

## Introduction / résumé

### Contexte et méthode

#### À l'origine de la commande

L'étude a été commandée en 2000 par la Direction des Transports Terrestres et la Direction Générale de l'Aviation Civile qui se sont appuyées sur leurs services d'études centraux respectifs, le CERTU et le STBA.

On se trouve alors simultanément dans un contexte de forte croissance du trafic aérien national ou international et dans une période riche en termes de réflexions prospectives et planificatrices : Schémas de Services Collectifs de Transports (SSCT), Plans de Déplacements Urbains (PDU), Contrats de Plan, promulgation en perspective de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) qui transforme les procédures de planification urbaine.

C'est finalement dans les SSCT que se trouve identifiée et décrite le plus explicitement la préoccupation de desserte des aéroports, à savoir : « Conforter ou créer un réseau de transports collectifs intégré à l'échelle des métropoles régionales en valorisant les potentialités ferroviaires et en prévoyant les interconnexions avec les réseaux urbains, les grandes lignes ferroviaires et les aéroports ».

#### Une connaissance très partielle de la réalité

Cependant, la connaissance de la réalité de ces dessertes est alors très partielle et peu normée, ce qui a justifié l'engagement de la présente étude qui a porté spécifiquement sur la desserte locale et régionale d'aéroports métropolitains en excluant les interconnexions avec le ferroviaire grandes lignes ou TGV (au demeurant fort rares), et en mettant l'accent sur le transport public.

### Nécessité d'engager une étude qui s'appuie sur des questionnaires et des entretiens avec les acteurs locaux

Il fallait également disposer d'un échantillon de sites suffisant pour couvrir la variété de situations et ce sont au total 17 aéroports dont la desserte a pu être décrite ; 15 dépassaient les 300 000 passagers/an, 2 de taille inférieure ont été retenus en raison de leurs spécificités . En outre, deux gares TGV isolées des centres villes ont été intégrées à l'étude, car on pouvait imaginer que leur desserte présentait certains points communs avec celle des aéroports.

Les trois parties de l'étude couvrent l'analyse de la situation actuelle, les projets recensés et enfin quelques « préconisations ». Tous les cas étudiés ont donné lieu à l'établissement de fiches monographiques rassemblées dans le dossier spécifique « La desserte des aéroports : fiches de cas » (1). L'enquête a permis de traiter de domaines très variés : l'accessibilité générale de l'aéroport (route, stationnement, taxis), l'organisation institutionnelle et contractuelle du transport, le service rendu (clientèle, qualité de l'offre)... C'est cette diversité des domaines et des approches - donc des interlocuteurs - qui a justifié qu'on procède en deux temps :

- élaboration et traitement de questionnaires auprès des autorités organisatrices (AO urbaines, Conseils Généraux, Conseils Régionaux), des gestionnaires des aéroports,
- entretiens sur place avec des représentants de ces instances ainsi qu'avec les DRE et /ou DDE intéressées.

## Les principaux résultats

### Les aéroports étudiés connaissent une forte croissance

Les aéroports ont été classés en trois catégories selon qu'ils enregistrent plus de 5, de 2 à 5 ou moins de 2 Millions de passagers. Pour chaque catégorie, le taux de croissance annuel du trafic de 1990 à 2000 a été de l'ordre de 4,5%

### L'accessibilité aux aéroports

C'est sans surprise qu'on constate qu'elle est essentiellement routière et qu'on y privilégie le stationnement des véhicules particuliers, la voiture de location, les taxis. Il est vrai que le stationnement constitue une ressource annexe importante pour les gestionnaires d'aéroports : 18% du chiffre d'affaires des aéroports de plus de 2 millions de passagers. Ces chiffres sont pourtant obtenus à partir de combinaisons des paramètres d'offre (nb de places par passager), de tarification et d'occupation très contrastés.

(1) CDRom qui rassemble 15 fiches aéroportuaires (Beauvais et Ajaccio n'ont pas été traités en fiches de cas) et 2 fiches sur les gares TGV.

### L'offre en transport public existe...

Seuls trois aéroports n'offraient pas de transport public de type navette (ou réseau urbain) au moment de l'enquête (2), sachant qu'il n'existe pas d'aéroport bénéficiant d'une connexion ferroviaire orientée vers le pôle urbain.

Les services offerts sont généralement constitués d'une ligne principale à destination du pôle urbain auquel est rattaché l'aéroport et de lignes de type « à la demande » ou relevant d'un compromis entre le taxi et une ligne régulière (utilisation de monospaces ou de minibus).

Taille des aéroports	Nombre de lignes	Ligne principale : nombre d'allers et retours quotidiens	Parts modales	Type dominant de desserte
Plus de 5M de passagers	7	46	8,90%	Cadencée à 20'
De 2 à 5M de passagers	4	33	5,50%	Cadencée
Moins de 2M de passagers	1	13	2,30%	Calage sur les vols

Par rapport à la voiture particulière et aux taxis, le transport public représente une offre supplémentaire qu'on peut situer en termes tarifaires :

- un aller et retour en navette coûte en moyenne 25% d'une course taxi,
- un aller et retour en navette coûte, en moyenne, une journée de stationnement...

La concurrence entre les différents modes de déplacements s'exprime donc différemment selon qu'il s'agira d'allers et retours sur la journée, de séjours de plusieurs jours.

### Le contexte organisationnel et institutionnel

La Loti a défini trois catégories d'autorités organisatrices correspondant à des aires administratives spécifiques : autorité urbaine pour les périmètres de transports urbains, départementale (Conseil Général) et régionale (Conseil Régional). Les implantations géographiques des aéroports font qu'ils peuvent se trouver concernés par ces trois catégories d'autorités organisatrices des transports, et particulièrement les aéroports les plus grands. En pratique, sur le terrain, on rencontre des montages parfois complexes entre autorités organisatrices pour s'accorder sur une ligne spécifique. On ne rencontre en revanche qu'exceptionnellement des structures support de concertation entre autorités organisatrices au service d'une politique globale de desserte de l'aéroport. Dans certains cas, l'autorité organisatrice n'exerce pas pleinement ses compétences et délègue de fait l'organisation du transport public au gestionnaire.

### Des conventions et une tarification spécifiques

Les lignes de transport public desservant les aéroports font presque systématiquement l'objet de conventions spécifiques entre l'autorité organisatrice et un transporteur particulier. Ces conventions peuvent également avoir le statut de convention annexe à la délégation de service public du réseau de transport urbain.

(2) Beauvais (mais il existe une liaison avec Paris), Ajaccio (où le service navette a été arrêté provisoirement), Brest (où une liaison devrait être mise en place prochainement).

Mais dans les deux cas, la tarification est spécifique et le plus souvent n'assure pas la correspondance avec le réseau urbain. Il y a en revanche une correspondance physique car les navettes desservent en général un ou plusieurs arrêts du réseau urbain ou des pôles d'échange spécifiques (Gares SNCF principalement).

Plus l'aéroport est grand, plus la part modale du transport public est forte, et plus on trouve des conventions aux risques et périls, sans compensations de l'autorité organisatrice. Cela correspond à une situation dans laquelle le seuil de rentabilité du service a été atteint sur la seule base d'un tarif commercial. Les groupes nationaux de transport de voyageurs urbains et non urbains (Keolis, Connex, Transdev), sont très présents et leur part continue à se renforcer.

### **L'émergence de nombreux projets**

Il y a de nombreux projets visant à améliorer la desserte des aéroports, pas forcément inscrits dans les documents de planification, avec l'émergence très nette de projets de transports en site propre, pas uniquement ferroviaires.

Ces projets de sites propres ne sont jamais considérés comme dédiés exclusivement à l'aéroport. Ils correspondent cependant à des situations pour lesquelles les échéances sont différenciées. Dans certains cas, c'est un projet de transport en site propre urbain dont on imagine qu'il pourrait aller jusqu'à l'aéroport. Le plus souvent, les projets sont localement argumentés par la présence d'une voie ferrée à proximité. Il y a enfin le cas où c'est la plate-forme aéroportuaire elle-même qui fait l'objet de projets nécessitant de repenser la desserte.

Il existe également des projets de restructuration, voire de création, de desserte en transport routier. Ils sont en principe à échéance plus courte que les projets de site propre et font l'objet d'un meilleur portage institutionnel.

## **Quels enseignements tirer de cette enquête ?**

### **Une connaissance parcellaire et incomplète de la part des AO et des gestionnaires, un traitement sectoriel des questions d'accessibilité à l'aéroport**

Le recueil de données mené auprès des différents acteurs locaux a montré que l'offre actuelle en matière de desserte TC des aéroports, son usage ainsi que la demande potentielle sont encore trop méconnus. Les éléments de connaissance sont parcellaires et non partagés entre les différents acteurs (AO, exploitants, gestionnaires de plates-formes). Dans les cas de dessertes multiples, les différentes AO ne connaissent le plus souvent que leur propre service (et ce de façon plus ou moins complète), voire ignorent l'existence d'autres offres dépendant d'autres AO.

L'analyse des cas étudiés a fait apparaître que l'existence d'une offre variée desservant plusieurs pôles urbains au départ de l'aéroport n'était pas forcément synonyme d'organisation commune ni de lisibilité pour l'utilisateur.

Il y a sur le terrain des acteurs nombreux et compétents mais sur des aspects partiels de la question générale de l'accessibilité (gestionnaires de la voirie, gestionnaires de la plate-forme et du stationnement, AO de niveaux différents, responsables du marketing...).

Les collectivités locales ont à l'égard des aéroports une attitude attentive. Elles sont toujours plus conscientes de la contribution du transport aérien à l'ensemble de ce qui constitue le transport public. Pourtant, le chaînon que constitue l'acheminement depuis l'aéroport vers un lieu de travail ou encore le départ du domicile vers l'aéroport n'est pas encore suffisamment considéré comme un enjeu. Cette attitude est effectivement à corrélérer à la connaissance parcellaire de la clientèle actuelle et potentielle évoquée ci-dessus. Bien souvent, l'accès aux aéroports a été traité au plan de l'infrastructure routière (voies rapides, création d'échangeurs...) et du stationnement.

### **Les exigences spécifiques à la desserte des aéroports ne sont pas suffisamment perçues**

Dans la plupart des cas, la mise en place de navettes s'est faite sans vraiment prendre en compte le fait qu'il existe deux types de clientèles : les résidents et les « visiteurs ».

Les résidents arrivent le plus souvent de leur domicile pour prendre l'avion et il y a donc une grande dispersion des origines géographiques de cette clientèle. Les visiteurs (ou non-résidents), n'ont pas de véhicule à l'arrivée et leurs lieux de destination sont plus concentrés, notamment lorsqu'il s'agit de déplacements pour motif professionnel : centre ville, zones d'activité.

Force est de constater que les tailles actuelles d'aéroports, en définitive assez modestes, ne suffisent pas à créer un réel marché pour des services de transport public, exploités en lignes à itinéraire fixe à destination de l'aéroport et destinés à des résidents.

D'autre part, alors même qu'une offre existe, se pose la question de sa crédibilité aux yeux de l'usager. Sur les plus grands aéroports analysés, il est proposé une desserte cadencée à 20' (voire 15') et à partir de ce seuil, l'offre est réellement perceptible, le temps d'attente moyen (10') permet quasiment de s'affranchir d'un horaire et reste très acceptable.

En deçà de ce seuil, les services offerts relèvent le plus souvent d'un calage sur les horaires des avions avec la recherche d'un compromis entre les horaires d'arrivée et de départ. Très rapidement l'usager doit devenir un spécialiste des transports pour vouloir prendre la navette (horaires irréguliers, véhicule pas encore présent à la sortie de l'aérogare), sans compter les problèmes posés au transporteur lorsqu'il faut gérer les retards d'avion.

### **Quelles dessertes pour quels aéroports ?**

Une des orientations du SSCT (cf. ci-dessus) est que la desserte des aéroports participe à un « réseau de transports collectifs intégré à l'échelle des métropoles ». Mais en déclinaison locale, il faudra bien expliciter comment on se positionne entre deux alternatives extrêmes, à savoir soit favoriser les transports collectifs (loi sur l'air) et rééquilibrer l'usage des modes de déplacement, soit développer simultanément les offres en infrastructures routières et en transports collectifs.

Actuellement, on peut seulement observer qu'on s'achemine vers une saturation des accès routiers vers les centres villes et du stationnement et que le développement des dessertes des aéroports en transport public à destination de ces centres va devenir plus nécessaire qu'aujourd'hui, et aussi que des priorités devront leur être accordées.

### *Une desserte renforcée vers l'agglomération principale*

Pour tous les aéroports accueillant au moins 2 millions de passagers, l'enquête réalisée nous incite à penser qu'il faut aller vers des dessertes cadencées de bon niveau (au moins 3 services par heure, soit un service toutes les 20') et, là où elles existent déjà, les conforter par des aménagements favorisant leur vitesse commerciale, leur donnant une priorité sur les véhicules particuliers (couloirs bus notamment). La visibilité du dispositif est un élément essentiel de sa crédibilité, elle mérite dans tous les cas d'être renforcée.

Les aéroports plus petits ne permettent pas d'adopter ce principe de cadencement ou celui-ci risque d'être insuffisant. L'organisation de services calés sur les horaires des vols reste donc le plus recommandable à condition, là aussi de penser à la visibilité du dispositif. Il est nécessaire de développer une information conséquente, directement auprès des usagers de l'avion et au sein de l'aérogare. De la souplesse dans le fonctionnement des dessertes devrait également être admise en introduisant par exemple, au-delà de l'itinéraire fixe programmé, un système complémentaire à la demande (notamment pour les résidents) quitte à s'appuyer sur les taxis et des centrales de mobilité.

### *Conforter la desserte des pôles régionaux*

Les aéroports ont tous une attractivité - zone de chalandise - qui dépasse largement celle de l'agglomération où ils sont implantés, mais la mise en place de dessertes de différents pôles régionaux reste timide, mal identifiée et insuffisamment valorisée.

### **Développer la concertation entre acteurs, autorités organisatrices et gestionnaires, faire évoluer le concept de desserte aéroportuaire.**

Il faut d'abord réussir à faire de ce sujet - la desserte des aéroports - un thème dont les autorités compétentes s'emparent réellement et cela ne se rencontre aujourd'hui que dans le cas des grands aéroports internationaux. Il faut aussi élargir le concept de desserte de l'aéroport et penser à la desserte de l'ensemble du site qui regroupe de nombreux emplois.

Il y a nécessité de développer un système d'information permettant le suivi et sa mise en commun des modalités d'accès à l'aéroport (fréquentation, parts de marché, fonctionnement des différentes lignes ou services...). Ce système d'information ne nécessiterait pas nécessairement la production de données entièrement nouvelles, mais s'alimenterait en premier lieu par la mise en commun de données disponibles (ou à harmoniser) auprès des différents acteurs.

La mise en place d'une instance de concertation est imaginable (à l'image de ce qui s'est structuré à Lyon ou Mulhouse par exemple), permettant ainsi d'associer des échelles géographiques complémentaires (Aire urbaine, Département, Région). Cette instance pourrait travailler à améliorer l'offre existante, en particulier en termes de coordination, d'image réseau, d'intégration tarifaire, lisibilité par l'utilisateur, organisation spatiale .... Les transporteurs, les représentants des taxis devraient alors y être associés.

## La méthode

### Une étude des principaux aéroports régionaux français

L'étude porte sur un échantillon de 18 aéroports français, composé de la majorité des aéroports régionaux ayant dépassé les 300 000 passagers annuels en 2000

Nice - Côte-d'Azur  
Marseille-Provence  
Lyon - Saint-Exupéry  
Toulouse-Blagnac  
Bâle-Mulhouse  
Bordeaux-Mérignac  
Strasbourg  
Nantes-Atlantique  
Montpellier-Méditerranée  
Ajaccio  
Lille-Lesquin  
Clermont-Ferrand  
Toulon-Hyères  
Brest-Guipavas  
Bayonne-Anglet-Biarritz

Cet échantillon a été complété par certains cas particuliers qui paraissent intéressants par leur spécificité:

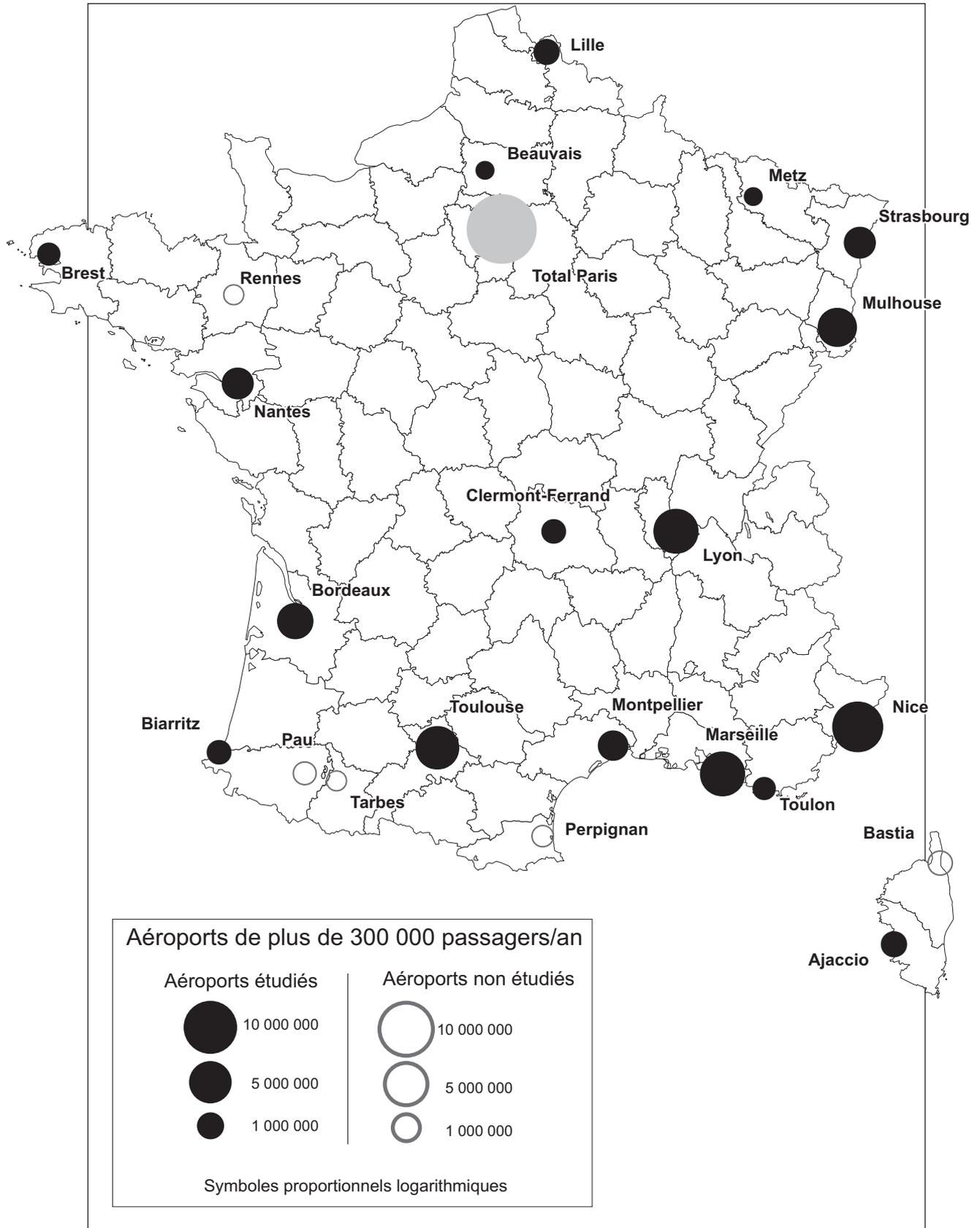
L'aéroport de Metz-Nancy- Lorraine (en raison de sa bipolarité),  
L'aéroport de Beauvais - Tillé.

L'échantillon couvre donc un large éventail de sites dont les fréquentations s'échelonnent entre 9,4 millions de passagers pour Nice et 0,35 millions de passagers pour Metz-Nancy-Lorraine en 2000.

Il a été complété par les aéroports parisiens qui ont fait l'objet d'un traitement particulier (recueil de données allégé): en effet, en raison de leur importance, ces aéroports ne peuvent être comparés aux aéroports de province, que ce soit en terme de problèmes rencontrés ou de solutions techniques mises en place ou à l'étude. Ils sont donc présentés sous forme de fiches descriptives en annexe du document, mais ne sont pas pris en compte dans l'analyse.

Le choix des sites a en outre été étendu à 2 gares TGV isolées des centre villes (gares de Haute Picardie et du Creusot-Montceau les mines), dont on pouvait penser que la desserte en transports collectifs était apparentée à celle des aéroports.

# Les aéroports étudiés



### **Pourquoi nous n'avons pas retenu d'aéroports européens**

Le thème de l'étude nous a naturellement conduits à envisager l'étude de cas étrangers et notamment européens connus pour la qualité de leur desserte en transports publics. On pense notamment à Londres-Heathrow, Helsinki, Francfort, Amsterdam, Bruxelles, Manchester, Zürich, Genève...

On trouvera toujours des aéroports de taille comparable. Si on n'étudie pas de cas européens, c'est d'abord parce qu'on étudie la France (spécificité due au contexte institutionnel). Il n'est pas exclu de compléter cette étude dans une seconde phase par la présentation de quelques cas étrangers. Mais sur les sites européens de taille comparable à l'échantillon français, il existe peu d'informations disponibles..

Aussi, par souci de comparabilité des situations et des solutions techniques mises en place ou envisagées, seuls des aéroports français ont été retenus dans le cadre de cette étude.

### **La méthode utilisée pour le recueil des données**

Les données concernant la description de la situation actuelle ont été recueillies auprès des gestionnaires des plates-formes aéroportuaires (CCI, collectivités locales et établissements publics) et des autorités organisatrices de transport collectif (urbaines, départementales et régionales, au sens de la LOTI) au moyen d'un questionnaire joint en annexe, adressé dans le courant de l'été 2000. Ce recueil avait pour objectif de disposer de données comparables pour l'ensemble des sites étudiés, de façon à pouvoir en tirer des enseignements généraux concernant la situation actuelle en terme de desserte en TC des aéroports.

Ces données ont ensuite été complétées au cours d'entretiens menés avec les acteurs locaux de chaque aéroport, entretiens qui étaient plus spécifiquement consacrés aux projets d'évolution de la desserte de l'aéroport. Ces entretiens se sont la plupart du temps déroulés sur place lors de réunions ou de rendez-vous organisés à cet effet. Certains ont eu lieu par téléphone. Ces contacts ont permis de collecter un certain nombre de documents (Dossiers de Voirie d'Agglomération, Plans de Déplacement Urbains, études préalables de projets de desserte...) qui nous ont permis de situer l'aéroport et sa desserte dans leur contexte local.

