

Septembre 2009

Maëlle WASER



La desserte ferrée des aéroports français.

Etat des lieux et perspectives d'avenir.

RÉSUMÉ

L'exigence de mobilité durable, si fréquente aujourd'hui, pose des questions inédites auxquelles des réponses nouvelles doivent être apportées. Rendre complémentaires les systèmes de transport, dans le cadre de « chaînes » vertueuses au bilan carbone amélioré, apparaît alors comme une des solutions disponibles. Nous allons donc étudier une forme spécifique d'intermodalité et rarement au cœur des discours comme des actes des décideurs, à savoir la desserte ferrée des aéroports.

Notre objectif est double. D'abord, disposer d'un panorama exhaustif de ce qui existe aujourd'hui en France, en ce qui concerne à la fois l'intermodalité air-fer à grande vitesse et les liaisons entre centre-ville et aéroport. Ensuite, nous forger une idée du possible développement des dessertes ferrées des aéroports dans un avenir plus ou moins lointain, compte tenu des grands projets d'infrastructures amenés à voir le jour.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 4

PARTIE I - DIAGNOSTIC DE L'INTERMODALITÉ AIR-FER AUJOURD'HUI EN FRANCE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

1. LES AÉROPORTS ÉTUDIÉS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 1.1 *Rapide présentation des aéroports étudiés* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.2 *Le changement de statut juridique des aéroports français* Erreur ! Signet non défini.
2. LE RÉSEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS À GRANDE VITESSE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 2.1 *Le réseau actuel* Erreur ! Signet non défini.
 - 2.2 *Les projets de LGV en France* Erreur ! Signet non défini.
 - 2.3 *Et l'ouverture à la concurrence dans tout ça ?* Erreur ! Signet non défini.
3. ANALYSE DU TRAFIC DES AÉROPORTS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 3.1 *Le trafic de passagers : de fortes disparités entre aéroports* Erreur ! Signet non défini.
 - 3.2 *La croissance limitée du trafic aérien de fret* Erreur ! Signet non défini.
4. LES ACCES EXISTANTS AUX AEROPORTS ETUDIÉS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 4.1 *Un accès routier assuré pour chaque plate-forme aéroportuaire* Erreur ! Signet non défini.
 - 4.2 *L'offre ferroviaire à grande vitesse depuis les aéroports français* Erreur ! Signet non défini.
 - 4.3 *Analyse de l'offre ferroviaire entre centre-ville et aéroport* Erreur ! Signet non défini.

PARTIE II – LES EXEMPLES ETRANGERS OU L'INTERMODALITE EST DE QUALITE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

1. L'ALLEMAGNE, NUMERO 1 DE L'INTERMODALITE AERO-FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 1.1 *Brève historique de l'intermodalité air-fer en Allemagne, notamment Francfort* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.2 *L'offre AIRail depuis Francfort* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.3 *Un exemple, la liaison Francfort-Cologne* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.4 *Quels éléments retenir ?* Erreur ! Signet non défini.
2. SCHIPHOL, L'AEROPORT DE L'INTERMODALITE AUX PAYS-BAS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
3. LA SUISSE, UN BON EXEMPLE D'INTEGRATION DES AEROPORTS AU RESEAU FERROVIAIRE CLASSIQUE. ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
4. LES LIAISONS CENTRE-VILLE / AEROPORT A L'ETRANGER ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 4.1 *En Allemagne, une offre variée pour chaque échelle territoriale* Erreur ! Signet non défini.
 - 4.2 *Brève présentation des dessertes aéroportuaires au Japon avec Tokyo pour exemple* Erreur ! Signet non défini.
 - 4.3 *Éléments clés du succès des TC au Japon* Erreur ! Signet non défini.

PARTIE III – LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LA DESSERTE AEROPORTUAIRE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

1. PLUSIEURS GRANDS PROJETS DE LGV. QUELLE DESSERTE DES AEROPORTS ? ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 1.1 *Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.2 *Orly ou comment rater l'arrivée du TGV* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.3 *Nice, une connexion en devenir* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.4 *Marseille ou comment rater une formidable opportunité* Erreur ! Signet non défini.
 - 1.5 *A Toulouse, la future LGV ne desservira pas l'aéroport* Erreur ! Signet non défini.

| | | |
|-----|--|------------------------------------|
| 1.6 | <i>Bâle-Mulhouse : un débranchement de la ligne pour accueillir le TGV ..</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 1.7 | <i>Les autres aéroports : des situations variées</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2. | AU NIVEAU URBAIN, QUELQUES PROJETS DE DESSERTE AÉROPORTUAIRE EXISTENT | ERREUR ! SIGNET NON DEFINI. |
| 2.1 | <i>La liaison express entre Roissy et la gare de l'Est : CDG Express</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.2 | <i>A Orly, deux projets majeurs</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.3 | <i>Genève : des accès depuis la France relativement mauvais</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.4 | <i>A Bordeaux, la ligne A du tram sera prolongée jusqu'à l'aéroport</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.5 | <i>L'aéroport de Toulouse desservi par un tramway</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.6 | <i>Le projet Leslys à Lyon</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.7 | <i>A Montpellier, le tramway pourrait éviter l'aéroport</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 2.8 | <i>Vatry et l'ouverture éventuelle au transport aérien de passagers</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| 3. | LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEL AEROPORT : AUCUN ACCES FERRE POUR NOTRE-DAME-DES-LANDES | ERREUR ! |
| | | SIGNET NON DEFINI. |
| 3.1 | <i>S'inspirer de Berlin</i> | <i>Erreur ! Signet non défini.</i> |
| | RÉFÉRENCES | ERREUR ! SIGNET NON DEFINI. |
| | LISTE DES GRAPHIQUES, TABLEAUX ET CARTES | ERREUR ! SIGNET NON DEFINI. |

