

L'INTERMODALITÉ TGV/AIR: QUEL SECOND SOUFFLE POUR LA GARE DE LYON SAINT-EXUPÉRY TGV?

par ARNAUD CHI et YVES CROZET

Laboratoire d'Économie des Transports - Unité Mixte de Recherche du CNRS n° 5593
Université Lumière Lyon 2 et École Nationale de Travaux Publics de l'État

En 1994, avec l'inauguration coup sur coup des gares TGV dans les aéroports de Lyon Satolas et de Paris Charles de Gaulle, la France marquait un grand pas dans l'interconnexion entre les réseaux ferroviaires et aériens, mais avec des résultats contrastés. La gare de Roissy Charles de Gaulle bénéficie aujourd'hui d'un franc succès en terme de fréquentation qui s'accompagne du développement de services intermodaux. Malgré le développement des trafics aériens, une région dynamique, des dessertes TGV et les efforts certains portés au traitement de la gare, Lyon Saint-Exupéry TGV ne peut se targuer d'un tel bilan. Les deux réseaux s'y croisent sans vraiment s'interconnecter. Cet article montre bien la difficile équation de l'intermodalité TGV/Air, qui ne peut se résumer à la seule question des infrastructures. Le concept même de gare aéroportuaire en France soulève déjà des paradoxes. Les volumes de trafics en jeu, la configuration des réseaux, la nature des vols ou l'accessibilité constituent des éléments déterminants. Pour autant, dans un contexte de crise des financements publics, des efforts conjugués pourraient peut-être permettre un second souffle pour le formidable équipement que constitue la gare TGV de Lyon Saint-Exupéry.

blématique, les gares TGV dans les aéroports occupent, une fois n'est pas coutume, une position centrale dans les débats. Car l'accessibilité par la grande vitesse ferroviaire constitue aujourd'hui une donnée essentielle de compétitivité pour les gestionnaires d'aéroport.

En France, les aéroports de Paris et de Lyon peuvent se targuer de posséder un tel équipement d'envergure. Pour autant, les deux gares TGV connaissent des situations contrastées en termes de fréquentation. La gare TGV de Roissy accueille chaque année plus de 2,4 millions de passagers dont 2/3 sont en correspondance air/fer. Près de dix ans après sa mise en service, le succès de la gare de Lyon Saint-Exupéry est beaucoup plus modeste avec moins de 0,3 million de passagers par an dont seulement 10 % de bimodaux.

Si le mariage entre les deux succès que constituent le TGV et l'aérien ne pouvait qu'augurer une complémentarité fertile, le présent article tente de montrer toute la

Entre le rapport parlementaire (1) concernant l'avenir du transport aérien français, les projets de développement de CDG Express et plus généralement le débat controversé autour du troisième aéroport parisien, l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports et l'intermodalité air-fer constituent plus que jamais une question d'actualité. Dans cette pro-

(1) Assemblée nationale, rapport d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, juillet 2003, 89 p.

complexité de l'équation de l'intermodalité air-fer. Au travers de l'analyse de l'exemple de Lyon, il tentera également de mettre en avant les difficultés pour les gares aéroportuaires à s'inscrire à la fois dans un réseau ferroviaire national et dans une politique aéroportuaire globale.

I. — UN MARIAGE À GRANDE VITESSE

Les années 90 ont vu une explosion des investissements pour la grande vitesse ferroviaire dans les aéroports français, avec coup sur coup les inaugurations des gares TGV de Roissy Charles de Gaulle et de Lyon Saint-Exupéry en 1994. Avec l'entrée dans les aérogares des TGV, la France est devenue pionnière, rattrapant et dépassant par là même un retard pris par rapport à ses voisins européens en matière d'interconnexion.

Si, au départ, l'intermodalité air-fer était essentiellement pensée au travers de l'interconnexion avec « la petite vitesse ferroviaire » que constituent les réseaux d'agglomération et régionaux, le mariage entre le train et l'avion a progressivement basculé vers la grande vitesse, et ce de façon durable. Les années 60 et 70 sont marquées par l'interconnexion des grands aéroports avec le réseau régional, avec le S-Bahn à Berlin ou Francfort, avec le métro pour Londres et le RER pour Roissy. Dans les années 80, une seconde étape est franchie avec l'ouverture de liaisons ferroviaires dépassant le cadre régional au départ des plates-formes d'Amsterdam Schipol, de Francfort Aéroport et de Zurich. Mais c'est bien dans les années 90 avec l'arrivée des TGV dans les aéroports français que l'interconnexion a permis de compléter l'offre ferroviaire en permettant aux aéroports d'étendre leur aire d'influence parfois au-delà des frontières nationales.

