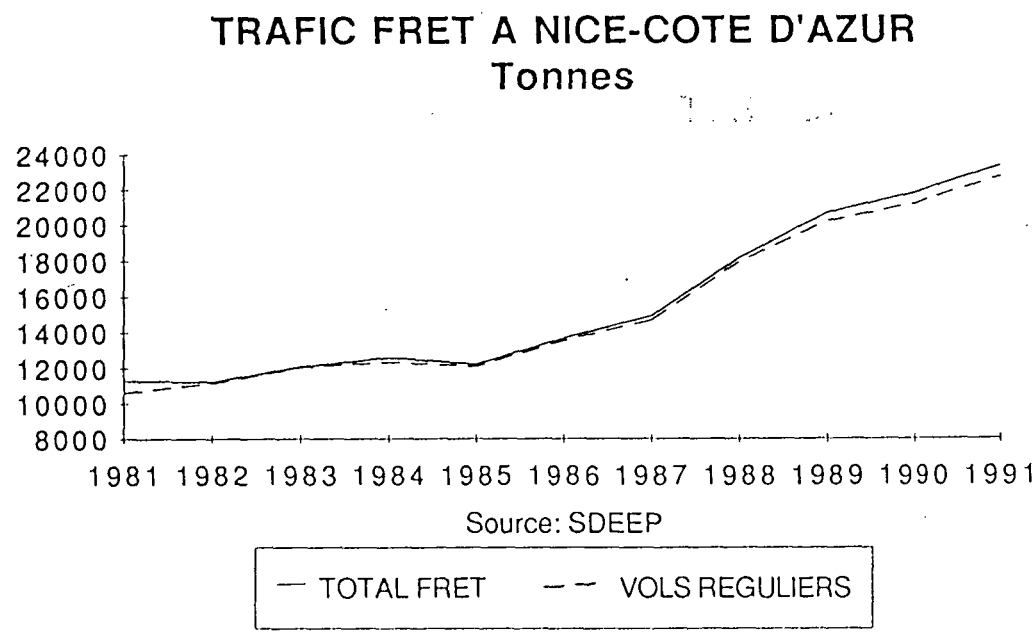
ANGÉNIEUX
BIO-MÉRIEUX
BROCHIER S.A.
COPONAT
CIBEVIAL
HEWLETT PACKARD
IFFA CREDO
MARION MERRELL DOW
PASTEUR MÉRIEUX
RENAULT VÉHICULES INDUSTRIELS
RHÔNE MERIEUX
SALOMON S.A.
SARMA
TRADIMAR

Partenaires

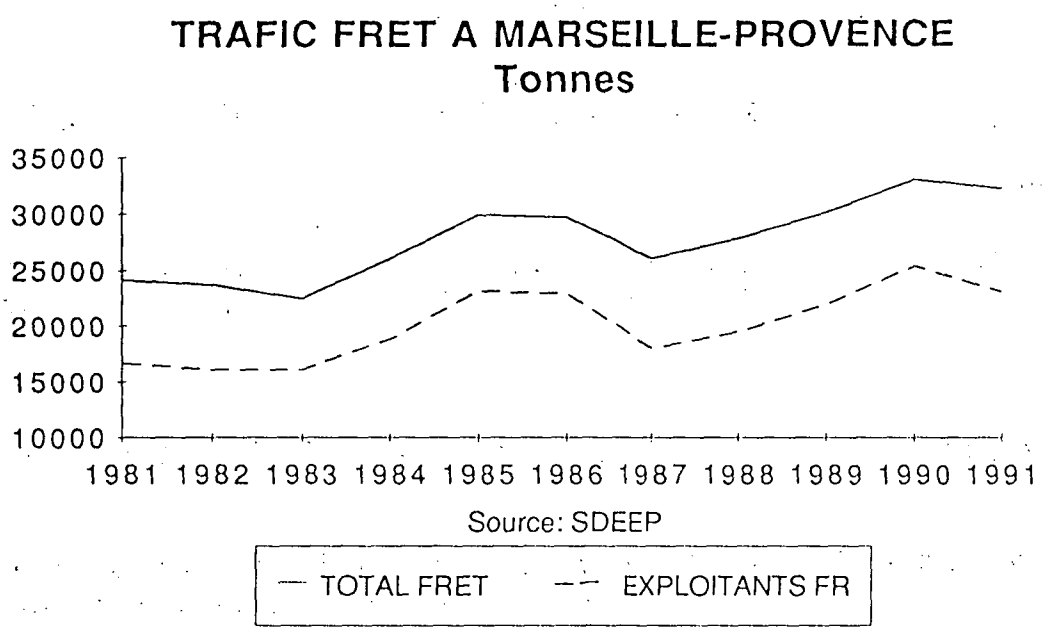
AFT-ETT (Formation Transport)
AGENCE RIVERCHELLES (Interim)
ASSURANCE LA NEUCHATELOISE
FRANCE TÉLÉCOM
GALLET SYSTEMES AVION
MANPOWER (Interim)
MOST-ESSI (Emballages spécialisés)
TÉLÉLANGUE (Formation Langues)