INTRODUCTION

La mobilité d'aujourd'hui pose des questions inédites auxquelles des réponses nouvelles doivent être apportées. Crise pétrolière et économique, périurbanisation des grandes agglomérations, massification de l'utilisation de la voiture personnelle, congestion routière et nuisances environnementales sont autant d'éléments qui obligent aujourd'hui chercheurs et professionnels à imaginer de nouvelles solutions face à une mobilité source d'externalités négatives.

L'intermodalité, à savoir rendre complémentaires des systèmes de transports qui jusqu'ici se sont développés indépendamment les uns des autres, apparaît alors comme l'une des réponses possibles face aux défis posés par la mobilité d'aujourd'hui. C'est pourquoi l'intermodalité est de plus en plus présente dans les politiques de transport, que ce soit à l'échelle nationale ou européenne, et est clairement désignée comme étant l'une des voies à suivre. Les formes que peut prendre l'intermodalité sont multiples, toutes nécessitant l'aménagement de lieux de rencontre, appelés pôles d'échanges, où convergent les différents systèmes de transport.

Dans le cadre du présent travail, c'est l'intermodalité aéro-ferroviaire en France que nous avons décidé d'étudier en détail. Nous nous sommes posé la question de la qualité de l'offre intermodale aujourd'hui existante au départ et à l'arrivée des principaux aéroports français. Puis, dans un souci d'avenir, nous interrogerons les possibilités de développement de l'intermodalité aéro-ferroviaire en France.

Nous commencerons par faire un état des lieux des dessertes ferrées des principaux aéroports français. Nous étudierons à la fois l'intermodalité depuis le centre-ville, mais aussi depuis les grandes agglomérations du pays grâce à la grande vitesse ferroviaire. En effet, la desserte par le rail des aéroports doit pouvoir se faire depuis toutes les échelles territoriales, à savoir l'urbain, le périurbain, la région et finalement le pays. Rejoindre un aéroport depuis chacune de ces échelles territoriales suppose l'existence d'un mode ferré adapté. Ainsi, aux niveaux urbain et périurbain, ce sont le métro, le tramway, le RER et le TER (lorsque la plate-forme aéroportuaire est directement connectée au réseau ferroviaire classique comme c'est le cas à Strasbourg ou à Genève) qui sont adaptés. En ce qui concerne la desserte régionale, les TER peuvent être le mode à privilégier, au même titre que le TGV (généralement, celui-ci circule alors sur des voies classiques). Finalement, l'échelle nationale requière un accès par la grande vitesse ferroviaire, soit des TGV roulant sur des infrastructures dédiées. Il importe donc de faire la distinction entre ces différentes échelles territoriales afin de proposer une desserte ferrée adaptée à la réalité du territoire devant être desservi.

Dans une deuxième partie, nous nous tournerons vers l'étranger afin d'étudier les aéroports dont les accès par le rail sont particulièrement développés. Notamment, nous nous intéresserons à l'Allemagne, dont la qualité de l'intermodalité est internationalement reconnue, mais aussi au Japon, à l'aéroport de Schiphol et à la Suisse. De ces exemples étrangers, nous tirerons des enseignements qui pourraient permettre l'amélioration de l'intermodalité air-fer en France. A chaque fin de partie, nous mettrons en avant les propositions qui nous semblent indispensables à améliorer la qualité de l'offre intermodale air-fer française.

La dernière partie de notre travail sera consacrée à l'étude des grands projets amenés à être engagés dans les années et décennies à venir et qui pourraient contribuer à l'amélioration de la desserte ferrée des aéroports français. En effet, autant l'amélioration de la qualité de service de l'intermodalité est importante, autant il est nécessaire de montrer quels sont les futurs grands projets d'infrastructures de transport qui pourraient avoir un impact sur la desserte des aéroports. Nous analyserons donc les bons élèves (notamment Nice) et les moins bons où des opportunités existent mais ne sont pas saisies (Montpellier par exemple).

Finalement, nous concluons notre travail en insistant particulièrement sur les propositions que nous aurons développées tout au long de notre étude. En effet, c'est là que se trouve le cœur de notre travail qui doit servir à pointer du doigt les carences actuelles de l'intermodalité air-fer en France, mais surtout à proposer des améliorations, autant en ce qui concerne la qualité de service (prise en charge des bagages en gare ferroviaire par exemple) que l'intégration de la desserte aéroportuaire dans les grands projets d'infrastructure.