Trente ans plus tôt, un tel scénario n'aurait pas été imaginable, tant les trains à grande vitesse étaient considérés comme les concurrents directs des avions. En 1981, la mise en place du TGV Sud-Est permettant de relier Paris à Lyon en 2 h 20 puis 2 h avait contraint Air France à réduire drastiquement le nombre de ses vols entre ces deux villes. Aujourd'hui, la concurrence n'a pas disparu, comme en témoigne la baisse de trafic enregistrée par l'aérien avec la mise en place du TGV Méd. (sur les douze mois qui ont suivi l'inauguration, le trafic aérien avait enregistré une baisse de 30 % sur la ligne Paris-Marseille et de 59 % sur la ligne Paris-Nîmes). Sur des trajets de moins de 3 h, le TGV reste un concurrent redoutable pour l'aérien, pour du point à point comme on l'a observé sur Paris-Marseille, mais également sur le créneau du pré-acheminement au hub, et ceci d'autant plus que le pré-acheminement par train présente l'avantage de partir du centre d'agglomération.

La complémentarité a aujourd'hui pris le pas sur la concurrence. La coopération entre les deux modes est au cœur de toutes les politiques de développement aéroportuaire et constitue sans aucun doute une des clefs de l'évolution du paysage aérien européen. Dans un contexte de congestion croissante des aéroports et de sensibilité accrue de la part des populations locales vis-à-vis de tout développement du trafic aérien, le train sera amené à jouer un rôle de plus en plus important dans la substitution de liaisons court et moyen courriers. Lors du débat DUCSAI (2), la direction générale de l'Aviation civile estime qu'avec une politique volontariste, 23 millions de passagers aériens pourraient se reporter sur le rail en 2020 (3). L'interconnexion par le train à grande vitesse permet également aux grands aéroports d'étendre leur aire de chalandise dans une concurrence entre plates-formes européennes.

II. — UNE POSITION PÉRIPHÉRIQUE AUX DIFFÉRENTS RÉSEAUX, LES PARADOXES DE LA GARE AÉROPORTUAIRE À LA FRANÇAISE

Pourtant, au-delà de la concurrence, le concept même de gare aéroportuaire cultive des paradoxes puissants tant des différences fortes existent entre les caractéristiques originelles de chaque réseau.

Le premier de ces paradoxes est celui de la proximité. Une gare ferroviaire nécessite un haut niveau d'accessibilité locale et a besoin d'être intégrée dans l'urbanisation, au plus proche possible des poches d'emplois et d'habitations. À Lyon, par exemple, les enquêtes de clientèle effectuées en 2000 par la SNCF montrent que les usagers des gares de Perrache et Part Dieu proviennent pour moitié de Lyon centre (respectivement 46 % et 54 %) et en grande majorité de Lyon et de sa première couronne. La marche à pied est un mode d'acheminement important (respectivement 17 et 13 %) et les transports en commun urbains représentent en moyenne un déplacement sur quatre (respectivement 27,5 et 21,2 %). Pour un aéroport, c'est l'inverse. Compte tenu des nuisances engendrées par l'activité du transport aérien et la consommation importante d'espaces, l'implantation d'un aéroport doit s'effectuer dans un site le

(2) DUCSAI: Débat d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International. Commission présidée par Pierre Zémor, conseiller d'État, chargée de débattre entre le 5 avril 2001 et le 19 octobre 2001 sur huit sites possibles pour un troisième aéroport international à Paris. À l'issue de cette démarche, le site de Chaulnes, situé à 125 km de Paris, a été retenu avant que le dossier ne soit remis à plat le 25 juillet 2002.

(3) Assemblée nationale, rapport d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, juillet 2003, p. 69.

moins urbanisé possible. L'interconnexion physique des deux nœuds des deux réseaux constitue ainsi à l'origine un paradoxe dans la mesure où il s'agit de faire cohabiter le lieu nécessairement central que constitue la gare et le lieu nécessairement périphérique que constitue l'aéroport.

Le deuxième paradoxe est le prolongement du précédent et concerne l'accessibilité en transport en commun. Si la gare est éloignée des poches d'urbanisation, le développement d'une offre locale de transport en commun performante, tant en termes de prix qu'en termes de vitesse, semble indispensable pour la rapprocher des poches d'urbanisation et lui permettre d'attirer les clients de son aire de chalandise naturelle. Or, dans la plupart des aéroports, les recettes concernant les parkings constituent une part très importante du chiffre d'affaires. De plus, compte tenu de la nature de leurs clients, à fort pouvoir d'achat, les dessertes en transport en commun proposées sont dédiées et à forte tarification. La cohabitation des deux systèmes de transport en commun, de type « dédié » et de type « régional » va donc se heurter à des contraintes économiques fortes. Il s'agit d'améliorer la desserte de la gare sans pour autant tuer la poule aux œufs d'or que constituent le stationnement et l'exploitation de la forte valeur du temps des clients aériens. Sur Lyon Saint-Exupéry, aucune ligne régulière de transport en commun ne permet de desservir le TGV, mis à part des lignes départementales en provenance de Bourgoin (mais qui restent peu connues du grand public).

