



**Belgeo**

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

**Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures**

---

## Aéroports, ville et espace urbain : le cas de Moscou

*Airports, cities, and urban space: the Moscow case*

**Pierre Thorez**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/7101>

DOI : 10.4000/belgeo.7101

ISSN : 2294-9135

### Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

### Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 109-118

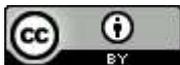
ISSN : 1377-2368

### Référence électronique

Pierre Thorez, « Aéroports, ville et espace urbain : le cas de Moscou », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 06 décembre 2012, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/7101> ; DOI : 10.4000/belgeo.7101

---

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.



*Belgeo* est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

---

# Aéroports, ville et espace urbain : le cas de Moscou

*Airports, cities, and urban space: the Moscow case*

Pierre Thorez

---

## Introduction

- 1 Depuis plusieurs décennies, le trafic aérien croît à un rythme élevé, malgré des phases de recul liées aux crises politiques ou économiques. Les mouvements d'aéronefs, le nombre de passagers et le volume du fret ont augmenté rapidement. Les emplois dans les activités directes ou induites ont parallèlement progressé. Des aménagements sont réalisés sur et autour des aéroports, pour faire face à cette évolution et pour attirer les clientèles. Peu à peu, les grands aéroports sont devenus des pôles de croissance, en raison de leur insertion dans la circulation aérienne mondiale et dans les réseaux routiers et souvent ferroviaires de leur environnement terrestre. Élément, voire outil, de l'articulation entre l'échelle globale et les échelles locales et régionales, leur rôle ne se limite plus à celui de plateforme intermodale. Ils participent à l'attractivité des territoires et contribuent à la métropolisation. Les politiques d'aménagement sont confrontées à la contradiction entre les nuisances générées par les aéroports et leur apport à la croissance économique. Leur insertion dans le tissu urbain et leurs relations avec le voisinage soulèvent des débats au sein des grandes agglomérations. A l'émergence de nouvelles centralités à proximité des aéroports, ce dont la ville réticulaire peut s'accommoder, et qui tend à privilégier l'échelle globale, s'oppose un développement plus orienté sur le territoire local et régional. L'influence des aéroports sur la croissance urbaine a été étudiée en Amérique du Nord, en Extrême-Orient et en Europe occidentale (Appert, 2005 ; Burdack, 2006 ; Collin, 2006 ; Faburel, 2004 ; Roseau, 2008 ; Tiry, 2008, etc.). Cette problématique du rôle des aéroports est abordée ici à travers la présentation des aéroports de Moscou.
- 2 Dans le système soviétique planifié des transports, le rôle des aéroports se limitait à assurer l'accès au transport aérien, lui-même outil indispensable au rapprochement des régions de cet immense territoire. S'ils occupaient une place symbolique dont atteste

l'architecture néoclassique de nombreuses aérogares, la planification ne leur attribuait qu'une mission technique, celle de noeud intermodal. Dans le contexte post-soviétique, les lieux entrent en concurrence et les aéroports deviennent des instruments de promotion des régions et des villes ainsi que les portes de leur accessibilité nationale et internationale. Ils s'efforcent d'attirer de nouveaux clients, compagnies aériennes et passagers, et des investisseurs publics ou privés. Comme dans d'autres pays avant la Russie, certains responsables cherchent à en faire des pôles de croissance économique et urbaine.

- 3 Dans ce cadre, cet article s'interroge premièrement sur la transformation de la mission des aéroports, liée au passage de la Russie post-soviétique à l'économie libérale de marché et à son ouverture à la circulation mondiale ; deuxièmement sur la contribution des aéroports à promouvoir Moscou au rang d'une ville mondiale ; enfin sur leur influence sur l'aménagement de l'espace urbain. On espère ainsi contribuer à la connaissance de la Russie post-soviétique. Cette publication fait suite à des enquêtes de terrain réalisées en janvier 2008 et mai 2009. Il a été possible de visiter les trois aéroports de Moscou et d'obtenir des entretiens avec leurs responsables. Par contre, il n'a pas été possible de rencontrer les responsables des collectivités territoriales, qui nous ont renvoyé aux publications officielles.