Les acteurs contactés dans cette seconde phase de recueil d'information étaient généralement:

- Le gestionnaire de la plate-forme,
- L'Autorité Organisatrice des transports responsable de la desserte en transports collectifs existante,
- La ou les Autorités Organisatrices ayant des projets concernant la desserte de l'aéroport en transports collectifs
- La DRE et/ou la DDE...

Les interlocuteurs contactés ont cependant pu varier d'un site à l'autre en fonction des spécificités de la situation locale.

L'ensemble des données collectées a permis la rédaction d'une fiche de cas synthétique pour chaque aéroport. Ces fiches sont regroupées en annexe du document. Elles ont ensuite alimenté le travail d'analyse portant sur la desserte actuelle et les projets à l'étude.

## Les données de base

### Les indicateurs et descripteurs utilisés dans l'analyse

De nombreux indicateurs chiffrés peuvent être mobilisés pour décrire et comparer les différentes situations locales. Pour plus de clarté ils ont été réunis au sein de 4 tableaux thématiques:

- Le contexte aéroportuaire,
- Le niveau de service des dessertes TC et la clientèle,
- L'organisation institutionnelle et financière du service,
- Les projets de développement de l'offre TC .

Dans ces tableaux, les aéroports sont classés par ordre de fréquentation décroissante (les aéroports parisiens ne figurent pas dans ces tableaux de synthèse). Pour une meilleure lisibilité et pour faciliter les comparaisons, 3 catégories ont été distinguées en fonction de la fréquentation.

La première regroupe les aéroports de plus de 4 millions de passagers (Nice, Lyon, Marseille et Toulouse), la seconde avec Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier et Ajaccio correspond aux aéroports de 2 à 4 millions de passagers, la troisième regroupe les autres aéroports (Lille, Clermont-Ferrand, Bayonne-Anglet-Biarritz, Brest, Toulon, Beauvais et Metz-Nancy).

LE CONTEXTE AEROPORTUAIRE

	Distances au centre ville	Pop. Isochrone (1h)	Passagers	Passagers (99)/isochrone 1h	taux de correspondance 1999	Passagers hors correspondance	Empl. Nb emplois	Stationnement		Stationnement		places louées	Fréquentation annuelle 1999		Part Modale	Part Modale hors correspondance	Prix Aller Simple	
								Nb places	Nb places/1000 pax	Coût pour 1 de stationnement	Recettes 1999 (MF)		Recettes 1999 par passager	par place				Places réservées salariés
Nice-Côte d'Azur*	5	1375	8 594 306	6 250	0,37	6273770	4709	3233	80,00 F	75,00	8,73 F	1800	nc	451434	141981	5,0%	6,8%	23
Lyon-Saint-Exupéry (1)	25	3600	5 416 669	1 548	0,13	4712337	4400	7900	60,00 F	80,00	14,77 F	274	0,51	451434	141981	10,6%	12,2%	48
Marseille-Provence	25	2422	5 912 427	2 441		5912427	3800	7637	59,00 F	79,00	13,35 F	450	0,73	450000	83000	11,0%	11,0%	50
Toulouse-Matabiau	6	1230	4 974 000	4 044		4974000	3000	6134	50,00 F	51,00	10,25 F	325	0,65	289000	nc	5,6%	5,6%	23
<b>Totaux</b>			<b>24 887 101</b>	<b>26 639 357</b>		<b>19 909</b>	<b>24 904</b>	<b>21 904</b>	<b>62,25</b>	<b>71,59 F</b>	<b>11,59 F</b>	<b>2 829</b>	<b>1 190 134</b>	<b>224 881</b>	<b>Moy. anhm. 8,7%</b>	<b>Moy. anhm. 8,9%</b>	<b>36</b>	
<b>Moyennes</b>				<b>3 371</b>		<b>0,65</b>	<b>1,09</b>	<b>62,25</b>		<b>12 799 F</b>		<b>1,00</b>			<b>8,7%</b>	<b>8,9%</b>	<b>36</b>	
Bordeaux-Mérignac (3)	35	4472	3 504 450	784	0,14	3013627	6038	3000	60,00 F	40,00	11,41 F	500	1,43	24577	15000	10,0%	11,6%	45
Strasbourg	16	2029	2 561 969	1 110		2251969	1385	4124	90,00 F	34,66	15,39 F	349	1,55	125300	nc	3,5%	3,5%	37
Nantes-Atlantique	10	1481	1 757 686	1 187		1757686	1600	3210	79,00 F	15,40	8,76 F	365	2,02	29000	15 000	5,6%	5,6%	30
<b>Totaux</b>			<b>10 388 119</b>	<b>10 857 213</b>		<b>11 023</b>	<b>13 834</b>	<b>120</b>	<b>71,00</b>	<b>11,50 F</b>	<b>8 777 F</b>	<b>1 554</b>	<b>287 028</b>	<b>15 000</b>	<b>Moy. anhm. 3,1%</b>	<b>Moy. anhm. 5,5%</b>	<b>38</b>	
<b>Moyennes</b>				<b>1 331</b>		<b>0,89</b>	<b>1,27</b>	<b>1,43</b>		<b>11,50 F</b>		<b>1,55</b>			<b>3,1%</b>	<b>5,5%</b>	<b>38</b>	
Montpellier-Méditerranée	10	1404	1 622 427	1 156		1622427	1800	2200	47,00 F	nc	nc	240	1,48	60000	nc	3,7%	3,7%	30
Ajaccio	7,5	nc	1 038 471	nc		1038471	600	500	25,00 F	3,25	3,13 F	200	1,93	22000	200	2,1%	2,1%	26
Lille-Lesquin	10	5839	970 840	166		970840	1000	1094	70,00 F	8,50	8,76 F	398	4,10	18000	222	1,8%	1,8%	30
Clermont-Ferrand	7	747	837 643	1 121	0,65	293175	539	1075	40,00 F	1,95	2,33 F	60	0,72	7200	7200	1,0%	2,9%	25
Bayonne-Anglet-Biarritz (5)	5	763	755 025	990		755025	201	649	55,00 F	4,40	5,63 F	nc	nc	15600	nc	2,0%	2,0%	7
Brest-Guipavas	11	673	706 291	1 052		706291	600	1361	40,00 F	5,27	7,44 F	327	4,62	9010	nc	1,2%	1,2%	56
Toulon-Hyères	23	1681	736 108	438		736108	200	630	55,00 F	6,70	9,10 F	216	2,93	9010	nc	nc	nc	70
Beauvais-Tille (4)	70	ns	386 527	nc		386527	43	300	0,00 F	0	0,00 F	100	2,69	nc	nc	nc	nc	40
Metz-Nancy-Lorraine	25	700	322 616	461		322616	300	950	40,00 F	1,56	4,84 F	150	4,65	8200	0	2,5%	2,5%	40
<b>Totaux</b>			<b>7 376 833</b>	<b>7 689 588</b>		<b>5 283</b>	<b>8 759</b>	<b>32</b>	<b>41,33</b>	<b>5,18 F</b>	<b>4 877 F</b>	<b>1 691</b>	<b>140 010</b>	<b>0</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,3%</b>	<b>35,5</b>	
<b>Moyennes</b>				<b>650</b>		<b>0,64</b>	<b>1,29</b>	<b>41,33</b>		<b>5,18 F</b>		<b>2,08</b>			<b>2,1%</b>	<b>2,3%</b>	<b>35,5</b>	
Le Creusot (6)	38		700 000											10560		1,5%		49
TGV Haute Picardie (7)	45		242 926				300	350,00	1,44	0 F	0 F	5,00	0,21	91000	36000	50,0%		42
<b>Moyenne Générale</b>	<b>18</b>		<b>42 862 053</b>	<b>1 666</b>		<b>32 215</b>	<b>0,73</b>	<b>2 794</b>	<b>53,24 F</b>	<b>8,35 F</b>	<b>7 632,47 F</b>	<b>360</b>	<b>2,08</b>			<b>4,5%</b>	<b>4,9%</b>	<b>36,2 F</b>
<b>Total général (hors gares TGV)</b>																		
<b>Gares TGV</b>																		
Le Creusot (6)	38		700 000											10560		1,50%		49
TGV Haute Picardie (7)	45		242 926				300	350,00	1,44	0 F	0 F	5,00	0,21	91000	36000	50,00%		42

\* Les données de billets ne comprennent que la ligne 98

(1) à Lyon, les données de la même liaison sont la somme des liaisons routières à l'exception de la SNCF

(2) à Bordeaux, une équipe CCI borne 6,2% de part de marché. On ne connaît pas la base de calcul.

(3) Ligne principale : Moulins, ligne second. : St Louis

(4) référence : desserte Beauvais ; Paris Porte Maillot

(5) ligne principale : Biarritz, ligne second. : Bayonne

(6) ligne principale : Autun autre : Le Creusot

(7) ligne principale : Amiens autre : St Quentin

NIVEAU DE SERVICE		ENSEMBLE DES LIGNES										AGGLOMERATION PRINCIPALE										Coût pour 1 j de stationnement	
Lignes principales		Nb pôles desservis	Nb lignes	Part Modale (globale)	Pôle ppal - (D)édié	Nb AR /jour	Durée parcours	Prix aller simple	Prix A/R	Accès réseau urbain (oui/non)	Prix d'une course taxi de jour	Prix navette / Prix course taxi jour	Prix A/R navette / j stationnement	Prix du ticket/km	tarif salarié (oui / non)	Prix A/R utilisé (1 / 0)	Coût pour 1 j de stationnement						
<b>Passagers 2000</b>																							
Nice-Côte-d'Azur*	9392495	10	11	5.00%	NICE - D	45	15	230 F	46.0 F	oui (moyement)	100.00 F	0.23	0.58	4.60 F			80.00 F						
Lyon-Saint-Exupéry (1)	6028682	11	8	10.60%	LYON - D	50	40	49.0 F	88.0 F	non	300.00 F	0.16	1.47	1.96 F	oui	nc	60.00 F						
Marseille-Provence	6016000	3	3	11.00%	MRS - D	44	30	50.0 F	100.0 F	non	235.00 F	0.21	1.69	2.00 F	oui	nc	59.00 F						
Toulouse-Blagnac	5200000	4	4	5.60%	TLS - D	45	20	23.0 F	36.0 F	non	100.00 F	0.23	0.72	2.88 F	oui	nc	50.00 F						
<b>Moyenne</b>		<b>7.0</b>	<b>6.5</b>	<b>8.1%</b>		<b>46</b>	<b>26</b>	<b>36.3 F</b>	<b>67.5 F</b>			<b>0.21</b>	<b>1.11</b>	<b>2.86 F</b>									
Bâle-Mulhouse (3)	3765149	4	4	10.00%	MULHOUSE - D	11	nc	45.0 F	80.0 F	non	210.00 F	0.21	1.33	1.29 F	supprimé		60.00 F						
Bordeaux-Mérignac(2)	3066751	1	2	3.50%	BORDEAUX - D	34	40	37.0 F	60.0 F	non	150.00 F	0.25	1.09	2.18 F	oui	nc	55.00 F						
Strasbourg	2032313	2	1	5.60%	STRAS - D	72	40	30.0 F	55.0 F	oui	120.00 F	0.25	0.61	1.68 F	oui	nc	90.00 F						
Nantes-Atlantique	1993000	10	6	1.46%	NANTES - D	15	21	38.0 F	50.0 F	oui	100.00 F	<b>0.38</b>	<b>0.63</b>	<b>3.60 F</b>			79.00 F						
<b>Moyenne</b>		<b>4.3</b>	<b>3.3</b>	<b>5.1%</b>		<b>33</b>	<b>34</b>	<b>37.5 F</b>	<b>61.3 F</b>			<b>0.27</b>	<b>0.92</b>	<b>2.28 F</b>									
Montpellier-Méditerranée	1750029	1	1	3.70%	MONTP - D	17	15	30.0 F	7.5 F	non	125.00 F	0.24	0.16	3.00 F	oui	nc	47.00 F						
Ajaccio	1072532	1	1	2.12%	AJACCIO	17	20	26.0 F	52.0 F	non	95.00 F	0.27	2.08	3.47 F			25.00 F						
Lille-Lesquin	990598	1	1	1.80%	LILLE - D	18	15	30.0 F	60.0 F	non	100.00 F	0.30	0.86	3.00 F			70.00 F						
Clermont-Ferrand	902 215	2	2	1%	CLERMONT - D	6	16	25.0 F	40.0 F	non	80.00 F	0.31	1.00	3.57 F			40.00 F						
Bayonne-Anglet-Biarritz (5)	760019	3	1	2%	BIAR	21	20	7.0 F	14.0 F	oui	60.00 F	0.12	0.25	1.40 F			55.00 F						
Brest-Guipavas	748060	0	0	-				-	-		90.00 F	-	-	-			40.00 F						
Toulon-Hyères	705517	1	1	1.20%	TOULON - D	7	40	56.0 F	112.0 F	non	-	nc	2.04	2.43 F			55.00 F						
Beauvais-Tille (4)	387962	1	1	nc	PARIS - D	nc	nc	70.0 F	140.0 F	non	-	ns	-	1.00 F			0.00 F						
Metz-Nancy-Lorraine	352626	2	2	2.54%	D	7	30	40.0 F	60.0 F	non	220.00 F	0.18	1.50	1.60 F			40.00 F						
<b>Moyenne</b>		<b>1.3</b>	<b>1.1</b>	<b>2.1%</b>		<b>13</b>	<b>22</b>	<b>35.5 F</b>	<b>60.7 F</b>			<b>0.24</b>	<b>1.13</b>	<b>2.43 F</b>									
Le Creusot	700000	2	2	1.5%	AUTUN - D	7	50	49.0 F	98.0 F	non	-	-	-	1.29 F	oui	nc	-						
TGV Haute Picardie	265427	2	2	50.0%	AMIENS - D	15	50	42.0 F	84.0 F	non	-	-	ns	0.93 F	oui	nc	0						

\* les données de navette ne reprennent que la ligne 98; le nb de pôles desservis dépasse en réalité les 10  
Pour Ajaccio, la ligne n'est plus en service. Les données sont fournies à titre indicatif, dans l'hypothèse d'une reprise.  
(1) à Lyon, les données de la 2ème liaison sont la somme des liaisons routières à l'exception de la SNCF  
(2) à Bordeaux, une étude CCI donne 6.2% de part de marché. On ne connaît pas la base de calcul.  
(3) Ligne principale : Mulhouse, ligne second : St Louis  
(4) référence : desserte Beauvais - Paris Porte Maillot  
(5) ligne principale : Biarritz, ligne second : Bayonne  
(6) ligne principale : Autun autre : Le Creusot  
(7) ligne principale : amiens autre : St Quentin

LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL																						
		Agglomération principale		Aéroport dans PTU		Convention		Financement		Montant déficit		Transporteur		Groupe								
liaison		AO																				
<b>Nice-Côte-d'Azur*</b>		Nice direct	Nice	OUI	Compensation	Mairie via SEM	nc	ANT	CONNEX (CGEA/CGFTE)													
	Aéroport-Gare	Nice	OUI	R et P			-	ANT	CONNEX (CGEA/CGFTE)													
	Aéroport-St Laurent du Var	SIMU Bus Var Mer		Compensation		SIVU	nc	BROCH (Les Autocars)	Indépendant													
	Cannes, Grasse, Sophia-Antipolis...	Conseil Général		nc	Conseil Général		nc	Rapides de Côte d'Azur...	CONNEX (CFTI/CGEA)													
	Hyères Toulon, Aix Marseille	Conseil Régional		nc	Conseil Régional		nc	Phocéens Cars	Familial													
<b>Lyon-Saint-Exupéry</b>		Lyon Part Dieu	Conseil Général	OUI	R et P			InterRhône Alpes	KEOLIS													
	AnneCy, Chambéry, Aix les Bains, Grenoble, Saint Etienne, Valence	Conseil Régional		R et P			-	Réseau Lys - Express :	Familial													
	* Annecy							entreprises Gérard et Fandre	Familial													
	* Chambéry et Aix-les-Bains							Voyages du Guiers et Transavoie	TRANSDEV													
	* Grenoble							Faure	SGF FAURE (Familial)													
<b>Marseille-Provence</b>		Marseille	Conseil Général	NON	R et P		-	TRPA (Transports Routiers de Passagers Aériens)	KEOLIS + CONNEX													
	Aix Vitrilles	Conseil Général SITEEB (Syndicat Intercommunal)		OUI	R et P			COMETT SARL Bus de l'Etang de Berre	KEOLIS CONNEX (SUD CARS)													
<b>Toulouse-Blagnac</b>		Toulouse	SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun)	OUI	R et P		-	Les Courriers de la Garonne	CONNEX (1) (CGEA)													
	Albi-Carmaux, Castres-Mazamet	Conseil Régional		R et P			-	Interligne Sarl	Familial													
	Andorre	Etat		R et P				Nc														
(1) précédemment rattaché à VIA CARIANE KEOLIS																						

LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL													
		Agglomération principale		Aéroport dans PTU		Convention		Financement		Montant déficit		Transporteur	
Itaision		AO		Aéroport dans PTU		Convention		Financement		Montant déficit		Transporteur	
<b>Bâle-Mulhouse</b>	Mulhouse	Conseil Général et délégation à Euroairport	NON	Prix forfaitaire	Euroairport							KUNEGEL SA	CONNEX (50%) et VERNEY (50%)
	Saint-Louis	AOU District des Trois Frontières	OUI		District + Euroairport								
	Bâle	Tarif Verbund Westnordschweiz (4 cantons)			Tarif Verbund Westnordschweiz (4 cantons)							Bus postaux	?
<b>Bordeaux-Mérignac</b>	Bordeaux Gare St Jean	CUB avec délégation à la CCI	OUI	Prix forfaitaire	CCI	environ 50 KF pour un CA de 3200 KF						Les Cars de Bordeaux	SERA (Famille Mouton), KEOLIS (depuis 07/2001)
	Mérignac Centre	CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux)	OUI	Garantie de recettes	CUB							CGFTE	CONNEX (CGEA)
<b>Strasbourg</b>	Strasbourg	CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg)	OUI	Garantie de recettes "évolutive" (disparition du déficit programmée)	CUS (40%), Conseil Général (40%), CCI (20%)	1 MF en 1999						CTS (Cie Transports Strasbourgeois) avec soustraction à KUMEGEL (familiale ?)	TRANSDEV / CTS
<b>Nantes-Atlantique</b>	Nantes	Communauté Urbaine de Nantes	OUI	Gérance	Com. Urbaine(64%) + CCI (36%)							SEMITAN	TRANSDEV
	St Nazaire	SIERNA (Syndicat Intercom. de la Région Nazairienne), délégation du Conseil Général		Garantie de recettes	SIERNA	nc						STRAN	Familial
	Services à la demande vers Vannes, Lorient, Auray	?		-								Transfair	?
	Niort Poitiers, La Rochelle	?		-								Atlantique Voyages Air	?
<b>Montpellier-Méditerranée</b>		Conseil Général	NON	R et P Jusqu'en 2000, intégré à un marché par lots depuis (prix forfaitaire ?)	Conseil Général	1700 KF/An						Courriers du Midi	KEOLIS
<b>Ajaccio</b>	Ajaccio	Mairie d'Ajaccio	OUI	Gestion à prix forfaitaire	Mairie	nc						Sté Nouvelle des Autobus Ajacciens	TRANSDEV



LES PROJETS, LA PLANIFICATION

Sites propres urbains
Projets ferroviaires
Projets TC "classiques"
Projets routiers ou stationnement

Groupe 1	Cadre de planification				Projets du Gestionnaire
	PDU	CPER	SDS	Autre	
Nice-Côte-d'Azur*	<p>. tramway (ligne 2) vers 2006/2007 sur le pôle d'échange de St Augustin (Site propre bus en 1er)</p>	<p>la liaison Cannes - Nice</p>	<p>. valoriser les potentialités du réseau ferroviaire existant et en prévoyant les interconnexions avec les réseaux urbains, le ferroviaire et les aéroports,</p> <p>Favoriser les transports collectifs périurbains en site propre : Cannes Nice</p>	<p>. participation à la desserte hectométrique interne au site aéroportuaire depuis le pôle St Augustin.</p>	
Lyon-Saint-Exupery	<p>Divers projets envisageant la desserte ferroviaire de l'aéroport</p>	<p>. les pôles d'échange de St Augustin et St Angely (Gare SNCFVille)</p>	<p>Conseil Général : la réouverture du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL).</p>	<p>. recherche de contacts avec les transporteurs pour développer l'accès TC</p>	
Marseille-Provence		<p>. Etudes sur la desserte ferroviaire de Maignane</p>	<p>. l'achèvement de la rocade L2.</p> <p>. valoriser les potentialités du réseau ferroviaire existant et en prévoyant les interconnexions avec les réseaux urbains, le ferroviaire et les aéroports,</p>	<p>. pm : redéfinition de la ligne Aéroport - Aix suite à la mise en service du TGV Méditerranée.</p> <p>. Projet de tram - train évoqué dans le DVA.</p> <p>. pm : + 1800 places de stat. au 1er semestre 2001</p>	
Toulouse-Biagnac	<p>un bus en site propre (ou priorité aux feux) à destination de Biagnac bourg avec une antenne aéroport</p> <p>un transport guidé, correspondant aux lignes E, E' dans le PDU,</p>	<p>. Étude DRE / développ. du site aéroportuaire de Muret impliquant des liaisons Biagnac - Muret</p>	<p>. valoriser les potentialités du réseau ferroviaire existant et en prévoyant les interconnexions avec les réseaux urbains, le ferroviaire et les aéroports,</p>	<p>. Développement des parcs en élévation (+2500 places)</p>	

LES PROJETS, LA PLANIFICATION

		Cadre de planification			Projets du Gestionnaire	
Groupe 2	PDU	CPER	SDS	Autre	Gestionnaire	
Bâle-Mulhouse				<p>Etude du Conseil Rég. sur le potentiel en desserte TC vers Mulhouse avec pré-choix d'une desserte fer directe (création de gare). L'Etat demande que ce soit hors CPER, avec cofinancement transfrontalier.</p> <p>. A court terme : aménagement de la gare de St Louis pour la correspondance vers l'aéroport. (compétence Transport du CR)</p> <p>. Etude DRE de desserte Fer Gare ST Jean --&gt; Aéroport en termes de faisabilité et part de marché</p>		
Bordeaux-Mérignac						
Strasbourg		<p>Participation au Tram Train, section Aéroport - Molsheim.</p> <p>. CPER + Contrat Triennal Str Ville Européenne : nouveau pont sur le Rhin mettra Freiburg à 45' de l'aéroport, permettra de gagner 130 000 habitants dans la zone d'attraction à 30' et 375000 habitants à 45'. Échéance 2005</p>		<p>Contrat Triennal Strab- Ville Européenne : tram - train entre Strasbourg et Entzheim, dont la mise en service est envisagée en 2007, mettra l'aéroport à 10' du centre ville (Gare centrale SNCF).</p> <p>projet d'extension de l'aérogare avec connexion directe à la ligne ferroviaire Strasbourg Molsheim est prévu - échéance 2005 (aérogare)</p>		
Nantes-Atlantique	<p>. Extension Tram --&gt; Bouguenais (proche aéroport). Envisagé un rabattement navette --&gt; terminus Tram</p>		<p>. transfert vers le site de Notre Dame des Landes (2010) : l'hypothèse du ferroviaire est à envisager</p>		<p>Développt. du stationnement sur 2001-2002</p>	
Montpellier-Méditerranée	<p>(nb: PDU en cours de révision / création de la communauté d'agglomération) : Un prolongement de la ligne 1 du tram (7 à 8 km) en direction de la gare TGV et de l'aéroport est envisagé.</p>		<p>Un projet de doublement de l'autoroute A 9 (à horizon 2006-2007).</p> <p>contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier avec implantation d'une gare TGV située entre l'autoroute et l'aéroport. (2008-2009 ?)</p>			
Alaccio						

