



HAL
open science

L'accessibilité terrestre de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry. Illustré par la stratégie d'intermodalité-voyageurs avec ses opportunités et ses menaces

Marine Zicchilini

► To cite this version:

Marine Zicchilini. L'accessibilité terrestre de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry. Illustré par la stratégie d'intermodalité-voyageurs avec ses opportunités et ses menaces. Gestion et management. 2015. dumas-01897901

HAL Id: dumas-01897901

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01897901>

Submitted on 3 Dec 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'accessibilité terrestre de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry

→ **Illustré par la stratégie d'intermodalité-voyageurs avec ses opportunités et ses menaces**



Marine ZICCHILINI

Master TURP, promotion 23

Période du stage : d'Avril à Septembre 2015

Date de soutenance : le 02 Septembre 2015

Sous la direction de :

Maître de stage : Marie-Christine BERNIER

Président du jury : Pascal POCHET

Expert : Olivier KLEIN

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] L'accessibilité terrestre de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry		
[Sous-titre] Illustré par la stratégie d'intermodalité-voyageurs avec ses opportunités et ses menaces		
[Auteur] Marine ZICCHILINI		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Marie-Christine BERNIER – Aéroports de Lyon Pascal POCHET - ENTPE Olivier KLEIN - ENTPE		
[Nom et adresse du lieu du stage] Aéroports de Lyon B.P. 113 69125 Lyon-Saint Exupéry Aéroport		
[Résumé] L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est une plateforme multimodale qui doit faire face à une concurrence accrue : parkings extérieurs, VTC, plateforme d'autopartage et de covoiturage. L'aéroport doit aussi se différencier des aéroports concurrents comme Paris CDG, Marseille et Genève au travers d'une stratégie d'intermodalité-voyageurs. Il s'agit de développer l'accessibilité de la plateforme en transports en commun afin de capter plus de clients au travers d'une zone de chalandise plus étendue, d'attirer de nouvelles compagnies aériennes mais aussi la réduction des émissions de CO2. Afin d'y parvenir, l'aéroport mise sur des infrastructures adaptées ainsi que sur une stratégie d'intermodalité adaptée à la desserte d l'aéroport au travers notamment de la gare ferroviaire qui est un véritable atout en terme de visibilité pour la plateforme.		
[Mots clés] Aéroport, Lyon, Saint-Exupéry, transport en commun, intermodalité, gare ferroviaire, mobilité, plateforme aéroportuaire.	Diffusion : - papier : oui - électronique : oui Confidentiel jusqu'au : 01/01/2017	
[Date de publication] 02/09/2015	[Nombre de pages] 54	[Bibliographie (nombre)] 25

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] The land access to the airport hub of Lyon-Saint Exupéry		
[Subtitle] Illustrated by travelers - intermodal strategy with its opportunities and threats		
[Author] Marine ZICCHILINI		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Marie-Christine BERNIER – Lyon Airports Pascal POCHET - ENTPE Olivier KLEIN - ENTPE		
[Place of training] Aéroports de Lyon B.P. 113 69125 Lyon-Saint Exupéry Aéroport France		
[Summary] The airport of Lyon-Saint Exupéry is a multimodal platform that is facing increased competition: outdoor parking, passenger car with driver, car-sharing and carpooling platform. The airport must also differentiate themselves from competitors like Paris airports, Marseille and Geneva through a passenger- intermodal strategy. This is increasing the accessibility of public transport platform to capture more customers through a wider catchment area, attracting new airlines but also the reduction of CO2 emissions. To achieve this, the airport relies on adequate infrastructure and a strategy adapted to the intermodal service to the airport in particular through the train station which is a real asset in terms of visibility for the platform.		
[Key Words] Airport Lyon Saint-Exupéry, public transport, intermodal, railway station, mobility, airport platform .	Distribution statement : - Paper : [yes / no] [*] - Electronic : [yes / no] [*] (* Scratch the useless mention) Declassification date : 01/01/2017	
[Publication date] 09/02/2015	[Nb of pages] 54	[Bibliography] 25

Remerciements

Je remercie l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry de m'avoir offert l'opportunité de réaliser mon stage au sein de la plateforme.

Je remercie aussi tout particulièrement Marie-Christine BERNIER ainsi que Frédérique DUBOIS pour m'avoir accueilli dans le pôle intermodalité dans lequel j'ai évolué durant ces derniers mois. Ainsi que les membres des équipes de la qualité, du marketing et de parcs & accès pour leur accueil et leur aide lors de mes recherches.

Sommaire

Partie 1: introduction	7
Partie 2 : éléments de cadrage.....	10
2.1 <i>Un aéroport au cœur d'un territoire dynamique.....</i>	<i>10</i>
2.2 <i>Les grandes orientations stratégiques.....</i>	<i>12</i>
2.3 <i>La société Aéroport de Lyon.....</i>	<i>15</i>
Partie 3 : la stratégie de l'intermodalité-voyageurs.....	16
3.1 <i>Un enjeu pour l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.....</i>	<i>16</i>
3.2 <i>PDIE de la plateforme.....</i>	<i>18</i>
3.3 <i>Présentation de la zone de chalandise et des modes d'accès de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.....</i>	<i>20</i>
Partie 4 : Une offre aérienne associée à un réseau de transports en commun complet pour se distinguer des aéroports concurrents.....	34
4.1 <i>Parkings extérieurs, VTC et covoiturage : analyse de leur offre.....</i>	<i>35</i>
4.2 <i>L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry se différencie avec son offre aérienne.....</i>	<i>39</i>
Partie 5 Conclusion : changement de comportement des individus dans l'utilisation des transports en commun : effet générationnel et nouveaux services de mobilité.....	46
5.1 <i>Evolution des comportements.....</i>	<i>47</i>
5.2 <i>L'arrivée de nouvelles start-up.....</i>	<i>49</i>
5.3 <i>2015 : loi Macron et Cop 21.....</i>	<i>49</i>
Bibliographie.....	52
Annexes.....	55
Table des matières.....	66
Liste des tableaux.....	68
Liste des illustrations et graphiques.....	69

Partie 1 : introduction

L'enjeu de l'intermodalité est de proposer aux 493 millions européens¹ de se déplacer avec fluidité, à l'aide de systèmes d'information en temps réel et de favoriser l'utilisation des modes de transport collectifs ou partagés fiables, accessibles, confortables, sécurisés et surtout reliés les uns aux autres. Que ce soit de façon consciente ou inconsciente, les clients sont demandeurs de solutions pour mieux voyager avec un minimum de contraintes. Il est nécessaire de leur donner les moyens et l'envie de changer leurs habitudes ; informer l'opinion des progrès développés à son intention et lui proposer un service qui allie fiabilité et confort de porte-à-porte.

L'intermodalité-voyageurs en Europe s'appuie sur des publications de la Commission européenne comme « Le Livre Blanc »² qui tend à développer une vision pour un système de transport compétitif et durable.

En France, l'intermodalité-voyageurs s'est fortement développée au cours des 20 dernières années. La stratégie vise à prendre en compte les enjeux économiques et environnementaux.

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry a pour objectif de proposer à ses passagers aériens et ferroviaires des accès en transports adaptés et répondant à une stratégie d'intermodalité-voyageurs que nous allons détailler dans ce mémoire.

¹ « Construire l'Europe de la mobilité » [en ligne], <http://www.mobilite-durable.org/tribunes/construire-l-europe-de-la-mobilite.html> - consulté le 06/08/2015

² « Le Livre Blanc, feuille de route pour un espace européen unique des transports-Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié en 2011 [en ligne], [http://ec.ehttp://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com\(2011\)_144_fr.pdf](http://ec.ehttp://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com(2011)_144_fr.pdf) - consulté le 06/08/2015

Cas des Aéroports de Lyon - problématique

La montée en puissance des parkings extérieurs concurrents aux abords de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry, la mise en place attendue de nouveaux modes d'accès à l'aéroport comme Easy Bus³ ou encore le développement rapide de nouveaux modes de consommation de la voiture individuelles tels que BlaBlaCar⁴ et autres Trip & Drive⁵ amènent l'aéroport à s'engager dans une démarche de refonte et notamment concernant l'accès à l'aéroport.

Il est en effet essentiel pour l'aéroport d'anticiper ces évolutions afin de répondre aux nouveaux besoins de ses clients et de continuer à développer son chiffre d'affaire extra-aéronautique⁶ autour de ces nouveaux services.

C'est ce constat qui est à l'origine de ma mission principale au sein du pôle intermodalité des Aéroports de Lyon. Ma participation à **la stratégie de l'intermodalité-voyageurs** a pour objectif de mettre en avant des arguments qui permettront de différencier l'aéroport par rapport à ses principaux concurrents : Genève, Marseille et Paris Charles-De-Gaulle.

L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner la capacité d'un système de transport qui permet l'utilisation successive d'au moins deux modes intégrés dans une chaîne de déplacement.

La notion de stratégie⁷ est d'autant plus pertinente pour l'analyse des systèmes intermodaux qu'elle se caractérise par une volonté d'optimisation de l'utilisation de l'espace-temps en vue de remporter une victoire qui se matérialise par la rentabilité du service c'est-à-dire par l'afflux de clients. L'intermodalité-voyageurs s'affirme comme un concept où des stratégies s'appliquent.

³ « Easy Bus envisage de créer en 2016 comme à Paris, une navette low-cost entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry » [en ligne], <http://www.lyon-entreprises.com/News/L-article-du-jour/Easybus-envisage-de-creer-en-2016-comme-a-Paris-une-navette-low-cost-entre-Lyon-et-l-aeroport-Saint-Exupery.i67294.html> , consulté le 30/04/2015

⁴ Site de covoiturage [en ligne], <https://www.blablacar.fr/>, consulté le 24/04/2015

⁵ Site d'autopartage pour les voyageurs [en ligne], <https://www.tripndrive.com/fr>, consulté le 24/04/2015

⁶ Actuellement, le chiffre d'affaire extra-aéronautique comprend : les revenus des parkings, mes commerces de la plateforme, des revenus issus de l'immobilier ainsi que les services annexes comme les filiales à l'étranger.

⁷ « Accessibilité aéroportuaire et intermodalité-voyageurs en mondialisation » [en ligne], <http://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/1252/files/2014/05/seminaire-IMU-P-Ageron.pdf> - consulté le 27/07/2015

Se dégagent alors les hypothèses suivantes:

- le développement de l'intermodalité-voyageurs pour l'amélioration de l'accessibilité aéroportuaire se concrétise par un système de transport adapté.
- L'importance de considérer l'amont (d'où viennent les passagers ?) et l'aval (où vont-ils ?) permettent de mettre en place une offre adaptée ainsi que d'élargir la zone de chalandise de l'aéroport.
- L'offre aérienne reste primordiale dans le succès d'un service intermodal ayant pour cible un aéroport. La distinction entre les différentes plateformes d'un niveau équivalent se fonde de plus en plus sur la capacité de chacune à offrir une accessibilité terrestre supérieure à ses concurrents.
- La mise en place d'une stratégie d'intermodalité permet à l'aéroport d'être compétitif face à une zone de chalandise qui se chevauche avec d'autres zones d'aéroports tels que Paris Charles-de-Gaulle, Marseille et Genève.
- Une gare ferroviaire implantée sur une plateforme aéroportuaire est un véritable atout permettant de compléter l'offre en termes d'accessibilité. Cette infrastructure augmente l'attractivité de l'aéroport en vue d'attirer une nouvelle clientèle ainsi que de nouvelles compagnies aériennes.

Les parties suivantes, seront dédiées tout d'abord à la présentation de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry que ce soit dans les milieux géographique et économique dans lesquels elle évolue mais aussi dans son organisation structurelle. La présentation du contexte ainsi que de l'organisation de l'aéroport sont des éléments permettant de mettre en avant son attractivité. Puis la troisième partie sera axée sur la stratégie de l'intermodalité-voyageurs mise en place ainsi que la présentation des résultats obtenus. Enfin, en conclusion, nous reviendrons sur les opportunités ainsi que les menaces de l'intermodalité puis nous élargissons ce sujet par de nouvelles pistes à envisager.

Partie 2 – Eléments de cadrage

Dans un premier temps et avant de présenter de façon concrète l'objet du stage ainsi que de la mission qui m'a été confiée, il me semble important de revenir sur quelques éléments généraux afin de mieux comprendre le milieu dans lequel évolue l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

2.1 Un aéroport au cœur d'un territoire dynamique

2.1.1 Rhône-Alpes : une région dynamique

La région Rhône-Alpes : 2^{ème} région française et 5^{ème} région de l'Union européenne en matière de PIB⁸, fait partie des grandes régions de l'Union Européenne, que ce soit par sa superficie (43 698 km²)⁹ et sa population (6 393 470 habitants)¹⁰ que par sa capacité à créer de la richesse et l'exporter. Rhône-Alpes bénéficie aussi de puissants atouts que ce soit par un positionnement stratégique de carrefour européen, une proximité avec d'importants marchés, ses pôles de compétences, un cadre de vie agréable ainsi qu'une population jeune, active et en croissance.

2.1.2 Lyon, métropole européenne

Au cœur de la région, Lyon bénéficie d'une renommée internationale en tant que capitale de la gastronomie. Elle s'impose également comme l'une des villes européennes les plus attractives pour sa qualité de vie et son dynamisme économique.

Lyon est le pôle métropolitain le plus important de France et rassemble 21%¹¹ de la population de Rhône-Alpes. Elle est 15^{ème}¹² au classement des villes européennes les plus attractives pour les investisseurs étrangers.

⁸ « Chiffres clés » CCI Rhône-Alpes, année 2014-2015», <http://www.rhone-alpes.cci.fr/economie/chiffres/> [en ligne], consulté le 02/07/2015

⁹ « Chiffres clés » CCI Rhône-Alpes, année 2014-2015», <http://www.rhone-alpes.cci.fr/economie/chiffres/> [en ligne], consulté le 02/07/2015

¹⁰ « Chiffres clés » CCI Rhône-Alpes, année 2014-2015», <http://www.rhone-alpes.cci.fr/economie/chiffres/> [en ligne], consulté le 02/07/2015

¹¹ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.10

¹² « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.10

2.1.3 La plaine de Saint-Exupéry

Lyon-Saint Exupéry est un outil stratégique au service de son territoire en faisant directement bénéficier les communes riveraines de son attractivité et de son dynamisme, dont les retombées économiques sont estimées à 2,5 milliards d'euros.¹³

L'arrivée de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais (CCEL) en 2016 au sein du Pôle métropolitain va permettre de mettre en place une réflexion autour de ce secteur stratégique de 344 km².

La « Plaine Saint Exupéry »

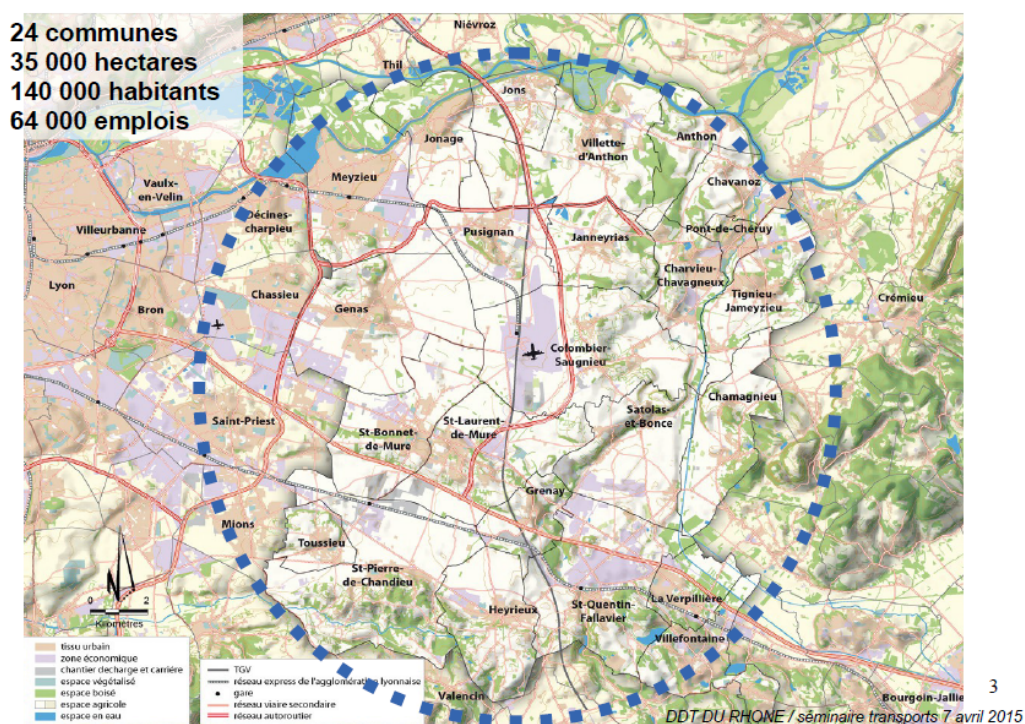


Illustration 1 : La plaine de Saint Exupéry¹⁴

Il s'agit d'un territoire au carrefour d'infrastructures majeures telles que l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, la gare SNCF de Lyon-Saint Exupéry, un nœud autoroutier important : A43, A42 et A432.