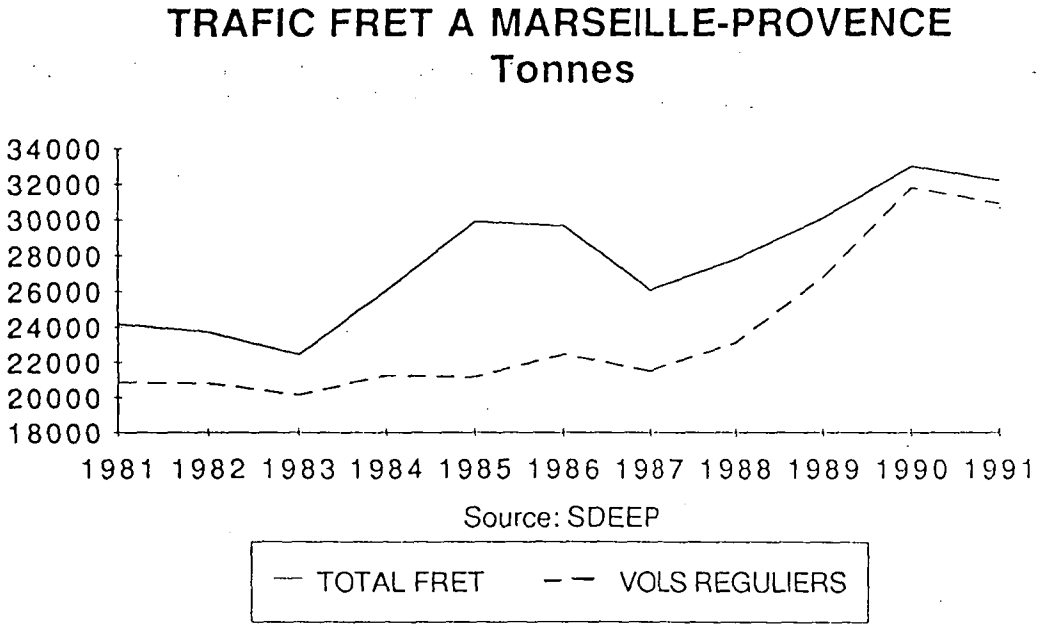
ANNEXE E


TRAFIC FRET A NICE-COTE D'AZUR
Tonnes
24000
22000
20000
18000
16000
14000
12000
10000
8000
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991
Source: SDEEP
TOTAL FRET
EXPLOITANTS FR


TRAFIC FRET A NICE-COTE D'AZUR
Tonnes
24000
22000
20000
18000
16000
14000
12000
10000
8000
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991
Source: SDEEP
TOTAL FRET
VOLS REGULIERS

ANNEXE F


TRAFIC FRET A MARSEILLE-PROVENCE
Tonnes
35000
30000
25000
20000
15000
10000
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991
Source: SDEEP
TOTAL FRET
EXPLOITANTS FR


TRAFIC FRET A MARSEILLE-PROVENCE
Tonnes
34000
32000
30000
28000
26000
24000
22000
20000
18000
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991
Source: SDEEP
TOTAL FRET
VOLS REGULIERS

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

AUZIAS (.) *Rhône-Alpes la naissance d'une région*, Lyon, Fédérop, 1983.

BONNET (J) *Lyon et son agglomération*, Paris, Notes et études documentaires n° 4836, La documentation française, 1987.

FRANCIOLI (.) *Le Livre d'or de Rhône-Alpes*, édition Glénad, 1984.

GUIBOURDENCHE (H) *L'Isère à l'aube des années 90*, Notes et études documentaires n° 4919, La documentation française, 1990.

LAURENCIN (J-P) *L'Europe, l'avenir de Rhône-Alpes*, Presses Universitaires de Grenoble, 1992.

LEBEAU (R) *Atlas et géographie de la France moderne : La Région Lyonnaise*, Flammarion, 1976.

A partir des potentialités naturelles, industrielles et humaines de la région Rhône-Alpes, cet ouvrage s'efforce de mettre en relief les facteurs qui pourraient contribuer au développement de l'aéroport de Lyon-Satolas dans le domaine du fret et à son classement parmi les aéroports régionaux européens de demain.

Il est non seulement une analyse microéconomique d'une des premières régions françaises et un descriptif détaillé de ses installations aéroportuaires, mais il constitue aussi un ouvrage de référence, outil de travail pour les décideurs locaux, nationaux ou européens, comme pour tous ceux qui s'intéressent à Lyon et à sa région.

L'AUTEUR

Née en 1968, francilienne d'origine, Christine BOUTRY, après l'obtention de son bac D s'est orientée vers la maîtrise d'Économie qu'elle obtenait en 1991 à l'Université de Paris X.

Tentée depuis plusieurs années par l'économie du Transport Aérien, elle complète tout naturellement ses études à l'IFURTA, institut fonctionnant au sein de l'Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille et qui bénéficie d'un appui soutenu de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Tout au long de son cheminement universitaire, Christine BOUTRY effectuera des stages en milieu professionnel qui lui permettront de juger les choses sans s'égarer hors du concret : qu'elle analyse des documents économiques à l'Institut Français du Pétrole, qu'elle participe au traitement informatique d'une enquête sur l'aéroport de Nice, qu'elle soit chargée, par la Direction Générale de l'Aviation Civile, d'une étude sur les chances de développement du fret aérien à Marseille-Provence ou à Lyon-Satolas, objet du présent document, la jeune universitaire ne se contente pas d'appliquer des enseignements livresques, mais pousse la recherche jusqu'à ressentir les pulsations les plus intérieures de ces entreprises.

S'exprimant couramment en anglais, Christine Boutry a effectué, en dépit de son jeune âge, de nombreux séjours dans les pays anglo saxons, notamment l'Angleterre, l'Irlande, les États Unis, mais aussi au Moyen-Orient, dans différents pays du nord du continent africain et en Europe Centrale.

Elle est férue d'équitation et d'arts martiaux.