LES PROJETS, LA PLANIFICATION					
Cadre de planification			Projets du		
Projet	CPER	SDS	Autre	Gestionnaire	
<p><b>Groupe 3</b></p> <p><b>Lille-Lesquin</b></p> <p>développement des pôles d'échanges TC / Train TER / Metro puisque une desserte de l'aéroport de Lesquin à partir de la ligne de Valenciennes sera également étudiée.</p>	<p><b>PDU</b></p>	<p>adapter les capacités de l'aéroport de Lille à la croissance des trafics (essentiellement moyens courriers) et améliorer sa desserte terrestre.</p>	<p>instances consultatives demandent une nouvelle gare TGV à Lille-Lesquin</p> <p>CCI : préserver l'avenir / raccordement ferroviaire à la ligne Lille - Valenciennes.</p>		
<p><b>Clermont-Ferrand</b></p>			<p><b>Etude SMTC (Ao Urbaine), hors PDU, pour une redéfinition des services envisageant transport à la demande, centrale de mobilité...</b></p> <p>projet SNCF de 1998 : remise en service de la gare d'Aulnat qui n'est séparée de l'aérogare que par la RD769 (sans existence officielle)</p>		
<p><b>Bayonne-Anglet-Biarritz (5)</b></p> <p>Etude de la connexion avec le futur Tram-Train-Transfrontalier qui desservirait la côte basque du sud des Landes à Hendaye et serait connecté au réseau ferroviaire espagnol.</p> <p>Création de lignes express à destination de l'aéroport depuis Biarritz centre, gare de la Négresse, Bayonne.(échéance :2003)</p>					
<p><b>Brest-Guipavas</b></p>				<p><b>Hors PDU :Consultation lancée pour la mise en place d'une desserte de l'aéroport (Transporteur ou groupement de taxis)</b></p>	
<p><b>Toulon-Hyères</b></p>	<p>ZUP sont inscrits pour étudier les conditions de réouverture de l'ancienne ligne desservant les Salins depuis la Gare SNCF de Hyères.</p> <p>aménagement routiers susceptibles de favoriser l'accès à l'aéroport : RN 98 entre Hyères et Saint-Tropez, mise à 2x3 voies de la sortie Est de l'autoroute A57 à Toulon, étude du 2 tube de la traversée souterraine de Toulon</p>			<p><b>pm : achèvement de travaux d'aménagement du stat. été 2001.</b></p>	
<p><b>Beauvais-Tille.(4)</b></p>					
<p><b>Metz-Nancy-Lorraine</b></p>	<p>contournement sud de Metz qui ouvrira sur les deux axes RD 913 et RD 955 ;</p>			<p><b>Conseil Général : un programme d'aménagement de la RD935 à 2x2 voies.</b></p>	<p>Le gestionnaire pourrait être plus intéressé par l'idée du fret TGV (horizon 2006).</p>
<p><b>GARES TGV</b></p> <p>Le Creusot</p> <p>TGV Haute Picardie</p>				<p><b>Accroître la capacité de stationnement,</b></p> <p>CCI de Péronne demande que des liaisons soient assurées vers Chaules et Rosières.</p>	

## L'analyse de la desserte actuelle des aéroports

Les textes en italique situés en début de paragraphe rappellent divers éléments généraux concernant le contexte institutionnel et réglementaire, ou bien l'origine des données étudiées.

### Le contexte aéroportuaire

#### **Rappel : Transport aérien et aéroports, le cadre général**

*Le transport aérien est régi par un cadre réglementaire national et communautaire, mais aussi par des conventions internationales multilatérales et des accords bilatéraux. À l'intérieur de l'Union européenne, les services aériens sont totalement libéralisés depuis avril 1997 pour les transporteurs communautaires : tout transporteur aérien communautaire peut exploiter les liaisons de son choix, avec les tarifs et selon les fréquences qu'il souhaite, sous réserve des capacités aéroportuaires disponibles. À ce principe, il ne peut être dérogé que dans quelques cas rigoureusement encadrés.*

*L'État veille aux conditions de concurrence, notamment pour l'accès au marché, la transparence de ce marché et l'information correcte des passagers sur l'offre de transport. Afin d'assurer des dessertes aériennes dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, l'État peut intervenir en cas de carence des transporteurs, en imposant des obligations de service public, en sélectionnant un transporteur après appel d'offres, en lui accordant un régime d'exclusivité et en versant une compensation financière, en provenance notamment du Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (FIATA).*

*L'État assure également les missions essentielles de contrôle de la sécurité par la réglementation technique des aéronefs et des installations, par le contrôle technique des compagnies aériennes et par la délivrance des licences des personnels navigants. Il veille en outre à la sûreté des vols.*

#### **Le système de contrôle aérien**

*Il a pour mission d'assurer la sécurité des passagers aériens et des populations survolées ainsi que l'écoulement fluide et ordonné du trafic. L'État gère le contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien français : les dépenses et les investissements correspondants sont financés dans le cadre du budget annexe de l'Aviation Civile, par des redevances acquittées par les compagnies aériennes. Au plan européen, Eurocontrol assure la coordination entre vingt-neuf états par la prise de décisions collectives et gère également certains systèmes centraux.*

### **La gestion des aérodromes**

*Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent avoir été créés par l'État, par des collectivités locales ou, plus rarement, par des CCI ou des sociétés privées. Dans le premier cas, le plus fréquent, outre une soixantaine d'aéroports gérés en régie (aérodromes d'aviation légère à l'exception de celui de Mayotte), la gestion est assurée quasi-exclusivement par des structures de droit public selon les deux régimes suivants :*

*- soit des établissements publics spécifiques comme Aéroports de Paris qui regroupe 14 aérodromes, ou Aéroports de Bâle-Mulhouse qui est un établissement bi-national, - soit au moyen d'une concession (ou autorisation d'occupation temporaire) e plus souvent accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie. Sur environ 80 aéroports, 65 sont confiés à une CCI.*

*L'État organise le cadre de gestion des aérodromes dont il est le créateur et contrôle l'action des exploitants. La gestion des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et dont le créateur n'est pas l'État est également soumise à des obligations de service public définies par une convention entre l'État et le créateur.*

*L'État planifie également le développement aéroportuaire à long terme, administre le patrimoine aéronautique, élabore et fait exécuter le programme de sûreté aéroportuaire et s'assure du respect des normes de sécurité. En outre, il veille à l'insertion environnementale des aéroports dans leur conception, leur aménagement et leur exploitation.*

L'échantillon étudié comporte tous les grands aéroports régionaux. La plupart de ces aéroports sont situés à proximité d'une capitale régionale (Toulouse, Bordeaux, Lyon...) ou, dans certains cas, à mi-chemin de plusieurs villes importantes (Metz et Nancy, Marseille et Aix).

La distance au centre de l'agglomération proche est variable (depuis l'aéroport de Nice situé sur la commune même, à 5 km du centre ville, à ceux de Marseille (25 km du centre) ou encore Metz-Nancy situé à mi-chemin des deux agglomérations...). On rencontre également des situations particulières : Bâle - Mulhouse qui assure une desserte multipolaire ou encore Beauvais-Tillé, à 70 km de Paris.

### **Une fréquentation en augmentation**

L'échantillon recouvre une grande variété de tailles d'aéroports : depuis Nice, premier aéroport de province français avec 9,4 millions de passagers en 2000 jusqu'à Metz-Nancy-Lorraine avec 0,32 millions de passagers cette même année. Cette fréquentation est en hausse entre 1999 et 2000 dans tous les aéroports étudiés, sauf à Strasbourg et Toulon.

À Strasbourg, il s'agit uniquement des conséquences des travaux de réfection de la piste tandis que Toulon a souffert de la période troublée traversée par le groupe Air Liberté - AOM - Air Littoral, qui a entraîné une baisse du nombre de rotations et de sièges offerts.

On peut distinguer des aéroports en forte croissance (Lyon et Nantes à plus de 11%), des aéroports en croissance moyenne (de 5 à 9% avec notamment Nice, Toulouse, Bâle, Bordeaux, Montpellier, Clermont-Ferrand et Brest) et enfin des aéroports avec une croissance plus réduite (comprise entre 1 et 3% : Beauvais, Lille, Bayonne-Anglet-Biarritz, Ajaccio et Marseille).

## Les trafics en 1990 et 2000

	1990	2000	Évolution moyenne
Nice-Côte-d'Azur	5 850 852	9 392 495	4,85%
Lyon-St Exupéry	3 745 000	6 026 862	4,87%
Marseille-Provence	4 674 500	6 016 000	2,56%
Toulouse-Blagnac	3 181 000	5 200 000	5,04%
<b>Total</b>	<b>17 451 352</b>	<b>26 635 357</b>	<b>4,32%</b>
Bâle-Mulhouse	1 875 500	3 765 149	7,22%
Bordeaux-Mérignac	2 440 500	3 066 751	2,31%
Strasbourg	1 519 000	2 032 313	2,95%
Nantes-Atlantique	1 075 000	1 993 000	6,37%
<b>Total</b>	<b>6 910 000</b>	<b>10 857 213</b>	<b>4,62%</b>
Montpellier-Méditerranée	1 092 000	1 750 029	4,83%
Ajaccio	N.C.	N.C.	-
Lille-Lesquin	784 000	990 598	2,37%
Clermont-Ferrand	268 400	902 215	12,89%
Bayonne-Anglet-Biarritz	554 500	780 019	3,47%
Brest-Guipavas	497 117	748 060	4,17%
Toulon-Hyères	706 833	705 517	- 0,02%
Beauvais-Tille	N.C.	N.C.	-
Metz-Nancy-Lorraine	170 000	352 626	7,57%
<b>Total</b>	<b>4 072 850</b>	<b>6 229 064</b>	<b>4,34%</b>
<b>Ensemble des aéroports</b>	<b>28 434 202</b>	<b>43 721 634</b>	<b>4,40%</b>

*Ces chiffres ne tiennent pas compte des événements du 11 septembre 2001 qui ont entraîné les perturbations que l'on sait et donc des baisses de trafic.*

### **Les emplois directs**

Les plates-formes aéroportuaires sont aussi le lieu de localisation de nombreux emplois. Le nombre de ceux-ci est bien sûr lié à l'importance de la fréquentation de l'aéroport, mais aussi au type d'activité que celui-ci accueille. On compte en moyenne pour les aéroports étudiés 0,73 emplois pour 1000 passagers. Cette moyenne recouvre de fortes disparités : ainsi la plate-forme de Bâle-Mulhouse présente un ratio de 1,73 emplois pour 1000 passagers, ce qui est particulièrement fort. Celui-ci peut s'expliquer par l'importance des activités fret et maintenance de cette plate-forme. A l'opposé, l'aéroport de Beauvais ne compte que 0,11 emplois pour 1000 passagers, et là, c'est en liaison avec son fonctionnement particulier de "plate-forme déconcentrée" de la région parisienne, fonctionnant en quasi-totalité avec une seule compagnie "low cost", Ryan Air.

*Il y a eu 45 millions de passagers transportés en 2000 sur les aéroports étudiés qui représentent 32 000 emplois directs. Une plate-forme comme Toulouse représente par exemple 3000 emplois directs pour 5 millions de passagers, Lille représente 1000 emplois directs pour 1 million de passagers.*

Dans l'ensemble, le trafic de passagers aériens a triplé en France depuis vingt ans, tandis que le nombre de mouvements commerciaux a doublé. Cette croissance du trafic associée à l'importance de l'emploi généré par l'activité aéroportuaire font des aéroports des générateurs de déplacements conséquents, nécessitant une réflexion sur l'avenir de leur accessibilité.

## **L'accessibilité des aéroports**

### **Une accessibilité essentiellement routière**

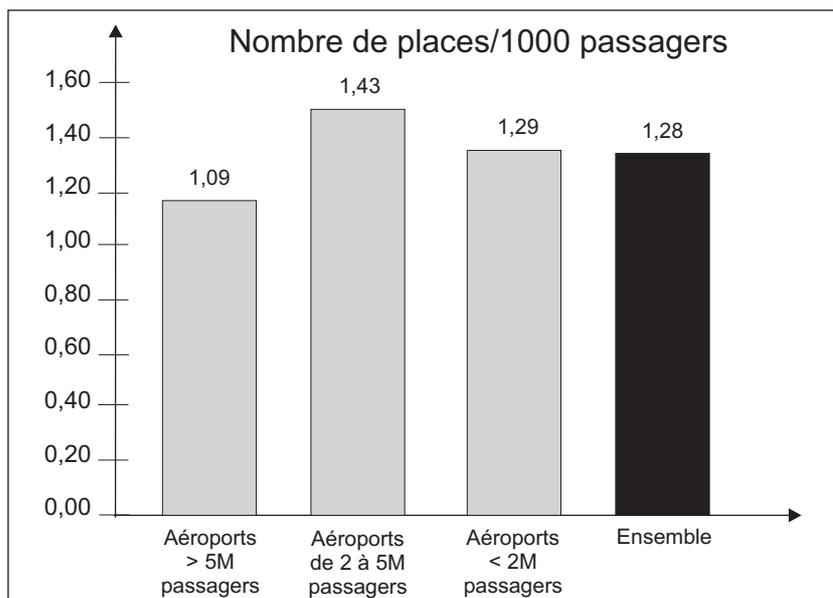
La plupart des aéroports sont aujourd'hui accessibles uniquement par la route. Ils sont reliés à l'agglomération proche par une 2x2 voies qui accueille le trafic des véhicules particuliers et les dessertes en transports collectifs. Ces voies souffrent parfois de saturation à l'heure de pointe, ce qui rend le temps d'accès à la plate-forme aléatoire en transport routier.

Un seul des aéroports étudiés est actuellement desservi par voie ferrée : il s'agit de Lyon Saint-Exupéry avec la gare TGV sur le même site. Mais bien entendu, la vocation de cette gare est d'assurer des liaisons longue distance et en aucun cas d'assurer une desserte de l'agglomération.

Cependant, de nombreux sites aéroportuaires se trouvent à proximité réelle d'une ligne ferroviaire (Nice, Marseille, Clermont-Ferrand, Bâle-Mulhouse, Strasbourg, Nantes, Lille...) sans pour autant être desservis par le train. Ces opportunités, jusque là négligées, sont aujourd'hui l'objet d'attentions plus marquées de la part des collectivités locales et des gestionnaires de plates-formes.

### **Le stationnement : une ressource pour les gestionnaires**

Tous les aéroports étudiés offrent des capacités de stationnement réservées aux passagers. Ces capacités, liées à l'importance du trafic, sont éminemment variables (7 900 places à Lyon, 650 à Toulon). Pour plus de comparabilité, ces capacités ont été ramenées au nombre de passagers (nombre de places pour 1000 passagers). Ce qui permet, d'établir une moyenne de 1,4 places offerte pour 1000 passagers. Avec, bien sûr, des extrêmes : l'aéroport de Nice avec une offre de 0,38 places pour 1000 passagers en raison d'un site très contraint, et l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine avec 2,95 places pour 1000 passagers.



Ce stationnement payant constitue une activité généralement très rentable. Dans la quasi-totalité des cas, le gestionnaire de l'aéroport (soit en général la CCI) souhaite se le réserver, sauf à l'aéroport de Strasbourg où le gestionnaire du stationnement est la société PARCUS (SEM qui gère aussi le stationnement dans l'agglomération strasbourgeoise). Quant au cas particulier de Beauvais-Tillé, aéroport dont le développement est lié à l'installation d'une compagnie "low cost" (vols à bas coûts) qui draine une clientèle importante de la région parisienne, il se distingue par un stationnement gratuit lié à la spécificité de son positionnement.

Sur les plus grands aéroports, la nécessité de poursuivre l'augmentation de l'offre de stationnement alors que l'espace au sol se raréfie peut amener le gestionnaire à engager des programmes conséquents de parcs en silo. Des problèmes de financement peuvent surgir et le gestionnaire peut alors être amené à se tourner vers un système de concession pour la construction et l'exploitation de ces nouveaux parcs (exemple Lyon)

La tarification du stationnement distingue plusieurs zones en fonction de la durée du stationnement (avec des systèmes de décompte du temps différents selon les aéroports), de l'éloignement de l'aérogare, du confort (emplacements couverts ou non, surveillance...) ce qui rend difficile une comparaison globale des tarifs.

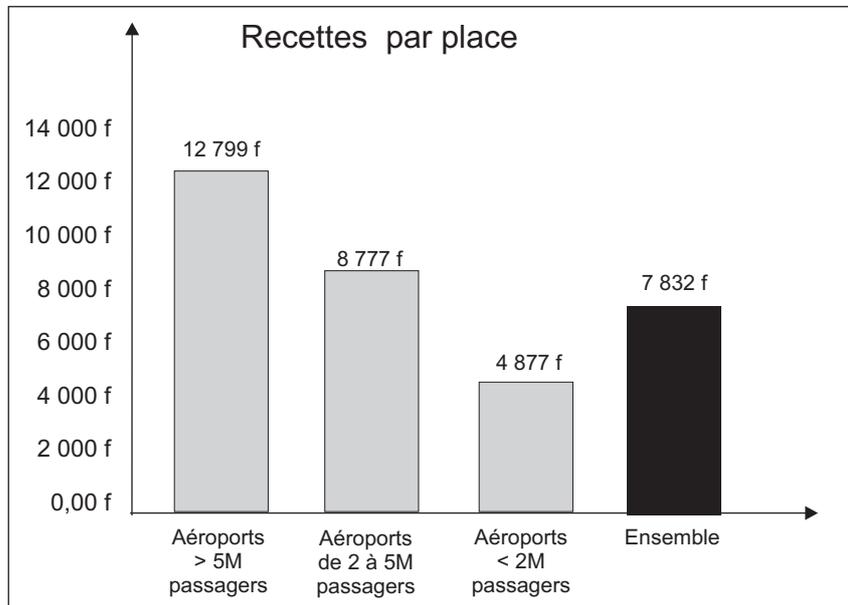
	Stationnement				Recettes 1999 (MF)	Chiffre d'Affaires Aéroport 1999 (MF)	Recettes en % du Chiffre d'Affaires
	Nb places/ 1000 pax	Coût pour 1 j de stationnement	Recettes 1999 par passager	Recettes 1999 par place			
<b>aéroports &gt; 5M passagers</b>							
Nice-Côte-d'Azur	0.38	80.00 F	8.7 F	23 198 F	75	566	13%
Lyon-Saint-Exupery	1.46	60.00 F	14.8 F	10 127 F	80	426	19%
Marseille-Provence	1.29	59.00 F	12.3 F	9 559 F	73	366	20%
Toulouse-Blagnac	1.23	50.00 F	10.3 F	8 314 F	51	276	18%
<b>Moyennes</b>	<b>1.09</b>	<b>62.25</b>	<b>11.5 F</b>	<b>12 799 F</b>	<b>70</b>	<b>409</b>	<b>18%</b>
<b>aéroports de 2 à 5M passagers</b>							
Bâle-Mulhouse	0.86	60.00 F	11.4 F	13 333 F	40	372	11%
Bordeaux-Mérignac	1.22	55.00 F	10.4 F	8 571 F	30	179	17%
Strasbourg	1.83	90.00 F	15.4 F	8 404 F	35	133	26%
Nantes-Atlantique	1.83	79.00 F	8.8 F	4 798 F	15	96	16%
<b>Totaux</b>							
<b>Moyennes</b>	<b>1.43</b>	<b>71.00</b>	<b>11.5 F</b>	<b>8 777 F</b>	<b>30</b>	<b>195</b>	<b>17%</b>
<b>aéroports de moins de 2 M passagers</b>							
Montpellier-Méditerranée	1.36	47.00 F	-	-	nc	68	nd
Ajaccio	0.48	25.00 F	3.1 F	6 500 F	3	47	7%
Lille-Lesquin	1.13	70.00 F	8.8 F	7 770 F	9	68	13%
Clermont-Ferrand	1.28	40.00 F	2.3 F	1 814 F	2	53	4%
Bayonne-Anglet-Biarritz	0.86	55.00 F	5.8 F	6 780 F	4	44	10%
Brest-Guipavas	1.92	40.00 F	7.4 F	3 871 F	5	45	12%
Toulon-Hyères	0.86	55.00 F	9.1 F	10 638 F	7	46	15%
Beauvais-Tille	0.78	0.00 F	0.0 F	0 F	0	24	0%
Metz-Nancy-Lorraine	2.95	40.00 F	4.8 F	1 642 F	2	26	6%
<b>Totaux</b>							
<b>Moyennes</b>	<b>1.29</b>	<b>41.33</b>	<b>5.2 F</b>	<b>4 877 F</b>	<b>4</b>	<b>47</b>	<b>8%</b>
<b>Moyenne générale</b>	<b>1.28</b>	<b>53.24 F</b>	<b>8.3 F</b>	<b>7 832 F</b>	<b>27</b>	<b>167</b>	<b>13%</b>

Les gestionnaires des aéroports les plus importants signalent des périodes plus ou moins longues de saturation de leurs capacité de stationnement et certains ont entrepris des travaux pour augmenter leur offre (Nice, Toulouse, Montpellier, Bâle-Mulhouse...) de façon significative.

Les recettes induites peuvent atteindre des niveaux importants (80 millions de francs en 1999 pour l'aéroport de Lyon). De façon générale, les recettes de stationnement constituent une ressource financière importante pour les gestionnaires d'aéroports, à l'exception notable de Beauvais où le stationnement est gratuit.

Ramenées au nombre de passagers, ces recettes sont aussi très variables, dépendant de l'offre globale bien sûr, mais aussi du taux d'occupation, des tarifs et des conditions d'utilisation de ces parcs de stationnement. L'échelle va ainsi de 2,30f (Clermont-Ferrand) à 15 f par passager et par an (Lyon).

Un autre indicateur, les recettes annuelles par place, donne une idée de la rentabilité pour le gestionnaire. On oscille entre 1642 f à Metz-Nancy-Lorraine et 23 198 f à Nice pour une moyenne sur les 3 groupes d'aéroports de 7800 F. On observe aussi, sans que ce soit une surprise, que la recette moyenne par place décroît selon le groupe d'aéroports, des plus grands aux plus petits.