La plaine concentre 64 000 emplois (+2% entre 2008-2013)¹⁵, ce bassin d'emplois riche en ressources humaines est à proximité des marchés de consommation et détient un positionnement européen favorable pour son développement.

¹³ « Rapport d'activité 2014 » Aéroport de Lyon, p.41

¹⁴ « Projet de territoire Plaine Saint-Exupéry, séminaire transports et mobilité du 07/04/2015 » page 3

¹⁵ « Projet de territoire Plaine Saint-Exupéry, séminaire transports et mobilité du 07/04/2015 » page 12

Le positionnement de l'aéroport de Lyon-St Exupéry dans un contexte aussi favorable augmente son attractivité notamment pour attirer de nouvelles compagnies aériennes devenant alors plus attrayant pour les passagers de la plateforme aéroportuaire.

2.2 Les grandes orientations stratégiques¹⁶

Concernant la vision à long terme, elle s'appuie sur un projet industriel basé sur deux objectifs:

- **Devenir la 2^{ème} porte d'entrée aéroportuaire en France.**
- **Etre le point de départ privilégié des habitants du ¼ sud-est de la France.**

A l'horizon 2030, les experts prévoient un doublement¹⁷ du trafic aérien en Europe. Un des scénarios de développement, plutôt volontariste, fait émerger progressivement Lyon Saint-Exupéry comme devenant la deuxième porte d'entrée en France. Dans cette situation, l'aéroport dépasserait ainsi son rôle de desserte de la région et avec le temps s'orienterait vers une position de plaque tournante vers l'international. Le trafic des correspondances air-air et air-fer serait ainsi plus apte à se développer permettant ainsi d'installer des destinations long-courriers qui se trouveraient plus nombreuses avec des fréquences plus renforcées.

De plus, ce scénario pourrait générer un trafic allant jusqu'à 20 millions¹⁸ de passagers à l'horizon 2030. Cela impliquerait l'exploitation de l'ensemble des réserves disponibles de l'aéroport. Ce scénario serait positif pour l'économie de la région dont l'objectif est aussi d'attirer des entreprises et d'accompagner le développement à l'international. Cependant, il suppose que Lyon s'inscrive dans un schéma de développement national soutenu par l'Etat ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

¹⁶ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.12

¹⁷ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.12

¹⁸ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.12

2.2.1 Les projets d'infrastructures : un aéroport à dimension humaine au service de ses clients

La réalisation d'un programme d'investissement ambitieux va permettre de créer de la valeur pour les clients sur la période du Contrat de Régulation Economique 2015-2019¹⁹ qui prévoit la construction d'un nouveau terminal T1 ainsi que d'un Centre de Commandement des Opérations (CCO).

2.2.1.1 Le futur Terminal T1

Ce nouveau terminal a pour objectifs :

- Absorber la croissance prévisible du trafic et améliorer la qualité de service : offrir de meilleurs standards internationaux aux compagnies aériennes ainsi qu'aux passagers.
- Développer la partie des revenus extra-aéronautique.

Cette infrastructure sera destinée à accueillir et à améliorer l'accueil des compagnies aériennes, et à soutenir la forte augmentation du trafic low-cost représentant 26,2% du trafic total en 2014 contre 24% en 2013.²⁰

La surface définitive sera de 70 000 m² pour un coût de 180 000 000 d'euros. Ce nouveau terminal vient prolonger le T1 existant, remplacer la partie métallo-textile actuelle du terminal 3 et se raccorder au satellite d'embarquement via la galerie souterraine. Cette nouvelle infrastructure contribue au développement économique et au rayonnement international de Lyon et de sa région. Elle participe aussi à l'atteinte des objectifs de devenir la 2^{ème} porte d'entrée aéroportuaire en France et d'être l'aéroport privilégié par le sud-est de la France.

Le bâtiment central sera livré en 2016, la mise en service du nouveau terminal prévu en 2017, puis l'extension de l'actuel T1 et la connexion entre les deux bâtiments en 2018.

A l'horizon 2020, cette structure portera la capacité d'accueil à 15 millions de passagers, contre 10 à la mise en service.

¹⁹ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p19

²⁰ « Rapport d'activité 2014 » Aéroports de Lyon, page 13

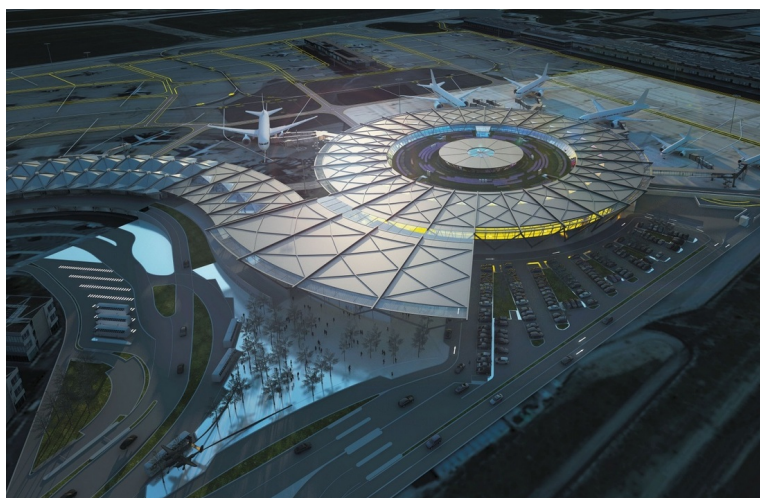


Illustration 2 : Futur Terminal T1²¹

2.2.1.1.2 Le CCO, une grande première pour un aéroport français²²

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry a récemment ouvert son tout nouveau Centre de Commandement des Opérations (CCO). Sa mise en place répond à une volonté d'offrir une qualité de service et une ponctualité des vols tant à ses passagers qu'à ses partenaires dans un contexte de concurrence accrue et face à une exigence croissante des passagers. Ce centre est un véritable atout puisque l'ensemble des activités opérationnelles de la plateforme y sont regroupées afin d'optimiser un travail collaboratif ainsi que le partage de l'information.

²¹ Google image

²² « Un Centre de Commandement des Opérations pour Lyon » [en ligne], <http://www.air-journal.fr/2015-04-22-un-centre-de-commandement-des-operations-pour-lyon-5143112.html> - consulté le 06/08/2015

L'un des objectifs assuré par les responsables Accueil est d'être garant de l'ensemble des services délivrés aux passagers notamment concernant les activités accès, transports et services.

Le CCO dispose de son propre système d'information d'aide au pilotage ce qui lui permet de détecter et de suivre les évènements majeurs de la plateforme ainsi que de superviser en temps réel les indicateurs de performance et de perception passagers.

2.3 La société Aéroports de Lyon

2.3.1 L'organisation et l'actionnariat des Aéroports de Lyon

La société Aéroports de Lyon est une Société Anonyme Simplifiée (SAS) à directoire et conseil de surveillance, au capital de 148 000 €²³ qui a été créée le 9 mars 2007.

Les actionnaires²⁴ sont : l'Etat (60%), la CCI de Lyon (25%), le Grand Lyon (5%), le Conseil général du Rhône (5%) et la Région Rhône-Alpes (5%).

Le Conseil de Surveillance présidé par Claire Dreyfus-Cloarec est composé de 15 membres : 8 représentants de l'Etat, 4 représentants de la CCI de Lyon, 3 représentants des collectivités territoriales. Elus pour 3 ans, les membres du Conseil de Surveillance nomment les membres du directoire pour 5 ans. Le Directoire est présidé par Philippe Bernard.

Aéroports de Lyon a pour mission d'exploiter et de développer des infrastructures aéroportuaires au service de ses clients : compagnies aériennes, passagers, opérateurs de fret et équipages d'aviation d'affaires.

²³ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.14

²⁴ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.14

Aéroports de Lyon exploite deux plateformes aéroportuaires :

- **Lyon-Bron** : troisième aéroport d'affaires en France²⁵, Lyon-Bron est dédié à l'aviation d'affaires. Cette plateforme offre l'accès à plus de 2 000 destinations européennes et transatlantiques, y compris celles non desservies par les lignes régulières.
- **Lyon-Saint Exupéry** : 4^{ème} aéroport commercial en France après Paris Charles de Gaulle, Orly et Nice, cette plateforme multimodale est le lieu où s'est déroulé mon stage.

1 200 entreprises ont élu domicile à moins de 15 minutes de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. La plateforme de St-Exupéry concentre 200 entreprises et 5 300 emplois pour un chiffre d'affaires total de près de 158.1 millions d'euros en 2014²⁶.

2.3.2 La privatisation des Aéroports de Lyon

Le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du ministre de l'économie Emmanuel Macron prévoit la privatisation des Aéroports de Lyon. En effet, l'Etat souhaite céder ses parts d'Aéroports de Lyon, soit 60%, avant la mi-2016.

Une concertation sur le cahier des charges débutera en septembre, puis un appel d'offre sera publié en octobre, en vue d'une cession des parts de l'Etat mi-2016.

3ème groupe d'aéroports français avec 8,4 millions de passagers l'an dernier et 47^{ème} rang des aéroports européens, Aéroports de Lyon (qui inclut les plateformes de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron) a déjà plusieurs prétendants dont Vinci Airports, la Caisse des dépôts et Genève Aéroport, piste privilégiée des acteurs locaux.

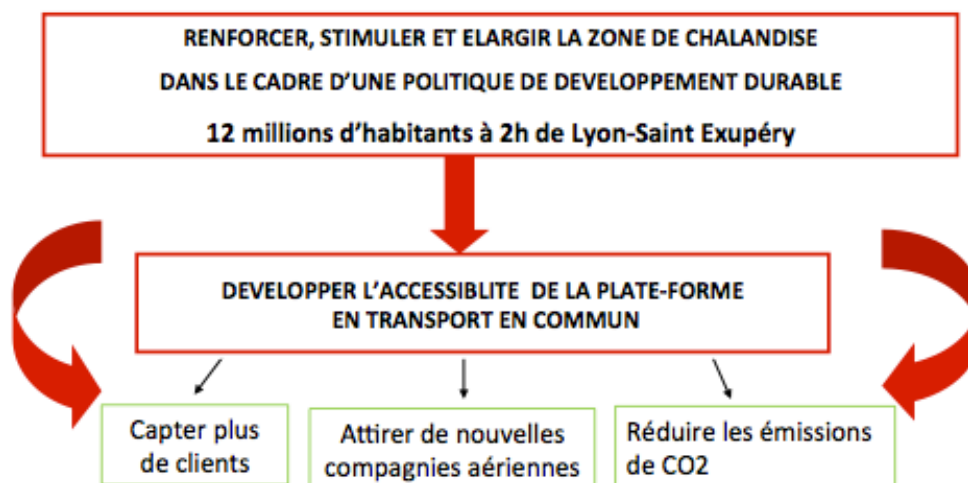
²⁵ Site aéroport de Lyon-Bron [en ligne], <http://businessaviation.lyonaeroports.com/Aeroport-Lyon-Bron/Presentation> - consulté le 06/06/2015

²⁶ « Rapport d'activité 2014 » Aéroports de Lyon, page 20

Partie 3 : La stratégie de l'intermodalité-voyageurs

3.1 Un enjeu pour l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

La stratégie de l'intermodalité mise en place à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry a pour objectif de renforcer, stimuler et élargir la zone de chalandise dans le cadre d'une politique de développement durable.



Graphique 1 : La stratégie de l'intermodalité-voyageurs de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

Développer l'accessibilité en transport en commun a un double enjeu :

- **Economique**
 - Capter plus de clients
 - Attirer de nouvelles compagnies aériennes
- **Environnemental**
 - Réduire les émissions de CO2

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry a obtenu en 2014 son accréditation niveau 2 de l'ACA (Airport carbone accreditation), le programme d'ACI (Airport council international) dans lequel sont engagés 115 aéroports.

Engagé depuis 2008 dans une démarche de réduction de ses émissions de CO₂, la société a produit, en 2014, 1600 tonnes de carbone de moins qu'en 2013, soit une baisse de 21 %.²⁷ Par ailleurs, l'alimentation électrique de l'aéroport est 100% verte depuis 2011. Elle est produite à partir d'énergies renouvelables et non polluantes.

Lyon-Saint Exupéry est le seul aéroport à avoir décliné le Grenelle de l'Environnement avec un plan d'actions locales chiffré pour les quatre prochaines années. Signé en mars 2008, ce Plan Grenelle s'articule autour de 3 axes :

→ **Lutter contre les nuisances sonores**

→ **Préserver les ressources**

Contrôles de la qualité et de la consommation d'eau, valorisation des déchets

→ **Lutter contre le réchauffement climatique et des émissions de gaz à effet de serre**

Aéroports de Lyon mène également une politique active de concertation et de transparence avec les populations riveraines, associations et collectivités (actions collectives, enquêtes de satisfaction, etc).

L'ensemble de ces objectifs va ainsi permettre d'augmenter la visibilité et l'attractivité de la plateforme, qui sont, comme nous le verrons dans la 4^{ème} partie de ce mémoire, des enjeux à atteindre afin de se différencier des aéroports français et européens.

3.2 PDIE de la plateforme

Le Plan de Déplacement Inter Entreprise a été lancé en 2012 sur la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry.

Il s'agit de la mise en place dans un lieu d'activité, d'un ensemble d'actions visant à inciter les salariés ainsi que les autres usagers : visiteurs, clients, etc. à réduire leur utilisation individuelle de la voiture au profit d'autres modes de transports comme les transports collectifs, le covoiturage ou encore les modes doux.



²⁷ « L'aéroport de Lyon réduit ses émissions de CO₂ » [en ligne], <http://www.environnement-magazine.fr/presse/environnement/actualites/5373/climat/aeroports-de-lyon-reduit-ses-emissions-de-co2> - consulté le 02/08/2015

Pour cela, des outils sont créés afin d'y parvenir :

- site de co-voiturage avec le Département du Rhône
- amélioration des transports en commun : meilleure desserte, diversification de l'offre
- développement des modes doux comme le vélo et la marche à pied

Ainsi la démarche permet :

- d'améliorer les moyens d'accès et les conditions générales de déplacements,
- de réduire les coûts de déplacements domicile-travail,
- de diminuer les risques d'accidents de trajet,
- de contribuer à la réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

La performance du PDIE est l'un des outils permettant de contribuer à l'atteinte de l'objectif ODYSSEE 2020 « Performance sociétale ».

Elle fait partie du sous-objectif « Maîtriser notre impact environnemental » à travers :

- La baisse annuelle des émissions de CO2 par passager,
- L'augmentation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et intra-plateforme.

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry a obtenu en avril 2013 le niveau 1 de l'ACA (Airport Carbon Accreditation), dispositif qui s'inscrit dans sa politique de lutte contre le réchauffement climatique et de réduction des gaz à effet de serre (CO2), puis le niveau 2 de l'ACA durant le premier semestre 2014, qui certifie le lancement concret d'actions de réduction.

Les grands rendez-vous annuels 2015 :

- Les Rendez-Vous du Covoiturage du 23 au 27 mars
- Participation au Challenge régional « Au travail j'y vais autrement » le 4 juin
- Semaine européenne de la mobilité du 16 au 20 septembre

3.3 Présentation de la zone de chalandise et des modes d'accès de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

Lors de l'introduction, une présentation des objectifs montrait que l'aéroport souhait devenir : la porte d'entrée du ¼ sud-est de la France²⁸.

