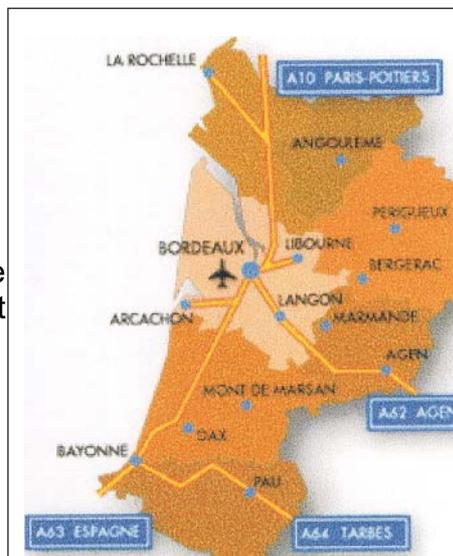


BORDEAUX - MÉRIGNAC

Situation, trafic et emploi

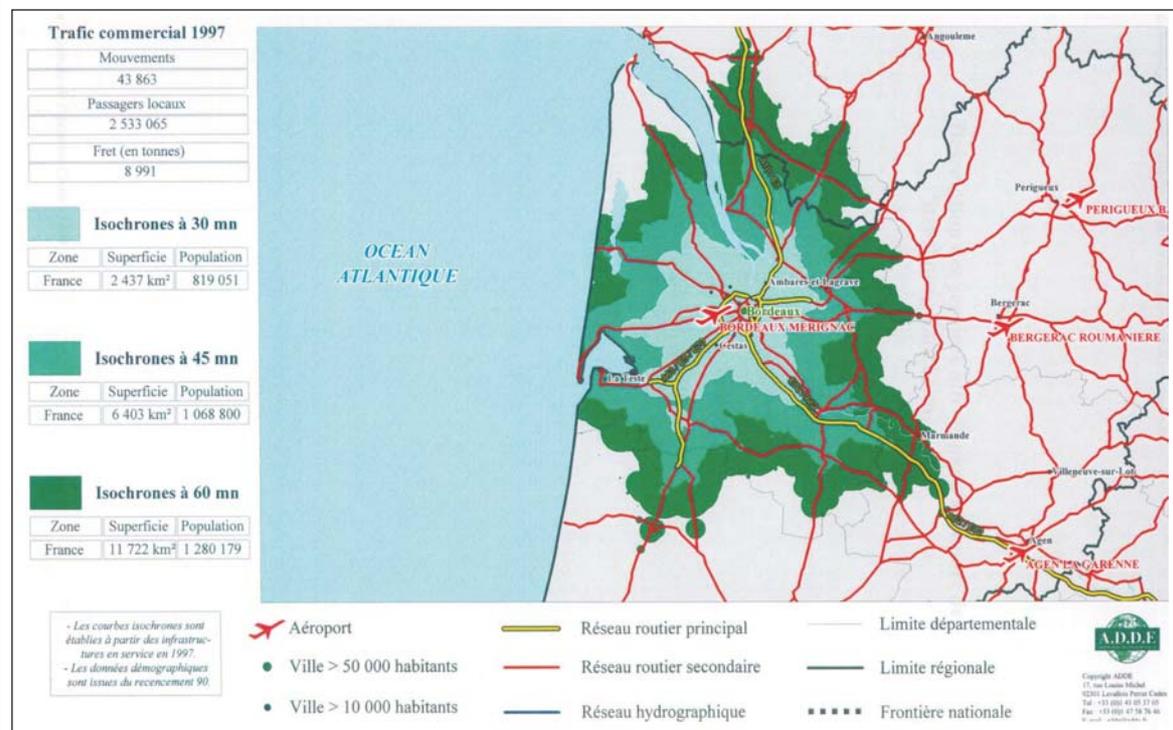
Situation

Situé sur la commune de Mérignac, à l'ouest de l'agglomération bordelaise, l'aéroport est distant de 17 km du centre ville.