## Les taxis, rappel de la réglementation

### Le cadre général

*D'après l'article 1 de la loi n°95-66 du 20/01/1995, « l'appellation taxi s'applique à tout véhicule automobile de neuf places assises au plus, y compris celle du chauffeur (...) et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique... ».*

#### **1- L'autorisation de stationnement**

*En dehors de quelques obligations portant sur l'équipement du véhicule (3) et d'un certificat de capacité professionnelle délivré par le Préfet, ce qui différencie un taxi d'un autre véhicule est son autorisation de stationnement sur la voie publique, qui lui permet d'attendre le client (on estime qu'un chauffeur de taxi passe 40 % de son temps à l'arrêt en attente, 30% en conduite à vide et 30% de conduite à plein).*

*Cette autorisation de stationnement est délivrée par l'autorité ayant le pouvoir de police de stationnement, c'est à dire le maire, sauf exception. Le maire a de plus la possibilité de limiter le nombre d'autorisations délivrées afin d'éviter un trop grand nombre de taxis après consultation d'une commission (commission tripartite, regroupant des représentants de la profession, des usagers et de la commune si elle compte plus de 20 000 habitants, de l'État dans le cas contraire). Le contingentement des autorisations de stationnement a généré un véritable marché à tendance spéculative qu'il a fallu réglementer.*

(3) voir au « 3 - Les principaux textes »

Aujourd'hui pour obtenir une autorisation, il faut soit s'inscrire sur une liste d'attente auprès de la commune (et en cas de création de nouvelle autorisation en obtenir une gratuitement), soit en acheter (4) une auprès d'un ancien propriétaire (à condition que ce dernier ait effectivement exploité cette autorisation pendant au moins 15 ans), soit encore d'en louer une auprès d'un propriétaire ne souhaitant pas exploiter lui-même sa (ou ses) autorisation(s).

Ainsi, un taxi ne peut pas attendre un client en dehors des zones de chargements limitées définies par le maire et pour lesquelles il a une autorisation de stationnement. Donc un taxi ne peut pas en théorie attendre des clients en dehors de sa commune d'attachement.

Mais, selon le code de l'aviation civile (article L.213-2) la police des aérodromes et des installations aéronautiques est assurée par le préfet, qui exerce à cet effet dans leur emprise les pouvoirs impartis au maire.

Les autorisations de stationnement pour les taxis dans les aéroports sont donc délivrées par le Préfet du département.

Ce dernier peut délivrer des autorisations à l'ensemble des taxis d'une ou plusieurs communes ou à un ou plusieurs taxis individuellement, après avis de la commission départementale des taxis. Ce point était loin d'être évident pour tous les préfets, puisqu'il a fallu que le ministre de l'intérieur clarifie la situation de la desserte des aéroports par les taxis, par une circulaire adressée aux préfets (circulaire n°NOR/INT/D/00/270/C du 29 novembre 2000).

## 2- Les tarifs

Le système des prix applicables aux taxis est strictement encadré. Depuis le décret n°87-238 du 6 avril 1987, le ministre de l'économie a défini un prix plafond des courses de taxis qui fait l'objet d'une révision annuelle. Les tarifs départementaux ont été fixés en 1987 et sont depuis révisés annuellement en conformité avec l'arrêté du Ministère de l'économie.

Le prix d'une course de taxi se décompose comme suit :

- prise en charge
- indemnité kilométrique
- heure d'attente ou de marche lente

À ces éléments constitutifs du prix de la course, il faut encore ajouter l'existence de deux périodes - jour, nuit - et de la notion de retour en charge ou non à la station. Il y a donc quatre situations tarifaires de base, et le même arrêté ministériel spécifie que le tarif nuit ne peut dépasser de 50% le tarif de jour, et que la tarification avec retour à vide équivaut au double de la tarification avec retour en charge. Il peut, de plus, y avoir un forfait supplémentaire pour les bagages et des majorations en cas de neige ou de verglas.

	Plafond national 2000	Moyenne de l'échantillon étudié
<b>Constituants non kilométriques</b>		
Prise en charge	17,58	12,0
Heure d'attente ou marche lente	162,00	117,00
<b>Constituants kilométriques</b>		
Avec retour en charge à la station		
Jour A	4,8	3,7
Nuit B	7,2	5,55
Avec retour à vide à la station		
Jour C	9,6	7,4
Nuit D	14,4	11,1
<b>N.b. - tarifs de jour de 7h00 à 19h00</b>		

(4) Le coût est de 100 000f dans les petites villes, plus de 500 000f dans les grandes et 750 000f à Paris.

### 3- les principaux textes

*Loi du 13 mars 1937 ,ayant pour objet l'organisation de l'industrie des taxis*

*C'est la première loi concernant les taxis, elle institue la possibilité de contingenter le nombre de taxis dans les communes, elle limite le nombre d'heure de travail (selon le code du travail) et précise que les compétences en matière de délivrance d'autorisation de stationnement sont attribuées au Préfet de Police pour la commune de Paris.*

*Décret n° 73-225 du 2 mars 1973*

*Explicite la différence entre taxis et voitures de remises. Ces dernières n'ont pas le droit de stationner sur la voirie pour charger des clients. Elles font l'objet de location préalable aux bureaux de l'entreprise.*

*Décret n° 87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxis*

*Il précise la structure des tarifs, dont les maxima sont fixés chaque année par le ministre de l'économie. Il appartient ensuite à chaque préfet de fixer les maxima applicables dans son département, en respectant les maxima fixés par le ministre.*

*Loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et la profession de l'exploitant de taxi*

*Seconde loi concernant l'organisation de la profession, après 58 ans, et une multitude de décrets. Cette loi a pour objet de clarifier les règles de la profession, et de gestion des autorisations de stationnements. Elle définit ce qu'est un taxi (article 1), les conditions d'accès à la profession (article 2) et les règles de cession des autorisations de stationnement (article 3, 4 et 5).*

*Décret n° 95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi 95-66*

*C'est le décret d'application de la loi précédente.*

*Il précise entre autres les équipements spéciaux obligatoires : taximètre, dispositif extérieur lumineux "Taxi", plaque scellée visible de l'extérieur comportant la commune de rattachement ainsi que le n° de l'autorisation de stationnement, un appareil indiquant les heures de début et de fin de service du conducteur.*

*Plus récemment, **la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) du 13/12/2000** a renforcé le rôle des PDU en affirmant dans son article 96 que ces PDU portent sur « l'organisation du stationnement sur voirie (...) les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des **taxis** ...». Il s'agit là de favoriser une attitude plus « communautaire » dans la définition des attributions des taxis à l'échelle d'une agglomération.*

L'existence d'un cadre réglementaire national avec une déclinaison locale dans son application (tarifs, autorisations de stationnement...) conduit à des situations hétérogènes dans les différents aéroports étudiés.

Aujourd'hui, l'offre taxi et la desserte en transports collectifs se positionnent de façon souvent concurrente. Les tarifs taxis sont beaucoup plus élevés que ceux des navettes TC (de 4 à 5 fois plus cher en moyenne pour un trajet effectué de jour jusqu'à la gare SNCF). En revanche, la qualité de la desserte (porte à porte) et la prise en charge des frais de déplacements professionnels par l'entreprise en font toujours un mode de transport privilégié pour ces déplacements. Ce propos doit cependant être nuancé car, là où des dessertes TC de qualité existent, on voit bien que la clientèle professionnelle les utilise. Aussi, la mise en place d'une desserte TC de l'aéroport peut-elle se heurter à une opposition des taxis ayant une autorisation de prise en charge à l'aéroport. Par exemple, à Ajaccio, les taxis ont manifesté et contribué à ce que la desserte en transport public soit suspendue tandis qu'à Brest, la pression des taxis est en grande partie responsable de l'absence de desserte de l'aéroport... Notons que les taxis font face également à la concurrence des véhicules de location dont le coût à la journée peut vite s'avérer compétitif.

Parmi tous ceux étudiés, nous n'avons rencontré qu'un seul cas où la desserte de l'aéroport, selon la réglementation du transport public, était assurée par les taxis : il s'agit de la liaison entre le centre de la commune de Saint Louis et l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

### **Des aéroports accessibles par transports collectifs**

Sur l'ensemble des aéroports étudiés, seuls trois ne disposent pas de liaison en transport public vers l'agglomération proche : Brest, Beauvais et Ajaccio.

A Beauvais, cet état de fait est dû au développement particulier de l'aéroport très lié à la présence de la compagnie Ryan Air qui a choisi cette plate-forme en bordure de la région parisienne pour limiter ses coûts (redevances aéronautiques). Les liaisons routières ne sont pas ouvertes au public mais sont un élément de la prestation payante que Ryan Air propose à ses passagers de l'agglomération parisienne. Ces liaisons (en pratique Porte Maillot - Beauvais) sont exclusivement orientées vers l'agglomération parisienne et sans lien avec les résidents de l'agglomération de Beauvais.

À Brest, malgré une fréquentation proche de celles observées dans les aéroports de Lille, Bayonne-Anglet-Biarritz, Toulon et Clermont-Ferrand, il n'existe pas de desserte en transports publics. Cependant, cette absence de desserte est aujourd'hui ressentie comme pénalisante par les acteurs locaux (CCI, Communauté Urbaine...) et diverses études ont été menées pour définir le service à mettre en place. Une consultation est actuellement en cours auprès de transporteurs et de groupements de taxis.

Ainsi, sauf exceptions dues à un mode de développement particulier de l'aéroport (Beauvais) ou à un contexte local spécifique (Brest, Ajaccio), les aéroports régionaux disposent tous d'une desserte en transports collectifs, au moins avec l'agglomération la plus proche. Cette desserte est considérée par les acteurs locaux comme un service nécessaire : il n'est dans aucun cas envisagé de réduire ou de supprimer ces dessertes lorsqu'elles concernent les pôles urbains proches (seules certaines dessertes particulièrement déficitaires de l'Euroairport de Bâle - Mulhouse ont été récemment supprimées). La dynamique actuelle va plutôt dans le sens d'une amélioration du niveau de service, avec notamment de nombreux projets de desserte en site propre.

### **Des liaisons assurant une couverture géographique variable.**

L'organisation des dessertes en transport public est bien sûr liée aux spécificités géographiques de l'implantation de chaque plate-forme.

Ainsi, certains aéroports sont nettement polarisés en direction d'une seule agglomération, à proximité de laquelle la plate-forme s'est implantée (Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lille...) et les liaisons organisées reflètent alors cette réalité. Soit l'aéroport n'est relié qu'à cette seule agglomération (par exemple Bordeaux, Clermont...) soit cette liaison principale est complétée par des liaisons moins fréquentes en direction des autres pôles urbains régionaux (Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes...).

D'autres aéroports, s'inscrivent nettement (y compris dans leur appellation) dans une logique multipolaire : Metz-Nancy, Bâle-Mulhouse. Ils bénéficient de liaisons vers les deux pôles urbains.

Mais plus que la distance, c'est la perception de la place de l'aéroport dans son environnement par les différents niveaux d'Autorité Organisatrice concernés (et notamment la Région) qui détermine l'offre de dessertes vers l'ensemble des pôles urbains régionaux.

Ainsi, certaines régions offrent une desserte très complète des différents pôles locaux, et ce jusqu'à des distances importantes (en Rhône-Alpes, l'aéroport de Lyon-St Exupéry est relié à Grenoble, Chambéry, Annecy, Valence, Saint-Étienne ainsi qu'aux stations de ski des Alpes), d'autres n'offrent qu'une couverture partielle de leur territoire (en Midi-Pyrénées, en dehors de Toulouse, seules Castres et Albi sont reliées à l'aéroport par une liaison TC) et certaines encore n'interviennent pas dans la desserte de l'aéroport (Aquitaine, Languedoc Roussillon...).

Enfin, la position de l'aéroport a un impact direct sur la collectivité qui organise la liaison, selon que celui-ci se situe à l'intérieur ou à l'extérieur du PTU.

## **L'organisation de la desserte des aéroports en transports collectifs**

### **L'organisation institutionnelle des transports collectifs de voyageurs et les relations contractuelles**

*L'organisation institutionnelle des transports publics de voyageurs est essentiellement régie par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (dite LOTI), loi qui vient d'être modifiée par la loi relative à la Solidarité et le Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 (dite loi SRU).*

*La LOTI instaure le droit au transport, dont la mise en oeuvre doit permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». Ainsi, il appartient aux pouvoirs publics d'organiser et de promouvoir l'offre de transport public.*

*De plus, la LOTI s'inscrit dans la logique de la décentralisation, elle répartit les compétences aux différentes collectivités locales.*

#### **1- Autorités organisatrices des transports publics**

*Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.*

*L'autorité organisatrice est la personne publique responsable de mener à bien l'organisation des transports publics.*

*Pour les transports publics de voyageurs La LOTI identifie plusieurs niveaux d'autorité organisatrice, selon l'intérêt géographique des services concernés.*

*Ainsi, **l'État** est autorité organisatrice pour les transports publics d'intérêt national ou international (ferroviaire grandes lignes, transport aérien ...).*

***Les Régions** sont autorités organisatrices des transports d'intérêt régional par autocar et par fer (ensemble des lignes TER -fer et car, et lignes d'autocars reliant des départements)*

***Les Départements** sont autorités organisatrices des transports d'intérêt départemental et des transports scolaires (hors PTU). Il s'agit de lignes d'autocar de transports scolaires et de desserte du département.*

***Les Communes ou leurs groupements** peuvent prendre la responsabilité de l'organisation des transports publics sur leur territoire. Pour cela, un Périmètre de Transport Urbain doit être défini (par le Préfet, sur proposition de ou des communes concernées, et après avis du conseil général). Au sein de ce PTU, l'autorité organisatrice est la commune dans le cas d'une commune seule, ou un établissement public dans le cas de plusieurs communes. A noter que l'organisation des transports publics est une compétence obligatoire des communautés urbaines et des communautés d'agglomérations. Enfin, au sein du PTU, l'autorité organisatrice a la possibilité de lever une taxe auprès des entreprises de plus de 9 salariés (taxe basée sur la masse salariale), à condition toutefois que le PTU regroupe plus de 10 000 habitants.*

*Ces règles ne s'appliquent pas en **Ile-de-France**, où il n'y a qu'une seule autorité organisatrice, le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) qui regroupe l'État, les Départements et la Région.*

D'une façon générale, les autorités organisatrices ne peuvent pas déléguer leur compétence en matière d'organisation des transports. Il existe toutefois trois exceptions : une AO peut confier l'organisation d'une ou plusieurs lignes de transport à un syndicat mixte transport (défini par la loi SRU, article 111), le STIF peut déléguer une partie de ses compétences à une AO dite de second rang -commune ou département- (loi SRU, article 115), et un département peut confier l'organisation de lignes de **transport scolaire** à une commune, un groupement de commune, un établissement scolaire ou une association de parents d'élèves (code de l'éducation, article L213-11).

## **2- Les opérateurs et leur relations avec les autorités organisatrices**

L'autorité organisatrice peut réaliser elle-même le service en régie (avec ses propres véhicules et son personnel), ou faire appel à une entreprise qui exploite le service dans le cadre d'une délégation de service public. Aujourd'hui, moins de 10% des autorités organisatrices exploitent en régie.

Dans le cas où l'autorité organisatrice a choisi de déléguer l'exécution des services de transport, elle doit choisir un prestataire selon une procédure stricte (définie par la loi dite Sapin) afin de garantir la libre concurrence des entreprises. Elle signe ensuite un contrat à durée limitée avec l'exploitant choisi qui précise la nature du service et la prise en charge de son coût (les recettes commerciales issues de la vente des titres de transports ne suffisent généralement pas à assurer l'équilibre financier du service).

Le contrat détermine la répartition des risques financiers pris par l'exploitant et par l'AO. Ces risques sont au nombre de deux : risque d'une dérive des coûts d'exploitation et risque provenant de l'incertitude des recettes (risque commercial). Un troisième risque portant sur les charges d'investissement est parfois mentionné, mais ce dernier est inclus dans les deux autres, il ne détermine donc pas la forme des contrats.

Selon la répartition des deux risques (commercial et d'exploitation) on peut dresser une typologie regroupant l'ensemble des contrats de délégation de service public de transport (5) :

Dans le cas de contrats dits « **aux risques et périls** », l'exploitant supporte seul l'intégralité des risques. L'AO ne participe pas au financement du service.

Les contrats à **compensation financière** : l'exploitant est rémunéré par les recettes commerciales et par une contribution complémentaire de l'AO. Bien que des formules de partage de risque existent, l'exploitant supporte généralement une grande partie des risques dans ce type de contrat

Les conventions à prix ou **montant forfaitaire** : l'exploitant fait une estimation de ses charges et vend son service à un prix forfaitaire (global, ou kilométrique). Ce dispositif n'exclut pas un intéressement de l'entreprise fondé sur les recettes commerciales. Ainsi, l'exploitant supporte le risque sur les coûts d'exploitation (il s'engage sur l'estimation des charges), alors que le risque commercial est partagé entre les deux signataires les deux risques

**La gérance** : l'exploitant est rémunéré en facturant sa prestation à l'AO. Il tient un compte de gestion pour l'AO qui assure directement les charges afférentes à la production du service transport. L'AO supporte donc tous les risques.

(5) Consulter en particulier « Conventions d'exploitation dans les transports publics urbains », CERTU 1999 ou « Le conventionnement des transports routiers départementaux », CERTU 1998

### **3- Principaux textes**

*Loi 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.*

*C'est la loi fondamentale pour l'organisation des transports en France. Elle instaure la notion de droit au transport, qui rend nécessaire l'organisation de services de transports publics dont la responsabilité est partagée entre l'État et les différentes collectivités territoriales.*

*Loi 93-122 relative à la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite loi Sapin du 29 janvier 1993.*

*Cette loi impose une procédure de publicité permettant une mise en concurrence pour toutes délégations de service public.*

*Loi 2000-1218 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi SRU) du 13 décembre 2000.*

*C'est une loi portant sur un très grand nombre de sujet (urbanisme, logement, transport), et qui apporte quelques modifications importantes à la LOTI. Nous retiendrons pour notre étude les modifications concernant la régionalisation des transports ferroviaires (la Région devient autorité organisatrice des transports ferroviaire) et sur la possibilité de créer un syndicat mixte de transport regroupant différentes AO (AO urbains, Département, Région) et dont l'objet est la coordination des différents réseaux. Ces syndicats mixtes de transport pourront de plus organiser des services à la demande de leurs membres et surtout lever une taxe similaire au versement transport.*

#### **Des liaisons aéroportuaires qui concernent tous les niveaux d'Autorités Organisatrices**

L'organisation des navettes des liaisons de transport collectif desservant les aéroports peut être le fait de différentes collectivités compétentes en matière d'organisation des transports publics, en fonction de la localisation géographique de la plate-forme.

Ainsi, lorsque celle-ci est située dans le Périmètre des Transports Urbains, c'est l'Autorité Organisatrice Urbaine qui est responsable de la liaison avec l'agglomération (ex : la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération de Bayonne, le Syndicat Mixte d'exploitations des Transports de la Communauté Urbaine de Lille, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de Toulouse...).

Si l'aéroport est situé hors du Périmètre des Transports Urbains, le Département est responsable des liaisons avec les villes de son territoire. Par exemple le Conseil Général du Haut-Rhin est l'Autorité Organisatrice de la liaison entre l'Euroairport de Bâle-Mulhouse et la ville de Mulhouse.

Enfin, dans tous les cas, la Région est responsable des liaisons avec les villes situées sur son territoire et hors du département d'implantation de la plate-forme. Le Conseil Régional Rhône-Alpes est ainsi l'Autorité Organisatrice de la liaison entre Lyon -Saint Exupéry et Saint Étienne, Chambéry, Annecy et Valence.

Pour les liaisons internationales, un régime d'autorisation spécifique est géré par le ministère des Transports (Direction des Transports Terrestres). C'est le cas pour la liaison de Lyon-St Exupéry vers Genève et de l'Euroairport Bâle-Mulhouse vers Freiburg notamment.

Bien entendu, lorsque plusieurs liaisons existent, plusieurs niveaux d'AO peuvent être concernés par la desserte du même aéroport. Ainsi, Lyon-St Exupéry bénéficie à la fois d'une desserte vers Lyon (le Conseil Général étant l'AO), vers les principales villes de la région (le Conseil Régional étant l'AO) et par une liaison internationale (vers Genève).

Cependant, ce découpage théorique des responsabilités entre les différents niveaux d'AO n'est pas forcément le reflet exact de la réalité des relations entre AO et exploitant. En effet, le rôle de l'AO est parfois tenu par d'autres entités que par la collectivité juridiquement responsable de l'organisation des transports au sens de la LOTI.

### **Des montages institutionnels parfois complexes, reflets du contexte local**

Ainsi, l'observation des cas concrets permet-elle de distinguer plusieurs types de situations dans lesquelles l'AO « théorique » n'est pas réellement l'organisatrice de la liaison.

Dans certains cas, l'AO compétente délègue l'organisation de la ligne au gestionnaire de l'aéroport, en l'occurrence le plus souvent à la CCI. C'est le cas à Lille, à Bordeaux. C'est alors le gestionnaire qui définit le service attendu et signe le contrat qui le lie à l'exploitant. C'est aussi le cas lorsque l'AO délègue l'organisation du service à une autre collectivité de niveau géographique inférieur : ainsi, le Conseil Général de Loire Atlantique a délégué la responsabilité de la liaison entre l'aéroport de Nantes-Atlantique et Saint Nazaire au Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Nazairienne.

Il arrive aussi que l'AO s'associe à d'autres pour définir le service, signer le contrat et financer le service. Ainsi, à Strasbourg, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) est l'AO de la liaison avec l'aéroport (situé dans le PTU). Une convention spécifique distingue cette liaison du reste du réseau urbain. La convention associe la CUS, la CCI et le Département qui participent conjointement au financement du service (40% pour la CUS, 40% pour le Conseil Général, 20% pour la CCI). A Mulhouse, la liaison Euroairport-Mulhouse est de la responsabilité du Conseil Général. Le cahier des charges a été établi en collaboration par l'Euroairport et le Département, et le contrat avec le transporteur est signé par les 2 organismes, le Conseil Général au titre d'AO, et l'Euroairport au titre d'affréteur prenant en charge le financement du service.

Enfin, on peut aussi observer des cas de substitution. L'AO « théorique » ne prenant pas en charge l'organisation de la liaison considérée, c'est une AO de niveau géographique inférieur qui s'y substitue. La liaison (aujourd'hui supprimée) entre l'Euroairport et Belfort et Monbéliard posait des problèmes d'organisation institutionnelle (à cheval sur deux régions, qui pouvait en être l'AO ?).