Dans cette partie nous allons dans un premier temps présenter la zone de chalandise desservie par l'aéroport puis nous étudierons les modes d'accès en transports en commun à disposition de la clientèle pour rejoindre/partir de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

3.3.1 La zone de chalandise : un espace géographique étendu

La zone de chalandise de Lyon-Saint Exupéry s'étend de la Côte d'Or à la région PACA, et de la Loire à la Savoie. Elle recouvre un large territoire de près de 12 millions d'habitants à moins de 2 heures de l'aéroport.

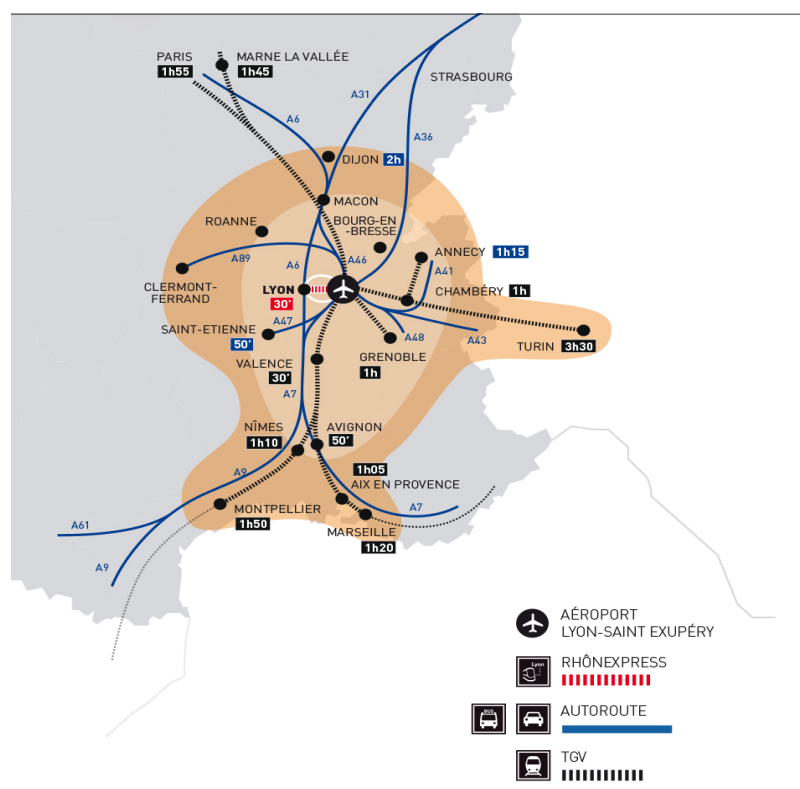
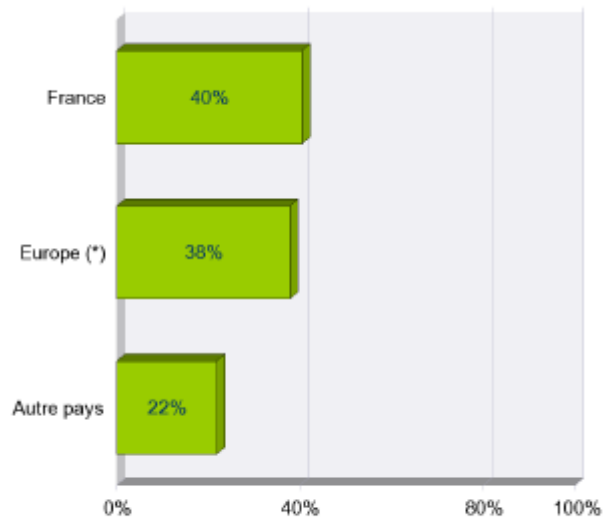


Illustration 3 : Zone de chalandise de Lyon-Saint Exupéry²⁹

²⁸ « Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.12

²⁹ Source : document interne des Aéroports de Lyon

Concernant la clientèle import de l'aéroport de Lyon-St Exupéry, elle provient en majorité de la France à 40% ainsi que de l'Europe 38%. Ce qui montre que l'aéroport est aussi une porte d'entrée du territoire français pour les pays de l'Union européenne.

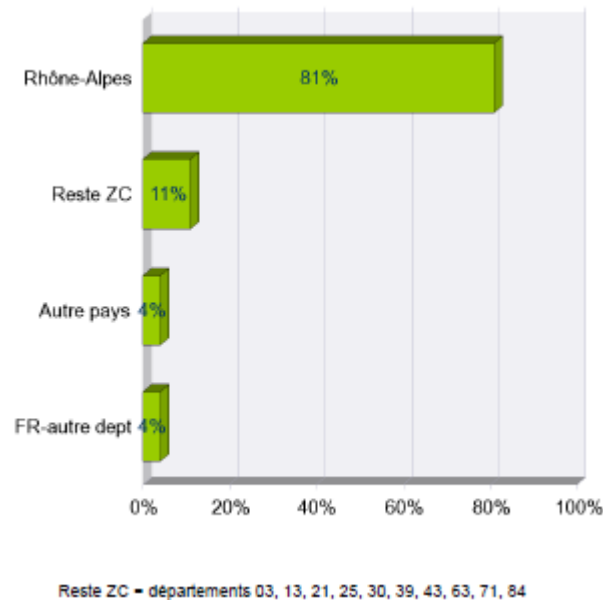


(*) : pays de l'U.E. + états associés (Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein)

Graphique 2 : Département de résidence des passagers aériens imports de Lyon-Saint Exupéry³⁰

³⁰ « Résultat de l'enquête : La Toupie de janvier à décembre 2014 » Cette enquête est réalisée sur 90% des passagers de l'aéroport de Lyon-St Exupéry.

Nous pouvons constater que plus de 80% des passagers exports venant prendre l'avion à l'aéroport de Lyon-St Exupéry proviennent de la région Rhône-Alpes. Seul 11% des passagers exports proviennent de la zone de chalandise élargie (ZC). Dans la prochaine partie, nous étudierons les actions menées ainsi que les recherches effectuées afin d'attirer plus de clientèle habitant dans la zone de chalandise



Graphique 3 : Département de résidence des passagers aériens exports de Lyon-Saint Exupéry³¹

L'offre concernant l'accès en transports en commun pour les habitants de la zone de chalandise est indispensable pour limiter la fuite vers d'autres aéroports.

Dans la 4^{ème} partie du mémoire, nous pourrions retrouver l'ensemble des recherches effectuées dans le cadre de la mission afin de trouver des arguments pour mettre en avant la différenciation de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry par rapport à :

- L'aéroport de Marseille pour la ville d'Avignon.
- L'aéroport de Genève pour les villes de Grenoble, Chambéry et Annecy.

³¹ « Résultat de l'enquête : La Toupie de janvier à décembre 2014 » Cette enquête est réalisée sur 90% des passagers de l'aéroport de Lyon-St Exupéry.

3.3.2 Les parkings de l'aéroport

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry compte près de 14 000 places de parkings répartis en fonction de la durée de stationnement.

Parkings	Dépose minute	P0 / P1	P2	P4	P5
Durée	10 premières minutes gratuites et 0.50 € toutes les 2 minutes supplémentaire	De 0 à 3 jours	Moins de 24 heures	De 0 à 3 jours	De 3 à 90 jours
Localisation	Gare TGV, Terminal 1/3 et 2	P0 : sous les terminaux 1 et 2 P1 : Terminal 1	Terminal 2	Gare TGV	Parking éloigné

Tableau 1 : Parkings de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry³²

En 2008, l'aéroport développa le premier projet de réservation en ligne de place de parking : e-park composé de 300 places. 6 mois après le lancement, le parking affichait un taux d'occupation de 90%³³ avec un coût de stationnement comprenant 15€ de frais de réservation plus le tarif lié à la durée de stationnement.

En 2014, le lancement du « Store » a permis aux clients de réserver des places sur les parkings P2 et P5. C'est aussi à cette date que fut adopté le Yield Management pour les parkings.

Le projet de Yield Management pour les parkings de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry a été mis en place pour répondre à la menace que font peser les parkings extérieurs à la plateforme sur ses recettes parking. Cet outil offre la capacité de mieux gérer les parcs et d'entrer en concurrence, tacitement, avec ces opérateurs tout en préservant les grilles tarifaires. Une condition essentielle de son succès est basée sur une large communication et publicité autour des meilleurs tarifs proposés par la plateforme.

³² Aéroport de Lyon « Accès et parking -> Les parkings », [en ligne], <http://www.lyonaeroports.com/Acces-et-parking/Quel-parking-choisir/Les-parkings>

³³ Données internes



Illustration 4 : Yield Management : offre été³⁴

Une fois le niveau de demande connu, le yield manager peut prendre des décisions d'ajustement des tarifs afin de stimuler la demande dans les périodes creuses. Ses décisions sont transmises au service marketing afin de communiquer sur les meilleurs tarifs le plus largement possible sur la zone de chalandise.

Par la suite, l'offre de réservation en ligne c'est étendue à l'ensemble des parkings de l'aéroport.

3.3.3 Une plateforme multimodale

La plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry comprend 3 types d'accès en transport en commun :

- Le tram express : le Rhônexpress
- Les liaisons régulières par autocars : les navettes aéroports ainsi que les lignes des Cars du Rhône (lignes TCL au 31/08/2015).
- Le train avec la gare TGV de Lyon-Saint Exupéry

En Annexe 1 « cf. Annexe 1, page 56 » se trouve le plan d'accès³⁵ de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry qui permettra de situer les arrivées des différents modes d'accès qui vont être présentés ci-dessous.

³⁴ Aéroport de Lyon « Le Store », [en ligne], <https://store.lyonaeroports.com/>

³⁵ Plan d'accès, <http://www.lyonaeroports.com/Acces-et-parking/Plans>, [en ligne], - consulté le 02/08/2015

3.3.3.1 Le Rhônexpress : la liaison rapide entre l'aéroport et le centre-ville de Lyon

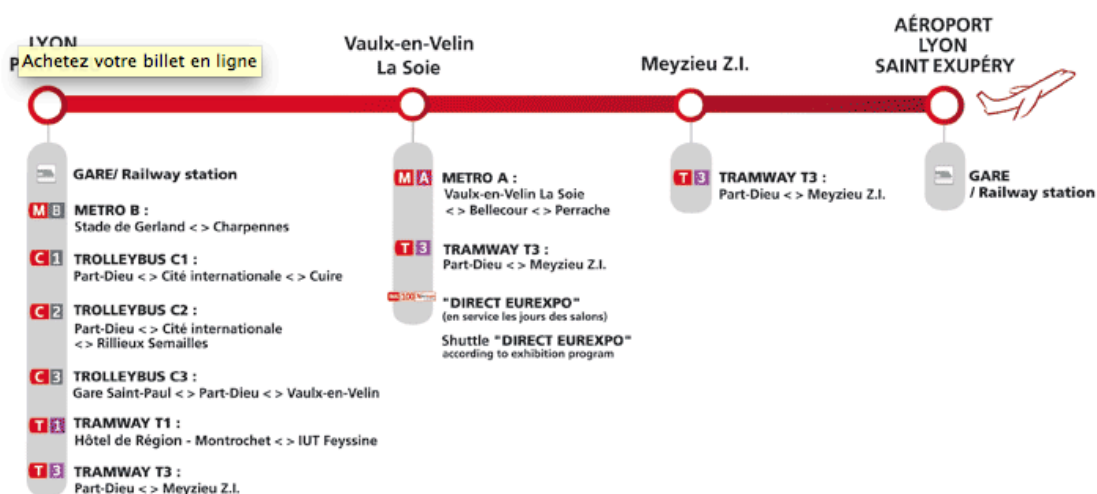


36

Le Rhônexpress est la liaison la plus rapide permettant de relier le centre-ville de Lyon à l'aéroport en moins de 30 minutes depuis sa mise en service en 2010.

L'arrivée du tram express se situe au niveau de la gare SNCF « cf. Annexe 1, page 56 »

La figure ci-dessous représente le tracé de la ligne ainsi que les correspondances possibles aux différents arrêts.



37

Illustration 5 : tracé de la ligne du Rhônexpress

³⁶ Source : document interne Aéroports de Lyon

³⁷ https://www.rhonexpress.fr/presentation/?rub_code=1 , [en ligne]- consulté le 15/07/2015

Les fréquences de la ligne sont de :

- Toutes les 15 minutes de 06h00 à 21h00
- Toutes les 30 minutes de 04h25 à 06h00 et de 21h00 à minuit.

3.3.3.2 Les navettes aéroport



Illustration 6 : Les navettes aéroport

La mise en place de ces navettes a pour objectif de desservir la zone de chalandise de l'aéroport mais aussi d'assurer l'accessibilité des salariés de la plateforme.

L'utilisation de ces navettes permettent de réaliser un **trajet optimisé** : le passager peut se détendre durant le trajet puisqu'il n'a pas à se soucier de la route, il réalise un gain de temps étant donné que la gare routière est située à l'entrée des Terminaux « cf. Annexe 1, page 56 »

Ces navettes permettent des liaisons avec les grandes villes de la région, avec une offre alternative à la voiture aux habitants de ces villes pour se rendre à l'aéroport.

Des liaisons régulières avec les communes riveraines de l'aéroport, les lignes 46 et 44 mises en place en 2014 assurent la desserte des villes de :

- Meyzieu, Genas, Pusignan et Saint Laurent de Mure

Ces 2 lignes seront sous le contrôle du Sytral avec une mise en service le

31/08/2015 :

BUS 30 Meyzieu Z.I. - Saint-Laurent-de-Mure Les Marches du Rhône

BUS 29 Genas Rond-point de l'Epine - Aéroport LYS Gare Routière

Ces 2 liaisons quotidiennes facilitent l'accès des communes riveraines à la plateforme aéroportuaire et à la gare TGV Lyon-Saint Exupéry. Un système de transport à la demande permet aussi aux habitants de rejoindre l'aéroport. L'exploitation de ce réseau est assurée par la société des Cars Berthelet.

Ainsi que la ligne 1950 de Transisère, ligne de Bourgoin-Jallieu qui assure la desserte des villes de :

- Bourgoin-Jallieu, l'Isle d'Abeau, Vaulx-Milieu, Villefontaine, La Verpillière, St Quentin Fallavier

Le service de navettes mis en place par l'aéroport répond à une demande de la clientèle à la recherche d'alternative à l'utilisation de la voiture. Par ailleurs, comme nous le verrons en conclusion, le transport en autocar tend à se développer avec la mise en place de la loi Macron ce qui implique pour l'aéroport une nouvelle stratégie notamment dans la réorganisation de la gare routière.

3.3.4 La gare TGV de Lyon-Saint Exupéry : gare d'aéroport et gare de territoire

La gare SNCF de Lyon-Saint Exupéry a été mise en service en 1994. L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry soutient depuis plus de 20 ans le développement de la gare d'aéroport devenue au fil du temps gare de territoire.

Au niveau européen, le « Livre Blanc »³⁸ prévoit à « l'horizon 2050, de connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse ».

La gare ferroviaire est un véritable atout pour un aéroport et participe à la stratégie d'intermodalité dont l'objectif est de développer l'utilisation des transports en commun pour se développer tout en luttant contre la saturation de la voirie.

Par ailleurs, les stratégies des compagnies aériennes, au cours des prochaines années, tendent à ne plus effectuer de vols court-courriers étant peu rentable à contrario des vols moyen et long-courriers. Enfin, la captation d'une nouvelle clientèle aérienne par le ferroviaire ainsi que la croissance de la part modale du ferroviaire favoriseraient également la réduction des gaz à effet de serre, un des objectifs principaux de la loi Grenelle (article 13). Concilier la mobilité et l'environnement devient indispensable dans le cadre d'une politique de développement durable.

L'annexe 2 « cf. Annexe 2, page 57 », est une représentation graphique du tracé des lignes à grandes vitesses passant par la gare de Lyon-Saint Exupéry.