Source : site internet Bordeaux.aeroport.fr

Temps d'accès à l'aéroport

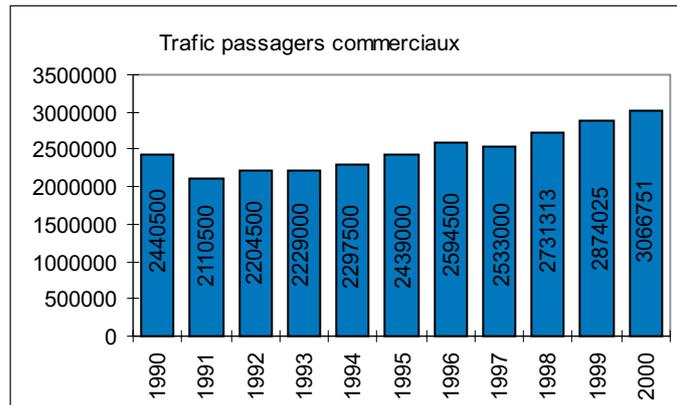


Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien" - 1998

BORDEAUX - MÉRIGNAC

Le trafic

L'aéroport a accueilli 2.874.025 passagers en 1999, et 3 millions en 2000. La majorité de la clientèle provient de l'agglomération bordelaise (70%). Hors agglomération, le reste de la clientèle se répartit principalement entre les autres villes de Gironde et les départements limitrophes mais pour des taux de fréquentation très faibles



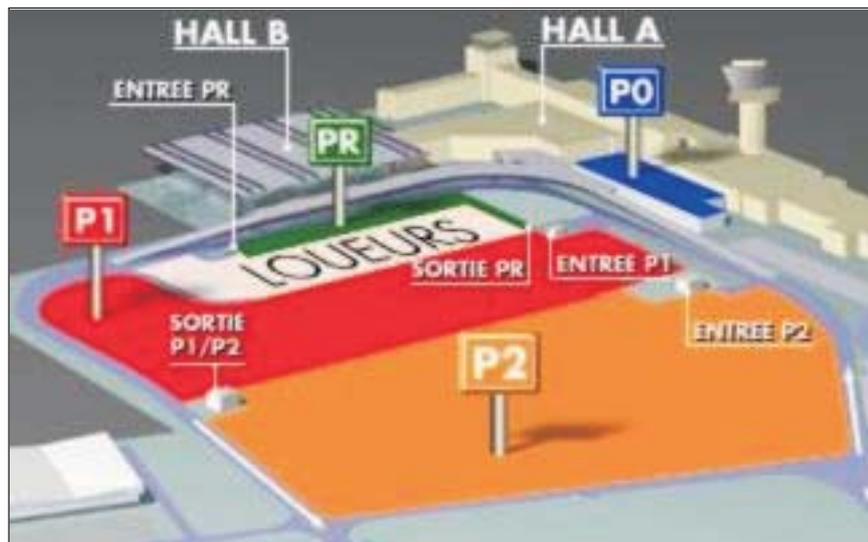
Source : DGAC

L'emploi

2000 emplois sont localisés sur la plate forme aéroportuaire, soit 0,7 emploi pour 1000 passagers.

Le stationnement

3.500 places de stationnement sont offertes sur 4 parkings, soit 1,2 places de stationnement pour 1000 passagers.



Source : site internet Bordeaux.aeroport.fr

La CCI est gestionnaire du stationnement. Les recettes de stationnement s'élevaient en 1999 à environ 30 millions de francs, soit 10,40F par passager.

BORDEAUX - MÉRIGNAC

Tarif selon les durées de stationnement (jusqu'au 31/12/2000)				
	P R Parc rapproché	P 0 Parc surveillé	P 1	P 2
0 - 30 mn	Gratuit		15f	
30 à 60 mn	10f	20f		10f
1h à 2h	de		20f	15f
2h à 3h	l'heure	40f	25f	20f
3h à 12h		55f	35f	30f
12h à 18h		68f	45f	35f
18h à 24h		78f	55f	44f
Par jour supplémentaire		78f	55f	44f

L'offre de transport

La liaison aéroport - Mérignac centre

Dans le cadre contractuel, cette ligne fait partie du réseau de transports urbains. La Communauté Urbaine de Bordeaux en est l'Autorité Organisatrice. Cette ligne ne fait pas l'objet d'une convention spécifique.

C'est le transporteur CGFTE (du groupe CGEA/CONNEX), exploitant du réseau urbain, qui assure le service sur la ligne, celle-ci reliant le centre de la commune de Mérignac à l'aéroport. Elle fonctionne de 6h à 20h avec une fréquence d'un bus à l'heure.

Les tarifs sont ceux de l'ensemble du réseau urbain, soit 7,50f le titre vendu à l'unité et 55f le carnet de 10 tickets.

Côté matériel, les véhicules sont des bus urbains et en terme de clientèle, cette ligne ne correspond pas aux besoins des passagers de l'aéroport - tant du côté de la fréquence que du tracé - et est davantage utilisée par des salariés de la plate-forme.

