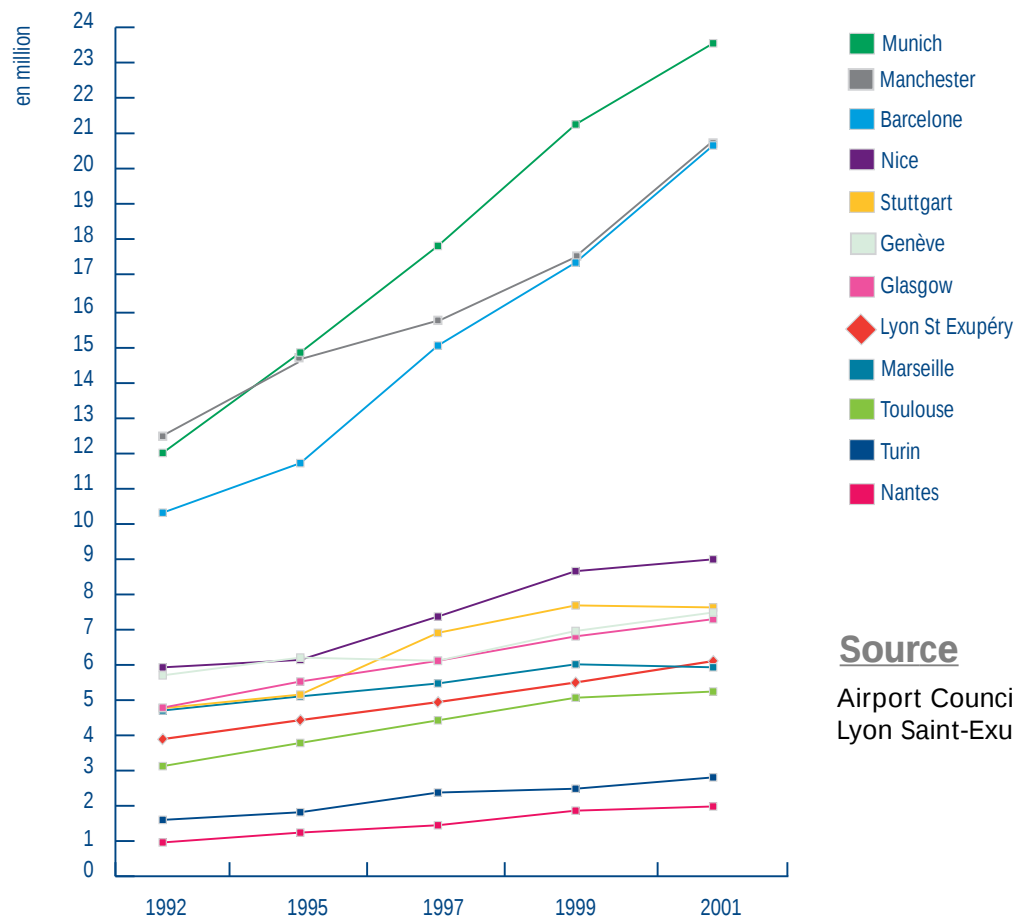


## ACCESSIBILITÉ : LE TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS

Evolution du trafic total (national-international-transits)



### Autres valeurs 2001

Londres Heathrow : 60,7  
 Francfort : 48,5  
 Paris Roissy : 47,9  
 Amsterdam : 39,5  
 Londres Gatwick : 31,1  
 Paris Orly : 23,0  
 Lille : 0,9  
 Grenoble : 0,2  
 (en millions de passagers)

