

Zeitschrift: Revue économique Suisse en France
Band: 77 (1997)
Heft: 3

Artikel: Cointrin Satolas : concurrents ou complémentaires?
Autor: Anthoine, Roger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-889311>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



A gauche :
Genève-Cointrin,
au fond le lac Léman.
Photo AIGe.
A droite :
La zone terminale de Satolas
avec la gare TGV à droite.
Photo Satolas.

Cointrin Satolas

Concurrents ou complémentaires ?

Concurrents les aéroports de Genève et de Lyon ? Certes oui, mais aussi confrontés à des préoccupations comparables.

Le premier, né en 1920, dispose d'une zone de chalandise de deux millions de personnes en Suisse romande et France voisine.

Le second, issu en 1975 d'un Lyon-Bron rattrapé par l'urbanisme, dessert les quelque cinq millions d'habitants des régions rhônalpines et adjacentes.

Sur des axes convergents

Genève-Cointrin et Lyon-Satolas se situent chacun à mi-chemin de deux axes aéroportuaires convergents : Satolas balise une ligne nord-sud Paris-Lyon-Marseille tandis que Cointrin jalonne une transversale est-ouest Zurich-Lyon. Et s'il demeure que les deux aéroports romando-rhodaniens sont bien en compétition, ils souffrent l'un et l'autre du même handicap... national ! Car leurs plus féroces concurrents sont en fait respectivement Zurich et Paris.

Longtemps, les deux plate-formes ont œuvré sans se porter ombrage. Cointrin travaillait au bénéfice d'une Suisse romande favorisée par la présence de nombreux organismes internationaux, bancaires ou commerciaux. Satolas jouissait du vaste réservoir démographique et économique s'étendant de la Bourgogne au Massif Central et au Bas Dauphiné. ▶▶▶



**Roger
Anthoine**

Consultant et
écrivain en
aéronautique



Aujourd'hui, le resserrement économique exacerbe leur émulation tandis que leur proximité - cent kilomètres seulement les séparent - sous-entend un recouvrement de leurs influences. Cointrin se situe en effet à l'extrémité d'un "doigt suisse" plongé avec le lac Léman dans les marches orientales de la Rhône-Alpes française. Il en résulte que nombre de passagers potentiels fréquentent au choix l'un ou l'autre aéroport. D'où, sous réserve de prestations égales, l'attractivité de tarifs parfois plus bas de l'un ou l'autre côté de la frontière. Un exemple étonnant fut, à la mi-1997, l'offre par la compagnie suisse, de vols intercontinentaux depuis Zurich vendus moins chers à Satolas qu'à Cointrin !

Ce paradoxe n'est en fait qu'une facette du désintéret ou désengagement des compagnies porte-drapeaux respectives. Pour Satolas, c'est Air France qui concentre à Paris ses liaisons intercontinentales; pour Cointrin, c'est

Un exemple étonnant fut, à la mi-1997, l'offre par la compagnie suisse, de vols intercontinentaux depuis Zurich vendus moins chers à Satolas qu'à Cointrin !

Swissair qui ramène presque tous ses vols transcontinentaux sur son grand pivot de Zurich.

Complémentarités ?

Si aujourd'hui l'intégration de tels aléas favorise la rivalité, la coopération fut pour un temps d'actualité. Fin 1990, une complémentarité bourgeonnante voulait identifier les liaisons concurrentielles ou complémentaires et déterminer comment récupérer des passagers long-courriers sur d'autres aéroports. On visait encore des relations triangulaires par cabotage en "5^e liberté aéronautique", vision têt évanouie en raison du choix de la Suisse de ne pas adhérer au Marché Commun.

A présent, une liaison routière demeure le seul vestige des projets de coopération. Rares sont d'ailleurs les candidats passagers aériens entre les deux aéroports. En 1996 par exemple, ils ne furent que 432 à quitter Genève vers Lyon... via

Zurich, c'est-à-dire à l'opposé géographique !

Hors cadre aéroportuaire, une certaine coopération demeure cependant en gestation, qui porte sur le contrôle aérien transfrontalier. De complexes négociations se poursuivent en vue de l'installation à Cointrin d'un centre de contrôle bi-national franco-suisse des espaces supérieurs surplombant des pans de Suisse, du Lyonnais et même du Piémont.