Le dernier paradoxe est quant à lui propre au réseau français. Les gares aéroportuaires françaises ne s'inscrivent pas dans le réseau à grande vitesse de l'agglomération dans laquelle elles se trouvent. La gare de Roissy Charles de Gaulle se situe sur la ligne à grande vitesse permettant de contourner Paris pour rejoindre Lille depuis le Sud-Est. La gare de Lyon Saint-Exupéry se situe sur

le tracé du TGV Paris-Méd. qui contourne le nœud ferroviaire lyonnais. Les gares aéroportuaires françaises ne sont donc pas reliées au réseau ferroviaire desservant l'agglomération. Cette situation contraste très fortement avec l'exemple allemand, où la gare ICE de Frankfort aéroport se situe sur la ligne Francfort-Cologne. Les gares aéroportuaires françaises ne peuvent donc pas constituer un simple point d'arrêt sur une ligne TGV desservant l'agglomération.

Dans ce contexte, les gares aéroportuaires françaises ont donc la lourde nécessité de constituer des destinations en soi pour justifier l'arrêt des TGV longue distance qui contournent l'agglomération. Se trouver sur une ligne à grande vitesse à grande distance et avoir un trafic local faible se heurte à une réalité économique contraignante. En effet, au-delà de la perte de temps occasionnée par un arrêt, il est plus facile pour la SNCF sur ces liaisons TGV qui contournent les agglomérations de vendre des trajets de « bout en bout » que de vendre deux billets séparément. Le nombre des descentes est rarement compensé en totalité par des montées, il y a donc des sièges qui risquent d'être inoccupés sur une partie du trajet. Enfin, il existe également une concurrence air/fer « dérivée » de la position de la gare TGV de Saint-Exupéry dans le réseau ferroviaire national. Pour l'ensemble de la zone du Sud-Est, il peut être plus rentable pour la SNCF de développer le trafic bi modal jusqu'à Roissy plutôt que de le faire seulement jusqu'à Lyon Saint-Exupéry. Or, c'est bien dans le grand Sud-

Est que se situe l'aire de chalandise de l'aéroport de Lyon.

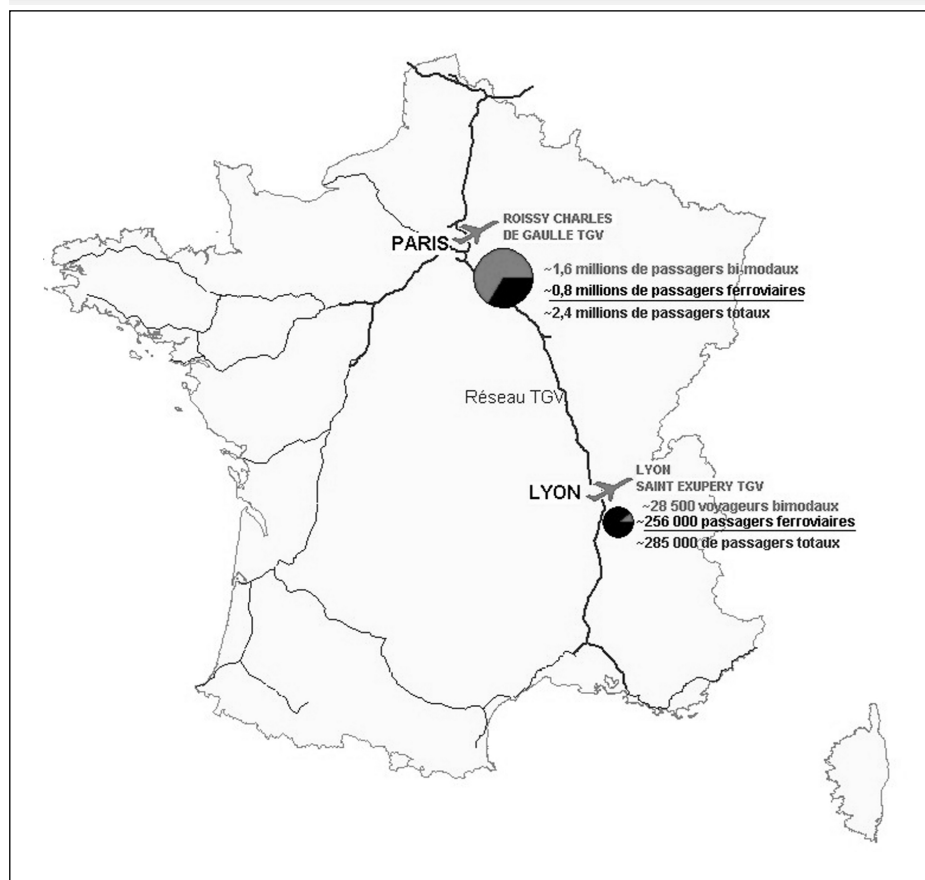
III. — ROISSY ET SAINT-EXUPÉRY, DEUX SITUATIONS A PRIORI COMPARABLES ET A POSTERIORI SI ÉLOIGNÉES

