



TRANSPORT AÉRIEN

ÉTATS DE L'AIR

# COMMENT ORGANISER L'INTERMODALITÉ DU FUTUR ?



De droite à gauche : Laurent Trevisani (directeur général délégué Stratégie finances groupe SNCF), Anne Rigail (directrice générale d'Air France), Edward Arkwright (directeur général exécutif du groupe ADP), Damien Cazé (directeur général de la DGAC).

LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE DU 22 AOÛT 2021 A NOTAMMENT INSTAURÉ LA SUPPRESSION DES LIGNES AÉRIENNES INTÉRIEURES LORSQU'UNE ALTERNATIVE FERROVIAIRE DE MOINS DE 2 H 30 ÉTAIT POSSIBLE. CETTE MESURE, QUI A ÉTÉ LARGEMENT SUJET À CONTROVERSE, EST AUSSI SYMBOLIQUE D'UNE PLUS GRANDE COMPLÉMENTARITÉ QUI S'INSTALLE EN FRANCE ENTRE L'AVION ET LE TRAIN. COMMENT L'INTERMODALITÉ S'IMPLANTE-T-ELLE EN FRANCE ET, AVEC LES IMPÉRATIFS DE DÉCARBONATION, VA-T-ELLE ASSEZ LOIN ? C'EST LE SUJET D'UNE DES CONFÉRENCES QUI S'EST TENUE À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE LE 14 SEPTEMBRE, DANS LE CADRE DE LA 3<sup>E</sup> ÉDITION DES ÉTATS DE L'AIR, ORGANISÉS PAR L'ASSOCIATION ENAC ALUMNI.

**T**out le secteur aérien a été agité l'année dernière par la mesure phare (article 145) de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui a instauré la suppression des lignes aériennes intérieures lorsqu'une alternative ferroviaire de moins de 2 h 30 était possible. C'est évidemment l'aspect environnemental qui a présidé à la mise en place de cette mesure, entendue comme la contrepartie d'une aide de 7 Md€ apporté par l'État à Air France pendant

la crise du transport aérien international liée à la pandémie de la Covid-19. Même si cette mesure est toujours en suspens car elle a été l'objet d'un recours auprès de la Commission européenne de la part de l'Union des Aéroports Français (UAF) et du Conseil international des Aéroports (ACI Europe), ainsi que par le Syndicat des compagnies aériennes autonomes (Scara), qui dénoncent une « discrimination » et une « distorsion de concurrence par rapport aux autres modes





de transport », Air France a déjà pris les devants puisqu'elle a supprimé, dès le mois de mai 2020, trois lignes au départ de Paris : Orly-Bordeaux, Orly-Lyon et Orly-Nantes. Cette mesure très controversée instaure de facto un renforcement de l'intermodalité aérien/ferroviaire, qui prend de plus en plus d'importance dans le contexte de la décarbonation du transport aérien.

#### LA PRISE EN COMPTE ENVIRONNEMENTALE, UNE TENDANCE DE FOND.

« Cette mesure politique et polémique était déjà inscrite dans les faits par le lancement, dans les années 80, d'un plan TGV qui a modifié en France la connectivité et les liaisons entre les territoires », explique Damien Cazé, directeur général de la DGAC. « Le plus important est que l'on fasse les choses de la manière la plus intelligente, pour qu'on minimise l'embaras pour les usagers et qu'on puisse traiter les cas particuliers et qu'il n'y ait pas d'excès qui contraignent trop fortement le transport aérien. Il me semble que l'on a trouvé une solution raisonnable et que l'on a commencé à mettre en place une connectivité qui soit plus respectueuse de l'environnement. Mais il faut aussi répondre à certains cas particuliers, notamment à Bordeaux où des chefs d'entreprise disent qu'ils y ont perdu », précise-t-il. « Il faut effectivement respecter les attentes des clients. Quand nous avons fermé la ligne Orly-Bordeaux, nous avons eu beaucoup de chefs d'entreprise qui nous ont dit que cela mettait leur choix de s'implanter dans cette région en défaut », explique Anne Rigail, directrice générale d'Air France. « Il faut accompagner le basculement de l'avion vers le train des passagers ou des entreprises mais, selon moi, le

plus important est de préserver la connectivité des territoires vers les lignes moyen et long-courrier vers Paris-CDG. Il faut préserver une logique de choix pour ne pas handicaper les déplacements des entreprises et des particuliers ».