3.3.4.1 Les priorités pour la gare de St Exupéry

La priorité pour la gare de Lyon-Saint Exupéry est de développer la desserte du territoire et d'accroître les flux de passagers en provenance de sa zone de chalandise. L'aéroport n'a pas aujourd'hui les flux aériens suffisants pour développer une gare d'aéroport à l'exemple de Paris Charles de Gaulle. Il conviendrait également de favoriser le développement de la gare de St Exupéry plutôt que celle de Lyon-Part Dieu saturée, à l'image de ce qui est mis en œuvre à Paris afin de développer les gares d'aéroport pour désengorger les gares parisiennes.

³⁸ « Le Livre Blanc, feuille de route pour un espace européen unique des transports-Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié en 2011 [en ligne], [http://ec.ehttp://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com\(2011\)_144_fr.pdf](http://ec.ehttp://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com(2011)_144_fr.pdf)

3.3.4.2 L'intermodalité à Lyon passe par le développement du TGV

Le TGV est le complément indispensable au système de desserte de proximité. Il permet de développer des liaisons afin d'assurer un contact direct et permanent avec la zone de chalandise.

Le TGV est également un substitut possible au pré acheminement aérien. De plus, dans le cadre de la stratégie d'intermodalité, il conviendrait de développer à Lyon un produit comme TGV-Air qui intéresse de nombreuses compagnies aériennes basées sur l'aéroport et permettrait de rendre l'aéroport plus attractif afin d'attirer de nouvelles compagnies aériennes.

↙ **Le TGV à Lyon-Saint Exupéry**
Quelles fonctions ?

Fonction **N°1** aujourd'hui :
desservir un territoire
en croissance
(la plaine de l'Est lyonnais)

Intermodalité
DESSERTE TGV

- un complément au système de desserte terrestre de proximité (100 km)
- un substitut possible au pré et post acheminement aérien

au travers de ces 2 fonctions, la **desserte TGV** représente **un atout concurrentiel important**, visible aux plans territorial et international

AÉROPORTS LYON

Illustration 7 : Les fonctions de la gare de St Exupéry

3.3.4.3 Le potentiel de développement existe sur plusieurs axes ferrés

- L'opérateur ferroviaire développe son offre à destination et au départ de l'aéroport :
 - Programme 2015 : 24 villes desservies dans 5 régions françaises (Ile de France, Nord, Alpes, Provence, Méditerranée) ainsi que Turin (Italie) notamment pour l'import ski.
 - 11 TGV aller-retour par jour pour Paris Gare de Lyon
 - 3 OUIGO³⁹ aller-retour par jour vers Marne La Vallée et villes du Sud
- Vers le sud, les villes de Marseille et Montpellier sont à 1h20 de Lyon par le TGV, qui joue le rôle de pré acheminement pour l'aéroport de Lyon-St Exupéry.

³⁹ OUIGO : arrivé en 2013 en gare de Lyon-Saint Exupéry

- Sur l'axe Rhônalpin, les liaisons vers Grenoble et surtout le projet de ligne à grande vitesse vers Turin, renforceront la fréquentation de la gare.
- Il sera également possible d'accroître les flux de passagers en renforçant la liaison ferroviaire vers Clermont-Ferrand, aujourd'hui reliée à Lyon par quatre vols quotidiens.



Illustration 8 : La stratégie d'évolution de la desserte TGV de Lyon-Saint Exupéry

3.3.4.4 *Quelle est l'incidence du TGV sur la concurrence entre les plateformes de Paris Charles de Gaulle (CDG) et Lyon-Saint Exupéry ?*

Les deux plateformes n'ont pas la même fonction. CDG est un hub intercontinental où la fonction du TGV est de pré et post acheminement. A Lyon-St Exupéry, il s'agit d'un hub régional où le TGV est un complément du système de desserte de proximité.

Il n'y a donc pas de concurrence réelle entre les deux gares d'aéroport.

En France, la concurrence ne se joue pas entre gares d'aéroport pour des raisons structurelles et historiques. Seule la concurrence entre gare de territoire peut exister. Pour Lyon-St Exupéry, la concurrence existe essentiellement avec la gare de Lyon-Part Dieu et la liaison TGV qui relie à CDG.

↘
**CDG et Lyon–Saint Exupéry
contrastes et concurrence**

CDG
Hub intercontinental



un véritable rôle de
pré et post
acheminement

Lyon-Saint Exupéry
Hub eurorégional



un complément du
système de desserte
terrestre de proximité

- complément de l'offre de bus
- pour des trajets plutôt courts (100 kms ou moins)



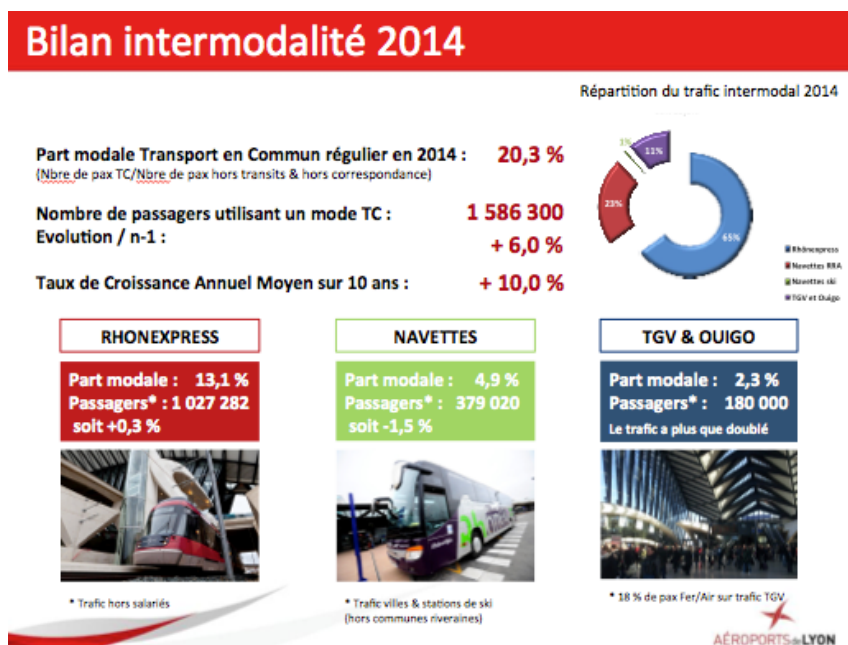
Renforcement de la **concurrence** entre CDG et
Lyon-Saint Exupéry avec la **liaison TGV Lyon Centre / CDG**

AÉROPORTS de LYON

Illustration 9 : concurrence CDG/Lyon-St Exupéry

Maintenant que l'ensemble des modes d'accès de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry ont été présenté, la prochaine partie va présenter les données 2014 issues de la stratégie d'intermodalité mise en place. Nous pourrons constater l'impact de chaque mode ainsi que leurs évolutions dans le temps.

3.3.5 Bilan de l'intermodalité 2014 de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry



⁴⁰Graphique 4 : bilan de l'intermodalité 2014

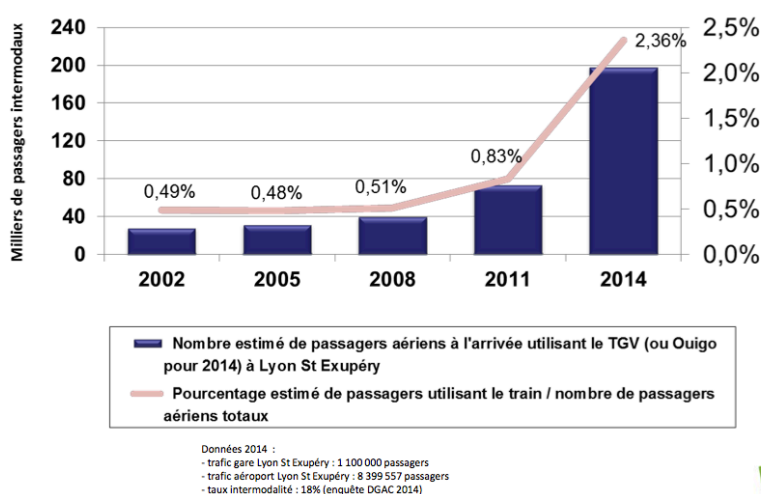
⁴⁰ Source : « Rapport d'activité 2014 des Aéroports de Lyon », p15

En 2014, c'est plus de 20% des passagers de Lyon-Saint Exupéry qui ont rejoint l'aéroport en transports en commun soit + 6% par rapport à 2013.

L'objectif de l'aéroport est d'atteindre une part modale des transports en commun de 30% à l'horizon 2030.

L'ensemble de ces chiffres met en lumière l'attractivité de la gare sur le territoire ainsi que la diversité de l'offre de dessertes de l'aéroport en transports en commun.

Concernant la part modale air-fer, elle n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années comme le montre le graphique suivant :



Graphique 5 : Evolution du taux de croissance de l'intermodalité air/fer à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry⁴¹

Nous constatons une hausse continue avec un pic de croissance après l'année 2011 qui est causé, en parti, par l'arrivée des trains OUIGO en gare de Lyon-Saint Exupéry en 2013. Nous pouvons aussi analyser le taux de passagers qui ont utilisé le TGV ainsi que l'avion pour leur trajet et quelles en sont les raisons. Ces questions ont été posées lors de l'enquête DGAC « cf. Annexe 3, page 58 ».

⁴¹ « Enquête complémentarité modale avion train, Direction Générale de l'Aviation Civile, résultats 2014 », p12

Nous constatons que 68% des personnes interrogées ont effectué ou effectueront le trajet inverse/suivant en utilisant le TGV ainsi que l'avion.

Les raisons invoquées pour ne pas utiliser le train ou l'avion dans l'un des deux sens sont en majorité « prend un autre mode de transport » (plus de 55% pour les deux sens) suivi de « prend uniquement l'avion » (plus de 20% pour les deux sens).

En conclusion, pour les trajets aller et retour, la fidélité au train est dans les 2/3 des cas.

Partie 4 : Une offre aérienne associée à un réseau de transports en commun complet pour se distinguer des aéroports concurrents

La différenciation pour une plateforme aéroportuaire est un enjeu qui relève d'une stratégie dont l'objectif est de mettre en avant l'attractivité de l'aéroport. L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry doit faire face à une concurrence forte de la part d'autres aéroports dont certaines villes de leur zone de chalandise sont similaires communes. Par exemple, pour les villes de Grenoble ou Chambéry avec l'aéroport de Genève mais aussi la ville d'Avignon, avec l'aéroport de Marseille.

La concurrence est aussi présente concernant l'accès de la plateforme avec le développement des parkings extérieurs, des VTC⁴² et des plateformes de covoiturage et d'autopartage.

L'objectif de la mission principale

Il s'agit de réaliser des recherches concernant les arguments commerciaux qui seront par la suite utilisés afin de mettre en avant la différenciation de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry notamment pour les accès et l'offre aérienne pour certaines villes de la zone de chalandise. Ces arguments seront utilisés par les services marketing et communication, entre autre, qui sont en charge de diverses actions afin de promouvoir l'aéroport, ses offres aériennes et ses accès.

Dans un premier temps nous étudierons la concurrence pour l'accès à l'aéroport puis dans un deuxième temps nous analyserons les différentes recherches réalisées sur l'offre permettant de différencier l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

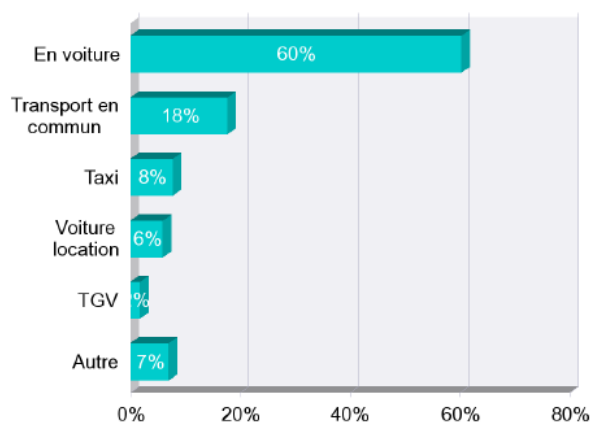
⁴² Voiture de Transport avec Chauffeur

4.1 Parkings extérieurs, VTC et covoiturage : analyse de leur offre

4.1.1 Covoiturage, VTC et parkings extérieurs

4.1.1.1 Le covoiturage

En 2014, selon le rapport de La Toupie⁴³ :



Graphique 6 : Profil du passager – Analyse global pour les modes d'accès

L'utilisation de la voiture avec un véhicule personnel où en tant que passagers reste le mode de transport le plus utilisé avec 60% d'utilisation.

Depuis avril 2015, une question concernant l'utilisation du covoiturage pour se rendre à l'aéroport a été ajoutée au questionnaire de l'enquête « la Toupie » cependant les résultats ne sont à ce jour pas encore disponibles.

Des plateformes de co-voiturage comme *Blablacar*⁴⁴ ou encore *La Roue Verte*⁴⁵ sont de plus en plus utilisés par les passagers pour se rendre/partir de l'aéroport à des coûts très attractifs.

⁴³ « Résultat de l'enquête : La Toupie de janvier à décembre 2014 » Cette enquête est réalisée sur 90% des passagers de l'aéroport de Lyon-St Exupéry.

⁴⁴ <https://www.blablacar.fr/> [en ligne]- consulté le 02/07/2015

⁴⁵ <http://www.laroueverte.com/> [en ligne]- consulté le 02/07/2015

Covoiturage			
Bla Bla Car	LYS <> ADL environ 30 min	10 €	Lieu de prise en charge défini par le conducteur
La Roue Verte	LYS <> ADL environ 30 min	10 €	Lieu de prise en charge défini par le conducteur

Tableau 2 : Coût du covoiturage pour un A/R centre-ville de Lyon <> aéroport de Lyon-Saint Exupéry⁴⁶

Ce mode de déplacement répond aux objectifs de la partie environnementale de la stratégie intermodalité puisqu'il permet de réduire les émissions de CO2 et lutte contre la saturation de la voirie en diminuant le nombre de véhicule.

4.1.1.2 Les VTC

La part des VTC⁴⁷, « autre » dans le graphique ci-dessus, est de 7% en 2014 soit un taux presque équivalent à celui des taxis (8%) et supérieur au taux de location de voiture (6%). Les VTC ont des tarifs plus attractifs que les taxis (montant du trajet centre-ville > aéroport 50€⁴⁸). Certains VTC permettent de relier le centre-ville de Lyon à l'aéroport. Ce type de transport est en concurrence directe avec le Rhônexpress.

VTC - Service sur réservation uniquement			
iNavette.com	39 min*/ 24min**	21,80€/pers, 4 passagers minimum	* Depuis Gare Part Dieu
			** Depuis l'arrêt de métro Mermoz Pinel - Navette toutes les 60 minutes sur réservation
			Dépose au niveau des terminaux
			Tarif identique de 1 à 8 passagers

Tableau 3 : Exemple de tarification VTC⁴⁹

4.1.1.3 Les parkings de l'aéroport faces aux parkings extérieurs

L'aéroport de Lyon doit aussi faire face à l'émergence des parkings extérieurs dont les prix font fortement concurrence à ceux pratiqués par l'aéroport pour ses parkings.

Les annexes « cf. Annexes 4 et 5, pages 59 et 60 » sont issues de recherches effectuées dans le cadre de la mission afin de comparer les tarifs des parkings extérieurs (ici les trois derniers parkings ayant ouverts: *HomeLyon Parking, Leader Park et Only Park.*)

⁴⁶ Recherches effectuées dans le cadre de ma mission

⁴⁷ Véhicule de transport avec chauffeur

⁴⁸ Aéroport de Lyon-St Exupéry « Accès et parkings->par taxis », [en ligne], <http://www.lyonaeroports.com/Access-et-parking/Venir-a-partir-de-l-aeroport/Par-Taxis> - consulté le 02/07/2015

⁴⁹ Recherches effectuées dans le cadre de ma mission

En fonction des jours de stationnement, leurs tarifs sont comparés à ceux des parkings de l'aéroport en grille de base et en tarif yieldé ainsi qu'au coût des navettes aéroport et du Rhôneexpress pour un trajet aller-retour.

