

Etude inédite de TDIE

« La desserte ferrée des aéroports français, état des lieux et perspectives d'avenir »

TDIE a inclus dans son programme de travail 2009 une étude globale, descriptive et prospective sur les dessertes ferroviaires des principales plates-formes aéroportuaires françaises, avec une comparaison européenne. Cette étude réalisée par Maëlle Waser, ingénieur stagiaire TDIE, a un double objectif :

- 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
- 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

Extrait de l'introduction de l'étude :

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 mené pendant 6 mois chez TDIE, c'est l'intermodalité aéro-ferroviaire en France que nous avons décidé d'étudier en détail. Après avoir défini les concepts d'intermodalité et de rupture de charge qui sont au cœur de notre travail et avoir mis en avant les principaux éléments essentiels à une offre intermodale de qualité, nous avons décidé d'étudier, sous cet angle particulier, l'intermodalité air-fer. En effet, 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.

Afin de répondre à ces questions et de valider ou non nos hypothèses de travail, nous commencerons par faire un état des lieux de l'intermodalité air-fer en France. 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. Puis, 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 conclurons notre travail en répondant à la question qui nous a servi de point de départ et nous insisterons 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.