### Source

Airport Council International - Aéroport Lyon Saint-Exupéry

### Pour comprendre

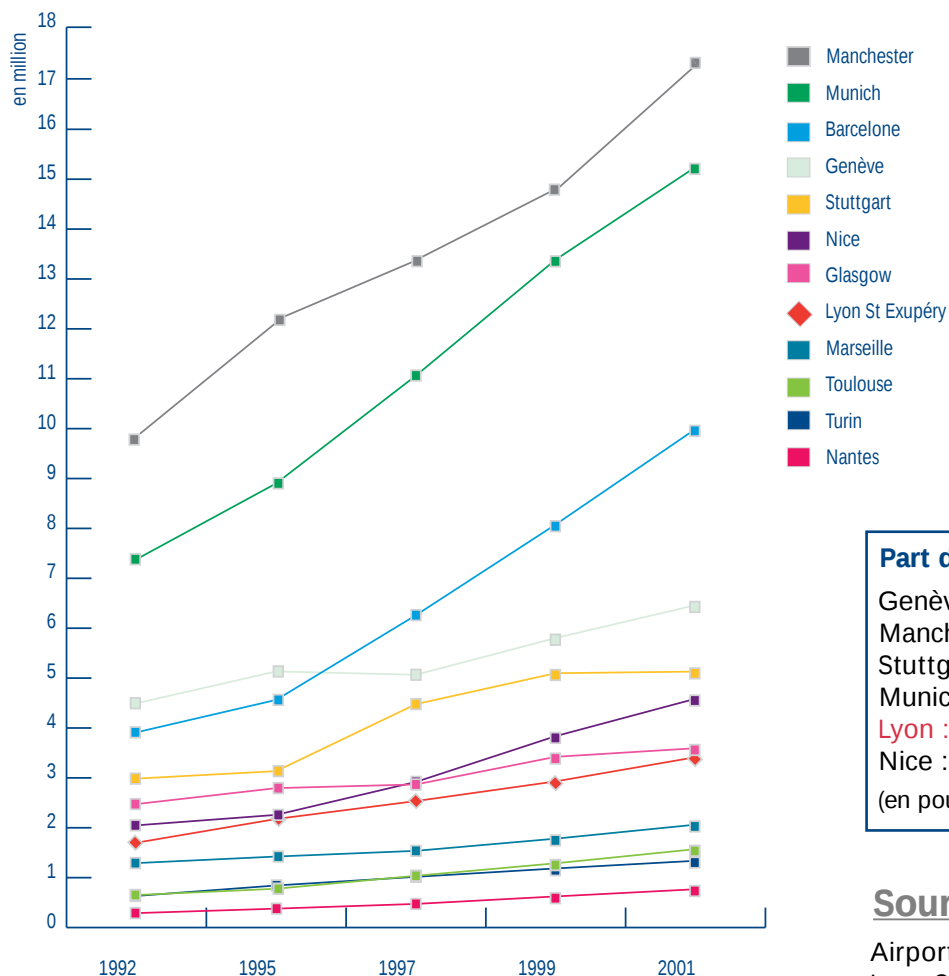
On retrouve dans ce graphique les principales villes du **panel Millénaire 3** (Munich, Barcelone, Manchester, Lyon, Stuttgart, Turin, Glasgow, Genève, Lille, Marseille, Grenoble) plus Nice, Toulouse et Nantes.

### Commentaire

- Trois groupes d'aéroports apparaissent clairement : ceux de Barcelone, Munich et Manchester dont la croissance est explosive, ceux des agglomérations millionnaires (Lyon, Nice, Stuttgart, ...) et ceux des agglomérations plus petites (Nantes, Grenoble, ...) ou placées dans l'orbite d'aéroports majeurs (Lille, Turin, ...).
- L'explosion du trafic des aéroports de Munich, Barcelone et Manchester traduit à la fois la puissance économique et le dynamisme de leurs régions, la place importante prise par ces aéroports dans la stratégie de réseau des compagnies qui les servent (fonctionnement en hub), l'importance des investissements consentis depuis 10 ans, en particulier dans le cas de Munich, mais aussi une politique nationale favorable (cas de Manchester).
- Le trafic total de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est marqué par une croissance régulière, qui lui permet de dépasser en 2000 celui de l'aéroport de Marseille, mais le laisse très en deçà du seuil à partir duquel le trafic semble rentrer dans une dynamique de croissance quasi exponentielle.

## ACCESSIBILITÉ : LE TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS

### Evolution du trafic international



#### Autres valeurs 2001

Londres Heathrow : 53,7  
 Paris Roissy : 43,3  
 Francfort : 40,1  
 Amsterdam : 39,2  
 Londres Gatwick : 28,1  
 Londres Standed : 11,6  
 Paris Orly : 8,5  
 Lille : 0,3  
 Grenoble : 0,08  
 (en millions de passagers)

#### Part du trafic à l'international en 2001

Genève : 86,29      Glasgow : 49,25  
 Manchester : 83,8      Barcelone : 48,16  
 Stuttgart : 67,22      Turin : 47,66  
 Munich : 64,45      Nantes : 38,74  
**Lyon : 55,89**      Marseille : 34,76  
 Nice : 50,97      Toulouse : 29,96  
 (en pourcentages)

#### Source

Airport Council International - Aéroport Lyon Saint-Exupéry

### Pour comprendre

- Ce qui est comptabilisé ici comme international est le trafic intercontinental, mais aussi intra-européen non domestique (ce qui constitue une vision aujourd'hui discutable de l'international).
- Dans un monde de la mobilité, les aéroports sont des attributs essentiels de toute métropole. On peut considérer que l'évolution, sur la durée, du trafic international constitue un indicateur de l'évolution de l'offre des aéroports, la croissance du trafic étant forcément corrélée avec l'ouverture de nouvelles lignes et avec le renforcement des fréquences et des capacités sur les lignes existantes.
- Le trafic international des aéroports constitue **une indication** plutôt qu'un indicateur du degré d'internationalisation des villes : les aéroports vivent sur des zones de chalandises régionales (moins de 20% du trafic de Saint-Exupéry sont par exemple générés par la métropole lyonnaise), la part des passagers en correspondance varie selon que l'aéroport joue, ou non, un rôle de hub...

### Commentaire

- L'évolution du trafic international confirme la dynamique des régions de Munich, Barcelone et Manchester.
- L'aéroport de Genève Cointrin, qui a subi le recentrage du réseau de Swissair sur Zurich, décroche face à Barcelone, mais connaît malgré tout une croissance forte depuis 1997 comparativement aux autres villes du panel.
- Depuis 1995, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est distancé par celui de Nice-Côte d'Azur.
- Sur le critère du trafic international, Marseille et Toulouse se situent en bas de classement avec Turin et Nantes.