Les deux exemples français d'interconnexion air-fer présentent des similitudes fortes au départ. Placé dans une région économique dynamique qui représente 10 % du PIB et sur des axes stratégiques de flux européens, l'aéroport de Lyon dispose d'une croissance forte qui l'ont amené en 2002 à la deuxième place des aéroports de province en terme de trafic. Comme Roissy, l'aéroport de Lyon est largement tourné vers l'international avec 56 % des passagers vers l'étranger en 2002 et traite un trafic d'affaires qui représente 64 % des voyages. Au service d'hiver 2003, 19 TGV partent chaque jour de l'aéroport de Lyon, ce qui en constitue la troisième gare régionale en termes de nombre de dessertes TGV, derrière Lyon Part-Dieu et Perrache mais devant les agglomérations de Grenoble, Mâcon ou Valence. Environ 50 TGV s'arrêtent quotidiennement à Roissy.

Pourtant, les données de fréquentation montrent une situation inégale de l'intermodalité dans les gares de Roissy TGV et Saint-Exupéry TGV. Si la gare TGV en

	Roissy TGV	Lyon Saint-Exupéry TGV
Fréquentation annuelle de la gare	2,4 millions	0,284 million
Fréquentation quotidienne moyenne (trafic annuel/365, à la centaine près)	≈ 6 600	≈ 800
Part des voyageurs bi modaux dans la fréquentation de la gare TGV	67 %	10 %
Nb. moyen de passagers bi modaux quotidiens (trafic annuel/365)	≈ 4 400	≈ 80
Trafic aérien de l'aéroport hors transit	32,6 millions	5,1 millions
Part de l'intermodalité TGV/Air dans le trafic aérien hors transit	4,9 %	0,55 %

Données 2002



périphérie de Paris peut se justifier par un trafic bi modal air-fer important, celle de Lyon se cherche encore entre des passagers bi modaux en nombre trop faible et un trafic local qui a du mal à monter en puissance.

Le trafic bi modal à Lyon Saint-Exupéry TGV reste très faible tant en valeur absolue qu'en proportion par rapport à ce que l'on observe à Roissy. Alors qu'à Roissy TGV deux utilisateurs sur trois proviennent de l'avion, seul un voyageur sur dix est bi-modal à Lyon. La très faible proportion des usagers bi modaux dans l'ensemble des voyageurs aériens hors transit confirme la faible intermodalité apportée par la gare TGV de Saint-Exupéry.

Quant au trafic local, purement ferroviaire, ce dernier n'est pas à la hauteur de ce que l'on observe habituellement dans une gare proposant le même nombre de dessertes. Avec 1 046 000 habitants et 516 000 emplois à 15 minutes en voiture de la gare (4), la gare de Saint-Exupéry se trouve dans une zone particulièrement dense si on raisonne en termes d'accessibilité en voiture. Pourtant, même avec neuf allers-retours quotidiens vers Paris, son trafic sur cette liaison est très largement inférieur à celui que l'on pourrait attendre d'une gare TGV proposant une telle desserte. En 2002, le trafic entre Saint-Exupéry TGV et Paris était de l'ordre de 247 000 voyageurs. L'agglomération de Grenoble par exemple, qui compte trois fois moins d'habitants et beaucoup moins d'emplois que la zone de Saint-Exupéry TGV, a enregistré plus de 1 300 000 voyageurs vers Paris avec 7,5 allers-retours par jour sur la même période. À l'ombre des gares centrales de Part Dieu et Perrache, la gare de Lyon Saint-Exupéry TGV, souffre aussi cruellement de sa position périphérique et de son manque d'accessibilité TC (5) ne lui permettant pas d'atteindre le potentiel de trafic ferroviaire de l'Est de l'agglomération.