La liaison aéroport - gare Saint Jean

Dans le cadre contractuel, l'autorité organisatrice de cette liaison est la CCI de Bordeaux. En effet, l'aéroport se situe dans le PTU.

Un contrat d'une durée de 5 ans a été signé avec l'exploitant en 1999

Le prestataire reverse à la CCI les recettes commerciales et facture le service rendu (prix fixé par rotation). En 2000, les recettes commerciales s'élevaient à 3.02.000f et 3.070.000f ont été facturés à l'AO. En plus de ce déficit d'exploitation, la CCI a pris en charge l'édition des brochures, l'aménagement des arrêts et l'habillage des véhicules.

Le service est exploité par Les Cars de Bordeaux, appartenant au groupe familial SERA jusqu'en juillet 2001, racheté ensuite par KEOLIS. Il est assuré tous les jours de la semaine, du premier au dernier avion (5h30 à 22h45), avec une fréquence de 30 minutes en semaine et de 45 minutes le week-end. Le temps de parcours est de 30 à 45 minutes selon l'état du trafic.

BORDEAUX - MÉRIGNAC

Les arrêts sont des des arrêts du réseau urbain, avec un affichage spécifique.

Sens aéroport - gare St Jean

Du **lundi au vendredi**, les départs se font du hall "B". Le premier est à 6h, le second à 8h et ensuite toutes les demi-heures jusqu'à 20h. Puis, 20h45, 21h30, 22h15 (le vendredi) et 22h45.

Le **samedi et dimanche**, le premier départ est à 8h45 et ensuite toutes les 45mn. Puis 18h30, 19h30, 20h30, 21h15, 22h00 et 22h45 (le Samedi).

Sens gare St Jean - aéroport

Du **lundi au vendredi**, les départs se font de la cour de la gare. Les deux premiers sont à 5h30 et 6h30. Ensuite toutes le demi-heures jusqu'à 19h45, puis 20h45, 21h30 et, le vendredi, 22h.

Le **samedi et dimanche**, les deux premiers départs sont à 5h30 et 7h30, puis toutes les 45mn de 9h30 à 17h45. Ensuite 18h45, 19h45, 20h30, 21h15, et 22h.

Un abonnement spécifique est proposé aux salariés de la plate-forme : 100f par an et 5f par voyage.

Côté matériel, le service est assuré par 3 à 4 véhicules neufs de 27 places, comportant soute et racks à bagages, climation et liaison radio avec l'aéroport..

Côté clientèle : en 2000, 108151 voyages ont été effectués, dont 6000 à titre gratuit (salariés de la CCI, militaires, stagiaires de l'aéroport). 40200 étaient à tarif réduit et 47300 au tarif normal. 5281 voyages étaient le fait de salariés abonnés

Les pointes de fréquentation correspondent avec les horaires des vols charter et "low cost". Une étude de fréquentation de l'aéroport menée par la CCI en 1999 évalue à 6,6% la part de marché de la navette, mais le rapport fréquentation/trafic passagers indique 3,5%.

BORDEAUX - MÉRIGNAC

Les taxis

Les taxis de Bordeaux et de Mérignac sont autorisés à stationner à l'aéroport sur 80 emplacements réservés à cet effet, en deux files d'attentes distinctes comprenant chacune 40 places : une pour les taxis de Bordeaux (mais il y a beaucoup plus de 40 taxis à Bordeaux) et une pour les taxis de Mérignac (qui sont 35).

Une course pour le centre de Bordeaux coûte 130f en tarif jour en passant par la ville (175 en empruntant la rocade). En tarif de nuit, les prix sont de 180 et 250F. Ces tarifs correspondent en fait à un retour à vide.

Les tarifs

Coût pour une course	Barèmes du 17 Août 1995
En tarif jour, - 130F00 en passant par la ville - 175F00 en passant la rocade	• prise en charge 12,50F • heure d'attente ou marche lente 123,10F
En tarif de nuit : - 180F00 en passant par la ville - 250F00 en passant par la rocade	• avec retour en charge à la station <i>jour</i> 3,45F <i>nuit</i> 5,18F
Ces tarifs correspondent à un retour à vide.	• avec retour à vide à la station <i>jour</i> 6,90F <i>nuit</i> 10,35F
	• par bagage 3,95F

Les sociétés de taxis sont : Taxis de Mérignac, Taxis girondins, Taxis télé, Allô Bordeaux taxis, Taxis 33, Euro taxis et Aquitaine taxis radio.