« Il y a une nouvelle tendance de fond », explique pour sa part Laurent Trevisani, directeur général délégué Stratégie finances du groupe SNCF. « Auparavant, en dessous de 2 h 30 à 3 h, le train devenait majoritaire en parts de marché face à l'avion. Il apparaît maintenant que cette durée a tendance à s'allonger. Cela vient évidemment d'une plus grande prise en compte des enjeux environnementaux par les particuliers mais aussi par les clients professionnels. Après, nous avons, avec Air France, un produit « Train+Air » qui, au départ de Bordeaux via la gare de Massy, permet aux gens de se rendre dans tel ou tel aéroport, c'est cela qu'il faut développer. Car il y a, parallèlement à une plus grande prise en compte environnementale, une demande des clients d'avoir un service de bout en bout, quel que soit le mode de transport utilisé ».

Pour autant, l'intermodalité train/avion est encore sous-utilisée en France. D'après une étude du cabinet BearingPoint datant de 2021, il y avait, à cette date dans l'Hexagone 160 000 utilisateurs au total, dont 100 000 ont des correspondances en gare TGV de CDG et 60 000 en gare TGV de Massy-TGV pour accéder à Orly. Sur CDG, cela ne représente que 13 % des 770 000 passagers provinciaux multimodaux qui prennent un vol long-courrier (hors Union européenne). Les 87 % restants font du « self-connecting » en réservant séparément un billet de train et un billet d'avion. Il semblerait donc que l'offre « Train+Air » manque d'une

certaine notoriété parmi les passagers susceptibles de l'utiliser. D'autant plus que l'étude montre qu'avec un total de 4,5 millions de passagers qui continuent à voyager à Paris CDG avec des correspondances uniquement par avion, l'offre combinée « Train+Air », pourrait multiplier par cinq son nombre d'utilisateurs, en augmentant notamment la qualité du service proposé aux passagers.

#### CONVERGENCE D'INTÉRÊTS STRATÉGIQUES.

« Il faut bien comprendre et c'est une chance qu'il y ait dans ce domaine une convergence d'intérêts stratégiques entre l'aérien et le ferroviaire », explique Edward Arkwright, directeur général exécutif du groupe ADP. « L'objectif du ferroviaire est d'augmenter le nombre des passagers dans le train et l'objectif des acteurs de l'aérien est de favoriser la transition environnementale du secteur. On oublie de préciser que 10 % des utilisateurs de Paris CDG arrivent par le train, donc c'est déjà très important. À CDG, nous avons une ligne TGV pour laquelle nous avons besoin d'augmenter le nombre de sillons avec, notamment, les travaux sur Massy-Valenton (ndlr : fin des travaux sur la partie ouest de la ligne Massy-Valenton qui permettrait de supprimer le partage entre le RER C et le TGV et permettrait de fluidifier le contournement TGV de la région parisienne). Nous avons aussi besoin de plus de quais. Nous en avons quatre. Il y en aura un de plus avec le Roissy-Picardie et il nous en manquera un. Avec le bras Roissy-Picardie, nous aurons d'ici la fin de la décennie un chaînon manquant à CDG », poursuit-il. « Nous avons donc à CDG une gare qui fait aujourd'hui 15 millions de passagers et qui, d'ici 2030, aura doublé de taille. Pour Orly,

nous avons aussi les décisions prises sur les raccordements avec les lignes de métro 14 (en 2024) et 18 (à l'horizon 2027-2028), avec une possibilité supplémentaire que la ligne 18 rejoigne Massy-TGV. Les deux grands aéroports parisiens ont donc des décisions de maillage ferroviaire qui sont, pour l'essentiel, prises. C'est une très grande chance. Le plus dur est fait et il faut maintenant travailler l'expérience passager. Ce qui est sûr, c'est qu'en 2030, la physionomie des gares des deux plateformes parisiennes aura totalement changé et aura fait grandement évoluer l'intermodalité ».

« Il est clair que le niveau de service de l'offre n'est pas celui que l'on pourrait attendre en 2022 », reconnaît Anne Rigail, directrice générale d'Air France. « Auparavant, un client devait s'arrêter en gare pour récupérer un billet papier. Cela fait donc que nous avons lancé des tests avec la SNCF vers Lille et Strasbourg pour digitaliser complètement la réservation. À partir de cette expérimentation, la digitalisation va être élargie à toutes les lignes « Train+Air » à compter du mois de novembre 2022. Il y en a 33 aujourd'hui et nous allons en rajouter une dizaine au premier trimestre 2023. L'intérêt principal de la digitalisation est que le passager sera identifiable tout le long de son parcours et pourra être ainsi pris en charge en cas de situation perturbée. Cela va aider à redonner de la notoriété au produit. Il y a aussi plusieurs sujets sur lesquels il faut travailler et, notamment, le CDG Express. Roissy est encore un des rares grands aéroports européens ou mondiaux qui n'est pas encore connecté correctement à la ville principale. C'est planifié (ndlr : mise en service en 2025). Il faudra que cela arrive et cela changera très fortement l'expérience client », conclut-elle.

■ Jean-Baptiste Heguy