Les chiffres montrent bien la difficile équation de l'intermodalité air/fer pour la gare de Saint-Exupéry TGV.

IV. — L'INTERMODALITÉ AIR/FER: UNE ÉQUATION DIFFICILE POUR LYON

Plusieurs justifications sont possibles pour expliquer cette situation contrastée.

Une première analyse de ces chiffres pourrait conduire à la conclusion simple qu'il existe des effets de seuil évidents. Le concept de gares aéroportuaires développées sur des contournements ferroviaires d'agglomération, compte tenu du paradoxe que constitue son existence même, ne peut se justifier que pour de grands aéroports capables de fournir un nombre important

de clients bi modaux. Le potentiel d'intermodalité ne pouvant être exploité que par la mise en place d'un nombre de dessertes important et la création de dessertes devant répondre à des impératifs de rentabilité (nombre de clients minimums par desserte). Ainsi, deux seuils doivent être atteints simultanément: celui du nombre minimal de clients intermodaux justifiant l'existence de la desserte et celui du nombre minimal de dessertes pour pouvoir capter les clients intermodaux. Un système avec un grand nombre de dessertes et un potentiel d'in-

(4) Source DRE/SNCF.

(5) Une enquête réalisée par la SNCF en 2002 montre que les transports en commun constitués des réseaux SATOBUS et de la ligne régulière vers Bourgoin ne représente que 1 % des modes d'accès. Le reste est constitué de personnes venant en voiture (85 %) et de personnes venant en avion (10 % de voyageurs bi modaux).

termodalité insuffisant pour atteindre le seuil du nombre minimum de passagers par desserte n'est pas viable économiquement. La mise en place d'un faible nombre de dessertes ne permet pas d'organiser efficacement des trajets intermodaux et l'interconnexion serait peu productive compte tenu de la faible intermodalité apportée par l'arrêt à l'aéroport. Il s'agit bien de faire s'interconnecter deux systèmes complexes.

Pour les aéroports de tailles plus modestes, comme Lyon, le développement et le maintien de dessertes TGV ne peuvent donc se justifier par les seuls trafics intermodaux et doivent nécessairement être complétés par le développement important du trafic ferroviaire local. Une simple transposition des volumes de passagers intermodaux dans l'hypothèse où l'intermodalité à Lyon serait du même ordre que ce que l'on observe à Roissy montre bien le seuil à franchir. Si l'on prend l'hypothèse de Roissy avec 4,9 % de pré-acheminement et en supposant que les dessertes actuelles permettent de capter le potentiel d'intermodalité aussi bien qu'à Roissy, le trafic bi modal apporté par les voyageurs aériens ne représenterait que 255 000 voy./an, et resterait plus de deux fois moins important par desserte TGV que pour Roissy. Pour arriver au même nombre de passagers intermodaux/desserte que Roissy, le trafic de Lyon Saint-Exupéry hors transit doit même atteindre près de 12 millions de passagers.

Ainsi, même dans les proportions de ce que l'on observe à Roissy, le niveau de trafic bi-modal ne sera pas suffisant pour garantir un intérêt commercial à la création de nouvelles dessertes TGV. Or, on peut se demander si ces 5 % de taux de pénétration sont réalistes compte tenu de la nature des vols au départ de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et le niveau de la desserte TGV au sol. En effet, la pertinence d'un trajet combinant TGV et avion est proportionnelle à la distance globale du parcours. Le TGV en tant que mode de substitution à l'avion est

surtout pertinent pour des vols long-courriers, nécessitant généralement le transit par un hub.

Ainsi, cet effet de seuil peut également trouver son illustration dans l'offre aérienne même. Si Roissy constitue un hub intercontinental et une des trois principales plates-formes européennes (avec Francfort et Londres), l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry reste une plate-forme à vocation communautaire et à destination des pays du Maghreb. Or, c'est bien sur les vols intercontinentaux et long-courriers que les potentiels d'intermodalité avec le TGV sont les plus importants. D'un simple point de vue des temps de parcours, le pré-acheminement par le TGV est d'autant plus pertinent que la durée du vol est importante. L'échec de la ligne Lyon-New York (6) montre bien la difficulté actuelle pour un aéroport de province tel que Lyon de maintenir et de proposer des liaisons de type intercontinental dans l'ombre de Paris.

