

Sur la pertinence d'une correspondance TGV-Aéroport

Extraits du débat public de 2009 sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lnmp/PARTICIP/QUESTION-3.HTM>

1) Nombreuses questions sur les correspondances TGV-aéroport. La réponse apportée est que les correspondances TGV-aéroport ne sont utiles que pour des aéroports très importants avec beaucoup de vols internationaux, comme Roissy. À l'inverse, elles sont très peu pertinentes pour des aéroports moins grands, comme celui de Lyon, et a fortiori pour un aéroport modeste, comme celui de Montpellier.

Question n°43 de : Roux Michel- 34090 Montpellier - le 07/03/2009

Concernant les nouvelles gares TGV de Nîmes et Montpellier, pourquoi ne sont-elles pas directement en connexion, et surtout celle de Montpellier, avec les aéroports (connexion directe rail/air comme à Lyon, Paris et à l'étranger)

Réponse le 17/03/2009

L'installation d'une gare nouvelle sur une plate-forme aéroportuaire peut permettre d'améliorer l'intermodalité entre les modes ferroviaire et aérien. Cependant, celle-ci ne semble réellement justifiée qu'au contact des grands aéroports ayant une vocation de hub, avec notamment une offre aérienne très importante vers l'international.

Cela suppose également que la zone de chalandise de l'aéroport soit très importante, et que le service ferroviaire mis en place offre des horaires, des fréquences et des temps de parcours attractifs.

A cet égard, les exemples de Roissy-Charles-de-Gaulle et de Lyon-Saint-Exupéry sont révélateurs :

- Roissy-Charles-de-Gaulle, où le nombre de voyageurs utilisant successivement le TGV puis l'avion, s'élevait en 2002 à 1,6 million ;

-Lyon-Saint-Exupéry, seul aéroport régional disposant d'une gare TGV, le trafic était en 2002 de 284 000 passagers en gare de Lyon-Saint-Exupéry, dont 10 % seulement (28 000) ont utilisé l'intermodalité TGV-avion.

La vocation des aéroports de la région Languedoc-Roussillon, compte tenu de leur zone de chalandise relativement limitée, n'est pas de devenir une grande plateforme à l'instar d'un Paris Charles-de-Gaulle, mais plutôt d'assurer du trafic point à point, correspondant essentiellement à une demande locale.

Dès lors, on peut penser que l'intérêt d'une telle connexion gare nouvelle/aéroport à Nîmes et Montpellier est limité.

2) Une question sur le bilan des gares hors agglomération donne lieu à une réponse détaillée, où l'on apprend notamment qu'en 2009, la gare de Lyon Saint-Exupéry (également nommée Lyon-Satolas), ouverte en 1994, est « encore loin d'être rentabilisée », et que les voyageurs arrivant en TGV ne représentent que 0,5 % des passagers de l'aéroport (pourtant directement accessible à pied depuis la gare).

Question n°16 de : granier pierre- 34500 béziers - le 04/03/2009

peut-on disposer d'un bilan économique des gares créées hors agglomération, comme celles de valence ou de lyon-satolas?

Réponse le 23/03/2009

Le bilan socio-économique du projet a été réalisé globalement pour l'ensemble des investissements liés au projet. A ce stade très amont des études, les bilans par acteur ont été réalisés pour les acteurs suivants :

- Le groupe d'acteurs du transport ferroviaire (gestionnaires des infrastructures, autorités organisatrices et transporteurs), considéré ici comme un acteur,
- les gestionnaires des routes,
- les compagnies aériennes,
- les usagers du mode ferroviaire (voyageurs, chargeurs),
- l'Etat en tant que collecteur de taxes,
- les tiers.

Du fait du stade amont des études, les coûts d'investissements en infrastructures (voies ferrées et gares) ainsi que leur valeurs résiduelles en fin de période d'étude n'ont pu être rattachés à aucune activité ni à aucun acteur, car la répartition du financement du projet entre les différents maîtres d'ouvrages potentiels n'est pas connue à ce jour.

Les éléments de coûts d'exploitation des gares nouvelles ont été estimés selon des hypothèses simplificatrices (charges annuelles d'entretien et d'exploitation équivalentes à 0,5% du montant de l'investissement initial) et sont affectés au groupe d'acteurs du transport ferroviaire.

Les avantages et désavantages du projet liés à ces gares (gains de temps pour certains voyageurs utilisant ces gares, rallongement du parcours et dpnc perte de temps pour d'autres) sont compris dans les avantages globaux des usagers du mode ferroviaire.

En ce sens, si l'ensemble des éléments de coûts et d'avantages valorisables liés aux gares nouvelles ont été pris en compte, le bilan socio-économique spécifique à une gare nouvelle ou à l'ensemble des gares nouvelles n'a pas été réalisé en tant que tel et ne pourrait pas l'être en l'état (résultats non significatifs à ce niveau de détail en regard du degré de précision insuffisant de certaines données)

Néanmoins, on peut rappeler de manière qualitative pour l'instant les principaux avantages et inconvénients de ce type de gare hors agglomération :

Avantages :

- mieux desservir un nouveau quartier de la ville
- gagner sur le temps de trajet ferroviaire (donc plus de voyageurs dans les trains, et moins de circulation automobile)
- report modal de la voiture vers le train, d'où des gains en matière d'effet de serre et de pollution de l'air
- moindre nuisance sonore du transport ferroviaire en centre ville (une partie des trains passent par la voie nouvelle, notamment les TGV qui s'arrêtent dans la gare nouvelle et les trains de fret)
- libération des capacités en centre ville pour d'autres usages (notamment TER,...)

Inconvénients :

- coût de construction et maintenance de l'ouvrage
- moins bonne desserte du centre ville (compensée par une meilleure accessibilité pour les quartiers proches de la gare nouvelle)
- trajets pour aller à la gare nouvelle plus longs pour une partie des voyageurs

Par ailleurs, concernant les gares Lyon Satolas et Valence TGV en particulier, Les bilans LOTI (bilans rendus publics 3 à 5 ans après la mise en service) des LGV Rhône Alpes (1992 - 1994) et Méditerranée (2001) ont été publiés par Réseau Ferré de France en juillet 2008. Dans les dossiers d'enquête publique comme dans les bilans LOTI, le bilan économique a été réalisé pour l'ensemble des investissements liés aux projets et pas spécifiquement pour les gares nouvelles. En revanche, les bilans LOTI ont comparé pour les gares nouvelles les trafics et les effets sur l'aménagement du territoire et les activités économiques aux objectifs annoncés.

Les constats sont les suivants :

- Gare de Lyon Saint Exupéry TGV (mise en service en 1994)

A Lyon Saint-Exupéry, la gare jumelée avec l'aéroport visait à étendre la zone d'influence de ce dernier et à lui donner un avantage concurrentiel. Mais les passagers aériens en correspondance avec le TGV ne représentent que 0,5% du trafic de l'aéroport et cet investissement est donc encore loin d'être rentabilisé. Son rôle serait plus celui d'une gare-bis de l'Est Lyonnais, compte tenu de la quasi saturation de la gare de la Part-Dieu, mais ce potentiel ne s'est pas encore totalement exprimé. (Extrait du bilan LOTI de la LGV Rhône Alpes RFF Juillet 2006).

- Gares de Valence TGV, Avignon TGV et Aix en P TGV (mises en service en 2001) :

Les objectifs d'amélioration de desserte et de signal architectural de modernité des trois nouvelles gares TGV peuvent être considérés comme atteints, celui du développement local restant difficile à évaluer. (Extrait du bilan LOTI de la LGV Méditerranée RFF Juin 2007).