## Moscou, première place aéroportuaire de la Russie

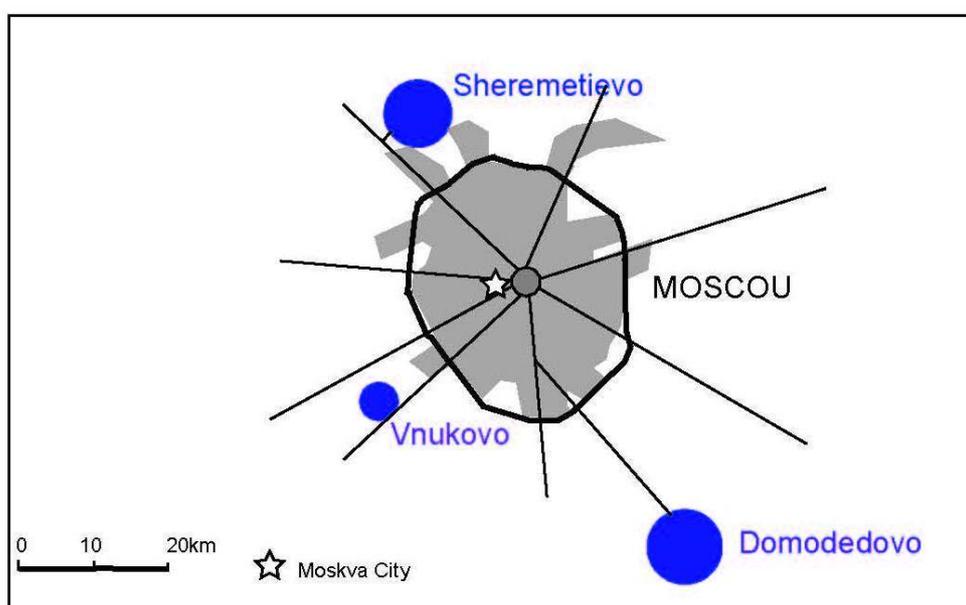
- 4 Depuis la fin du système soviétique, la centralisation territoriale a été renforcée en Russie et le poids politique, financier et économique de Moscou n'a cessé de progresser (Kolossof *et al.*, 2002 ; Kolossof, 2007). Cela se traduit dans le domaine du transport aérien. Avec, en 2008, plus de 60 % du trafic de passagers du pays et jusqu'à 75 % du trafic international, Moscou est, de loin, le premier noeud aérien de la Russie (Derudder *et alii*, 2007 ; Kolossof et Thorez, 2009). A l'intérieur du pays, les lignes radiales dominent largement les relations transversales, en termes de fréquences et de flux. En 2006, entre 50 % et 70 % des passagers embarqués sur les vols intérieurs, dans les aéroports de cinq des sept okrougs fédéraux (en ordre décroissant : Sud, Volga, Oural, Nord-ouest et Sibérie) avaient pour destination Moscou. Cette proportion était plus faible en Extrême-Orient, où l'avion est souvent le seul mode de déplacement. Moscou conserve une place dominante dans l'ouverture internationale. Outre la mobilité liée à l'agglomération, Moscou sert de hub à de nombreux passagers issus de la province, malgré la progression du trafic international direct dans la plupart des grandes villes. Cependant, en dépit de la croissance forte des années 2000, avant la récession de 2008 et la reprise qui s'esquisse fin 2009, la place aéroportuaire moscovite reste modeste en comparaison des grandes agglomérations mondiales. Elle se situe au seizième rang mondial et au sixième rang européen, par le trafic de passagers<sup>1</sup>.
- 5 Le trafic de la capitale s'effectue presque exclusivement dans trois aéroports, Vnukovo, Sheremetievo et Domodedovo, dans l'ordre de leur fondation (tableau 1 et figure 1). Bykovo n'intervient que de façon tout à fait marginale (moins de 10 000 passagers en 2008) ; comme une dizaine d'autres aérodromes de la région, il est utilisé par l'aviation générale, l'industrie aéronautique et les militaires.

Tableau 1. Trafic de passagers des aéroports moscovites en 2008.

|              | x 1000 passagers | Lignes intérieures<br>% | Lignes internationales<br>% |
|--------------|------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Domodedovo   | 20 437           | 40,9                    | 59,1                        |
| Sheremetievo | 15 214           | 33,4                    | 66,6                        |
| Vnukovo      | 7 922            | 63,2                    | 36,8                        |
| Total Moscou | 43 573           | 42,3                    | 57,7                        |

Source : <http://www.aviaport.ru>

Figure 1. Les aéroports moscovites.