D'un point de vue ferroviaire enfin, l'offre TGV au départ de Roissy dispose d'atouts supplémentaires par rapport à Lyon pour stimuler le trafic bi modal :

— il existe des fréquences pertinentes pour le pré-acheminement TGV à Roissy pour de nombreuses destinations en France. Malgré une offre fournie en terme de nombre de dessertes TGV (19 TGV en service 2003), il n'y a pas vraiment de fréquences pertinentes pour les destinations autres que Paris. Valence, Grenoble ou Chambéry disposent de deux à trois fréquences quotidiennes vers et depuis l'aéroport. Avec les aléas fréquents dans les voyages aériens, l'incertitude de pouvoir prendre un autre train en cas de retard pour les voyageurs atterrissant à Lyon constitue un frein certain à l'exploitation du potentiel d'intermodalité. De plus, les horaires des arrêts à Lyon Saint-Exupéry ne sont pas dimensionnés dans le but d'accroître l'intermodalité air-fer. De nombreux arrêts ont

lieu en dehors des plages de correspondance aérienne ;

— la présence à Roissy d'un produit intermodal TGV Air® (7) sur le plan de la tarification et de la commercialisation des voyages est un atout favorable. Le développement de ce produit à Lyon apparaît peu probable compte tenu des faibles volumes concernés. Il est de plus conditionné à la volonté des compagnies de proposer et de vendre de tels voyages au départ de Lyon. La définition d'une offre intermodale à Lyon Saint-Exupéry doit dans un premier temps s'effectuer de façon spécifique, adaptée à la taille du marché.

En attendant les conclusions des débats sur le troisième aéroport qui pourrait donner une impulsion nouvelle pour l'aéroport de Lyon, le développement d'une offre intercontinentale à Lyon sera en grande partie conditionnée par la stratégie future des grandes compagnies aériennes. Air France continue aujourd'hui de renforcer Roissy et sa fusion avec KLM peut laisser perplexes beaucoup d'observateurs sur le développement du hub de Lyon par rapport à Amsterdam. L'émergence d'une nouvelle major qui viendrait installer son hub à

(6) La ligne régulière a été ouverte le 1^{er} avril 2000 et fermée le 31 août 2001 par DELTA AIRLINES. Les raisons invoquées relèvent le manque de rentabilité (notamment de la classe affaires) de la ligne.

(7) TGV Air® est un produit commercial développé par la SNCF en partenariat avec des compagnies aériennes qui réservent des places dans certains TGV à l'arrivée et au départ de Roissy Charles de Gaulle. Ce produit permet aux compagnies de commercialiser des trajets en train sous un numéro de vol. Le client vient échanger dans la gare TGV de départ son coupon de vol contre un billet SNCF classique. Un guichet spécial est réservé à cet effet en gare. L'achat du billet s'effectue de manière unique, comme un vol en transit à Roissy. Actuellement, le produit TGV Air® est disponible sur une quinzaine de destinations, dont notamment Lyon Part Dieu, et auprès de huit compagnies aériennes, dont Air France, qui propose également l'enregistrement du voyage de bout en bout en gare. Pour plus d'infos et les détails des compagnies et destinations couvertes par le produit: <http://www.tgv.com/FR/services/offres/air.htm>

Lyon semble relever aujourd'hui d'un « double mythe ». D'une part, il semble difficile de voir émerger une nouvelle major dans le contexte actuel d'évolution de l'offre long-courrier au départ de l'Europe (Dennis, 2004). D'autre part, le paysage aéroportuaire étant fortement marqué par les alliances, il semble difficile qu'une major autre qu'Air France choisisse d'installer à Lyon un hub intercontinental.

Enfin, la récente décision ministérielle de permettre à nouveau des vols vers le Maghreb au départ de Paris est également un élément qui suscite des réserves. Le développement du marché des voyageurs bi-modaux provenant de l'offre aérienne reste donc aujourd'hui difficile à apprécier. Le développement de l'offre TGV dans une logique purement ferroviaire est également très incertain au vu des difficultés rencontrées pour la montée en charge des dessertes actuelles.

V. — QUEL SECOND SOUFFLE POUR LA GARE AÉROPORTUAIRE DE LYON SAINT-EXUPÉRY TGV?

Pour autant, si l'équation est difficile, elle est loin d'être insoluble et les projets de développement autour de l'aéroport et de sa gare existent et de nouvelles infrastructures sont en construction. Le projet de tramway rapide LESLYS, dont la mise en service est annoncée en 2007, doit relier l'aéroport à la ville centre et permettre ainsi à l'aéroport de devenir ce que Jean Varlet appelle un « trinôme d'interconnexion réussi ». Dans un contexte de crise de financement des projets de transports, notamment ferroviaires, il serait déplorable de ne pas rechercher une meilleure utilisation des formidables équipements que constituent la gare TGV et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. D'autant plus que

l'aéroport de Lyon dispose de capacités au sol parmi les plus importantes en Europe, avec 2000 hectares dont 900 de réserves foncières, ce qui en fait une place de choix pour faire face au développement du transport aérien international.