Nous pouvons constater que les prix pratiqués par ces parkings extérieurs sont beaucoup plus attractifs :

	Parking extérieur Choix du parking le moins élevé pour la durée	Parking de l'aéroport de Lyon Tarif yieldé	Tarifcation des parkings de l'aéroport de Lyon-St Exupéry plus élevé de
3 jours	26,00€	32.55€ (P4)	+25%
7 jours	29,90€	49,30€ (P5)	+65%
15 jours	53,00€	67.58€ (P5)	+28%

Tableau 4 : Tableau comparatif parkings extérieurs /parkings aéroport⁵⁰

Les tarifs pratiqués par les parkings de l'aéroport sont généralement plus élevés notamment pour les longues durées malgré la mise en place du tarif yieldé. Cependant, il sera plus attractif si le client effectue sa réservation le plus tôt. Nous pouvons constater une évolution positive concernant l'augmentation des réservations en ligne comme nous le montre le tableau suivant :

Parking P5 : période du 01/06 au 30/06		
2014	Date Before Arrival	Moyenne 20,15 jours
	Durée de stationnement	Moyenne de 10,63 jours
2015	Date Before Arrival	Moyenne de 21,71 jours
	Durée de stationnement	Moyenne de 11,83 jours
Evolution 2014-2015	Date Before Arrival	+ 17,67%
	Durée de stationnement	+ 11,29%

Tableau 5 : Evolution du P5 en 2014 et 2015 sur le mois de juin⁵¹

⁵⁰ Travail personnel effectué dans le cadre de ma mission

⁵¹ Données restituées par l'interface de gestion statistique des réservations de parkings de l'aéroport de Lyon-St Exupéry

Nous pouvons constater qu'en juin 2015, les clients ont réservé leur place de parking en moyenne 21,71 jours avant leur arrivée à l'aéroport contre 20,15 jours en juin 2014 soit une évolution de 17,67%. De même pour la durée de stationnement, en juin 2015, les clients ont stationné en moyenne 11,83 jours contre 10,63 jours en juin 2014 soit une évolution de 11,29%.

Ces données permettent de montrer l'impact du yield management depuis sa mise en place en 2014 et les résultats obtenus après une année. Elles mettent aussi en avant l'évolution des comportements clients. En effet la réservation d'une place de parkings plusieurs mois avant la date de départ n'est pas un automatisme à contrario du billet d'avion. Or, l'interface de gestion statistique des réservations de parkings montre que pour le parking P5, le taux de réservation au mois de juin pour les clients réservant plus de 30 jours avant leur date d'arrivée passe de 26% en 2014 à 31% en 2015 soit une évolution de 19,23%.

Le yield management apparaît comme étant un outil indispensable pour lutter contre les parkings extérieurs au travers d'une tarification attractive et qui s'adapte à la demande ainsi qu'avec une communication pour promouvoir la plateforme de réservation en ligne des parkings : le Store.

Une deuxième analyse comparative a été effectuée « cf. Annexe 5, page 60 ». Elle est basée sur des simulations en fonction du nombre de clients afin de relever quel transport entre la voiture et les transports en commun sera le plus avantageux.

En somme, un client voyageant seul aura un avantage financier à utiliser les transports en commun. A contrario, une famille de 4 personnes aura un avantage financier à utiliser leur véhicule personnel et à stationner sur les parkings de l'aéroport.

Ces informations pourront permettre de réaliser une campagne de communication afin d'orienter les clients ou bien de développer de nouvelles offres notamment pour les navettes aéroport avec « un pack famille » comprenant 2 adultes et 2 enfants de moins de 12 ans à un prix plus attractif.

Actuellement, l'aéroport doit faire face à une nouvelle concurrence illégale qui est l'annonce de particuliers résidant à proximité de la plateforme et proposant aux clients de l'aéroport de

profiter de la proximité de leur résidence pour stationner leur véhicule à moindre coût (de 2 à 4€ la journée⁵²). Ces annonces se font de « bouche-à-oreille » ou au travers d'annonces sur des sites Internet. Actuellement, aucune étude ne permet de mesurer l'impact de cette concurrence.

4.2 L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry se différencie avec son offre aérienne

L'intermodalité-voyageurs est un sujet abordé par de nombreux aéroports. Les stratégies adoptées varient en fonction des aéroports.

La réalisation d'un benchmark permet de regrouper un ensemble d'informations concernant les aéroports similaires à Lyon-Saint Exupéry par rapport au nombre de passagers mais aussi auprès des plateformes qui atteignent les objectifs en nombre de passagers à l'horizon 2020 et 2030 pour Lyon-St Exupéry.

L'aéroport est membre d'une organisation internationale : IARO⁵³ qui est un regroupement d'entreprises travaillant dans les secteurs ferroviaire et aérien. Patrick Hicks, le directeur administratif nous a communiqué des rapports concernant différents aéroports européens sur lesquels nous nous sommes basés pour la réalisation de ce benchmark. Ces documents reprennent les parts modales ainsi que les différentes infrastructures et projets en cours en faveur de l'intermodalité-voyageurs. Cependant, il était assez difficile d'obtenir des données à jours concernant les parts modales.

Ci-dessous un extrait de ce benchmark avec trois aéroports similaires en nombre de passagers par an comme l'aéroport de Marseille. Mais aussi des aéroports comme Genève et Manchester ayant un nombre de passagers (pax) correspondant aux objectifs futurs de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

⁵² « Journal de 20h de France 2 » du 16/08/2015

⁵³ International Air Rail Organisation, <http://iaro.com/> - consulté le 08/06/2015

	Lyon	Marseille	Genève
Pax en 2014 (en million)	8,4	8,2	15,2
Distance centre-ville (en Km)	26	27	Moins de 4
Bus	X	X	X
Navette aéroport	X	X	X
Vélo	X		X
Train	X	X	X
Tram	X		
Part modale TC	20,3%	18,8%	48,6%
Avantage	*Bonne desserte de la zone de chalandise avec les navettes aéroport. *Rhônexpress pour relier le centre-ville en moins de 30min. *Gare ferroviaire à proximité des terminaux	*Navette express entre la gare et l'aéroport	* Proximité avec le centre-ville : favorise l'utilisation des TC *Billet TC offert aux pax (valable 80 min)
Inconvénient	*Nécessité de développer les offres aériennes et ferroviaires	*Faible part modale des TC « 1 pax sur 7 utilise les TC » ⁵⁴	*La localisation en centre-ville empêche le développement de l'aéroport

Tableau 6 : extrait du benchmark sur les aéroports européens concernant l'accessibilité terrestre⁵⁵

Nous pouvons constater que la proximité avec le centre-ville peut impacter le taux d'utilisation des TC comme le montre l'exemple de l'aéroport de Genève avec une part

⁵⁴ « L'Aéroport Marseille Provence se recentre sur sa principale aérogare », Les Petites Affiches de Vaucluse, [en ligne], <http://www.pa84.fr/> - consulté le 15/06/2015

⁵⁵ Recherches personnelles effectuées dans le cadre de ma mission

modale des TC de 48,6% contre 20,3% pour Lyon et 18,8% pour Marseille. Cependant, l'aéroport de Genève doit faire face à une saturation que ce soit au niveau de l'aérien et de la voirie mais aucune extension ne peut être réalisée du fait de sa localisation proche du centre-ville.

L'ensemble de ces quatre aéroports possèdent une gare ferroviaire ce qui est un véritable atout en terme d'accessibilité et pour assurer la desserte d'une zone de chalandise étendue.



Illustration 10 : localisation de l'aéroport de Genève à proximité du centre-ville ⁵⁶

Lors de la réalisation de ce benchmark, nous avons pu constater la prise en compte grandissante pour les modes doux et notamment pour le vélo. Dans la partie « accès à l'aéroport » de nombreuses plateformes proposent des accès pour se rendre en vélo ainsi que des emplacements réservés au stationnement des vélos ce qui est le cas, dans cet extrait, des aéroports de Lyon, Genève.

La plateforme de Lyon-Saint Exupéry possède une desserte complète en transports en commun mais, en complément, elle doit aussi se démarquer avec son offre aérienne afin d'attirer plus de passagers.

4.2.1 Différenciation de l'offre aérienne par rapport aux aéroports de Genève et Marseille pour les villes de Chambéry et Avignon

Comme nous l'avons présenté précédemment, certaines villes se situent dans la zone de chalandise de plusieurs aéroports. C'est le cas pour la ville de Chambéry dont les habitants se

⁵⁶ Source : Google image

situent entre deux plateformes aéroportuaires, l'aéroport de Lyon et de Genève mais aussi pour la ville d'Avignon avec l'aéroport de Marseille. Afin de promouvoir son attractivité, l'aéroport communique sur certaines destinations qui ne sont pas desservies par ses concurrents.

4.2.1.1 Chambéry : comment l'aéroport peut-il se différencier de l'aéroport de Genève ?

Offre différenciante Lyon de Genève: destinations uniquement au départ de LYON										Accès aéroport			
Pays	Destination	Cie aérienne	Code aéroport	Jour de rotation	Fréquence / semaine	Prix d'appel	Direct/Correspondance	Durée	Aller Heure départ/ heure arrivée	Type	Horaires Départ / arrivée	Durée	Prix AR
Montenegro	Podgorica	Montenegro Airlines	TGD	6	1	189,38 €*	Direct	02h00	19h05 / 21h05	Navette aéroport	16h00 / 17h00	01h00	34,50 €
									Retour				
								02h10	16h15 / 18h25	Navette aéroport	20h00 / 21h00	01h00	34,50 €
Pologne	Cracovie	Easy Jet	KRK	2, 4, 7	3	42€*	Direct	02h15	11h20 / 13h35	Navette aéroport (sauf 7)	07h00 / 08h00	01h00	34,50 €
									Retour				
									14h05 / 16h20	Navette aéroport	18h00 / 19h00	01h00	34,50 €

Tableau 7 : Offre aérienne et accès à l'aéroport⁵⁷

Concernant l'offre arienne, l'aéroport de Genève possède une offre très importante, il semble assez difficile pour Lyon de concurrencer Genève. Néanmoins, ces deux destinations font parties des nouveautés 2015 pour la plateforme lyonnaise et ne sont pas au départ de l'aéroport de Genève.

Dans le cadre d'une stratégie d'intermodalité-voyageurs l'accès à l'aéroport complète cette offre avec un acheminement adapté aux horaires des vols à l'aller et au retour en navette aéroport au départ de Chambéry.

Cependant, de nombreuses lignes d'autocars proposent des liaisons entre le centre-ville de Lyon et l'aéroport de Genève à des tarifs compétitifs : à partir de 18€ le trajet aller-retour avec Eurolines⁵⁸. L'offre aérienne de Genève ainsi que son accessibilité en transport en commun rendent cet aéroport difficile à concurrencer. Mais la construction du futur terminal 1 sera un atout pour augmenter le nombre de passagers et permettre aux compagnies aériennes de développer leur offre au départ de la plateforme de Lyon.

Ces informations ainsi que celles pour la ville d'Avignon « cf. Annexe 6, page 61 », que nous verrons par la suite, ont été utilisées dans le cadre d'une campagne de communication réalisée dans ces 2 villes avec un jeu concours. Ces deux opérations avaient pour objectif de

⁵⁷ Extrait de mes recherches réalisées pour cette étude

⁵⁸ <http://www.eurolines.fr/fr/destinations-voyage-bus/destination-voyage-bus-europe/voyage-bus-suisse/voyage-bus-geneve/>

promouvoir l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry ainsi que certaines destinations et les modes de transports à disposition que ce soit la voiture mais aussi en transports en commun pour accéder à l'aéroport.

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry met aussi en place des navettes ski afin de répondre à une demande durant la saison hivernale et de développer l'image d'un aéroport comme porte des Alpes avec une desserte des stations des Alpes du Nord : domaines des 3 Vallées, Paradiski, Espace Killy, Les Sybelles...

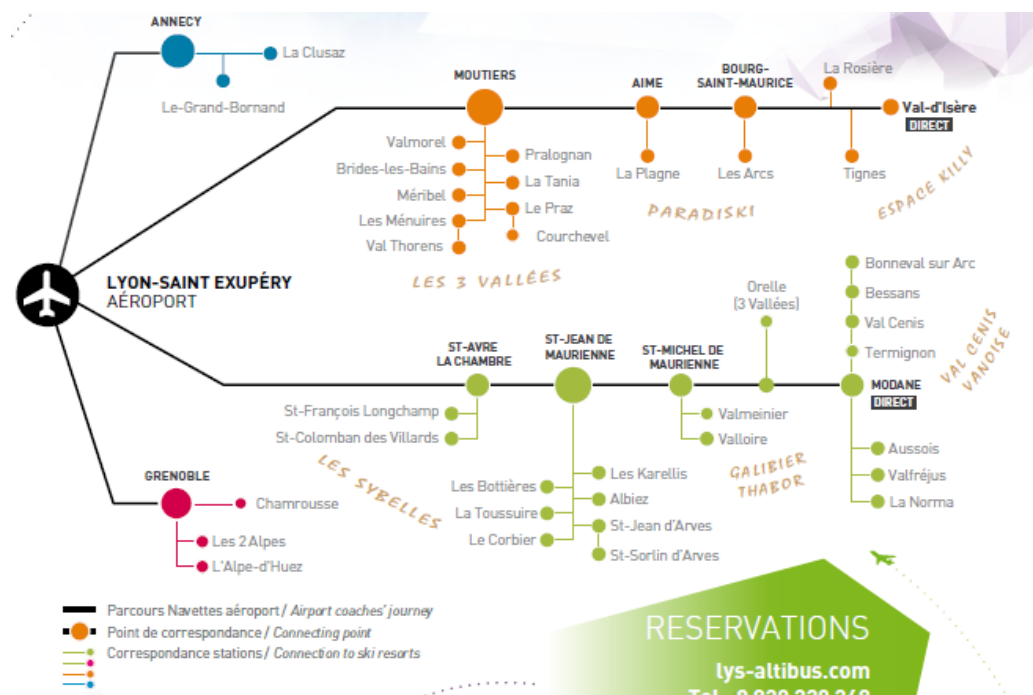


Illustration 11: navettes aéroport en direction des stations de ski⁵⁹

L'aéroport de Genève propose une offre similaire de navettes en direction des stations de ski.

Une étude a été réalisée dans le cadre d'une comparaison de tarif :

LYS*** / Genève: comparatif des navettes ski								
	Tarentaise		Les 3 Vallées		Espace Killy		Aravis	
	La Plagne, La Rosière, Les Arcs		Courchevel, La Tania, Méribel, Brides-Les-Bains, Les Ménuires, Saint Martin de Belleville, Val Thorens		Val d'isère, Tignes		Le Grand Bornand, La Clusaz, St Jean de Sixt	
	LYS	Genève	Lys	Genève	Lys	Genève	Lys	Genève
Tarif AR*	115,00 €	144,00 €	115,00 €	144,00 €	115,00 €	115,00 €	76,00 €	64,63 €
Groupe AR**		125,00 €		125,00 €		100,00 €		54,17 €
Fréquences	Jour 5: 3 AR; Jour 6: 4 AR; Jour 7: 3 AR	2 AR quotidien; Jour 6: 3 AR; Jours 5,7: 2 AR	Jour 5: 3 AR; Jour 6: 4 AR; Jour 7: 3 AR	Jours 5,7: 2 AR; Jour 6: 6 allers et 5 retours	Jour 5: 3 AR; Jour 6: 4 AR; Jour 7: 3 AR	2 AR quotidien; Jour 6: 3 AR; Jours 5,7: 2 AR	Jour 5 : 4 allés et 5 retours; Jour 6: 3 AR; Jour 7: 2 allers et 4 retours	Jour 5: 2 AR Jours 6,7: 3 AR
Aller: 1er départ/ dernier départ	09h30 / 19h45	10h00 / 19h15	09h30 / 19h45	09h30 / 21h30	09h30 / 19h45	10h00 / 19h15	09h00 / 16h00	08h10 / 19h00
Retour: 1er départ / dernier départ	08h15 / 18h00	03h10 / 15h15	08h15 / 18h00	05h45 / 16h45	08h15 / 18h00	03h10 / 15h15	10h00 / 19h00	06h40 / 17h00
* Pour 1 adulte								
**Min 4 adultes								
*** Aéroport de Lyon								

Tableau 8 : comparaison des tarifs pour les navettes ski de l'aéroport de Lyon et Genève⁶⁰

Le prix des navettes ski sont plus attractives pour les stations de la Tarentaise, des 3 Vallées et sont identiques pour l'espace Killy. Les navettes de l'aéroport de Lyon ont un prix plus élevé pour les stations de l'Aravis.