Les projets

La DRE Aquitaine a commandé au CETE du Sud-Ouest une étude de prévision de trafic pour un projet de desserte ferroviaire entre la gare Saint-Jean et l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Un comité de pilotage a été constitué associant la direction de l'aéroport, la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Conseil Régional et la SNCF.

L'idée d'une liaison ferroviaire a émergé lors des études préliminaires de la liaison à grande vitesse (1995-96), dans une perspective de désaturation des aéroports parisiens. Si cette hypothèse a été abandonnée, l'idée d'assurer l'accès à l'aéroport par un mode collectif performant est restée. Elle répond au souci de la CCI d'élargir l'arrière-pensée de l'aéroport à l'échelle régionale.

Aujourd'hui, il n'existe pas de voie ferrée desservant directement l'aéroport. L'accès se ferait à partir de la voie de ceinture ou de la voie en direction d'Arcachon. La construction de plusieurs kilomètres de voie nouvelle serait donc nécessaire.

BORDEAUX - MÉRIGNAC

La commande faite au CETE ne concernait pas la faisabilité ou le coût de l'infrastructure mais l'utilisation que l'on peut attendre d'une telle liaison. Elle repose sur deux hypothèses étudiées successivement:

- L'aéroport n'est relié au centre ville de Bordeaux que par une liaison ferroviaire,
- L'aéroport est relié à Bordeaux à la fois par la liaison ferroviaire, et à la fois par une liaison TC urbain (en l'occurrence par le tramway, dont la deuxième phase prévoit la desserte de Mérignac centre et qui pourrait être étendu jusqu'à l'aérogare).

Le CETE a pour le moment étudié la première des deux hypothèses.

L'étude s'attache, à partir des résultats de l'enquête de clientèle menée en 1999 par la CCI à évaluer le potentiel de report modal des passagers venant en automobile (comme conducteurs ou accompagnés) sur une liaison ferroviaire, à l'horizon 2015. Les hypothèses de trafic de l'aéroport sont celles retenues par la DGAC dans le Schéma de Service de Transport de l'Aquitaine soit, en hypothèse basse 3 millions de passagers par an et 4,5 millions en hypothèse haute. Le potentiel de report modal est évalué à partir d'un calcul de coût généralisé (sur la base de 300 F de l'heure) prenant en compte le coût du temps, celui du transport (prix du billet, carburant, péage, parking...), les conditions de circulation (heures de pointe, heures creuses, le stress et les ruptures de charge).

Le CETE évalue à l'issue de cette étude le potentiel de clientèle pour une desserte ferroviaire à 1.804 voyageurs par jour moyen annuel à l'horizon 2015, soit une part modale de près de 15%. Ces résultats sont basés sur l'hypothèse d'une fréquence de 20 minutes maximum de la navette ferroviaire.

Deux tarifications possibles de la navette ont été intégrées aux calculs (20F ou 37F). Il apparaît que l'incidence du prix est très minime : en fait, c'est la durée du temps d'accès (sur la base d'un coût horaire de 300F) qui explique le comportement de l'usager, en particulier aux heures de pointe.

Ces premiers résultats ont été présentés au groupe de pilotage le 13 avril 2001. Le CETE travaille actuellement sur la seconde hypothèse retenue.