C'est en fait l'AO urbaine de Belfort qui a signé le contrat avec l'exploitant (mais la réflexion amont débouchant sur la définition technique du service avait été faite dans le cadre d'une association regroupant diverses collectivités locales, le Réseau de Villes Rhin-Sud, qui ne pouvait assumer le rôle d'AO de transport au sens de la LOTI). À Clermont Ferrand, la CCI s'était, de fait, substituée au SMTC (AOU) pour l'organisation de la desserte (situation aujourd'hui révolue).

Les montages institutionnels mis en place pour organiser la desserte des aéroports sont donc très variés. Se retrouvent en position d'AO aussi bien des AOU (dans leur propre PTU, mais parfois au delà), des Conseils Généraux, des Conseils Régionaux, voire l'Etat, mais aussi, dans certains cas les gestionnaires des aéroports. La plupart des contrats sont signés entre le transporteur et l'AO (« théorique », par délégation ou par substitution), mais certains contrats peuvent associer plusieurs partenaires (AO et affréteur, ou plusieurs niveaux d'AO et la CCI).

Voici un tableau de synthèse des différentes AO (signataires ou cosignataires de la convention avec l'exploitant) intervenant dans la desserte des aéroports (attention, toutes n'interviennent pas forcément sur la même liaison)

LES AO SIGNATAIRES DE CONVENTIONS					
(toutes n'interviennent pas sur une même liaison)					
Aéroports	AO urbaine		Département	Région	Gestionnaire
	du PTU Aéroport	Hors PTU Aéroport			
X, signataire C cosignataire no					
Nice-côte d'Azur	X	X	X	X	
Lyon-Saint-Exupéry			X	X	
Marseille-Provence	X		X		
Toulouse-Blagnac	X			X	
Bâle-Mulhouse	X	X	X		X
Bordeaux-Mérignac	X				X
Strasbourg	X		X		X
Nantes-Atlantique	X	X			X
Montpellier-Méditerranée			X		
Ajaccio					
Lille-Lesquin					X
Clermont-Ferrand	X (1)				X(2)
Bayonne-Anglet-Biarritz	X (1)				
Brest-Guipavas					
Toulon-Hyères			X		
Beauvais-Tillé				<i>Transport privé</i>	
Metz-Nancy-Lorraine			C	X	C
Nb de cas	9	3	7	4	5
<i>(1) à compter de 07/01 et (2) supprimé à compter de 07/01</i>					

### **Des situations contractuelles variées**

On peut distinguer plusieurs types de situations en fonction :

- de l'intégration de la ligne desservant l'aéroport dans un réseau
- de la prise en charge du coût du service.

Concernant l'intégration de la ligne dans un réseau, 3 situations peuvent se présenter :

- La ligne desservant l'aéroport est une ligne du réseau parmi d'autres, qu'il s'agisse d'un réseau urbain (desserte de l'aéroport de Biarritz-Parme par le réseau de transport urbain de l'agglomération de Bayonne Anglet Biarritz) ou interurbain (desserte de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée par le réseau départemental de l'Hérault). La ligne desservant l'aéroport ne fait alors pas l'objet d'une convention particulière mais fait partie de la convention du réseau. L'intégration au reste du réseau est complète (mêmes véhicules, mêmes titres de transport), mais la ligne de l'aéroport peut faire l'objet d'un traitement spécifique (livrée particulière des véhicules et tarifs spécifiques pour la desserte de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée).

- La ligne s'intègre au réseau (correspondances possibles avec le titre de transport, desserte d'arrêts communs, même AO, même exploitant) mais fait l'objet d'une convention séparée. C'est le cas de Nantes et de Strasbourg. Dans ce cas, la tarification sur la ligne desservant l'aéroport est généralement spécifique et les véhicules identifiés.

- Enfin, et c'est le cas le plus fréquent, la ligne fait l'objet d'une convention spécifique entre l'AO (urbaine, départementale, régionale, déléguée...) et l'exploitant. Elle est alors distincte du reste du réseau (et souvent identifiée par la livrée du véhicule). Elle dispose d'une tarification spécifique et, si les correspondances avec les autres réseaux (urbain, départemental) sont généralement rendues possibles par la localisation des arrêts, il n'existe pas d'intégration tarifaire (avec parfois des adaptations locales comme dans le cas de Nice où la correspondance avec le réseau urbain depuis la ligne Nice-direct est rendue possible pour un supplément de 2F)

Les différentes situations contractuelles peuvent aussi être distinguées en fonction de la prise en charge du coût du service. Plusieurs modalités peuvent être rencontrées :

- Le coût du service peut être supporté par l'exploitant dans le cas d'un contrat aux risques et périls. Ce cas très fréquent se rencontre avec différents types d'AO : AOU (Toulouse), Département (Rhône), Région (Rhône Alpes)... Il implique la signature d'une convention spécifique et individualisée pour la ligne, sans intégration de celle-ci au reste du réseau .

- Le coût peut être pris en charge par l'AO seule (Conseil Général de l'Hérault), ou bien par l'AO déléguée ou l'affréteur (gestionnaire de l'aéroport le plus souvent comme à Bâle-Mulhouse, Lille ou Bordeaux).

- Il peut être supporté en association par la ou les AO et le gestionnaire de l'aéroport. Ainsi, la desserte de l'aéroport de Strasbourg est financée conjointement par la Communauté Urbaine de Strasbourg, le Département du Bas Rhin et la CCI. À Nantes, la CCI participe au financement de la desserte.

## **Le service rendu**

### **Du service à la demande à la navette cadencée : un large éventail de niveaux de service**

On peut distinguer plusieurs types de desserte en fonction du niveau de service offert aux utilisateurs. Le niveau de service est un ensemble complexe qui peut être qualifié à partir d'un certain nombre d'indicateurs : la fréquence, le confort des véhicules, la tarification, la fiabilité du service, la lisibilité pour l'utilisateur....

*Des services réguliers avec une fréquence élevée (de l'ordre de 20 minutes).*

Ils sont le plus souvent effectués sur une ligne dédiée à l'aéroport par des véhicules adaptés et clairement identifiables par l'utilisateur. On rencontre ce type de service spécifique dans les aéroports les plus importants (Nice-Côte d'Azur vers Nice Ville, Lyon-St Exupéry vers Lyon, Bordeaux-Mérignac vers Bordeaux, Toulouse-Blagnac vers Toulouse, Marseille-Provence vers Marseille et Aix notamment, Strasbourg-Entzheim vers Strasbourg). Ces services sont généralement assurés par des filiales de grands groupes de transport dans le cadre de contrats aux risques et périls. Ils atteignent des parts de marché « théoriques » significatives (entre 5 et 8%).

*Des services réguliers avec une fréquence moindre (autour d'une heure).*

Il s'agit alors de lignes dédiées organisées spécifiquement pour la plate-forme mais desservant le plus souvent des aéroports de moins d'un million de passagers (navette de Lille).

*Des services calés sur les horaires des vols les plus importants.*

Il s'agit de lignes spécifiques de desserte de l'aéroport (Montpellier, Nantes, Clermont-Ferrand, Metz-Nancy). Ce type d'organisation, s'il permet de limiter les coûts d'exploitation diminue la crédibilité du service pour l'utilisateur. Des lignes régionales peuvent aussi être rapprochées de cette catégorie car offrant une fréquence faible (4 allers retours par jour par exemple).

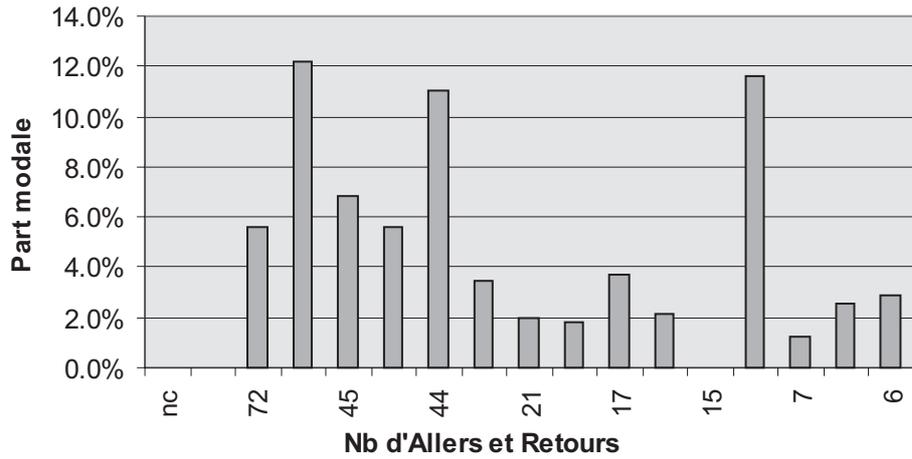
*Des lignes intégrées aux réseaux urbains,*

Elles offrent parfois des fréquences attrayantes, mais le plus souvent mal adaptées aux besoins des voyageurs du fait de l'amplitude du service ou du tracé. Ces lignes offrent des tarifications urbaines attractives et une bonne connexion au reste du réseau mais ne correspondent généralement pas aux besoins spécifiques des voyageurs. Elles font rarement l'objet d'un suivi de fréquentation centré sur les besoins de la clientèle aéroportuaire. De fait, elles sont le plus souvent utilisées par les salariés.

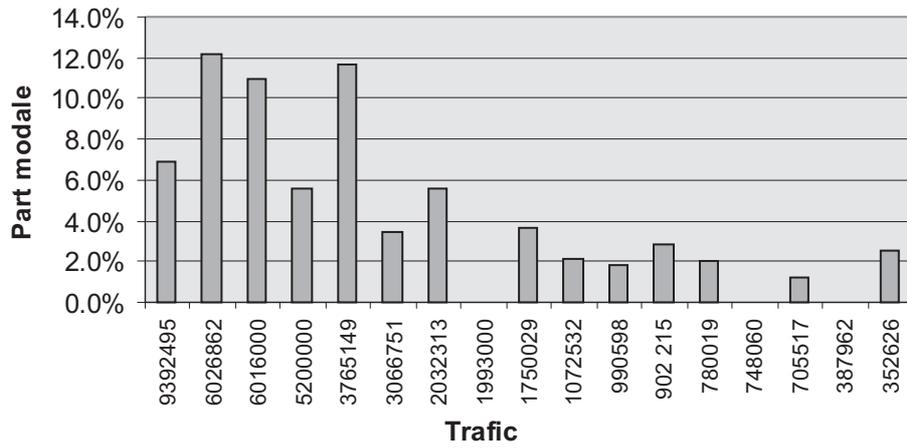
*Des services à la demande.*

Il s'agit généralement de services organisés par les Régions pour desservir les autres agglomérations régionales (Rhône Alpes, Midi Pyrénées). Assurés par des petits véhicules, selon des modalités de prise en charge plus ou moins souples, ils sont la plupart du temps exploités aux risques et périls par des transporteurs locaux.

**Part modale (hors pass. en correspondance) selon le  
Nb d'Allers et Retours**



**Part modale (hors pass. en correspondance) selon le  
trafic de l'aéroport**



## Niveaux de service offerts et coûts pour l'utilisateur

	Passagers 2000	Part TC	Vitesse commerciale	Prix/km
Nice-Côte-d'Azur	9 392 495	5,00%	36	2,56f
Lyon-St Exupéry	6 026 862	10,60%	38	1,96f
Marseille-Provence	6 016 000	11,00%	52	1,92f
Toulouse-Blagnac	5 200 000	5,60%	24	2,88f
Bordeaux-Mérignac	3 066 751	3,50%	26	2,18f
Strasbourg	2 032 313	5,60%	17	2,73f
Nantes-Atlantique	1 993 000	1,46%	29	3,80f
Montpellier- Méditerranée	1 750 000	4,40%	40	3,00f
Ajaccio	1 072 532	2,12%	24	3,25f
Lille-Lesquin	990 598	1,80%	40	3,00f
Bayonne-Anglet-Biarritz	780 019	2,00%	15	1,40f
Toulon-Hyères	705 517	1,20%	35	2,43f
Metz-Nancy-Lorraine	352 626	2,54%	50	1,60f
<b>Moyenne</b>		<b>4,37%</b>	<b>33</b>	<b>2,52f</b>

Souvent fréquenté par une clientèle professionnelle, ce type de service peut se voir concurrencé par des prestations proposées par les taxis à titre privé et offrant plus de souplesse.

La navette assurée entre l'aéroport de Bâle Mulhouse et la ville de Saint Louis est le seul exemple de service à la demande effectué dans le cadre du transport public assurant des liaisons de courte distance par les taxis et répertorié dans le cadre de cette étude.

Plusieurs types de service peuvent être associés sur une même liaison afin d'améliorer l'offre proposée aux voyageurs : c'est par exemple le cas de plusieurs liaisons régionales à partir de l'aéroport de Lyon-St Exupéry (Annecy, Chambéry, Aix les Bains, Valence) où l'offre en service régulier est complétée par un service à la demande assuré par le même exploitant.

## L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS

Lignes principales	ENSEMBLE DES LIGNES			LIGNES PRINCIPALES			
	Nb pôles desservis	Nb lignes	Part Modale - hors correspondance	Pôle ppal - (D)édié	Nb AR / jour	Durée parcours	Prix aller simple
Nice-Côte-d'Azur*	10	11	6.8%	NICE - D	45	15	23.0 F
Lyon-Saint-Exupery (1)	11	8	12.2%	LYON - D	50	40	49.0 F
Marseille-Provence	3	3	11.0%	MRS - D	44	30	50.0 F
Toulouse-Blagnac	4	4	5.6%	TLS - D	45	20	23.0 F
<b>Moyenne</b>	<b>7.0</b>	<b>6.5</b>	<b>8.9%</b>		<b>46</b>	<b>26</b>	<b>36.3 F</b>
Bâle-Mulhouse (3)	4	4	11.6%	MULHOUSE -D	11	nc	45.0 F
Bordeaux-Mérignac(2)	1	2	3.5%	BORDEAUX -D	34	40	37.0 F
Strasbourg	2	1	5.6%	STRAS - D	72	40	30.0 F
Nantes-Atlantique	10	6	1.5%	NANTES - D	15	21	38.0 F
<b>Moyenne</b>	<b>4.3</b>	<b>3.3</b>	<b>5.5%</b>		<b>33</b>	<b>34</b>	<b>37.5 F</b>
Montpellier-Méditerranée	1	1	3.7%	MONTP - D	17	15	30.0 F
Ajaccio	1	1	2.1%	AJACCIO	17	20	26.0 F
Lille-Lesquin	1	1	1.8%	LILLE - D	18	15	30.0 F
Clermont-Ferrand	2	2	2.9%	CLERMONT - D	6	16	25.0 F
Bayonne-Anglet-Biarritz (5)	3	1	2.0%	BIAR	21	20	7.0 F
Brest-Guipavas	2	0	-	-	-	-	-
Toulon-Hyères	1	1	1.2%	TOULON - D	7	40	56.0 F
Beauvais-Tille.(4)	1	1	-	PARIS - D	(*)		70.0 F
Metz-Nancy-Lorraine	2	2	2.5%	METZ+NANCY - D	7	30	40.0 F
<b>Moyenne</b>	<b>1.5</b>	<b>1.1</b>	<b>2.3%</b>		<b>13</b>	<b>22</b>	<b>35.5 F</b>
<b>Moyenne générale</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4.9%</b>		<b>27</b>	<b>26</b>	<b>36 F</b>
<b>Ecart type</b>	<b>4</b>		<b>3.8%</b>		<b>20</b>	<b>10</b>	<b>15 F</b>
<b>Ecart type / moyenne (%)</b>	<b>98.8%</b>		<b>77.5%</b>		<b>72.7%</b>	<b>40.3%</b>	<b>42.4%</b>
Le Creusot	2	2		AUTUN - D	7	50	49.0 F
TGV Haute Picardie	2	2		AMIENS - D	15	50	42.0 F

\* les données de navette ne reprennent que la ligne 98; le nb de pôles desservis dépasse en réalité les 10

Pour Ajaccio, la ligne n'est plus en service. Les données : 4.9%

(1) à Lyon, les données de la 2ème liaison sont la somme des liaisons routières à l'exception de la SNCF

(2) à Bordeaux, une étude CCI donne 6.2% de part de marché. On ne connaît pas la base de calcul.

(3) Ligne principale : Mulhouse, ligne second. : St Louis

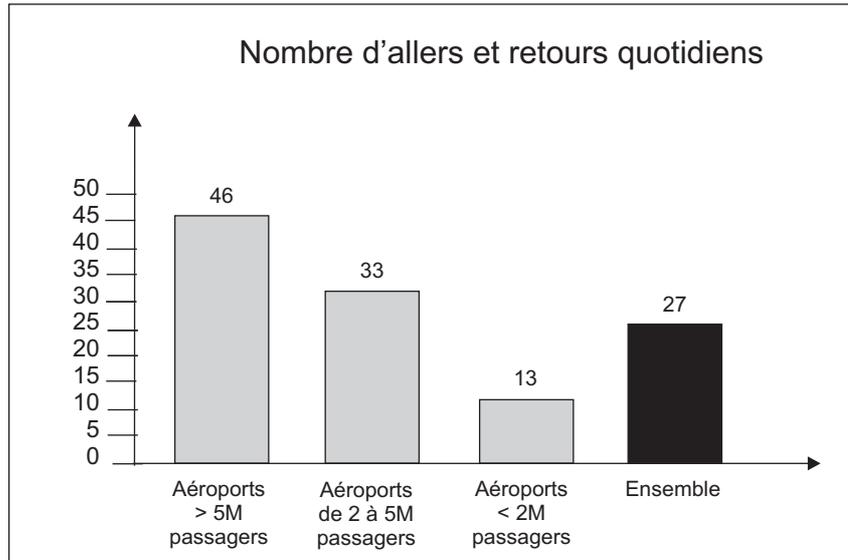
(4) référence : desserte Beauvais - Paris Porte Maillot

(5) ligne principale : Biarritz, ligne second. : Bayonne

(6) ligne principale : Autun autre : Le Creusot

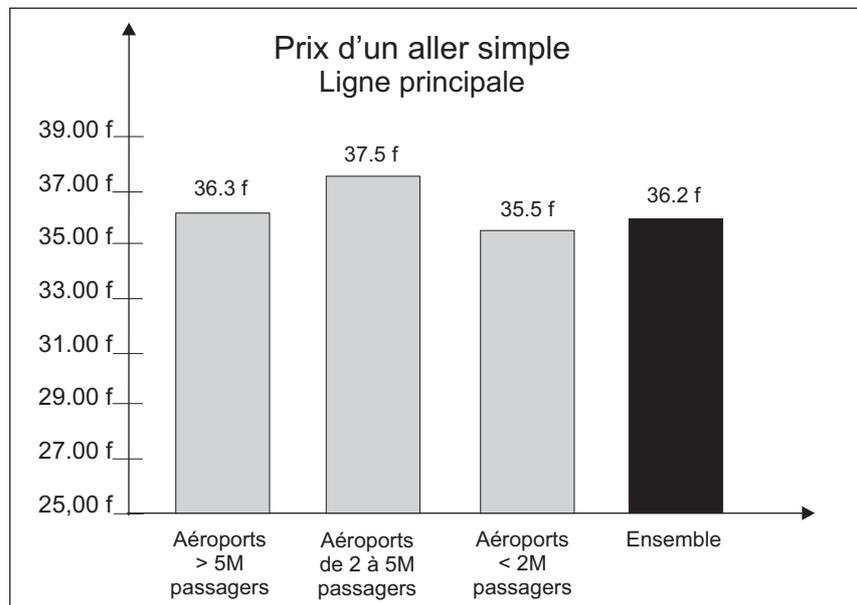
(7) ligne principale : Amiens autre : St Quentin

(\*) - Les services sont exactement calés sur les vols « Ryan Air »



### **Une tarification souvent spécifique**

Sauf dans les cas (minoritaires) où la navette fait partie intégrante d'un réseau urbain ou départemental (et dans ce cas la tarification qui s'y applique est la même que pour les autres lignes du réseau), les dessertes d'aéroport vers l'agglomération proche présentent une tarification spécifique. Celle-ci est nettement plus élevée que la tarification urbaine. Elle s'établit pour un aller simple entre 23 et 56F, soit de 1,40 à 3,80F au kilomètre.



Vers les autres agglomérations de la région, on va rencontrer là encore des différences de principes liées aux statuts des lignes. Ainsi dans le cas de la desserte

routière depuis l'aéroport de Nice vers Marseille, l'utilisateur se verra appliquer la tarification des lignes express régionales (LER) tandis que vers Cagnes sur Mer, situé dans le même département, c'est une tarification départementale à la distance: à titre indicatif, un trajet Aéroport - Cagnes sur Mer coûte 32 F, soit 3,2F/km. Ce principe de base tarifaire du réseau départemental du Conseil Général se rencontre également à Toulon - Hyères.

Mais ces cas sont finalement exceptionnels, il est rare que les lignes régulières départementales ou régionales desservent l'aéroport.

Ainsi dans le cas de Toulouse, les dessertes d'Albi et Castres font l'objet de contrats à tarification spécifique. Le transport est assuré au moyen de petits véhicules (monospaces) et le tarif appliqué dépend du nombre effectif de passagers. Le prix perçu auprès de l'usager va ainsi de 190 F à 100 F (soit de 2,7F à 1,4 F/km).

En ce qui concerne les dessertes à la demande, elles présentent un système tarifaire particulier. En effet, la souplesse de l'offre induit une grande variété de tarifications : celles-ci peuvent notamment prendre en compte le nombre de passagers ou des prises en charge hors des arrêts prédéterminés...

La comparaison des tarifs TC avec les tarifs de stationnement à l'aéroport est difficile en raison des nombreuses catégories tarifaires offertes par chaque aéroport pour le stationnement en fonction de la durée, de la localisation du parking... Nous avons basé la comparaison sur le tarif aller-retour en navette et le tarif de stationnement pour 24h. dans la zone la moins chère.

Le calcul des moyennes (cf. tableau p. suiv.) indique que les prix d'un aller et retour TC et le coût pour 24H de stationnement sont très proches. Il y a en fait une grande dispersion de ces valeurs (écart type / moyenne: 56%). Ainsi, dans 7 aéroports, le coût du TC est supérieur à celui du stationnement, dans 1 cas ce coût est équivalent et pour 7 autres il est inférieur. Et les écarts sont très importants sans qu'on puisse trouver qu'ils représentent des politiques cohérentes adaptées par exemple à la taille de l'aéroport : si à Marseille, Lyon, Metz, le prix de la navette est bien supérieur à celui du stationnement, la situation est totalement inverse à Nice ou Montpellier...