⁶⁰ Extrait de mes recherches réalisées pour les navettes ski

4.2.1.2 Avignon : comment l'aéroport peut-il se différencier de l'aéroport de Marseille ?

Une étude similaire a été réalisée pour la ville d'Avignon afin de voir quelle offre aérienne était proposée par Lyon et non pas à l'aéroport de Marseille.

Offre différenciante Lyon de Marseille: destinations uniquement au départ de LYS										Accès aéroport			
Pays	Destination	Cie aérienne	Code aéroport	Jour de rotation	Fréquence / semaine	Prix d'appel	Direct/ Correspondance	Durée	Aller Heure départ/ heure arrivée	Type	Horraires Départ / arrivée	Durée	Prix AS*(à partir de)
Emirats arabes unis	Dubai	Emirates	DXB	12356	5	437 €*	Direct	06h20	21h55 / 06h15	OUIGO (uniquement 2, 3, 4)	16h53 / 17h47		10,00 €
									Retour				
							Direct	06h55	14h35 / 19h30	TGV	21h42 / 23h18		23,00 €
* tarif TTC A/R. Tarif à partir de, soumis à conditions, au départ de Lyon													
Grèce	Rhodes	Aegean	RHO	7	1	153€*	Direct	03h05	21h00 / 01h05	TGV	17h39 / 19h19		41 €
									Retour				
								03h20	17h50 / 20h10	TGV	21h42 / 23h18		23 €
* tarif à partir de, TTC, aller-simple, hors frais de dossier, frais de bagages en supplément. Offre soumise à conditions.													

Tableau 9 : Extrait de l'offre aérienne et accès à l'aéroport⁶¹

En plus de se démarquer par une offre aérienne, il est tout autant important de pouvoir proposer un accès à l'aéroport. Pour la ville d'Avignon, cet accès sera par voie ferrée. La compagnie aérienne Emirates effectue depuis 2012 des vols à destination de Dubai depuis la plateforme de Lyon, cette destination n'étant pas au départ de Marseille.

Les horaires des trains permettent de bonnes correspondances en prenant en compte « un temps de précaution ». En effet, il est conseillé de se rendre à l'aéroport 3h avant le départ d'un vol hors UE et 2h pour un vol UE.

L'utilisation des transports en commun assure un confort aux passagers. Les passagers ne sont pas confrontés au stress de la route et leur arrivée à l'aéroport de Lyon-St Exupéry se fait à proximité des terminaux.

⁶¹ Extrait de mes recherches réalisées pour cette étude

Partie 5 Conclusion : changement de comportement des individus dans l'utilisation des transports en commun : effet générationnel et nouveaux services de mobilité

La stratégie d'intermodalité-voyageurs de l'aéroport de Lyon-St Exupéry a pour objectif d'offrir une alternative à la voiture individuelle au travers d'une desserte adaptée en transports en commun dans le respect d'une politique de développement durable et d'atteindre une part modale de 30% des transports en commun à l'horizon 2030. L'autre objectif de cette stratégie est de développer l'attractivité de l'aéroport notamment avec son atout majeur : la gare SNCF située sur la plateforme permet une desserte plus élargie de la zone de chalandise. La gare permet d'augmenter la visibilité de l'aéroport notamment auprès des compagnies aériennes qui peuvent développer leur offre au sein d'une plateforme multimodale.

En 2014, la part modale des transports en commun était de 20,3% soit +6% par rapport à 2013. Des chiffres qui mettent en lumière la diversité et le dynamisme de l'offre de desserte de l'aéroport en transports en commun.

L'amélioration globale du système de transport repose aussi sur le renforcement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle, tels que le covoiturage ou l'autopartage.

5.1 Evolution des comportements

Les déplacements des individus ont été très longtemps orientés vers un usage croissant de la voiture individuelle, mais ils connaissent actuellement une diversification vers d'autres modes de transport, avec notamment l'apparition de nouvelles offres de mobilité. Les choix de transport qui sont opérés ont des conséquences importantes à la fois en termes de consommation d'énergie et d'environnement. Le développement des nouvelles formes de mobilité doit en conséquence être apprécié pour en évaluer les impacts.

En effet, de nouveaux modes d'utilisation de l'automobile apparaissent et progressent. Il s'agit essentiellement de modes d'usage partagé de la voiture qui résulte d'une stratégie d'adaptation au coût élevé que représente cette dernière.

D'après les enquêtes menées par le BIPE⁶² dans le cadre de son Observatoire des mobilités et des arbitrages automobiles (OMA), la part de la population pratiquant le covoiturage est passée de 7% en 2010 à 14% fin 2013.⁶³

Concernant l'essor de l'autopartage, la société Trip&Drive⁶⁴ dont les sites sont localisés aux abords des gares et aéroports, propose aux voyageurs de stationner leur véhicule gratuitement et en contrepartie, leur véhicule peut être loué à un autre particulier pendant son voyage.

Par ailleurs, au cours de l'année 2016, l'aéroport de Lyon va accueillir les véhicules de la marque Bluely⁶⁵ : location de véhicules électriques basé sur le principe d'autopartage ayant des places de stationnement réservées.

⁶² Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques

⁶³ « Panorama 2015 », [en ligne],

http://www.ifpenergiesnouvelles.fr/index.php/content/download/75057/1567496/version/6/file/7-Panorama-2015_VF_ChangementComportement.pdf+&cd=5&hl=fr&ct=clnk&gl=fr – consulté le 06/07/2015

⁶⁴ <https://www.tripndrive.com/fr>

⁶⁵ <https://www.bluely.eu/fr/>

L'agence d'urbanisme de Bordeaux a'urba a publié un rapport en juin 2015 : « *comment changer les comportements de mobilité* »⁶⁶ et établi les six étapes obligées vers un changement durable des comportements de mobilité

Six étapes obligées vers un changement durable des comportements de mobilité



Illustration 12 : Six étapes obligées vers un changement durable des comportements de mobilité

En effet, les habitudes en matière de déplacements et de choix modal ne sont pas seulement guidées par la qualité des offres en transport proposées aux usagers : confort, coût, rapidité... Plusieurs facteurs comme ceux énumérés dans le tableau ci-dessus rentrent également en ligne de compte.

⁶⁶ « comment changer les comportements de mobilité » [en ligne], [http://www.aurba.org/content/search?SearchText=&filter\[\]=attr_year_s:2015&activeFacets\[attr_year_s:Dates\]=2015&activeFacets\[attr_thematics_lk:Th%C3%A9matiques\]=transports%20et%20mobilit%C3%A9s&filter\[\]=attr_thematics_lk:transports%20et%20mobilit%C3%A9s](http://www.aurba.org/content/search?SearchText=&filter[]=attr_year_s:2015&activeFacets[attr_year_s:Dates]=2015&activeFacets[attr_thematics_lk:Th%C3%A9matiques]=transports%20et%20mobilit%C3%A9s&filter[]=attr_thematics_lk:transports%20et%20mobilit%C3%A9s) – consulté le 15/06/2015

5.2 L'arrivée de nouvelles start-up

L'année 2014 connue le lancement de la start-up Milanamos⁶⁷ spécialisée dans le Big Data au service de l'activité aéroportuaire. C'est en profitant de la tendance du développement de l'intermodalité que Milanamos a créé une solution de marché unique et novateur. En effet, la start-up vise à faciliter la collaboration entre les opérateurs de transport pour faire évoluer les plateformes multimodales comme celle de Lyon-Saint Exupéry. Il s'agit alors de créer des possibilités de connexion tactiques et stratégique multimodales qui permettront la mise en place d'un réseau de collaboration et de coopération entre les différents opérateurs qui interviennent sur la plateforme ainsi que la planification des horaires afin de construire des pôles multimodaux durables.

5.3 2015 : loi Macron et Cop 21

L'année 2015 est composée de nombreux évènements au niveau international et national. Tout d'abord, la loi Macron qui libéralise les lignes d'autocars de longues distances et non soumises à une AOT. Puis la COP21 dont l'objectif est d'aboutir à un nouvel accord international sur le climat applicable à tous les pays.

5.31 La loi Macron : libéralisation des lignes autocars longues distances

2015 : entrée en vigueur de la Loi Macron concernant la libéralisation des lignes autocars longues distances non soumises à une AOT

Le projet de loi Macron autorise l'exploitation de lignes d'autocars sur le territoire national pour offrir aux voyageurs français une offre de transport complémentaire à celle du train et à la voiture individuelle. S'agissant des lignes intra-régionales, l'autorité organisatrice des transports (AOT) pourra interdire les lignes d'autocars qui feraient concurrence aux services publics de transport après avis conforme de l'ARAFER.

Le 05/06/2015, en Commission spéciale à l'Assemblée nationale, le gouvernement vient de réaffirmer sa position sur **le seuil de libéralisation établi à 100 km**. Cela signifie que pour les liaisons de plus de 100 km, la libéralisation du transport par autocar sera totalement déréglementée.

⁶⁷ <http://milanamos.com/> - consulté le 07/07/2015

Problématique

L'Aéroport de Lyon doit aujourd'hui mener une réflexion sur la gestion de l'espace dédié à la gare routière et de son dimensionnement pour inclure l'arrivée de nouveaux transporteurs suite au projet de la Loi Macron.

La gestion de la gare routière devra prendre en compte l'avancement des travaux du futur Terminal 1, 4 phases sont à prendre en compte :

- Phase actuelle : période 2015
- Phase de travaux : 2016-2017
- Phase intermédiaire de livraison : mi-2017 - 2018
- Phase après 2018 : mise en service de la nouvelle gare

Pour ces 4 phases une proposition du fonctionnement de la gare routière doit être proposée afin d'assurer la continuité du service des navettes aéroport tout en intégrant l'application de la loi Macron. Pour cela, la réalisation de benchmarks a permis d'analyser le fonctionnement d'autres gares routières d'aéroports et de villes « cf. Annexes 7 et 8 pages 63 et 65 ». L'objectif de ces benchmarks était d'analyser le fonctionnement des gares routières notamment pour les droits d'entrée et de stationnement. Concernant les gares routières d'aéroports, aucune ne pratiquent de droit de stationnement et seule l'aéroport de Nice pratique des droits d'entrée. Pour l'ensemble des autres aéroports, l'accès est majoritairement gratuit avec une priorité pour les lignes régulières.

Pour les gares routières de villes, se sont majoritairement les lignes non sous AOT qui sont soumis à des droits d'entrées et de stationnement.

Après analyse de ces résultats, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est actuellement en réflexion d'une mise en place d'une tarification pour l'accès de sa gare routière. Depuis l'annonce de la Loi Macron, l'aéroport a déjà reçu des demandes d'autocaristes comme Isilines.

5.3.2 Cop 21 : La conférence des Nations unies sur les changements climatiques

La France va accueillir et présider la 21^{ème} Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2015 (COP21/CMP11) du 30 novembre au 11 décembre.

Une grande opération nationale aura lieu le 19 septembre 2015 : « la journée du transport public » à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité⁶⁸. Cette journée a pour objectif de permettre au grand public de mieux connaître et utiliser les transports en commun mais aussi de faire réfléchir à notre façon de nous déplacer et à ses conséquences.

Cette année, la Journée est placée sous le signe de la lutte contre le changement climatique. En effet, en agglomération, les transports publics ne représentent qu'environ 1 % du total des émissions de CO₂. Ils permettent donc de réduire efficacement l'impact de nos déplacements sur l'environnement.

5.3.3 Retour d'expérience à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est une société innovante qui évolue dans un secteur géographique favorable à l'innovation. Durant ces mois passés au sein du pôle intermodalité, j'ai pu constater la concurrence forte qu'il pouvait exister pour les modes d'accès (autres ceux proposés par l'aéroport). Lors de l'étude effectuée pour les correspondances avion/train ou navette de nombreux vols n'avaient pas de correspondance disponible en train ou en navette aéroport notamment tôt le matin ou tard le soir.

De plus, la prise en compte de l'actualité avec la loi Macron concernant la libéralisation du transport en autocar et la mission qui en a découlée fut très intéressante puisqu'elle consistait à participer à la réorganisation de la routière de l'aéroport avec la réalisation d'un benchmark.

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry attache une grande importance à offrir une desserte de qualité en transports en commun mais aussi en modes doux et n'hésite pas à promouvoir ces modes.

⁶⁸ « Journée du transport public » [en ligne], <http://www.cop21.gouv.fr/fr/societe-civile/labellisation-et-soutien-aux-projets/journee-du-transport-public> - consulté le 17/08/2015

Bibliographie

- **Rapport d'étude ou de recherche**

« Le Livre Blanc, feuille de route pour un espace européen unique des transports-Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié en 2011 [en ligne], [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com\(2011\)_144_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com(2011)_144_fr.pdf)

« Enquête complémentarité modale avion train, Direction Générale de l'Aviation Civile, résultats 2014 », p12

« Résultats d'activité des aéroports français 2014 » par l'Union des aéroports français, dossier de conférence de presse du 12/02/2015

- **Communication dans un colloque**

« Projet de territoire Plaine Saint-Exupéry, séminaire transports et mobilité du 07/04/2015 » pages 3 et 12

- **Documentation de l'aéroport de Saint Exupéry**

« Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.10

« Rapport d'activité 2014 » Aéroport de Lyon, p.41

« Contrat de régulation économique 2015-2019 » dossier public de consultation – Aéroport de Lyon, p.12 et 19

« Résultat de l'enquête : La Toupie de janvier à décembre 2014 » Cette enquête est réalisée sur 90% des passagers de l'aéroport de Lyon-St Exupéry.