Pour pallier la position peu favorable de la gare TGV dans les services ferroviaires nationaux, l'idée de mettre en « ligne » les deux gares de Lyon Part Dieu et Lyon Saint-Exupéry est souvent mise en avant, à l'instar de l'exemple allemand de Francfort. Il s'agit de relier les deux gares par une infrastructure ferroviaire permettant de dévier certaines lignes afin de desservir la gare de l'aéroport en plus de la Part Dieu. Cette idée, si elle paraît séduisante au premier abord (la desserte de l'aéroport s'inscrirait alors avec celle de la ville centre), doit être remise dans le contexte actuel des infrastructures ferroviaires autour de Lyon. D'une part, les raccordements nécessaires constituent des opérations importantes dans une période de contraintes budgétaires fortes. Sans mixité avec d'autres projets, comme le contournement fret, il est peu probable qu'une telle infrastructure soit créée. D'autre part, compte tenu de la configuration des réseaux, des pertes de temps importantes auront lieu, ce qui risquerait d'affaiblir le système de transport ferroviaire régional ou national au départ du centre d'agglomération.

Des éléments, comme le développement économique du site de l'aéroport et de son hinterland peuvent participer à recentrer la gare TGV. Suivant le modèle de l'aéroville, plusieurs projets de développement économique des emprises aéroportuaires pourraient permettre à la gare TGV de trouver sur place des marchés nouveaux de déplacements notamment pour le motif affaires. Le projet « la Cité » doit créer une zone centrale comprenant des hôtels, un centre d'affaires, un centre de conférences, des bureaux ainsi que des structures commerciales. Plus loin mais toujours sur les

emprises aéroportuaires, une zone d'activité de plus de 47 hectares est prévue pour accueillir des entreprises et le projet « Cargoport » doit réaménager la zone de fret pour en constituer une plate-forme logistique de premier ordre. D'autres projets dans l'hinterland de l'aéroport, comme un éventuel déplacement d'Eurexpo déjà évoqué dans le passé, ou la création de vastes zones d'activités à proximité des emprises aéroportuaires (à l'instar de ce qui se passe à Roissy) constituent aussi des éléments favorables à une montée en charge partielle du trafic de la gare.

Du point de vue de l'offre ferroviaire, si le nombre de dessertes TGV semble être déjà important au vu du trafic de la gare, une réorganisation des arrêts semble possible pour améliorer les fréquences et les horaires sur certaines OD. Rappelons qu'environ 110 TGV traversent quotidiennement la gare sans s'arrêter. La mise en place d'une offre bi modale, sans doute différente de celle pratiquée à Roissy, doit également être recherchée. Seule une offre ferroviaire mieux adaptée permettra à l'aéroport d'augmenter son aire de chalandise par train.

Des réflexions sont également en cours pour desservir l'aéroport avec des relations intra-régionales. Dans ce cas, le trafic de la gare TGV pourrait être augmenté des trafics en correspondance fer/fer, même si ces derniers resteront d'un ordre de grandeur sans doute faible. L'augmentation du marché local peut également passer par une meilleure desserte en transport en commun de la gare, en augmentant l'aire de chalandise TC de la gare vers les communes de l'est de l'agglomération.

Enfin, par rapport à sa position périphérique, l'un des potentiels de la gare réside aussi dans le rôle qu'elle peut jouer en tant que gare bis dans l'hypothèse d'une saturation de la ligne entre Lyon et Paris. L'absence d'une liaison en transport en commun performante entre les gares de

Lyon Part Dieu et la gare aéroportuaire freinent cependant les possibilités de complémentarité entre les deux gares sur cette liaison. À l'horizon de réalisation du projet de tramway LESLYS (8), une étape sera franchie dans ce sens. La liaison entre les deux gares permettra à des personnes qui habitent dans les environs de l'aéroport de laisser leur voiture à Lyon Saint-Exupéry pour rejoindre Paris en TGV, et éventuellement de profiter de l'offre fournie vers Lyon Part Dieu pour le retour puisque LESLYS leur permettra de rejoindre facilement leur voiture. Pour autant, il faut considérer avec une grande attention qu'à l'inverse, LESLYS va contribuer à renforcer pour l'Est lyonnais la centralité de la gare de la Part Dieu. Cette dernière sera alors accessible avec l'abonnement ou la tarification urbaine. Pour rejoindre la gare TGV de Saint-Exupéry ; la tarification prévue est de type aéroportuaire.