COMPARAISONS TC / TAXIS / STATIONNEMENT					
Lignes principales	Prix aller simple	Prix A/R	prix navette / Prix course taxi tarif jour	Prix A/R navette / 24H de stationnement	Prix du ticket/km
Nice-Côte-d'Azur	23.0 F	46.0 F	0.23	0.58	4.60 F
Lyon-Saint-Exupery	49.0 F	88.0 F	0.16	1.47	1.96 F
Marseille-Provence	50.0 F	100.0 F	0.21	1.69	2.00 F
Toulouse-Blagnac	23.0 F	36.0 F	0.23	0.72	2.88 F
<b>Moyenne</b>	<b>36.3 F</b>	<b>67.5 F</b>	<b>0.21</b>	<b>1.11</b>	<b>2.86 F</b>
Bâle-Mulhouse	45.0 F	80.0 F	0.21	1.33	1.29 F
Bordeaux-Mérignac	37.0 F	60.0 F	0.25	1.09	2.18 F
Strasbourg	30.0 F	55.0 F	0.25	0.61	1.88 F
Nantes-Atlantique	38.0 F	50.0 F	<b>0.38</b>	0.63	3.80 F
<b>Moyenne</b>	<b>37.5 F</b>	<b>61.3 F</b>	<b>0.27</b>	<b>0.92</b>	<b>2.28 F</b>
Montpellier-Méditerranée	30.0 F	7.5 F	0.24	0.16	3.00 F
Ajaccio	26.0 F	52.0 F	0.27	2.08	3.47 F
Lille-Lesquin	30.0 F	60.0 F	0.30	0.86	3.00 F
Clermont-Ferrand	25.0 F	40.0 F	0.31	1.00	3.57 F
Bayonne-Anglet-Biarritz	7.0 F	14.0 F	0.12	0.25	1.40 F
Brest-Guipavas	-	-	-	-	-
Toulon-Hyères	56.0 F	112.0 F	nc	2.04	2.43 F
Beauvais-Tille	70.0 F	140.0 F	ns	-	1.00 F
Metz-Nancy-Lorraine	40.0 F	60.0 F	0.18	1.50	1.60 F
<b>Moyenne</b>	<b>35.5 F</b>	<b>60.7 F</b>	<b>0.24</b>	<b>1.13</b>	<b>2.43 F</b>
<b>Moyenne générale</b>	<b>36.2 F</b>	<b>62.5 F</b>	<b>0.24</b>	<b>1.07</b>	<b>2.50 F</b>
<b>Ecart type</b>	<b>15.3 F</b>	<b>34.7 F</b>	<b>0.07</b>	<b>0.60</b>	<b>1.0 F</b>
<b>Ecart type / moyenne (%)</b>			27.3%	56.4%	40.8%
Le Creusot	49.0 F	98.0 F	-	-	1.29 F
TGV Haute Picardie	42.0 F	84.0 F	-	-	0.93 F

De plus, un nombre croissant d'aéroports a mis en place la gratuité du stationnement pour les très courtes durées (moins de 20' ou 30' en général) favorisant ainsi encore plus la pratique de l'accompagnement en voiture.

En revanche, le prix de l'aller-retour en navette reste toujours inférieur à celui d'un aller- retour équivalent en taxi.

## **Le financement des services**

Dans un certain nombre de cas, la collectivité ne supporte aucun coût : il s'agit des dessertes conventionnées aux risques et périls. L'exploitant supporte alors tous les risques.. Ce type de contrat concerne le plus souvent des dessertes spécialisées, non intégrées à un réseau. On les rencontre dans les aéroports importants en liaison avec les principales agglomérations (Nice, Lyon, Marseille, Toulouse...), mais aussi pour des liaisons secondaires vers d'autres pôles régionaux. Les « grandes » liaisons concernées par ces contrats se caractérisent souvent par un bon niveau de service : fréquence élevée des allers et retours, véhicules adaptés... et une exploitation par des entreprises dépendant des grands groupes de transport. Pour les dessertes des autres pôles régionaux, le niveau de service est très différent : service à la demande, petits véhicules... et les entreprises exploitantes sont le plus souvent familiales.

Certaines conventions spécifiques à la desserte de l'aéroport prévoient une participation financière de la collectivité publique, qu'elle soit le fait de l'AO seule, du gestionnaire de la plate-forme, ou les deux... On rencontre des contrats à prix forfaitaire (Mulhouse-Bâle), garantie de recette (Strasbourg), gérance (Nantes)... Le coût du service pour la collectivité est alors très variable, mais nous ne disposons que d'un petit nombre de données dont il est difficile de tirer des enseignements généraux.

Pour les dessertes intégrées à des réseaux, il n'existe pas de contrat spécifique, la ligne étant régie par les dispositions communes (Compensation à Nice, garantie de recette à Bordeaux...). Dans ce cas, le coût de la ligne pour la collectivité n'est pas identifiable.

## **La clientèle**

### **Rappel : quelques chiffres à manier avec précautions**

*Les parts de marché (part des transports collectifs dans les modes de transport utilisés par les passagers pour se rendre ou quitter l'aéroport) reflètent globalement le niveau de service de la desserte en TC. Cependant, ces chiffres sont à considérer avec prudence. Il convient en effet de rappeler qu'il s'agit de parts de marché « théoriques » qui ne sont pas calculées par destination. La part des correspondances (et donc des passagers qui ne quittent pas l'aéroport) a été prise en compte pour les aéroports où cette part est conséquente : Nice, Lyon, Bâle-Mulhouse et Clermont-Ferrand.*

*Cette part de marché théorique est donc tout à la fois le reflet de l'importance relative des différentes origines-destinations des passagers et de leur usage des dessertes TC. Ainsi une liaison TC peut obtenir une part de marché importante sur une destination locale particulière, mais la part de marché globale "théorique" des TC rester minimale en raison de la faible importance de cette destination locale à l'échelle de la fréquentation totale de l'aéroport.*

*Ainsi, dans le cas de l'Euroairport, des enquêtes ont permis d'évaluer la part de marché des TC à 14% pour les passagers et 8% pour les salariés. Mais ce taux moyen recouvre de fortes disparités selon les origines/destinations : il atteint 22% pour Bâle et même 36% pour le canton de Freiburg contre 5% pour Mulhouse (source SEMALY-RAPP 2001).*

De plus, la structure de la clientèle aéroportuaire (importance des vols dits de «vacances »notamment) a aussi un impact important sur l'usage potentiel des dessertes TC. En effet, et contrairement à ce qui nous a parfois été rapporté par les gestionnaires, un bon niveau de service d'une navette aéroport attire plus une clientèle professionnelle (régulière) que des usagers voyageant pour motifs personnels ou loisirs et qui se font accompagner en raison des bagages, ou dont l'acheminement est assuré par le voyageur (6).

Enfin, les données de part de marché sont issues de sources variées : soit d'enquêtes de clientèle menées par les CCI, soit par calcul à partir des chiffres de fréquentation des dessertes TC lorsqu'ils sont connus (en effet, les statistiques de fréquentation des dessertes TC ne sont pas forcément accessibles notamment dans le cas de contrats aux risques et périls). Leur comparabilité n'est donc pas assurée.

Ces données ont parfois pu être affinées (part de marché par origine/destination, prise en compte des correspondances), mais ce travail n'a pas pu être effectué pour l'ensemble des aéroports, ces données étant issues d'enquêtes organisées par chacun des gestionnaires et n'étant donc pas forcément disponibles ni comparables.

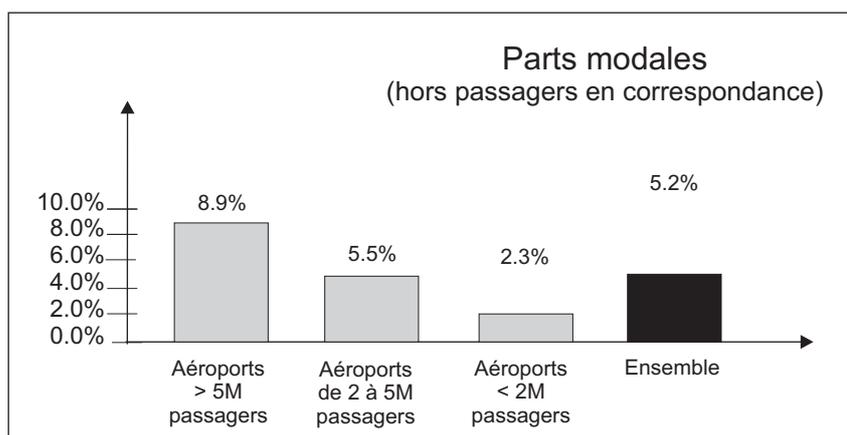
	ENSEMBLE DES LIGNES		
	Nb pôles desservis	Nb lignes	Part Modale - hors correspondance
<b>Lignes principales</b>			
Nice-Côte-d'Azur	10	11	6.8%
Lyon-Saint-Exupery	11	8	12.2%
Marseille-Provence	3	3	11.0%
Toulouse-Blagnac	4	4	5.6%
<b>Moyenne</b>	<b>7.0</b>	<b>6.5</b>	<b>8.9%</b>
Bâle-Mulhouse	4	4	11.6%
Bordeaux-Mérignac	1	2	3.5%
Strasbourg	2	1	5.6%
Nantes-Atlantique	10	6	1.5%
<b>Moyenne</b>	<b>4.3</b>	<b>3.3</b>	<b>5.5%</b>
Montpellier-Méditerranée	1	1	3.7%
Ajaccio	1	1	2.1%
Lille-Lesquin	1	1	1.8%
Clermont-Ferrand	2	2	2.9%
Bayonne-Anglet-Biarritz	3	1	2.0%
Brest-Guipavas	2	0	-
Toulon-Hyères	1	1	1.2%
Beauvais-Tille	1	1	-
Metz-Nancy-Lorraine	2	2	2.5%
<b>Moyenne</b>	<b>1.5</b>	<b>1.1</b>	<b>2.3%</b>

(6) cf. "Étude du projet de desserte de l'aéroport de Brest", avec l'analyse des modes d'acheminement dans les aéroports de destination.

À partir de la « part de marché théorique », et malgré les limites rappelées plus haut, on peut cependant distinguer sommairement parmi les aéroports étudiés 3 grandes catégories en fonction du niveau d'usage des TC :

- Des aéroports où la « part de marché théorique » des TC dépasse 10% :

On y retrouve Marseille, Lyon et Bâle Mulhouse. Il s'agit de plates-formes importantes (autour de 6 millions de passagers pour Marseille et Lyon, 3,7 pour Bâle-Mulhouse). Leur desserte en transports collectifs présente de fortes similitudes : une desserte de plusieurs agglomérations autour de l'aéroport, nettement polarisée par une destination principale (Lyon, Marseille et Bâle en l'occurrence) en direction de laquelle l'offre TC présente un niveau de service important (fréquence égale ou inférieure à 20 minutes notamment). Le « score » important de l'aéroport de Bâle - Mulhouse s'explique par les pratiques d'accès des voyageurs suisses et allemands qui viennent à l'aéroport respectivement pour 22% et 36% en TC, la part de marché de la desserte de Mulhouse étant nettement plus limitée.



- Des aéroports où la part de marché des TC s'établit entre 3 et 6%

On trouve dans cette catégorie des situations extrêmement variées. L'aéroport de Nice, plate-forme très importante (9,3 millions de passagers en 2000), avec une offre de desserte TC abondante (3 lignes du réseau urbain de Nice, une ligne urbaine du réseau Bus Var Mer, 4 lignes départementales, 2 lignes régionales), et, pour certaines lignes, d'une fréquence attractive. On peut s'interroger sur la validité des parts de marchés obtenues, mais aussi sur l'impact que le foisonnement désordonné de l'offre TC (qui nécessite de la part de l'utilisateur une certaine connaissance de la géographie locale!) peut avoir sur la fréquentation.

La plupart des cas rencontrés dans cette catégorie sont des aéroports d'importance plus moyenne : Toulouse (5,2 millions de passagers), Bordeaux ( 3 millions), Strasbourg (2,2), Montpellier (1,7). Tous ces sites offrent une desserte de bonne qualité vers la métropole proche (cadencement à 20 minutes pour Toulouse, Strasbourg et Bordeaux). Rappelons que dans cette catégorie de part de marché, on trouve deux singularités : Montpellier, qui atteint une part modale significative avec une desserte calée sur les horaires des avions, et Strasbourg qui offre un système mixte, navette bus + rabattement sur le réseau de tramway urbain.

*-Des aéroports où la part de marché des dessertes TC est inférieure à 3%.*

Il s'agit pour la quasi-totalité d'aéroports accueillant moins de 1 million de passagers (à l'exception de Nantes avec 1,9 millions de passagers). La fréquence de la navette TC est soit calée sur les horaires des avions, soit de l'ordre d'une heure (excepté dans le cas de Biarritz dont l'aéroport est desservi par le réseau urbain avec une fréquence élevée mais le service reste peu fréquenté par les passagers de l'aéroport).

### **Des services souvent inadaptés aux besoins des salariés**

Les services de desserte TC des aéroports paraissent le plus souvent destinés aux voyageurs. En effet, seules 6 de ces liaisons offrent une tarification spécifique destinée aux salariés de la plate-forme, (alors que le niveau de prix de ces dessertes spécifiques est généralement trop élevé pour une utilisation régulière du type déplacements domicile-travail).

Lorsque cette tarification spécifique existe, la fréquentation du service par les salariés reste très variable (27% de la fréquentation totale sur la navette de Mulhouse, 20% à Lyon, 10% à Montpellier, 1% sur celle de Toulouse...). Elle est en effet très liée à la localisation géographique des salariés qui n'habitent pas forcément le centre ville qui est la destination desservie par les navettes, ainsi qu'aux horaires de travail pour une partie d'entre eux.

### **Une coordination des dessertes le plus souvent inexistante**

Nous avons vu qu'un même aéroport peut être desservi par plusieurs lignes ou navettes dépendant d'AO différentes, ce qui pose la question de la coordination de ces offres, tant en terme d'organisation que de lisibilité.

De façon générale, on peut considérer que les offres sont juxtaposées plus que coordonnées. Dans la plupart des cas, l'offre globale étant peu complexe, la lisibilité n'en est pas trop altérée pour le client potentiel (coexistence d'une ligne locale et de lignes régionales).

Cependant, celui-ci peut parfois se trouver confronté à un foisonnement difficile à décrypter (à l'aéroport de Nice, le voyageur peut trouver des lignes urbaines dépendant de deux réseaux urbains différents, une ligne express dédiée à l'aéroport, des lignes départementales...). À ce titre, les entretiens menés avec les différentes AO et avec l'exploitant sont souvent révélateurs d'une méconnaissance par les acteurs eux-mêmes de l'offre qui ne dépend pas de leur propre compétence.

Le cas lyonnais échappe à cette confusion car l'ensemble des dessertes aéroportuaires sont réunies au sein d'un même réseau (lequel est passé de la dénomination Satobus à celle de Lys Express, en lien avec le changement de nom de l'aéroport), même si celui-ci dépend de plusieurs AO. Pour le voyageur, cette unité offre une appréciable facilité de compréhension : guichet unique pour la vente des titres, uniformité des fiches horaires, regroupement et lisibilité des points de stationnement, livrées des véhicules, renseignements téléphoniques centralisés.

On a là un exemple du faisceau d'exigences qui doivent être simultanément satisfaites, faute de quoi les usagers tendent à se détourner du transport collectif, à fortiori dans les agglomérations où les distances par rapport au centre-ville et les difficultés de circulation restent modestes. L'exemple lyonnais illustre aussi le phénomène de seuil : au-delà d'un certain niveau de service (fréquences, lisibilité, présence effective de la navette quand l'utilisateur recherche un moyen de transport...), le transport collectif devient vraiment une alternative. En-deçà, il ne touche qu'une clientèle réellement captive.

Toujours dans le cas lyonnais, il faut également rappeler que la ligne principale Aéroport - Part-Dieu dessert un véritable pôle d'échange offrant à l'utilisateur une gamme de destinations et de modes dont ne peuvent se prévaloir aujourd'hui les autres aéroports : TGV, TER, tramway, métro, bus, taxi.

## Quelques enseignements généraux

L'examen des appels d'offre récemment passés concernant la desserte des aéroports (Lille, Mulhouse, Bordeaux...) fait apparaître quelques tendances fortes de ce « marché ».

### Spécialisation des dessertes

Les nouveaux contrats passés ces dernières années montrent que la tendance générale est à la spécialisation des dessertes d'aéroport :

- contrat spécifique pour une ligne identifiée (livrées des véhicules...),
- offre cadencée...

En revanche la question de l'intermodalité reste peu traitée : on ne rencontre pratiquement aucun exemple de traitement du transport à l'échelle de la zone de chalandise de l'aéroport (à l'exception de Lyon)

Liaisons en transport public					
Taille de l'aéroport	Nombre de liaisons*	Dont groupes	CONNEX	KEOLIS**	TRANSDEV
<b>&gt; 5 M. passagers</b>	14	9	6	3	1
<b>2 à 5 M.</b>	10	7	2	2	3
<b>&lt; 2 M.</b>	6	4		3	1
<b>Ensemble</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>
* Ou groupes de liaisons ** Keolis est associé à Connex sur Marseille, justifiant un double compte					

### Positionnement des groupes

Les dessertes d'aéroports paraissent un marché attractif pour les groupes de transport, en particulier pour les plates-formes les plus importantes. Le niveau de service attendu pour ce type de desserte nécessite professionnalisme et moyens de la part du transporteur. On ne doit pas non plus négliger la motivation des transporteurs pour un marché « vitrine » mettant en valeur leur savoir-faire (7). En outre, la croissance du trafic aérien devrait aussi profiter au transport terrestre, renforçant ainsi l'intérêt porté par les groupes à cette activité.

Le tableau ci-dessus montre que les groupes nationaux gèrent les 2/3 des dessertes d'aéroports, et il s'agit des principales. Ce taux de pénétration est du même ordre que celui rencontré dans la gestion des réseaux de transport public urbain. Les entreprises familiales sont, après les derniers rachats d'entreprises, presque exclusivement sur des liaisons de type à la demande ou secondaires.

(7) cf. n° 641 de "Bus et Cars Magazine"

### **Intervention des gestionnaires des plates-formes**

Les gestionnaires d'aéroports sont favorables à une bonne desserte tous modes de leur plate-forme. Cependant, ils ne souhaitent pas, le plus souvent, se substituer à l'AO compétente telle qu'elle est définie par la LOTI. Ils se positionnent donc plutôt comme incitateurs.

Cependant, ils peuvent être amenés par le contexte local à collaborer plus étroitement avec l'AO compétente, voire à se substituer à elle. C'est ce qui se passe dans un certain nombre des cas étudiés, mais avec le souci de minimiser la charge financière supportée par le gestionnaire.

Et aussi, cette intervention du gestionnaire dans le domaine de l'accès TC est organisée de façon indépendante de son activité de gestionnaire de stationnement, qui reste une ressource financière importante.

### **Une concurrence avec les taxis parfois génératrice de conflits**

La question de la coexistence entre l'offre TC et l'activité taxi est un sujet sensible, au point d'avoir parfois ou provoqué des conflits débouchant sur la suppression d'un service de transport public existant (Ajaccio, liaison aéroport de Bâle-Mulhouse vers Colmar) ou retardé sa mise en place (Brest).

L'intégration des taxis dans l'offre publique paraît à ce jour peu répandue (le seul exemple répertorié est la liaison entre Bâle-Mulhouse et Saint-Louis). On peut penser qu'elle dépend très largement de la réglementation de l'accès des taxis à l'aéroport (celle-ci est arrêtée par une commission locale, elle peut se traduire par des inégalités d'accès fortes et des rentes de situation difficiles à remettre en cause sans entraîner une refonte complète du système local), et du mode d'organisation de ces derniers (organisation en groupement ou non). Citons aussi le cas de Nantes qui a commencé à négocier une charte qualité avec les taxis de l'agglomération.

Pourtant, l'intégration à l'offre publique de services de transports à la demande en direction de secteurs particuliers, services assurés par les taxis dans le cadre d'une convention avec l'AO, pourrait contribuer à améliorer considérablement le niveau d'offre (élargissement des territoires desservis, qualité de service...) pour un coût modéré pour la collectivité. La loi SRU (8) va dans ce sens en donnant la possibilité aux autorités organisatrices de transport urbain d'organiser du transport à la demande (possibilité réservée préalablement à la desserte de zones de faible densité uniquement).

(8) Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, art. 104.

## Les projets d'évolution des dessertes

Toutes les agglomérations considérées sont dans un champ commun de démarches d'organisation des déplacements et de planification, à savoir les Contrats de plan État-Région (CPER), les Schémas multimodaux de Services Collectifs de Transport de voyageurs et de transport de marchandises (SSCT) et les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Ces démarches ont été menées essentiellement sur la période 1999-2000 et présentent donc une bonne homogénéité de ce point de vue. D'autres procédures peuvent exister et couvrir certaines agglomérations : les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) ou les Dossiers de Voirie d'Agglomération (DVA).

L'essentiel des projets se trouve cependant traité (ou évoqué) dans les 3 procédures communes, SDS, CPER et PDU ou est porté par le gestionnaire de la plate-forme elle-même.

Enfin, on rencontre des projets n'ayant fait l'objet d'aucune inscription à l'une de ces démarches de planification et relevant notamment des autorités urbaines responsables de l'élaboration d'un PDU.

### A - Le cadre de planification

#### **Dans les Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises**

*Ce document, institué par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (25 juin 1999) traduit la politique de l'État concernant les transports de marchandises et de voyageurs, à un horizon de 20 ans.*

*Élaboré en 1999, il présente l'ensemble des orientations et des actions de l'État destinées à assurer la cohérence des politiques de déplacement aux différentes échelles d'aménagement du territoire.*

*Concernant la question particulière de la desserte des aéroports, le Schéma de Service reste, étant donnée son échelle, très général. Il préconise de :*

*- Développer la dimension internationale des aéroports desservant les métropoles régionales, et, pour cela, d'assurer une desserte terrestre efficace de ces aéroports, qu'elle soit locale, nationale ou internationale, pour favoriser une utilisation intermodale des pôles aéroportuaires,*

*- Assurer les liaisons vers Paris en facilitant l'accès aux services aériens pour les grandes villes (plus de 100.000 habitants) ne disposant pas de liaisons TGV à l'horizon du schéma.*

*Ces grandes orientations, déclinées territorialement, concernent les aéroports de province comme suit :*

*Nord :*

*Améliorer la desserte de l'aéroport de Lille*

*Est :*

*Améliorer la desserte terrestre des aéroports de Strasbourg et Bâle-Mulhouse.*

*Sud-Est :*

*Favoriser l'accès à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry par des services ferroviaires rapides depuis les principales villes de sa zone d'influence.*

*Adapter à l'augmentation des trafics les capacités des aéroports de Marseille, Nice et Montpellier. Étudier la pertinence de créer un nouvel aéroport dans le département des Alpes Maritimes ou du Var en fonction des différentes contraintes et des possibilités de desserte ferroviaire.*

*Sud-Ouest :*

*Adapter à l'augmentation des trafics les capacités des aéroports de Toulouse et Bordeaux. Étudier la pertinence et la localisation d'un nouveau site pour Toulouse.*

*Ouest :*

*Adapter à l'augmentation des trafics les capacités aéroportuaires de Nantes. Un nouveau site est déjà réservé à Notre Dame des Landes. Il sera aménagé ainsi que ses dessertes terrestres.*

### **Dans les Contrats de Plan État/Région**

*Les CPER sont un outil à la fois de planification et de programmation, mais la prise en compte de la desserte des aéroports y est encore limitée, presque systématiquement réservée à des études, notamment lorsque les projets concernés relèvent du ferroviaire.*

### **Dans les Plans de Déplacements Urbains**

*La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13/12/2000 a réformé simultanément les instruments de politique urbaine, de politique des déplacements et l'organisation de la solidarité en matière d'habitat. Elle assure une plus forte articulation des Plans de Déplacements Urbains (PDU) élaborés par les autorités organisatrices de transport avec les documents de planification urbaine, renforce et élargit leur contenu.*

*En pratique, la desserte des aéroports est rarement identifiée comme un enjeu fort dans les PDU actuels.*

### **Des niveaux différenciés de prise en compte des dessertes aéroportuaires selon les procédures**

*La desserte des aéroports en TC apparaît en définitive comme une préoccupation émergente de l'État, avec notamment un souci d'intermodalité entre transports collectifs terrestres et transport aérien.*

*Les AO compétentes lancent des études sur ce thème sans que celui-ci apparaisse forcément au sein de leur propres réflexions de planification (PDU...)*

## **B - Les démarches et projets en cours**

### **L'émergence de la desserte en site propre**

On assiste actuellement à une floraison de projets (9) visant à améliorer la desserte en TC des aéroports avec l'émergence très nette de projets de desserte en site propre, ferroviaires ou non. Tous ces projets n'ont pas aujourd'hui le même degré de maturation, ils renvoient à des échéances très diverses et ne font pas forcément l'objet d'un consensus.