Aéroport de Lyon « Le Store », [en ligne], <https://store.lyonaeroports.com/>

L'interface de gestion statistique des réservations de parkings de l'aéroport de Lyon-St Exupéry

- **Source Internet**

« Construire l'Europe de la mobilité » [en ligne], <http://www.mobilite-durable.org/tribunes/construire-l-europe-de-la-mobilite.html> - consulté le 06/08/2015

« Le Livre Blanc, feuille de route pour un espace européen unique des transports-Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié en 2011 [en ligne], [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com\(2011\)_144_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com(2011)_144_fr.pdf) - consulté le 06/08/2015

« Easy Bus envisage de créer en 2016 comme à Paris, une navette low-cost entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry » [en ligne], <http://www.lyon-entreprises.com/News/L-article-du-jour/Easybus-envisage-de-cree-en-2016-comme-a-Paris-une-navette-low-cost-entre-Lyon-et-l-aeroport-Saint-Exupery,i67294.html> , consulté le 30/04/2015

Site de covoiturage [en ligne], <https://www.blablacar.fr/>, consulté le 24/04/2015

Site d'autopartage pour les voyageurs [en ligne], <https://www.tripndrive.com/fr>, consulté le 24/04/2015

« Accessibilité aéroportuaire et intermodalité-voyageurs en mondialisation » [en ligne], <http://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/1252/files/2014/05/seminaire-IMU-P-Ageron.pdf> - consulté le 27/07/2015

« Un Centre de Commandement des Opérations pour Lyon » [en ligne], <http://www.air-journal.fr/2015-04-22-un-centre-de-commandement-des-operations-pour-lyon-5143112.html> - consulté le 06/08/2015

« L'aéroport de Lyon réduit ses émissions de CO2 » [en ligne], <http://www.environnement-magazine.fr/presse/environnement/actualites/5373/climat/aeroports-de-lyon-reduit-ses-emissions-de-co2> - consulté le 02/08/2015

https://www.rhonexpress.fr/presentation/?rub_code=1, [en ligne]- consulté le 15/07/2015

<https://www.blablacar.fr/> [en ligne]- consulté le 02/07/2015

<http://www.laroueverte.com/> [en ligne]- consulté le 02/07/2015

International Air Rail Organisation, <http://iaro.com/> - consulté le 08/06/2015

« comment changer les comportements de mobilité » [en ligne], [http://www.aurba.org/content/search?SearchText=&filter\[\]=attr_year_s:2015&activeFacets\[attr_year_s:Dates\]=2015&activeFacets\[attr_thematics_lk:Th%C3%A9matiques\]=transports%20et%20mobilit%C3%A9s&filter\[\]=attr_thematics_lk:transports%20et%20mobilit%C3%A9s](http://www.aurba.org/content/search?SearchText=&filter[]=attr_year_s:2015&activeFacets[attr_year_s:Dates]=2015&activeFacets[attr_thematics_lk:Th%C3%A9matiques]=transports%20et%20mobilit%C3%A9s&filter[]=attr_thematics_lk:transports%20et%20mobilit%C3%A9s) – consulté le 15/06/2015

<http://milanamos.com/> - consulté le 07/07/2015

« Journée du transport public » [en ligne], <http://www.cop21.gouv.fr/fr/societe-civile/labellisation-et-soutien-aux-projets/journee-du-transport-public> - consulté le 17/08/2015

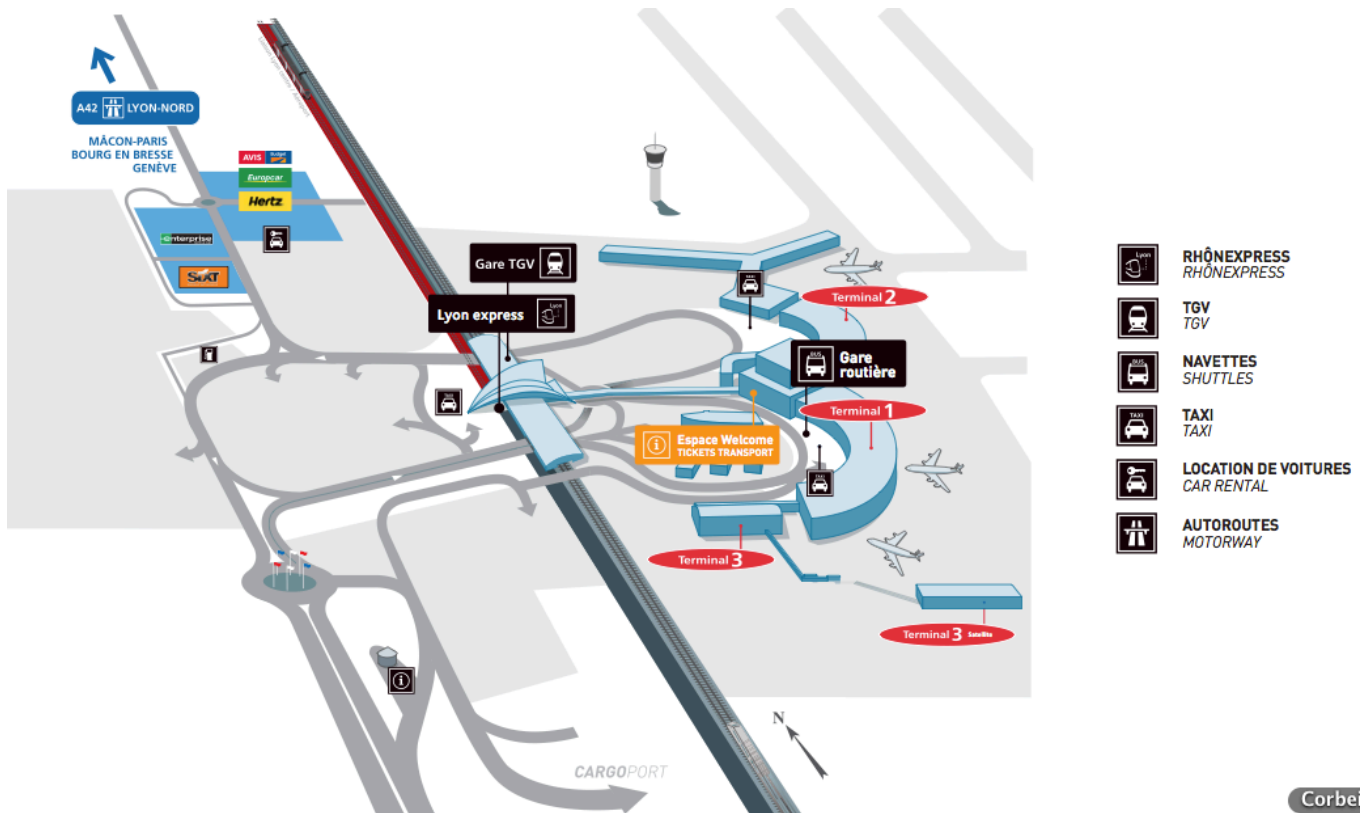
Site aéroport de Lyon-Bron [en ligne], <http://businessaviation.lyonaeroports.com/Aeroport-Lyon-Bron/Presentation> - consulté le 06/06/2015

« Chiffres clés » CCI Rhône-Alpes, année 2014-2015», <http://www.rhone-alpes.cci.fr/economie/chiffres/> [en ligne], consulté le 02/07/2015

Annexes

Annexe 1 : Plan d'accès de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.....	56
Annexe 2 : Carte de la desserte en train depuis/vers l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.....	57
Annexe 3 : Lyon-Saint Exupéry : fidélité A/R au train dans deux tiers des cas.....	58
Annexe 4 : Comparaison entre les parkings extérieurs, le Rhônexpress et les navettes aéroport.....	59
Annexe 5 : Comparaison parkings de l'aéroport de Lyon-St Exupéry et des navettes aéroport + Rhônexpress en fonction du nombre de passagers (pax).....	60
Annexe 6 : extrait des dépliants distribués lors des opérations dans les villes de Chambéry et d'Avignon.....	61
Annexe 7 : benchmark sur les gares routières d'aéroport	63
Annexe 8 : benchmark sur les gares routières de villes.....	65

Annexe 1 : Plan d'accès de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

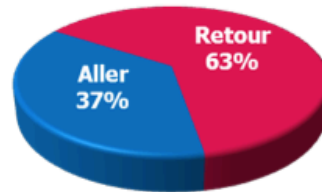


LE RÉSEAU TGV DE LYON-SAINT EXUPÉRY



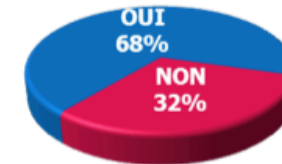
Lyon St Exupéry : fidélité A/R au train dans deux tiers des cas

Q21b. S'agit-il de votre trajet Aller ou Retour ?



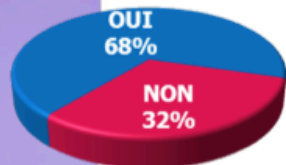
(Base : 435p)

Q23. Pour l'Aller, aviez-vous également utilisé le TGV jusqu'à ... pour prendre l'avion ?



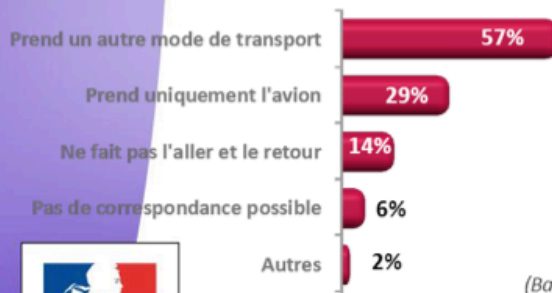
(Base : 268p/274p)

Q22. Pour le Retour, pensez-vous utiliser également le TGV + l'Avion ?



(Base : 167p/154p)

Q24b. Pour quelles raisons n'allez-vous pas prendre le TGV et l'avion dans l'autre sens ? (réponses spontanées, précodées)



(Base : 51p/49p)



(Base : 87p/87p)



Annexe 4 : Comparaison entre les parkings extérieurs, le Rhôneexpress et les navettes aéroport

Ajout des nouveaux parkings****																				
Parkings extérieurs				ADL*										Rhône- express	Navettes aéroport					
Heures	HomeLyon Parking	Leader Park	Only Park	P0		P1		P2		P4		P5			Grenoble	Bourgoin- Jallieu	Bourg-en- Bresse	Voiron	Annecy	Chambéry/Ai x-les-bains
				Grille de base	Tarif Yieldé	Grille de base	Tarif Yieldé	Grille de base	Tarif Yieldé	Grille de base	Tarif Yieldé	Grille de base	Tarif Yieldé							
1 jour	15,00 €	14,00 €	12,00 €	22,00 €	16,50 €	22,00 €	19,80 €	19,00 €	14,25 €	17,50 €	12,25 €	20,00 €	17,00 €							
2 jours	20,00 €	22,00 €	22,00 €	39,00 €	29,25 €	39,00 €	35,10 €	34,00 €	25,50 €	31,00 €	21,70 €	42,00 €	37,80 €							
3 jours	30,00 €	28,00 €	26,00 €	58,50 €	43,88 €	58,50 €	52,65 €	51,00 €	38,25 €	46,50 €	32,55 €	47,00 €	39,95 €							
4 jours	35,00 €	33,00 €		78,00 €	51,00 €	78,00 €	70,20 €	68,00 €	51,00 €	62,00 €	43,40 €	52,00 €	44,20 €							
5 jours	35,00 €	35,00 €		96,00 €	72,00 €	96,00 €	86,40 €	83,00 €	62,25 €	75,00 €	52,50 €	54,00 €	45,90 €							
6 jours	35,00 €	36,00 €	29,90 €	114,00 €	85,50 €	114,00 €	102,60 €	98,00 €	73,50 €	88,00 €	61,60 €	56,00 €	47,60 €							
7 jours	38,00 €	37,00 €		132,00 €	99,00 €	132,00 €	118,80 €	113,00 €	84,75 €	101,00 €	70,70 €	58,00 €	49,30 €							
8 jours	40,00 €	36,00 €		150,00 €	112,50 €	150,00 €	135,00 €	128,00 €	96,00 €	114,00 €	79,80 €	59,50 €								
9 jours	45,00 €		36,00 €	168,00 €	126,00 €	168,00 €	151,20 €	143,00 €	107,25 €	127,00 €	88,90 €	59,50 €								
10 jours				186,00 €	139,50 €	186,00 €	167,40 €	158,00 €	118,50 €	140,00 €	98,00 €	59,50 €								
11 jours				204,00 €	153,00 €	204,00 €	183,60 €	173,00 €	129,75 €	153,00 €	107,10 €	59,50 €	50,57 €							
12 jours		48,00 €	44,00 €	222,00 €	166,50 €	222,00 €	199,80 €	188,00 €	141,00 €	166,00 €	116,20 €	59,50 €								
13 jours				240,00 €	180,00 €	240,00 €	216,00 €	203,00 €	152,25 €	179,00 €	123,30 €	59,50 €								
14 jours				258,00 €	193,50 €	258,00 €	232,20 €	218,00 €	163,50 €	192,00 €	134,40 €	59,50 €								
15 jours				276,00 €	207,00 €	276,00 €	248,40 €	233,00 €	174,75 €	205,00 €	143,50 €	79,50 €								
16 jours				53,00 €	294,00 €	220,50 €	294,00 €	264,60 €	248,00 €	186,00 €	218,00 €	152,60 €	79,50 €							
17 jours				55,00 €	312,00 €	234,00 €	312,00 €	280,80 €	263,00 €	197,25 €	231,00 €	161,70 €	79,50 €							
18 jours		58,00 €	58,00 €	330,00 €	247,50 €	330,00 €	297,00 €	278,00 €	208,50 €	244,00 €	170,80 €	79,50 €	67,58 €							
19 jours				348,00 €	261,00 €	348,00 €	313,20 €	293,00 €	219,75 €	257,00 €	179,90 €	79,50 €								
20 jours				366,00 €	274,50 €	366,00 €	329,40 €	308,00 €	231,00 €	270,00 €	189,00 €	79,50 €								
21 jours				384,00 €	288,00 €	384,00 €	345,60 €	323,00 €	242,25 €	283,00 €	198,10 €	79,50 €								
22 jours				402,00 €	301,50 €	402,00 €	361,80 €	338,00 €	253,50 €	296,00 €	207,20 €	99,50 €								
23 jours				420,00 €	315,00 €	420,00 €	378,00 €	353,00 €	264,75 €	309,00 €	216,30 €	99,50 €								
24 jours				438,00 €	328,50 €	438,00 €	394,20 €	368,00 €	276,00 €	322,00 €	225,40 €	99,50 €								
25 jours		80,00 €	80,00 €	456,00 €	342,00 €	456,00 €	410,40 €	383,00 €	287,25 €	335,00 €	234,50 €	99,50 €	84,58 €							
26 jours				474,00 €	355,50 €	474,00 €	426,60 €	398,00 €	298,50 €	348,00 €	243,60 €	99,50 €								
27 jours				492,00 €	369,00 €	492,00 €	442,80 €	413,00 €	309,75 €	361,00 €	252,70 €	99,50 €								
28 jours				510,00 €	382,50 €	510,00 €	459,00 €	428,00 €	321,00 €	374,00 €	261,80 €	99,50 €								
29 jours			86,00 €	528,00 €	396,00 €	528,00 €	475,20 €	443,00 €	332,25 €	387,00 €	270,90 €	119,50 €	101,57 €							
30 jours	90,00 €	94,00 €	89,00 €	546,00 €	409,50 €	546,00 €	491,40 €	458,00 €	343,50 €	400,00 €	280,00 €	119,50 €								

* Simulation de réservation pour le mois d'août 2015

** E-billet : Aller à utiliser dans les 3 mois suivants l'achat puis Retour valable un an. Il doit s'écouler au moins 45 minutes entre l'achat d'un E-billet et sa présentation à bord

*** Tarif Internet, pour 1 pax

****Ne prend pas en compte les coûts de péage et de carburant

Offres groupe					Tarrification péage + carburant*								
Condition: Valable tous les jours de la semaine du 11/07/15 au 31/12/15 inclus.					Valable 90 jours à partir de la date d'achat, du lundi au dimanche de 8h à 22h.								
Rotoparc	3 jours	7 à 9 jours	Jusqu'à 15 jours	Jusqu'à 22 jours	Travel VTC	Lyon <> ADL	Grenoble <> ADL	Bourgoin-Jallieu <> ADL	Bourg-en-Bresse <> ADL	Voiron <> ADL	Annecy <> ADL	Chambéry/Aix <> ADL	
					Transfert aller ou retour Lyon - aéroport de Saint-Exupéry à 35 €	Péage	3,80 €	20,80 €	6,00 €	13,80 €	17,00 €	28,40 €	22,40 €
					L'offre est valable pour 1 à 3 personnes, pour les villes suivantes : Lyon, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest, Saint-Fons, Caluire-et-Cuire, Vénissieux.	Carburant	7,22 €	19,76 €	6,22 €	16,92 €	15,78 €	26,94 €	18,70 €
Prix d'origine	34,00 €	48,00 €	63,00 €	83,00 €		Total AR	11,02 €	40,56 €	12,22 €	30,72 €	32,78 €	55,34 €	41,10 €
Remise	44%	40%	38%	41%		*Source: www.mappy.fr							
Nouveau prix	19,00 €	29,00 €	39,00 €	49,00 €									

Annexe 5 : Comparaison parkings de l'aéroport de Lyon-St Exupéry et de l'aéroport + Rhônexpress en fonction du nombre de passagers (pax)

Comparaison parkings et TC: navettes aéroport et Rhônexpress						
Simulation*: 1 pax adulte						
	Rhônexpress	Voiron	Grenoble	Bourgoin-Jallieu	Bourg-en-Bresse	Annecy
Tarif	25,70€**	31,50€**	34,50 €	9,20 €	41,50 €	51€*
Coût parking	12,25 €	12,25 €	12,25 €	12,25 €	12,25 €	12,25 €
Parking	P1 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé
Coût péage + carburant	11,02 €	32,78 €	40,56 €	12,22 €	30,72 €	55,34 €
Total	23,27 €	45,03 €	52,81 €	24,47 €	42,97 €	67,59 €
Parking plus avantageux pour	1 jour de stationnement	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Simulation*: soit 2 pax adultes						
	Rhônexpress	Voiron	Grenoble	Bourgoin-Jallieu	Bourg-en-Bresse	Annecy
Tarif	51,40€**	63€**	69 €	18,40 €	83 €	102€*
Coût parking	32,55 €	21,70 €	21,70 €	12,25 €	50,57 €	45,90 €
Parking	P4 - Tarif yieldé	P4 - Tarif yieldé	P4 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé	P5 - Tarif yieldé	P5 - Tarif yieldé
Coût péage + carburant	11,02 €	32,78 €	40,56 €	12,22 €	30,72 €	55,34 €
Total	43,57 €	54,48 €	62,26 €	24,47 €	81,29 €	101,24 €
Parking plus avantageux pour	Jusqu'à 3 jours de stationnement	Jusqu'à 2 jours de stationnement	Jusqu'à 2 jours de stationnement	Aucun	Jusqu'à 14 jours de stationnement	Jusqu'à 5 jours de stationnement
Simulation*: soit une famille composée de:						
2 adultes						
2 enfants (-12 ans)						
	Rhônexpress	Voiron	Grenoble	Bourgoin-Jallieu	Bourg-en-Bresse	Annecy
Tarif	51,40€**	95€**	104 €	36,80 €	128 €	153€*
Coût parking	32,55 €	50,57 €	50,57 €	12,25 €	84,58 €	84,58 €
Parking	P4 - Tarif yieldé	P5 - Tarif yieldé	P5 - Tarif yieldé	P1 - Tarif yieldé	P5 - Tarif yieldé	P5 - Tarif yieldé
Coût péage + carburant	11,02 €	32,78 €	40,56 €	12,22 €	30,72 €	55,34 €
Total	43,57 €	83,35 €	91,13 €	24,47 €	115,30 €	139,92 €
Parking plus avantageux pour	Jusqu'à 3 jours de stationnement	Jusqu'à 14 jours de stationnement	Jusqu'à 14 jours de stationnement	1 jour de stationnement	Jusqu'à 28 jours de stationnement	Jusqu'à 28 jours de stationnement
* Trajet AR et uniquement avec les parking de l'aéroport de Lyon						
** Tarif Internet						

Annexe 6 : extrait des dépliants distribués lors des opérations dans les villes de Chambéry et d'Avignon

AVIGNON → ✈️ AÉROPORT LYON-SAINT EXUPÉRY

Depuis Avignon, en seulement 50 minutes, profitez des 1001 destinations disponibles au départ de Lyon-Saint Exupéry.