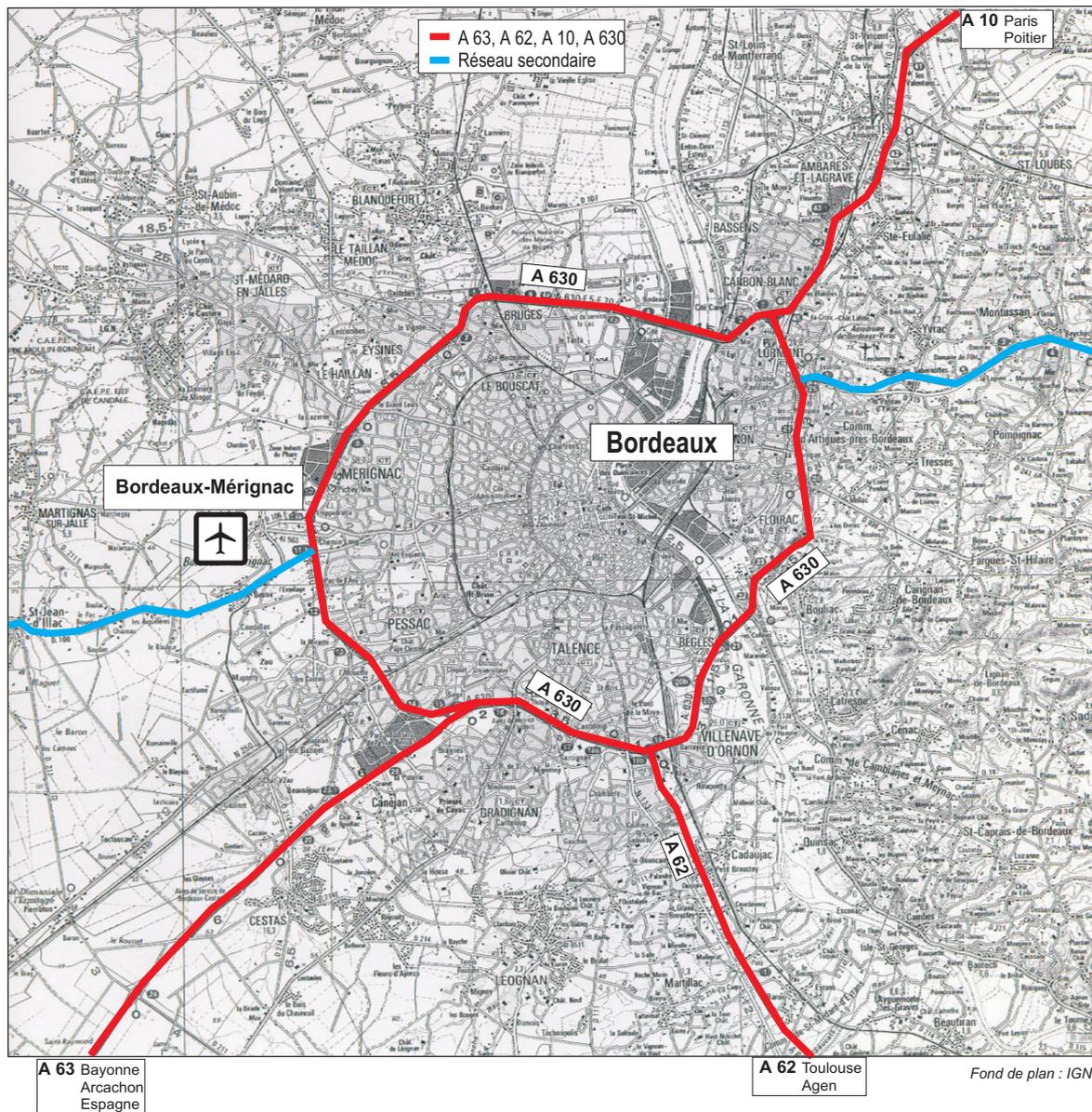
La Région, participant au comité de pilotage de l'étude, avait prévu dans son Schéma Régional de Transport (1997) le lancement d'autres études sur la desserte du périurbain, études intégrant, dans le cadre d'une réflexion, celle de l'aéroport.. Ces réflexions n'ont, à ce jour, pas été engagées. Pour la Région, la desserte de l'aéroport ne saurait être de la seule responsabilité régionale (l'étude CETE montrant que les besoins sont plus localisés sur l'agglomération qu'à l'échelle régionale) et doit être envisagée dans le cadre d'un partenariat entre les différentes autorités organisatrices.

Par ailleurs, la CUB, autorité organisatrice des transports urbains et maître d'ouvrage du PDU, engage une réflexion sur la desserte de l'aéroport à partir du terminus du tramway prévu à Mérignac en deuxième phase (par rabattement sur ce terminus), et, dans une troisième phase, sur une liaison par TCSP entre l'aérogare et ce terminus. Les études n'ont pas encore été engagées.

La DDE de Gironde mène actuellement de son côté une étude sur l'amélioration de la liaison routière entre l'aéroport et la rocade de Bordeaux.

BORDEAUX - MÉRIGNAC

Itinéraires de desserte



Contacts

DRE Aquitaine, pôle aménagement - transports :	M. Bompas
Communauté Urbaine de Bordeaux :	M. Muller, M. Tardy
CGFTE:	Mme Froidfond
CCI de Bordeaux :	M. Lacoste
	M. Rollais
Région Aquitaine :	M. Province
CETE du Sud-Ouest :	M. Benoit

Documents :

- Projet de desserte ferroviaire gare Saint Jean - Aéroport de Bordeaux Mérignac, études des prévisions de trafic, CETE du Sud-Ouest, janvier 2001.
- Plan de Déplacements Urbains, Communauté Urbaine de Bordeaux, 2000-2005.