L'aéroport Saint Exupéry

La création de la Métropole de Lyon au 1er janvier 2015 invite à se demander si cette nouvelle collectivité peut faire partie des grandes métropoles européennes. Une étude de la DATAR montre malheureusement que la réponse est non. Parmi les critères qui justifient de cet avis, celui de ne pas avoir un véritable aéroport international.

Le trafic de l'aéroport actuel plafonne à environ 8.5 millions de passagers par an. En 2014, il a baissé de 1.1%. Le trafic international représente 64 % du trafic total (46 % pour l'Europe, **18** % hors Europe essentiellement Afrique du Nord). La région Rhône-Alpes est la **7ème** région économique de l'Union européenne, et notre aéroport n'arrive qu'au **47ème** rang des aéroports européens.

Deux faits marquants de ces dernières années : la progression du low coast et l'ouverture de Lyon-Dubaï, avec cinq liaisons par semaine. L'escale de Dubaï ouvre la porte sur la Chine, le Japon, l'Australie. Emirates demande de passer à sept liaisons par semaine, mais Air France cherche à s'y opposer. Sa priorité se porte sur les liaisons Orly-Europe.

Pourtant, Saint Exupéry a des atouts : une réserve foncière d'environ 2 000 hectares, deux pistes dont une de 4 000 mètres, une liaison ferroviaire par Rhône-Express, une gare TGV intégrée, un nœud autoroutier tout proche. Mais il faut avoir à l'esprit que Roissy (60 millions de passagers) est à deux heures et Genève (15 millions) à une heure trente.

Une loi de 2014 a autorisé la puissance publique à baisser sa participation en dessous de 50 % du capital. L'aéroport de Toulouse a précédé dans ce type d'opération qui a porté la direction de l'exploitation aux mains d'un groupe sino-canadien. L'Etat a cédé 49.99 % du capital sur les 60 % détenus.

Pour Saint-Exupéry, l'Etat en détient 60%, la CCI 25 %, les collectivités (Métropole, département, région) les 15 % restants. Mais qui pourra racheter les 60% de l'Etat (la prise de contrôle de l'aéroport se situerait au-dessus de 300 M€) ? Surement pas les collectivités, touchées par la baisse des dotations de l'Etat ; en tout cas, pas seules. Alors ? Une réflexion des grands acteurs économiques locaux se développe ; s'il s'avère que la solution financière est résolue, elle devra trouver la bonne forme juridique.

Néanmoins l'agrandissement de l'aérogare a débuté tout récemment. Une enveloppe de 180 M€ va permettre de construire 70 000 m2 et ainsi doubler la surface dédiée aux passagers. Une première tranche (133 M€) devra être livrée en juin 2016. Il faut savoir que la croissance des aéroports repose en partie sur le développement de l'offre commerciale (10 000 m2 pour Saint Exupéry). Cet agrandissement doit porter la capacité d'accueil à 15 millions de passagers/an.

Quelle en est la justification sans le développement du trafic. Car la montée en puissance du low coast ne suffira pas. Il faut s'ouvrir sur le monde, un Lyon-New-York a été tenté trois fois, avec échec. Il faut sans doute se tourner vers le Grand Est asiatique où le centre du monde est en train de basculer, sans oublier l'Afrique, dont la population devrait passer de un à deux milliards d'ici 2050. La réponse est **politique** : la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) devra accorder de nouveaux droits de trafic. L'enjeu est là, et il est considérable.