TRANSPORT EN COMMUN

Desserte régulière et rapide
Dépose au pied des terminaux : gare TGV et gare routière dédiées

	OUIGO	Gare Avignon TGV	1 A/R par jour	55 min.
	TGV®	Gare Avignon TGV	1 A/R par jour	50 min.
	TGV®	Gare Avignon Centre	1 aller + 3 retours par jour	1h30

TRANSPORT INDIVIDUEL

	Voiture, Voiture location, Taxi	2h30
--	--	------

* variable selon modes d'accès, conditions de circulation et temps d'accès aux terminaux.

NOS EXCLUSIVITÉS À SAISIR !

CRAQUEZ

pour l'une des nouveautés au départ de Lyon-Saint Exupéry, à seulement 50 minutes de chez vous !

DUBAÏ
avec Emirates
à partir de 437€
l'aller-retour*

PODGORICA
avec Montenegro Airlines
à partir de 105€
l'aller simple*

BERLIN
avec easyJet
à partir de 36€
l'aller simple*

VIENNE
avec Austrian Airlines
à partir de 222€ l'aller-retour*

MILAN
avec HOP !
à partir de 55€
l'aller simple*

REYKJAVIK
avec Wow Air
à partir de 99€
l'aller simple*

FLORENCE
avec HOP !
à partir de 55€
l'aller simple*

RHODES
avec Aegean
à partir de 153€
l'aller simple*

* tarifs TTC à partir de, voir conditions auprès des compagnies aériennes citées

© 2016, SNORRETT, Luxembourg



CHAMBÉRY → ✈️ AÉROPORT LYON-SAINT EXUPÉRY

Depuis Chambéry, en seulement 60 minutes, profitez des 1001 destinations disponibles au départ de Lyon-Saint Exupéry.

TRANSPORT EN COMMUN

Desserte régulière et rapide

Dépose au pied des terminaux : gare TGV et gare routière dédiées

	TGV®	2 A/R par jour	60 min.
	Navettes	6 A/R par jour	60 min.

TRANSPORT INDIVIDUEL

	Voiture, Voiture location, Taxi	60 min.
---	---------------------------------	---------

* variable selon modes d'accès, conditions de circulation et temps d'accès aux terminaux.

NOS EXCLUSIVITÉS À SAISIR !

CRAQUEZ

pour l'une des nouveautés au départ de Lyon-Saint Exupéry, à seulement 60 minutes de chez vous !



LA RÉUNION

avec XL Airways
à partir de 629€ l'aller-retour*

PODGORICA

avec Montenegro Airlines
à partir de 105€ l'aller simple*

CRACOVIE

avec easyJet en vol direct,
à partir de 42€ l'aller simple*

ROME

avec Vueling en vol direct,
à partir de 40€ l'aller simple*

* tarifs TTC à partir de, voir conditions auprès des compagnies aériennes citées

Annexe 7 : benchmark sur les gares routières des aéroports

Aéroport	Gare routière		Conditions d'utilisation	Droit d'accès (ou redevance)		Montant	Droits de stationnements		Montant
	Oui	Non		Oui	Non		Oui	Non	
19/06/2015	Oui	Non	Lignes régulières	Oui	Non		Oui	Non	
NICE	X (2)		<p>Accès sur contrôle en entrée des 2 Gares Routières par un agent (de 6h à 24h)</p> <p>Facturation à double niveau :</p> <p>Droit de passage dégressif en fonction de la volumétrie journalière</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>% sur la vente des tickets que nos agents commerciaux réalisent pour les lignes de bus régulières</p> <p>Remarques : Les taxis, VTC, Bus de tourisme ont une autre tarification (annuelle ou au passage)</p>	X		<p>(de 3€ jusqu'à 10 passages/jour, 2€ de 11 à 30 passages/jour, 1€ au-delà)</p> <p>(entre 2 à 3% de la valeur du ticket vendu)</p>		X	
Toulouse	X		<p>Accès gratuit des bus et autocars par ouverture de barrière sur détection de gabarit. La difficulté de faire payer les autocars est l'absence de connaissance des opérateurs et de maîtrise de leurs mouvements.</p> <p>Attention : les bus urbains et autocars GT ont un accès et stationnement gratuit, mais pas les autres fonctions de transports de personnes (taxis, VTC, navettes hôtels... qui payent un droit d'accès et parfois une redevance sur leur CA)</p>		X			X	
Marseille	X		<p>Accès gratuit des bus et autocars par ouverture de barrière sur détection de gabarit. La difficulté de faire payer les autocars est l'absence de connaissance des opérateurs et de maîtrise de leurs mouvements.</p>		X			X	

			Attention : les bus urbains et autocars GT ont un accès et stationnement gratuit, mais pas les autres fonctions de transports de personnes (taxis, VTC, navettes hôtels... qui payent un droit d'accès et parfois une redevance sur leur CA)						
Mulhouse	X		Accès gratuit bus / autocars		X			X	
Bordeaux	X		Accès gratuit bus / autocars		X			X	
Genève	X		Accès gratuit bus / autocars Une priorité est accordée aux lignes régulières		X			X	

Annexe 8 : benchmark sur les gares routières des villes

Villes	Gare routière		Conditions d'utilisation	Droit d'accès (ou redevance)		Montant	Droits de stationnements		Montant	
	Oui	Non		Oui	Non		Oui	Non		
Chambéry	x		La gare est équipée d'un contrôle d'accès et seuls les véhicules équipés d'un badge peuvent y accéder.	x		Passage en gare routière: 2,66€ TTC	x		Le stationnement de moyenne et longue durée est interdit	
			Une priorité est accordée aux exploitants des lignes régulières			Loc annuelle d'un badge: 9,27€ TTC				
						Badge perdu/détruit: 42€ TTC				
Grenoble	x		Lignes Transisère		x		x		Gratuit de 5h à 22h à condition d'enchaîner sur un départ Transisère	
			Lignes sous AOT		x		x		Gratuit la 1ère heure et payant au-delà 2€/h	
			Lignes non sous AOT	x		3 €	x			
			Cars affrétés SNCF		x			x		
			Lignes internationales	x		3 €	x			
			Services occasionnels et imprévus	x		6 €	x			
Annecy	x		Services programmés	x		2,15€ HT	x	30 premières minutes gratuites puis la 1/2 heure supp. 5,61€ HT		
			Services non programmés	x		5,61€ HT	x			
St Etienne	x		Accès gratuit bus / autocars		x		x			
Bourg-en-Bresse	x		Accès gratuit bus / autocars		x		x			
Voiron	x		Accès gratuit bus / autocars		x		x			

Table des matières

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE	3
PUBLICATION DATA FORM	4
REMERCIEMENTS	5
SOMMAIRE	6
PARTIE 1 : INTRODUCTION	7
PARTIE 2 - ELÉMENTS DE CADRAGE	10
2.1 UN AÉROPORT AU CŒUR D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE	10
2.1.1 RHÔNE-ALPES : UNE RÉGION DYNAMIQUE	10
2.1.2 LYON, MÉTROPOLE EUROPÉENNE	10
2.1.3 LA PLAINE DE SAINT-EXUPÉRY	11
2.2 LES GRANDES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	12
2.2.1 LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES : UN AÉROPORT À DIMENSION HUMAINES AU SERVICE DE SES CLIENTS	13
2.3 LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE LYON	15
2.3.1 L'ORGANISATION ET L'ACTIONNARIAT DES AÉROPORTS DE LYON	15
2.3.2 LA PRIVATISATION DES AÉROPORTS DE LYON	16
PARTIE 3 : LA STRATÉGIE DE L'INTERMODALITÉ-VOYAGEURS	17
3.1 UN ENJEU POUR L'AÉROPORT DE LYON SAINT-EXUPÉRY	17
3.2 PDIE DE LA PLATEFORME	18
3.3 PRÉSENTATION DE LA ZONE DE CHALANDISE ET DES MODES D'ACCÈS DE L'AÉROPORT DE LYON SAINT-EXUPÉRY	20
3.3.1 LA ZONE DE CHALANDISE : UN ESPACE GÉOGRAPHIQUE ÉTENDU	20
3.3.2 LES PARKINGS DE L'AÉROPORT	23
3.3.3 UNE PLATEFORME MULTIMODALE	24
3.3.4 LA GARE TGV DE LYON-SAINT EXUPÉRY : GARE D'AÉROPORT ET GARE DE TERRITOIRE	28
3.3.5 BILAN DE L'INTERMODALITÉ 2014 DE L'AÉROPORT DE LYON-SAINT EXUPÉRY	31

<u>PARTIE 4 : UNE OFFRE AÉRIENNE ASSOCIÉE À UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN COMPLET POUR SE DISTINGUER DES AÉROPORTS CONCURRENTS.....</u>	34
4.1 PARKINGS EXTÉRIEURS, VTC ET COVOITURAGE : ANALYSE DE LEUR OFFRE.....	35
4.1.1 COVOITURAGE, VTC ET PARKINGS EXTÉRIEURS.....	35
4.2 L’AÉROPORT DE LYON-SAINT EXUPÉRY SE DIFFÉRENCIE AVEC SON OFFRE AÉRIENNE.....	39
4.2.1 DIFFÉRENCIATION DE L’OFFRE AÉRIENNE PAR RAPPORT AUX AÉROPORTS DE GENÈVE ET MARSEILLE POUR LES VILLES DE CHAMBÉRY ET AVIGNON.....	41
<u>PARTIE 5 CONCLUSION : CHANGEMENT DE COMPORTEMENT DES INDIVIDUS DANS L’UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN : EFFET GÉNÉRATIONNEL ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ</u>	46
5.1 EVOLUTION DES COMPORTEMENTS	47
5.2 L’ARRIVÉE DE NOUVELLES START-UP	49
5.3 2015 : LOI MACRON ET COP 21.....	49
5.3.1 LA LOI MACRON : LIBÉRALISATION DES LIGNES AUTOCARS LONGUES DISTANCES.....	49
5.3.2 COP 21 : LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	51
5.3.3 RETOUR D’EXPÉRIENCE À L’AÉROPORT DE LYON-SAINT EXUPÉRY	51
<u>BIBLIOGRAPHIE.....</u>	52
<u>ANNEXES</u>	55
ANNEXE 1 : PLAN D’ACCÈS DE L’AÉROPORT DE LYON-SAINT EXUPÉRY	56
ANNEXE 2 : CARTE DE LA DESSERTE EN TRAIN DEPUIS/VERS L’AÉROPORT DE LYON-SAINT EXUPÉRY	57
ANNEXE 3 : LYON-SAINT EXUPÉRY : FIDÉLITÉ A/R AU TRAIN DANS DEUX TIERS DES CAS.....	58
ANNEXE 4 : COMPARAISON ENTRE LES PARKINGS EXTÉRIEURS, LE RHÔNEXPRESS ET LES NAVETTES AÉROPORT.....	59
ANNEXE 5 : COMPARAISON PARKINGS DE L’AÉROPORT DE LYON-ST EXUPÉRY ET DES NAVETTES AÉROPORT + RHÔNEXPRESS EN FONCTION DU NOMBRE DE PASSAGERS (PAX)	60
ANNEXE 6 : EXTRAIT DES DÉPLIANTS DISTRIBUÉS LORS DES OPÉRATIONS DANS LES VILLES DE CHAMBÉRY ET D’AVIGNON.....	61
ANNEXE 7 : BENCHMARK SUR LES GARES ROUTIÈRES DES AÉROPORTS	63
ANNEXE 8 : BENCHMARK SUR LES GARES ROUTIÈRES DES VILLES	65
<u>LISTE DES TABLEAUX</u>	68
<u>LISTE DES ILLUSTRATIONS ET GRAPHIQUES</u>	69

Liste des tableaux

Tableau 1 : parkings de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.....	23
Tableau 2 : coût du covoiturage pour un A/R centre-ville Lyon <> aéroport de Lyon-St Exupéry.....	35
Tableau 3 : exemple de tarification VTC.....	36
Tableau 4 : tableau comparatif parkings extérieurs /parkings aéroport.....	37
Tableau 5: evolution du P5 en 2014 et 2015 sur le mois de juin.....	37
Tableau 6 : extrait du benchmark sur les aéroports européens concernant l'accessibilité terrestre.....	40
Tableau 7 : offre aérienne et accès à l'aéroport.....	42
Tableau 8 : comparaison des tarifs pour les navettes ski de l'aéroport de Lyon et Genève...	44
Tableau 9 : extrait de l'offre aérienne et accès à l'aéroport.....	45

Liste des illustrations et graphiques

Illustration 1 : la plaine de Saint Exupéry	11
Illustration 2 : futur Terminal T1.....	14
Illustration 3 : zone de chalandise de Lyon-Saint Exupéry.....	20
Illustration 4 : yield Management : offre été.....	24
Illustration 5 : tracé de la ligne du Rhônexpress.....	25
Illustration 6 : les navettes aéroport.....	26
Illustration 7 : les fonctions de la gare de St Exupéry.....	29
Illustration 8 : la stratégie d'évolution de la desserte TGV de Lyon-Saint Exupéry.....	30
Illustration 9 : concurrence CDG/Lyon-St Exupéry.....	31
Illustration 10 : localisation de l'aéroport de Genève à proximité du centre-ville.....	41
Illustration 11: navettes aéroport en direction des stations de ski.....	43
Illustration 12 : six étapes obligées vers un changement durable des comportements de mobilité.....	48
Graphique 1 : la stratégie de l'intermodalité-voyageurs de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry	17
Graphique 2 : département de résidence des passagers aériens imports de Lyon-Saint Exupéry	21
Graphique 3 : département de résidence des passagers aériens exports de Lyon-Saint Exupéry	22
Graphique 4 : bilan de l'intermodalité 2014.....	31
Graphique 5 : évolution du taux de croissance de l'intermodalité air/fer à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.....	32
Graphique 6 : profil du passager – Analyse global pour les modes d'accès.....	32