Ils sont liés à l'existence d'opportunités particulières qui, sur certains sites, se conjuguent :

#### *La recherche d'un nouveau site aéroportuaire*

Elle constitue évidemment une opportunité majeure - voire la nécessité - de traiter la question des accès au futur aéroport. On rencontre dans ce cas Nantes et Toulouse. Dans le cas de Nantes, le Schéma de Services a validé le principe d'un transfert de Nantes Atlantique (au sud ouest de Nantes) vers Notre Dame des Landes (au nord de Nantes, proche de la route de Rennes). C'est donc une conception entièrement nouvelle des accès qui devra être développée, le Schéma de Services affirmant la nécessité d'envisager dans les études préalables une desserte ferroviaire. Le CPER avait déjà inscrit un volet d'études relatives à ce nouveau site.

À Toulouse, les études actuelles portent sur deux types de projets :

- un aéroport d'appui - développement d'un site existant - situé au sud de l'agglomération (Muret) avec raccordement à la desserte ferroviaire entre Muret et Toulouse et des liaisons (bus) Muret - Blagnac,
- un nouveau site en substitution de Blagnac.

Dans les deux cas, ce sont des projets à long terme, n'affectant pas dans l'immédiat les conditions de desserte des aéroports actuels.

#### *L'existence d'un important projet affectant la plate-forme aéroportuaire*

C'est principalement le cas à Toulouse où la SNCF a présenté un projet de desserte ferroviaire pour l'ensemble de la zone d'activité aéroportuaire concernée par l'assemblage de l'A380. Ce projet n'a d'existence ni dans le CPER, ni dans le PDU.

#### *L'existence d'une infrastructure ou d'une emprise ferroviaire à proximité de la plate-forme*

La réutilisation de cette infrastructure constitue alors une opportunité de desservir la plate-forme : c'est le cas à Bâle-Mulhouse, Lyon (il n'y a plus que l'emprise), Strasbourg, Marseille, Nice, Bordeaux, Toulon, Lille, Clermont-Ferrand. L'opportunité peut aussi provenir de la création pour un autre usage d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, qui permettrait de réorganiser les accès à l'aéroport, comme dans le cas du TGV Est et de la desserte de Metz-Nancy-Lorraine. Les coûts de remise à niveau et d'exploitation de telles infrastructures ferroviaires font que ce type de desserte n'est jamais envisagé ex-nihilo à la seule fin de desservir l'aéroport (pas de desserte dédiée).

(9) voir tableaux de synthèse « Les projets, la planification »

Pour autant, ces projets ne sont pas tous portés de façon consensuelle par les différents partenaires. Dans plusieurs cas, ils n'en sont qu'à l'expression de l'idée (inscription au titre d'étude dans le CPER comme à Marseille ou Toulon), ou constituent une démarche de préservation de l'avenir (Lille).

Il est vrai que les infrastructures ferroviaires existantes passent « à proximité » de l'aérogare, et non devant, à l'exception de Strasbourg. Ainsi, l'aménagement du pôle d'échange à St Augustin profitera pleinement à l'aéroport si la question des trajets terminaux hectométriques est traitée.

#### *L'existence de projets de TCSP dans l'agglomération proche*

Dans certains cas, les projets de réseau de TCSP dans l'agglomération proche intègrent, à plus ou moins long terme la possibilité de desservir l'aéroport : Montpellier, Nice, Toulouse...

#### **Des projets de réorganisation ou de création de dessertes routières**

Le fait que, dans les agglomérations, des projets de desserte en site propre se développent n'exclut pas d'autres démarches à plus court terme.

Ainsi Clermont-Ferrand, qui avait initialement exprimé des réserves dans le PDU sur la nécessité de développer la desserte de l'aéroport, lance une consultation pour reconsidérer complètement cette desserte en prenant en compte l'ensemble de l'emploi concerné par la zone aéroportuaire, la possibilité de recourir au transport à la demande, en imaginant la création d'une centrale de mobilité.

Nantes saisira la double opportunité que constituent l'échéance de la DSP la liant à la SEMITAN et la prolongation d'une ligne de tramway vers Bouguenais (commune accueillant l'aéroport) pour redéfinir le service des navettes. La Communauté Urbaine envisage un rabattement de type Strasbourg vers le nouveau terminus du tramway, voire la création d'une deuxième navette desservant le nord-ouest de l'agglomération.

Brest devrait aboutir à l'horizon de l'automne 2000 à la création d'une desserte en transport public, toujours reportée jusqu'à aujourd'hui du fait de l'opposition des taxis. La croissance de l'aéroport en fait de plus en plus ressentir la nécessité, non seulement pour les responsables de la Communauté Urbaine mais aussi pour le gestionnaire de l'aéroport qui milite en sa faveur. Les études pour la programmation d'une nouvelle aérogare vont également être lancées prochainement par la CCI.

### **C - Le portage institutionnel des projets : un engagement très variable des partenaires**

#### **Une meilleure lisibilité pour les projets de dessertes routières**

De façon générale, on a une meilleure lisibilité des projets de ce type qui sont aussi des projets :

- à plus court terme,
- dont la maîtrise d'ouvrage est définie,
- moins coûteux,
- moins exclusivement dépendants, en termes organisationnels, des autres moyens de transports collectifs.

L'ambition de ces projets reste forcément limitée et on pourrait les traiter comme certains avenants qui ont bénéficié récemment aux dessertes d'autres aéroports :

Metz-Nancy-Lorraine, avec une procédure de marché public très structurée et prenant bien soin d'associer le gestionnaire et les deux conseils généraux, Toulouse avec une affirmation du rôle du Syndicat Mixte des Transports en Commun plus marquée, Nice avec la création de la liaison Aéroport - Gare SNCF, Aix avec un renforcement et une redéfinition, sous l'autorité du Conseil Général, de la liaison Aéroport - Aix...

Dans l'ensemble de ces projets ayant récemment abouti, il y a confortation de l'autorité organisatrice antérieure, même si la connaissance qu'a cette dernière de la clientèle effectivement transportée ou potentielle reste souvent faible, parcellaire, surtout lorsqu'on fait un parallèle avec les données disponibles sur les réseaux urbains.

Dans les cas où le gestionnaire est institutionnellement associé aux conventions et projets, son degré d'implication diffère sensiblement d'un site à l'autre. Dans plusieurs cas, le gestionnaire est associé à la convention AO / Transporteur, sans participation réelle (Metz-Nancy-Lorraine). Dans certains cas il participe financièrement au financement de la desserte (Nantes, Strasbourg). Enfin, dans d'autres cas, le gestionnaire joue le rôle d'autorité organisatrice et se trouve en position de signataire / financeur . C'était encore le cas à Clermont-Ferrand jusqu'en juillet 2001, ce n'est plus le cas aujourd'hui qu'à Lille, où une nouvelle définition de service vient même d'être mise en place.

Mais, plus généralement, les gestionnaires d'aéroports ne militent pas pour être associés à l'organisation des navettes, encore moins à leur financement. Ils y sont seulement plus attentifs que dans le passé (Comme à Brest, où la création d'un service est souhaitée depuis plusieurs années par la CCI).

### **Une plus grande incertitude pour les projets de sites propres et/ou ferroviaires (à l'exception de Strasbourg)**

L'élaboration des PDU, les réflexions associées régionalement à l'élaboration des schémas de services, avec en outre sur la même période les signatures des contrats de plan État / Régions, ont favorisé l'émergence de projets ambitieux de sites propres, ferroviaires ou non, connectés aux aéroports.

Pour autant, on ne peut pas identifier d'attitude commune entre les partenaires des différents sites étudiés. Il n'y a pas d'approches stratégiques partagées pour le traitement des générateurs de déplacements que sont les aéroports. On rencontre donc des situations contrastées et certains éléments objectifs majeurs expliquant le degré de maturité des projets de desserte des aéroports avec site propre ou mode ferroviaire.

Rappelons aussi qu'il ne s'agit en aucun cas de services dédiés.

*Un projet complexe, reconnu, mais un portage institutionnel encore fragile*

Ainsi à Nice, on observe la conjonction favorable de plusieurs éléments favorisant le projet de desserte de l'aéroport :

- celui-ci est situé à seulement 5 km du centre ville, dans une zone de convergence d'itinéraires routiers et ferrés, provenant de Marseille, Cannes, la

Plaine du Var,

- le projet de TCSP (tramway) se trouve lui aussi desservir le futur pôle d'échange à réaliser à proximité de l'actuelle gare St Augustin et à proximité de l'aéroport lui même (échéance 2005),

- l'aéroport, le plus important de province, a besoin d'améliorer son accessibilité en transports collectifs en raison de l'encombrement routier et d'une offre en stationnement non extensible.

Il y a donc dans ce cas peu d'ambiguïté sur les projets mais plutôt des difficultés à lever du fait d'une intercommunalité encore naissante. La ville de Nice est encore autorité organisatrice, le projet de TCSP est porté par un syndicat mixte d'étude....

#### *Des projets à des échéances différentes*

Sur une agglomération comme Toulouse, on rencontre une diversité de problématiques :

- À destination de Blagnac, le PDU a pris en considération l'idée d'un site propre (bus ? système guidé ?) à destination de Blagnac-ville avec une antenne aéroport,

- La desserte des zones d'activité proches de l'aéroport est une préoccupation du fait notamment de l'essor de l'emploi avec le montage de l'A380. La SNCF a suggéré un projet, mais les documents de planification actuels n'intègrent pas cette problématique,

La recherche d'un site aéroportuaire complémentaire tel que Muret est à échéance plus lointaine. Mais en prévoyant de se connecter à un réseau TER le reliant à Toulouse, elle impliquera le Conseil Régional en sus de l'autorité urbaine.

#### *Des projets portés par un groupe spécifique et « informel » d'instances*

Le cas de Bâle-Mulhouse illustre bien cet exemple, même si la complexité du montage résulte principalement de la configuration frontalière du site .

La Région Alsace a lancé le 12 mai 1999 une étude sur le potentiel de passagers transférables sur les transports collectifs en accès à l'aéroport. Un comité de pilotage comprenant des représentants de la Région, du Conseil Général du Haut Rhin, du District des 3 Frontières, de la Ville de Mulhouse, du Canton de Bâle Ville, de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Sud Alsace, de l'Euroairport et de la DRE, après étude des diverses solutions possibles, a débouché sur un pré-choix effectué par le comité de pilotage de l'étude : celui d'une desserte ferroviaire directe avec création d'une gare au contact de l'aérogare, sur l'emprise aéroportuaire, à l'ouest de l'autoroute A 35. Cette solution rend l'aérogare accessible depuis les 3 réseaux ferroviaires français, suisse et allemand.

Mais l'État français ne souhaite pas que ce projet s'inscrive au contrat de plan et voudrait aboutir à un montage associant les trois Etats, voire l'Europe, en sus des instances appartenant au comité de pilotage.

Le cas lyonnais constitue un autre exemple de constitution d'un groupe de réflexion. Aujourd'hui, à l'initiative de la Région, les différents partenaires ( l'État, la Région, les Conseils Généraux du Rhône et de l'Isère, la SNCF, RFF et la CCI) se sont effet réunis pour former un comité technique et un comité de pilotage afin de mener une réflexion globale sur la desserte de l'aéroport.

Un programme de travail à court et long terme a été défini, qui est traité par des commissions techniques thématiques regroupant les différents acteurs locaux. On note cependant que la problématique initiale était d'abord de revaloriser le CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais) dans la perspective d'une desserte périurbaine. L'idée de desservir l'aéroport est venue ultérieurement. Des études avaient déjà été lancées par deux collectivités territoriales distinctes, le Conseil Général du Rhône et le Conseil Régional.

*Des projets inscrits mais au titre d'étude ou de préservation de l'avenir*

On rencontre cette situation à des titres divers à Marseille, Toulon, Lille, Montpellier. A Marseille et Toulon, des crédits d'étude sont inscrits au CPER mais il n'existe pas de projet validé. A Lille, le gestionnaire de l'aéroport souhaite que l'autorité urbaine envisage la desserte ferroviaire par raccordement à la ligne Valenciennes - Lille. De son côté, l'autorité urbaine a inscrit une étude de desserte de l'aéroport de Lille - Lesquin. Ce type de projet n'est évidemment réalisable que dans le cadre d'une démarche plus générale d'aménagement des pôles d'échanges et/ou des gares connectées.

Dans ce type de projet, les échéances sont encore lointaines et on n'a pas atteint le seuil des études de leur viabilité économique et financière.

# **Enseignements et préconisations pour une meilleure desserte en transports collectifs des aéroports**

## **La situation actuelle : un statut ambigu**

### **Une connaissance parcellaire et incomplète de la part des AO et des gestionnaires**

Le recueil de données mené auprès des différents acteurs locaux a montré que l'offre actuelle en matière de desserte TC des aéroports, son usage ainsi que la demande potentielle sont généralement méconnus. Les éléments de connaissance sont parcellaires et non partagés entre les différents acteurs (AO, exploitants, gestionnaires de plates-formes). Dans les cas de dessertes multiples, les différentes AO ne connaissent le plus souvent que leur propre service (et ce de façon plus ou moins complète), voire ignorent l'existence d'autres offres dépendant d'autres AO.

Le gestionnaire de l'aéroport, quand il ne joue pas le rôle d'AO délégataire, ignore le plus souvent qui est responsable de l'offre TC disponible. On assiste parfois à une confusion entre la notion de transporteur - prestataire effectif d'un service de transport - et celle d'AO - autorité de tutelle, organisatrice. Cela traduit une méconnaissance du fonctionnement institutionnel des transports.

La fréquentation des dessertes TC est suivie à plusieurs titres par les différents acteurs :

- L'exploitant connaît la fréquentation du service et la transmet à l'AO (mais pas systématiquement, notamment dans le cas de contrats aux risques et périls),
- Le gestionnaire de l'aéroport connaît, lorsqu'il a organisé des enquêtes de fréquentation, la part des différents modes de transport utilisés par les passagers pour atteindre ou quitter l'aéroport, mais le plus souvent sans mise en commun des données ni des méthodes.

Cependant, les enquêtes étant rarement organisées dans cet objectif, les méthodes utilisées varient beaucoup d'un site à l'autre montrant ainsi qu'il n'y a généralement pas d'échange d'informations entre gestionnaires sur ce thème. En général également, les résultats ne sont pas connus des autres acteurs concernés.

### **Un traitement sectoriel des questions d'accessibilité à l'aéroport**

On retrouve à propos des aéroports la même tendance que celle qu'on observe au plan de l'organisation générale des transports : une approche sectorielle ou modale plutôt qu'une approche réelle en termes de déplacements

Il ya sur le terrain des acteurs nombreux (gestionnaires de la voirie, gestionnaires de la plate-forme et du stationnement, AO de différents niveaux, responsables du marketing...) compétents sur des aspects partiels de la question générale de l'accessibilité.

Les collectivités locales ont à l'égard des aéroports une attitude attentive, toujours plus conscientes de la contribution du transport aérien à l'ensemble de ce qui constitue le transport public.

Pourtant, le chaînon que constitue l'acheminement depuis l'aéroport vers un lieu de travail ou encore le départ du domicile vers l'aéroport n'est pas encore suffisamment considéré comme un enjeu. Cette attitude est effectivement à corréluer à cette connaissance parcellaire de la clientèle actuelle et potentielle évoquée ci-dessus. Bien souvent, l'accès aux aéroports a été traité au plan de l'infrastructure routière (voies rapides, créations d'échangeurs, ...) et du stationnement.

### **Des offres juxtaposées, une coordination insuffisante, une lisibilité difficile dans l'espace**

L'analyse des cas étudiés a fait apparaître que l'existence d'une offre variée desservant plusieurs pôles urbains au départ de l'aéroport n'était pas forcément synonyme d'organisation commune ni de lisibilité pour l'utilisateur.

Si la correspondance avec le réseau de transports urbains est généralement physiquement possible (localisation des arrêts généralement judicieuse), la tarification spécifique des navettes oblige le plus souvent l'utilisateur à acquérir un autre titre de transport, sauf dans les cas (rares) où la desserte en question fait partie du réseau urbain.

L'offre taxi vient s'ajouter à l'édifice, avec sa logique propre (tarification, autorisations de prise en charge...) et on n'a aujourd'hui pratiquement aucun exemple dans lequel l'autorité organisatrice des transports a essayé de promouvoir la complémentarité transports publics / taxis.

Enfin, lorsque le réseau départemental relie l'agglomération à l'aéroport en complément de navettes spécifiques comme c'est le cas sur Nice, l'utilisateur se trouve face à un ensemble de liaisons avec leur tarification et leur signalétique spécifique, et non d'un réseau.

Une autre faiblesse constatée en terme de qualité de service concerne l'accès à la navette au sein même de l'aérogare : cheminements complexes, signalétique insuffisante, organisation spatiale du stationnement des véhicules (localisation et signalisation des arrêts, affichage des horaires...), guichets de vente des titres... Tout cet environnement est pourtant essentiel pour l'utilisateur souhaitant utiliser le service de navette. Une plus grande association des différents acteurs (autorités organisatrices, gestionnaires d'aéroports, transporteurs...) permettrait un meilleur traitement de ces besoins de l'utilisateur.

### **Information et organisation ne font pas le distinguo entre résidents et non-résidents**

Dans la plupart des cas, la mise en place de navettes s'est faite sans vraiment prendre en compte le fait qu'il existe deux types de clientèle : les résidents et les « visiteurs ».

Les résidents arrivent le plus souvent de leur domicile pour prendre l'avion et il y a donc une grande dispersion des origines géographiques de cette clientèle. Le centre ville n'est plus forcément le principal générateur, les communes environnantes jouent un rôle important, les voyageurs peuvent être conduits à pré-acheminer les voyageurs. L'accès à l'aéroport en voiture, qu'elle soit personnelle, d'accompagnement ou d'entreprise, est alors privilégié

Les visiteurs ou non - résidents n'ont pas de véhicule à l'arrivée et leurs lieux de destination sont plus concentrés, notamment lorsqu'il s'agit de déplacements pour motif professionnel : centre ville, zones d'activité.

Force est de constater que les tailles actuelles d'aéroports, en définitive assez modestes, ne suffisent pas à créer un réel marché pour des services de transport public, exploités en lignes à itinéraire fixe à destination de l'aéroport et destinés à des résidents.

### **Une crédibilité amoindrie en deçà d'une certaine fréquence**

Sur tous les sites étudiés, on observe qu'un seuil de crédibilité est atteint à partir d'une fréquence d'au moins 3 dessertes / heure (intervalle de 20' ou moins), constant sur l'ensemble de l'amplitude du service. C'est ce qu'on rencontre sur Nice, Lyon, Marseille, Toulouse. Avec ce niveau de service, les clients peuvent faire abstraction de l'horaire et se contenter d'aller directement au départ des lignes.

En deçà, et à l'exception de Lille qui est cadencé à 1h00, on rencontre des services calés sur des vols spécifiques qui nécessitent que la clientèle soit déjà plus avertie. Un tel système rend aussi plus difficile la gestion des retards des vols. Des horaires non réguliers constituent une difficulté supplémentaire pour la clientèle de résidents qui doit alors être particulièrement bien informée des départs.

En conclusion, ce qui paraît aujourd'hui le plus manquer à l'organisation de la desserte TC des aéroports, c'est la cohérence et la coordination, et cela à plusieurs niveaux :

- en matière d'organisation des connaissances et de partage de l'information,
- en matière de politique d'accessibilité,
- en matière d'offre (TC, stationnement, contribution des taxis...),
- en matière d'organisation spatiale.

## Quelques suggestions

### Organiser la concertation entre les acteurs

Une piste : la mise en place d'une instance de concertation concernant la desserte de la plate-forme regroupant :

- les AO responsables des différentes lignes existantes ou en projet (AO urbaine, départementale, régionale),
- le gestionnaire de la plate-forme,
- le cas échéant des structures spécifiques de type Syndicat Mixte d'Étude d'un projet... ou la DDE / DRE lorsqu'il y a imbrication de différents projets.

Outre l'avantage de permettre à chacun une meilleure connaissance réciproque des rôles et compétences des acteurs intervenant dans la desserte de l'aéroport, cette instance pourrait être le lieu d'un suivi commun des conditions d'accès à l'aéroport (fréquentation des dessertes TC, parts de marché, évolutions...) et permettrait la mise au point d'indicateurs communs utilisables par l'ensemble des partenaires lors des enquêtes thématiques organisées par chacun sur son domaine de compétence.

Elle pourrait permettre d'alimenter les démarches locales (PDU, SCOT, ...) sur l'aspect particulier de la desserte de l'aéroport et contribuer à la définition d'une politique d'accessibilité partagée.

Cette instance pourrait travailler à améliorer l'offre existante, en particulier en terme de coordination, image commune, intégration tarifaire éventuelle, lisibilité par l'utilisateur, organisation spatiale .... Les transporteurs, les représentants des taxis devraient alors y être associés.