L'ensemble de ces éléments, s'ils sont pris séparément, ne répondra que très partiellement à la montée en charge du trafic de la gare. L'intermodalité air-fer à Lyon Saint-Exupéry devra donc être bien étudiée dans le cadre de la synergie entre l'ensemble de ces composantes.

L'exemple de Lyon Saint-Exupéry illustre parfaitement la difficile équation de l'intermodalité air-fer. Bien que l'aéroport de Lyon connaisse une forte croissance de ses trafics et dispose d'un des plus importants potentiels de développement en Europe, que la ligne à grande vitesse traversant l'aéroport est un franc succès amplifié par la mise en place du TGV Méd., il ne suffit pas d'arrêter des trains pour que ces deux succès se confirment au niveau de l'intermodalité. Le fétichisme de l'infrastructure s'illustre parfaitement pour le cas de Saint-Exupéry. L'infrastructure que constitue la gare TGV ne pourra pas à elle seule résoudre la nécessaire montée en charge des trafics et l'ensemble des problèmes liés à la

situation de l'aéroport de Lyon dans le système aéroportuaire national et européen.

L'intermodalité air-fer, n'est donc pas en soi une opération financièrement rentable pour un seul opérateur. Mis à part quelques projets ponctuels avec de grands volumes d'usagers de relation ferroviaire avec le centre d'agglomération, comme Heathrow Express ou CDG Express, la rentabilité des projets intermodaux air-TGV est donc avant tout une rentabilité socio-économique nécessitant des participations financières de l'ensemble des partenaires concernés. De l'aéroport et des grandes compagnies aériennes dont on ne peut ignorer l'intérêt stratégique du développement d'un accès TGV, que ce soit pour augmenter des aires de chalandise, pour transférer sur rail certaines liaisons et ainsi réorganiser l'offre, pour dégager des capacités ou dans une optique de compétition entre plateformes et opérateurs. De l'opérateur ferroviaire qui peut disposer de possibilités supplémentaires d'organisation de son réseau à grande vitesse en développant des logiques de gare bis. Des entreprises et activités locales qui bénéficient d'une meilleure accessibilité au cœur des grandes villes françaises. Des collectivités publiques qui bénéficient de nouveaux nœuds de réseaux participant à l'aménagement du territoire. Le développement de l'intermodalité air/fer profite à l'ensemble des acteurs, à condition d'avoir résolu auparavant le problème du financement des projets.

La gare de Saint-Exupéry TGV existe aujourd'hui. Si sa création a plus été guidée par des considérations politiques que par l'existence d'un réel marché pour le transport ferroviaire, elle n'en représente pas moins toujours un équipement d'envergure qu'il convient de mieux utiliser et dont l'avenir ne sera assuré que par la synergie et la volonté concertée de l'ensemble des acteurs concernés, SNCF, CCI, État, Région, Grand Lyon, SYTRAL et compagnies aériennes. Reste maintenant à définir

les modalités de l'organisation et du portage de l'intermodalité air/TGV à Saint-Exupéry ■

(8) *Projet de tramway express dédié à la desserte de l'aéroport. L'horizon de mise en service de ce projet est annoncé pour fin 2007.*

EXTRAITS BIBLIOGRAPHIQUES

Assemblée nationale, juillet 2003, rapport d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, 89 p.

CHI (A.), « Do high-speed trains really promote airports? », European Transport Conference, Strasbourg, octobre 2004.

CITRINOT (L.), « Air/fer, concurrence ou complémentarité? Le train se fiance à l'avion », *Aéroports magazine* n° 328, mai 2002, pp.14-17.

Conseil National des Transports, « La desserte des aéroports français », rapport de T. L. KERISEL, octobre 1999, 20 p.

DENNIS (N.), « The future of long-haul air services from Europe », European Transport Conference, Strasbourg, octobre 2004.

Laboratoire d'Économie des Transports, « Les aéroports de demain », actes du colloque, dixièmes entretiens Jacques CARTIER, collection Études et Recherches n° 8, 370 p.

Observatoire régional des transports Rhône-Alpes, 2003, Atlas régional des transports, 44 p.

PAVAUX (J.) (sous la direction de), 1991, « Rail/Air complementarity in Europe, the impact of high speed train services », CEC-DG VII, ITA, Paris, 162 p.

ROY (G.), 2001, « Sur la voie de la coopération avion-train », *Aéroports magazine* n° 320, pp. 18-21.

VARLET (J.), 1992, « L'interconnexion des réseaux de transport en Europe », Presse de l'ITA, *Études et recherches* n° 24, 192 p.

VARLET (J.), 2000, « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe: devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique », *Flux* n° 41, pp. 5-16.

Données SNCF, CCI de Lyon et DRE.