A l'heure des grandes concentrations économiques, le bien-fondé de deux grands aéroports distants d'à peine

Le bien-fondé de deux grands aéroports distants d'à peine 55 miles nautiques a été mis en doute

55 miles nautiques a été mis en doute. Ce n'est pourtant là que vue de l'esprit car aucune des deux nations, aucune des deux régions, aucune des deux grandes villes concernées n'est prête à sacrifier sur l'autel des rationalisations une de ses grandes portes ouvertes sur le monde. Ainsi, Cointrin et Satolas sont-ils condamnés à cohabiter, tirant le meilleur parti de leurs atouts respectifs. Condamnés aussi au développement. Par adaptation ou extension de leurs installa-

Tableau 1. **Activités comparées des aéroports de Genève et Lyon**

GENÈVE-COINTRIN

Année	Passagers	%	Fret avion	%	Mouvements	%
1996	6.118.268	- 1,4 %	63.871	- 7,3 %	102.137	+ 3 %
1997 (6 mois)	3.066.355	- 1,9 %	30.799	- 5,5 %	74.163	+ 1,9 %

LYON-SATOLAS

Année	Passagers	%	Fret avion	%	Mouvements	%
1996	4.967.142	+ 11,7 %	21.509	+ 9,8 %	85.320	+ 13 %
1997 (5 mois)	2.094.341	- 1,4%	9.795	+ 11,6 %	38.508	+ 10,8 %

Notes : Mouvements d'avions = commerciaux pour 1996. (%) = variations sur l'année précédente.

Fret = avionné, sans camions ni poste ; en tonnes métriques.

tions ou - retour à la complémentarité - en tirant avantage de la saturation de grands pivots tels que Zurich.

Tableau 2. Comparaisons Genève-Cointrin / Lyon-Satolas



A g. : Genève-Cointrin, en arrière-plan, le Mont Blanc. Photo AIGe.
A dr. : Zone terminale de Lyon-Satolas. Photo Satolas.

Appétits lyonnais

Genève excelle aujourd'hui au triple plan du nombre de passagers, des mouvements d'avions et du fret avionné (v. tableaux 1 et 2). L'aéroport de la Cité de Calvin est en ce sens favorisé par ses liaisons internationales : en 1996, 43 compagnies de lignes régulières y desservait 108 destinations directes. A Satolas, les chiffres étaient de 31 compagnies avec 74 liaisons directes dont 33 nationales.

Les appétits lyonnais sont grands. Satolas a pour objectif de devenir la seconde plate-forme française en dépassant Nice et Marseille...

Mais les appétits lyonnais sont grands. Satolas a pour objectif de devenir la seconde plate-forme française en dépassant Nice et Marseille... et par là même, Genève qui est comparable à Nice. L'aéroport de Lyon veut pour cela étendre son influence au sud immédiat en gé-

rant éventuellement l'aéroport de Grenoble, au sud-est grâce à une liaison ferroviaire transalpine et à l'est en poussant dans les retranchements genevois.

Genève s'arc-boute certes mais

	GENÈVE	LYON
Rang européen (1996)	32°	38°
Capacités		
• en passagers (millions/an)	12	4
• pour fret (tonnes/an)	100.000	?
Total passagers		
• commerciaux (1996)	6.118.268	4.967.142
• dont trafic international	94,2 %	50,1 %
Personnel		
a) propre	480	370
b) autre sur site	6.000	3.100
Produit d'exploitation (en millions de FRF*) dont	607 (151,7)	288 (72)
• aéroportuaires	305 (76,2)	182 (45,5)
• non aéroportuaires	302 (75,5)	106 (26,5)

(*) MFRF arrondis, calculés au taux de change approximatif de 1 CHF = 4 FRF ; les valeurs réelles en mio de CHF figurent entre parenthèses.

ses efforts ne sont pas favorisés par l'exode vers Zurich de la plupart des liaisons intercontinentales suisses, retrait non encore suffisamment compensé par l'arrivée de nouvelles compagnies. Et force est, dans ce domaine, de constater que Cointrin pâtit, et de la non-appartenance de la Suisse à l'Union européenne, et d'une loi sur l'aviation favorisant un monopole de Swissair. Tous ces éléments freinent la création de nouvelles liaisons long-courriers avec Cointrin, la rendant souvent tribu-

taire de pesants accords bilatéraux entre Etats.

Pour l'instant, les premiers mois de 1997 montrent une croissance des mouvements d'avions de près de 11% à Satolas. Ce résultat (moins prononcé à Genève) ne s'assortit encore que d'une diminution en passagers. Malgré cette carence (que Genève connaît aussi) Satolas affiche un résultat partiel se rapprochant de celui de son rival romand.

Concurrence et émulation demeurent donc de mise. 