Ce type d'organisation existe déjà avec bien sûr des variantes reflétant les spécificités du contexte local. Cependant, c'est plus souvent dans le cadre d'une étude de projet qu'elle a été mise en place (Lyon, Mulhouse...), et pas dans un souci de gestion et d'amélioration de l'existant. Elle permet alors la capitalisation des données, la mise en commun des projets des différents partenaires et le pilotage d'études. Cependant, on peut penser qu'une telle concertation peut aussi être profitable même en l'absence de projets forts, dans une optique de gestion et d'amélioration du service rendu.

Il reste bien sûr envisageable également de s'appuyer sur des structures de concertation préexistantes qui ne se sont pas forcément emparées du sujet. C'est le cas des Observatoires Régionaux des Transports, associations qui s'appuient sur les DRE et associent les collectivités territoriales et les professionnels du transport.

### **Intégrer le stationnement dans une politique plus globale des déplacements**

*Dans tous les aéroports étudiés, le gestionnaire dispose - et c'est inhérent aux conventions d'exploitation des aéroports - de pouvoirs de fait dans l'organisation publique des déplacements par l'intermédiaire du stationnement. Il est responsable du niveau d'offre et du prix de ce stationnement, il maîtrise son développement. De même, c'est le gestionnaire qui décide des espaces offerts à l'activité des loueurs de véhicules. Dans la situation actuelle, la gestion du stationnement génère une recette très conséquente (plus de 15% du chiffre d'affaires des aéroports de 2 millions de passagers et plus), alors que le transport public est, soit neutre, soit une charge.*

*La création d'instances locales de concertation ne supprime pas cette dichotomie entre un gestionnaire qui a des intérêts économiques immédiats à développer une activité ayant un impact sur les pratiques de déplacements, et les autorités organisatrices qui ont vocation à organiser plus globalement les déplacements mais qui ne disposent pas, sauf exception, de la maîtrise de la politique de stationnement pratiquée par l'aéroport.*

*Et on peut aussi rappeler que la demande de stationnement relève de la catégorie de voyageurs que nous appelons « résidents » et fort peu des « visiteurs ».*

### **Vers une nouvelle définition du site aéroportuaire à desservir**

En définitive, tous les aéroports étudiés, quelle que soit leur taille, ont maintenant des préoccupations en matière d'accessibilité qui dépassent la seule aire urbaine qui les accueille. Il y a donc intervention potentielle de différentes autorités organisatrices : urbaine, départementale et régionale. Qu'il s'agisse d'une éventuelle instance de concertation ou de la politique globale d'accessibilité, l'accessibilité aux aéroports pose la question de la cohérence des initiatives susceptibles d'être prises, mais pas plus en définitive que pour d'autres pôles importants.

Il faut d'abord réussir à faire de ce sujet - la desserte des aéroports - un thème dont les autorités compétentes s'emparent réellement, et cela ne se rencontre aujourd'hui que dans les grands aéroports internationaux.

Pour ces derniers, on commence à défendre l'idée du passage du concept d'aéroport à celui de cité aéroportuaire (10). Dans ce concept, la desserte en transport public est conçue pour servir non seulement le terminal passagers mais aussi l'ensemble des emplois du pôle aéroportuaire. On y applique, comme pour les centres urbains, la notion de pôle d'échange multimodal.

C'est peut-être encore un peu ambitieux pour les aéroports de la taille de ceux présentement étudiés, mais ce serait probablement un exercice prospectif utile que de s'interroger réellement sur les conditions de desserte de ces pôles d'emploi, en synergie avec la desserte des passagers. Certes, il y a des emplois à horaires décalés, mais une desserte aéroportuaire de qualité fonctionne déjà avec une amplitude horaire de type 5h30 - 22h00 et des fréquences importantes à ces horaires extrêmes.

(10) "From airport to airport city", rapport de G. Güller, janv. 2001

# **Annexes**

## **Les gares TGV : des spécificités et ... quelques similitudes.**

Les deux gares TGV qu'il nous a été donné d'étudier, Le Creusot et TGV Haute-Picardie sont des créations spécifiques au TGV, totalement indépendantes de l'ensemble du réseau SNCF, mais situées malgré tout dans des contextes différents.

### **La Gare du Creusot**

Sur la ligne Paris Lyon, elle accueille environ 700 000 voyageurs par an et n'est pas très éloignée des différents pôles urbains que comprend l'agglomération constituée du Creusot et de Montceau-les-Mines.

Elle est principalement desservie par le réseau urbain de la communauté urbaine, à partir d'Autun, par une ligne inscrite au plan départemental des transports dont le Conseil Général est l'autorité organisatrice.

Les lignes urbaines fonctionnent donc selon le régime général du réseau urbain (tarifs...) tandis que la ligne Autun - TGV bénéficie d'une tarification spécifique avec des horaires calés sur les principales correspondances TGV. La véritable originalité de cette ligne réside dans son intégration tarifaire : les accords SNCF / Rapides de Saône et Loire / Conseil Général permettent en effet une tarification "soudée" SNCF + Ligne routière, l'inscription de cette ligne dans le guide des transports régionaux et la commercialisation dans les points de vente SNCF.

### **La Gare de TGV Haute-Picardie**

Située sur la ligne à grande vitesse Paris - Lille, elle se trouve à équidistance d'Amiens et de Saint-Quentin et accueille 265 000 passagers par an. Elle est implantée en pleine campagne.

La desserte routière est assurée, pour chacune de ces deux agglomérations, par des navettes calées sur les horaires TGV avec 15 allers et retours quotidiens.

Là encore, on trouve une singularité institutionnelle. Ces dessertes sont considérées comme une prolongation du réseau national SNCF qui, à ce titre, se positionne comme l'autorité organisatrice effective. Ni le Conseil Régional, ni les Conseils Généraux concernés n'interviennent, pas plus que les autorités urbaines d'Amiens et Saint-Quentin. La tarification kilométrique est donc strictement celle de la SNCF.

Autre particularité, sur l'usage cette fois : la part de marché des navettes est de 50%, alors que le stationnement est gratuit.

Dans ces deux cas étudiés, les gares TGV ne constituent absolument pas un pôle d'emploi. C'est particulièrement vrai en Haute-Picardie où la gare ne représente que 3 emplois permanents. Il n'y a pas non plus d'activités liées au fret. En outre les volumes de trafic traité, respectivement 265 000 et 700 000 voyageurs, correspondent aux aéroports de Metz et Brest. Ce sont donc des générateurs de trafic encore modestes.

Les similitudes avec les aéroports, que l'on peut observer dans le traitement du transport public, se trouvent - et ce n'est pas très positif - dans l'absence de considération organisationnelle globale.

## Bibliographie

Titre	Auteur	Type de document	Nom Document / Producteur	date	lieu géographique	Résumé
Avions (Les) font décoller les cars.	HIRSCHFELD (Charlotte)	PERIODIQUE	BUS & CAR	juin-01	France	Les navettes aéroportuaires et les services d'assistance sur piste ne représentent pas des marchés importants. Mais pour les transporteurs, ils sont prestigieux, rentables et la preuve de leur savoir-faire.
Bus (Le), trait d'union entre le train et l'avion.	C.C.	PERIODIQUE	Transport Public	juin-01	France Bouches-du-Rhône	La communauté d'agglomération du pays d'Aix envisage d'associer les transports en commun urbains à la desserte de la gare TGV. Cela se traduirait par la création d'une ligne.
Résultats définitifs 2001	DGAC / SDEEP	internet	www.dgac.fr	mai-01	France	résultats commerciaux par aéroports.
Trafic aéroportuaire 2000. Le palmarès mondial.		PERIODIQUE	AEROPORTS MAGAZINE	mai-01	France	Enquête réalisée par IATA sur les aéroports au niveau mondial. Elle liste le nombre de passagers, le fret et les mouvements pour l'année 2000.
From Airport to Airport City	Gülle Güller	Rapport	Airport Regions Conference	janv-01	Europe	Il faut passer d'une planification purement technique aéroportuaire au concept de cité aéroportuaire. La coordination des transports y joue un rôle essentiel. L'aéroport peut devenir un hub du transport public.
"Aéroports et territoires : les nouvelles dynamiques".	N.C.	COLLOQUE	-	déc-00	France Roissy-CDG	Ce rapport fait le tour des différentes interventions des participants concernant les nuisances sonores des avions, l'influence du trafic aéroportuaire sur l'économie du territoire, la taille des aéroports, ...
CDG- Express. Paris-Roissy en 20 minutes.	LOMAZZI (Marc)	PERIODIQUE	LA VIE DU RAIL	déc-00	France	Pour faire face aux difficultés croissantes d'accès à l'aéroport Charles-de-Gaulle, le GIE "CDG Express" envisage la création de navettes ferroviaires ultra-rapides pour 2007.
Future trend in Airport-related Employment	Collectif	Rapport	Airport Regions Conference Business and Employment Working Group	déc-00	international	Ce dossier fournit des estimations de l'emploi direct et indirect généré par les aéroports, à partir des exemples de Dublin, Milan, CDG, Stockholm et Vienne.
Transports (Les) collectifs d'accès aux grands aéroports européens.	DRAFT	Programme européen		nov-00	France Europe	Partie des travaux du programme européen INTERREG-IIC COFAR (Common Options For Airports Regions) portant spécifiquement sur les transports collectifs d'accès aux grands aéroports européens.
Transports franciliens : le choix du rail.-		PERIODIQUE	PARTICULIER IMMOBILIER. (FRA).	nov-00	Ile de France	Le nouveau contrat de plan met l'accent sur les transports en commun en Île-de-France, notamment sur les liaisons entre banlieues : retour du tramway, car écologique et économique, prolongation de 4 lignes de métro, utilisation d'autobus...
Ces cars qui donnent des ailes.	AREN SONAS (Nathalie)	PERIODIQUE	BUS & CAR	oct-00	France	Les dessertes vers les aéroports sont un enjeu majeur pour le transport aérien. Mais une poignée d'autocaristes se partagent le marché alors que les donneurs d'ordre sont multiples.
Navettes villes-aéroports. Une niche pas si facile que cela.	SOKOLSKI (Claude)	PERIODIQUE	BUS & CAR	sept-00	France	Des entreprises de transport de voyageurs continuent d'exister sur le nouveau marché des liaisons entre gare et aéroport. Elles travaillent avec des particuliers, des entreprises et sont parfois référencées dans des agences de voyages.
Les centrales de mobilité.	VIENNET Robert	PERIODIQUE	Transport Public	mai-00	France	Le téléphone, instrument privilégié de contact avec la clientèle, est l'outil essentiel du fonctionnement des centrales de mobilité. Ainsi, les villes de Paris et Lyon viennent de moderniser leurs standards.

Air Rail Links : guide to best practice	Collectif	Rapport	International Air Rail Organisation / Air Transport Action Group / Airports Council International	janv-00	international	En transport aérien, le vol n'est qu'une partie du voyage. Le rapport met en avant tous les avantages d'une desserte ferroviaire des grands aéroports internationaux à partir d'une analyse des attentes des usagers.
Bulletin Statistique de la DGAC	DGAC / SDEEP	Bulletin	Bulletin statistique	janv-00	France	Le Bulletin Statistique de la Direction Générale de l'Aviation Civile est élaboré à partir des statistiques de trafic commercial provenant de l'ensemble des plates-formes françaises.
Les transports en Picardie	WILLIAMS-DEMAREY (Lisa) - DRE Picardie	CD	ATLAS	janv-00	Picardie	Sur la région Picardie : cartes du réseau routier, de l'accessibilité des territoires, du réseau ferroviaire, des aéroports et des zones d'intermodalité, transport de voyageurs et marchandises
Projet de desserte de l'aéroport Brest-Guipavas.-	PAILLARD Sylvie, GAMBET Emmanuel	Rapport	CETE OUEST / COMMUNAUTE URBAINE DE BREST	janv-00	Brest	Etat des lieux en matière de demande de transport public entre l'aéroport et les communes de la CUB à partir de l'analyse de la clientèle actuelle, de la clientèle potentielle, de l'offre de transport actuelle. L'étude propose des itinéraires possibles av
Desserte (La) terrestre des aéroports français.	L. KERISEL (Thierry) CNT	RAPPORT		oct-99	France	Le CNT mène une réflexion sur l'amélioration de la desserte des terminaux internationaux, et spécialement sur les aéroports.
Dessertes (Les) ferroviaires d'aéroports : opportunités, limites et solutions.	SHARP (Andrew).	PERIODIQUE	RAIL INTERNATIONAL (INT).	avr-99	international	Le marché en croissance rapide des connexions ferroviaires d'aéroports ouvre de très nombreuses opportunités, se heurte à quelques limites dues à l'homme, mais comporte aussi de très nombreuses solutions : gestion des bagages, billetterie intégrée...
Dessertes (Les) ferroviaires d'aéroports : opportunités, limites et solutions.-	SHARP (Andrew)	PERIODIQUE	RAIL INTERNATIONAL (INT).	avr-99	international	Le marché en croissance rapide des connexions ferroviaires d'aéroports ouvre de très nombreuses opportunités, se heurte à quelques limites dues à l'homme, mais comporte aussi de très nombreuses solutions : gestion des bagages, billetterie intégrée...
Train (le) au secours des aéroports -	WIART Alain		VIE DU RAIL ET DES TRANSPORTS. EDITION PROFESSIONNELLE. (FRA).	avr-99	international	La desserte ferroviaire des grands aéroports mondiaux : réalisations et projets
Atlas des transports dans le Grand Sud-Ouest Edition 1999.-	DISSLER (FRANTZ) DRE Midi-Pyrénées	CD	ATLAS	janv-99	France	Sur la région Grand Sud Ouest : (cartes du réseau routier, de l'accessibilité des territoires, du réseau ferroviaire, des aéroports et des zones d'intermodalité), transport de voyageurs et marchandises...
Desserte (une) innovante de Roissy : ALLOBUS.-	MALLERET (J-P)	PERIODIQUE	TRANSPORT ENVIRONNEMENT CIRCULATION. (FRA).	janv-99	Ile de France	ALLOBUS, service de bus à la demande sur simple appel téléphonique, est programmable à très brève échéance, souple et complémentaire du réseau principal ALLOBUS a été conçu pour que le site de Roissy soit aisément relié aux communes environnantes
Zones et établissements générateurs de trafic : Recueil de données de comptage. Administrations, aéroports, gares SNCF, etc....	DU CREST (Thierry); BOUGNOL (Jacques); HEAULME (Jôel)	Rapport	CETE OUEST, CETE MEDITERRANEE, CERTU	janv-99	France	Ce document présente les données de comptages réalisés autour d'établissements générateurs de trafics, entre 1995 et 1998. Les générateurs sont classés par types : Administrations, aéroports, gares SNCF, hôpitaux, centres commerciaux, zones d'activités et
Grands (les) aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice) : enjeux et retombées territoriales.-	VARLET (JEAN)	Rapport	ANNALES DE GEOGRAPHIE. (FRA).	janv-97	RHONE; NICE; ILE-DE FRANCE	Conséquence de la libéralisation du transport aérien, la compétition entre les grands aéroports européens s'est enclenchée en termes de trafics, d'offre à la clientèle et d'offre aux compagnies...recherche d'une amélioration de leur accessibilité ...

Just get me to the plane on time .-	WORMSER (LISA); SCHAMESS (GIL)	PERIODIQUE	PLANNING. (USA).	janv-97	USA	Plusieurs aéroports américains et notamment ceux d'Orlando, de Washington, de Boston, de new York et de San Francisco, sont préoccupés par l'accès des passagers. Les aéroports utilisent une redevance de 3 dollars par ticket pour améliorer leur accessibili
Evaluer les scénarios d'évolution de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien: synthèse.	ARTHUR D. LITTLE INTERNATIONAL. PARIS	Rapport	IAURIF	août-95	Ile de France	Plusieurs scénarios d'organisation de la desserte aéroportuaire nationale qui vont d'un statu quo à une large extension de Roissy couplée à la construction d'un nouvel aéroport. Le choix entre les divers scénarios n'est pas neutre...

Introduction / résumé .....	3
Contexte et méthode .....	3
<u>À l'origine de la commande</u> .....	3
<u>Une connaissance très partielle de la réalité</u> .....	3
<u>Nécessité d'engager une étude qui s'appuie sur des questionnaires et des entretiens avec les acteurs locaux</u> .....	4
Les principaux résultats .....	4
<u>Les aéroports étudiés connaissent une forte croissance</u> .....	4
<u>L'accessibilité aux aéroports</u> .....	4
<u>L'offre en transports publics existe...</u> .....	5
<u>Le contexte organisationnel et institutionnel</u> .....	5
<u>Des conventions et une tarification spécifiques</u> .....	5
<u>L'émergence de nombreux projets</u> .....	6
Quels enseignements tirer de cette enquête ? .....	6
<u>Une connaissance parcellaire et incomplète de la part des AO et des gestionnaires, un traitement sectoriel des questions d'accessibilité à l'aéroport</u> .....	6
<u>Les exigences spécifiques à la desserte des aéroports ne sont pas suffisamment perçues</u> .....	7
<u>Quelles dessertes pour quels aéroports ?</u> .....	7
Une desserte renforcée vers l'agglomération principale .....	8
Conforter la desserte des pôles régionaux .....	8
<u>Développer la concertation entre acteurs, autorités organisatrices et gestionnaires, faire évoluer le concept de desserte aéroportuaire</u> .....	8
La méthode .....	9
<u>Une étude des principaux aéroports régionaux français</u> .....	9
<u>Carte des aéroports étudiés</u> .....	10
<u>Pourquoi nous n'avons pas retenu d'aéroports européens</u> .....	11
<u>La méthode utilisée pour le recueil de données</u> .....	11
Les données de base .....	12
<u>Les indicateurs et descripteurs utilisés dans l'analyse</u> .....	12
<u>Tableaux des indicateurs</u> .....	13 à 20
L'analyse de la desserte actuelle des aéroports .....	21
Le contexte aéroportuaire .....	21
<u>Rappel : transport aérien et aéroports, le cadre général</u> .....	21
Le système de contrôle aérien .....	21
La gestion des aérodromes .....	22
<u>Une fréquentation en augmentation</u> .....	22
<u>Tableau des trafics 1990 et 2000</u> .....	22
<u>Les emplois directs</u> .....	23
L'accessibilité des aéroports .....	24
<u>Une accessibilité essentiellement routière</u> .....	24
<u>Le stationnement : une ressource pour les gestionnaires</u> .....	25
Les taxis, rappel de la réglementation .....	27
<u>Le cadre général</u> .....	27
1 - L'autorisation de stationnement .....	27
2 - Les tarifs .....	28
3 - Les principaux textes .....	29
<u>Des aéroports accessibles par transports collectifs</u> .....	30
<u>Des liaisons assurant une couverture géographique variable</u> .....	31

L'organisation de la desserte des aéroports en transports collectifs .....	32
<u>L'organisation institutionnelle des transports collectifs de voyageurs et les relations contractuelles</u> .....	32
1 - Autorités organisatrices des transports publics .....	32
2 - Les opérateurs et leurs relations avec les autorités organisatrices .....	33
3 - Principaux textes .....	34
<u>Des liaisons aéroportuaires qui concernent tous les niveaux d'Autorités Organisatrices</u> .....	34
<u>Des montages institutionnels parfois complexes, reflets du contexte local</u> .....	35
<u>Des situations contractuelles variées</u> .....	37
Le service rendu .....	38
<u>Du service à la demande à la navette cadencée : un large éventail de niveaux de services</u> .....	38
Des services réguliers avec une fréquence élevée (de l'ordre de 20') .....	"
Des services réguliers avec une fréquence moindre (autour d'une heure) .....	"
Des services calés sur les horaires des vols les plus importants .....	"
Des lignes intégrées aux réseaux urbains .....	"
Des services à la demande .....	"
<u>Une tarification souvent spécifique</u> .....	42
<u>Le financement des services</u> .....	45
<u>La clientèle</u> .....	45
- Des aéroports où la « part de marché théorique » des TC dépasse 10% .....	47
- Des aéroports où la part de marché des TC s'établit entre 3 et 6% .....	47
- Des aéroports où la part de marché des dessertes TC est inférieure à 3% .....	48
<u>Des services souvent inadaptés aux besoins des salariés</u> .....	"
<u>Une coordination des dessertes le plus souvent inexistante</u> .....	"
Quelques enseignements généraux .....	50
<u>Spécialisation des dessertes</u> .....	"
<u>Positionnement des groupes</u> .....	"
<u>Intervention des gestionnaires des plates-formes</u> .....	51
<u>Une concurrence avec les taxis parfois génératrice de conflits</u> .....	51
Les projets d'évolution des dessertes .....	52
A - Le cadre de planification .....	"
<u>Dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises</u> .....	52
<u>Dans les contrats de plan État-Région</u> .....	53
<u>Dans les Plans de Déplacements Urbains</u> .....	"
<u>Des niveaux différenciés de prise en compte des dessertes aéroportuaires selon les procédures</u> .....	"
B - Les démarches et projets en cours .....	54
<u>L'émergence de la desserte en site propre</u> .....	54
La recherche d'un nouveau site aéroportuaire .....	"
L'existence d'un important projet affectant la plate-forme aéroportuaire .....	"
L'existence d'une infrastructure ou d'une emprise ferroviaire à proximité de la plate-forme .....	"
L'existence de projets de TCSP dans l'agglomération proche .....	55
<u>Des projets de réorganisation ou de création de dessertes routières</u> .....	"
C - Le portage institutionnel des projets : un engagement très variable des partenaires .....	"
<u>Une meilleure lisibilité pour les projets de dessertes routières</u> .....	"
<u>Une plus grande incertitude pour les projets de sites propres et/ou ferroviaires (à l'exception de Strasbourg)</u> .....	56
Un projet complexe, reconnu, mais un portage institutionnel encore fragile .....	"
Des projets à des échéances différentes .....	57
Des projets portés par un groupe « informel » d'instances ou spécifiques .....	"
Des projets inscrits mais au titre d'étude ou de préservation de l'avenir .....	58

Enseignements et préconisations pour une meilleure desserte des aéroports en transports collectifs .....	59
La situation actuelle : un statut ambigu .....	59
<i>Une connaissance parcellaire et incomplète de la part des AO et des     gestionnaires</i> .....	59
<i>Un traitement sectoriel des questions d'accessibilité à l'aéroport</i> .....	"
<i>Des offres juxtaposées, une coordination insuffisante, une lisibilité difficile     dans l'espace</i> .....	60
<i>Information et organisation ne font pas le distinguo entre résidents et     non-résidents</i> .....	"
<i>Une crédibilité amoindrie en-deçà d'une certaine fréquence</i> .....	61
Quelques suggestions .....	62
<i>Organiser la concertation entre les acteurs</i> .....	62
<i>Intégrer le stationnement dans une politique plus globale des déplacements</i> .....	63
<i>Vers une nouvelle définition du site aéroportuaire à desservir</i> .....	"
 Annexes .....	 63
Les gares TGV : des spécificités et... quelques similitudes .....	65
<i>La gare du Creusot</i> .....	65
<i>La gare de Haute-Picardie</i> .....	"
 Bibliographie .....	 66 à 68