- 6 Vnukovo, dont la construction a été décidée en 1935, a été inauguré au printemps 1941, à quelques semaines du début de la guerre. Situé à 27 km du centre de Moscou, il n'est plus aujourd'hui qu'à 11 km de l'autoroute circulaire (MKAD) tracée, à quelques exceptions près, sur la limite administrative de la ville. Vnukovo, qui a remplacé l'aéroport "Centralny", peu à peu ceinturé par la croissance urbaine, fut l'unique aéroport de l'après guerre. Il a été spécialisé, après la construction des autres plateformes et jusqu'à la fin de la période soviétique, pour les vols à destination du sud de l'URSS, en particulier l'Ukraine, les stations balnéaires de la mer Noire et le Caucase du Nord. En 1990, son trafic s'est élevé à 11 millions de passagers, mais il a chuté au cours des premières années post-soviétiques, pendant lesquelles l'aéroport a végété. La compagnie qui y était basée (Vnukovo Airlines) a fait faillite. Ce déclin a été enrayeré après qu'en 2003, la ville-sujet Moscou - Moscou et Saint-Petersbourg ont le double statut de ville et de sujet de la Fédération de Russie -, a acquis 60,8 % des actions de l'entreprise privatisée en 1993. La ville a aussitôt élaboré un vaste projet de reconstruction des aéroports, des voies d'accès

et des équipements. Elle a dynamisé sa propre compagnie aérienne (Atlant-Soyuz) et a recherché de nouveaux clients. Vnukovo est désormais la base moscovite de la compagnie publique "Rossia", issue du regroupement d'Atlant-Soyuz, Pulkovo et des cinq compagnies de l'alliance Air Union (Kolossoff et Thorez, 2009) et le hub de la compagnie Utair basée en Sibirie Occidentale. La direction de l'aéroport valorise sa proximité des quartiers occidentaux de la ville où réside la population aisée et où s'installent des bureaux. Le slogan "on ne peut imaginer plus près" ("blize ne pridumaesh") rencontre un certain succès, au point que Vnukovo est le premier aéroport pour l'aviation d'affaires. La construction d'une nouvelle aérogare, dont la première tranche a été ouverte en 2008, et les efforts de la ville ont hissé Vnukovo au troisième rang des aéroports de Russie. Le nombre de passagers, effondré à moins de 2,5 millions en 2004, a atteint 7,9 millions en 2008, dont 2,9 millions sur les vols internationaux et 5 millions sur les vols intérieurs (tableaux 1 et 2).

- 7 *Sheremetievo*, à peu près à la même distance du centre (28 km) et à même distance du MKAD (11 km), a été mis en service en 1959 en tant qu'aéroport international. Sa deuxième aérogare (terminal F) a été construite à l'occasion des jeux olympiques de 1980. Les terminaux D et E, liés au précédent, sont en cours d'achèvement, en vue d'une ouverture complète au printemps 2010. Ces nouveaux terminaux seront dédiés à Aeroflot et au hub de l'alliance Skyteam, fondée en 2002 par Air France, Delta et Korean Air, dont Aeroflot est membre depuis 2006. L'État détient la totalité des actions de l'entreprise aéroportuaire. Vivant sur son acquis d'aéroport international, l'adaptation au nouvel environnement a été lente. La mauvaise réputation de l'aéroport pendant les années 1990, tant auprès des passagers que des compagnies clientes, lui ont fait perdre des parts de marché. Pour répondre à la demande de l'alliance Skyteam, Aeroflot dont la direction de Sheremetievo n'avait en charge, à l'époque soviétique, que les vols internationaux, élargit progressivement son réseau national. Si le nombre de passagers progresse, 15,2 millions de passagers en 2008 dont 10,1 millions sur les vols internationaux et 5,1 sur les vols intérieurs, l'aéroport ne se situe plus qu'au second rang depuis 2005. Il est handicapé par la position de ses aérogares situées de part et d'autre des deux pistes, ce qui rend très incommodes les correspondances entre les vols intérieurs, reçus au nord des pistes, et les vols internationaux, accueillis au sud : il faut sortir de la zone aéroportuaire et emprunter une route encombrée. Un tunnel est à l'étude et une partie des vols intérieurs a été transférée dans les nouveaux terminaux situés au sud de la plateforme.

Tableau 2. Evolution du trafic des aéroports moscovites (Passagers x 1000).

|              | 2002   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2008/2002 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| Domodedovo   | 6 683  | 12 085 | 13 960 | 15 370 | 18 755 | 20 437 | 3,05      |
| Sheremetievo | 10 875 | 12 865 | 12 100 | 12 764 | 14 040 | 15 214 | 1,39      |
| Vnukovo      | 3 120  | 2 489  | 3 600  | 5 117  | 6 789  | 7 922  | 2,53      |

Source : rosstat

- 8 *Domodedovo*, le dernier né, a été inauguré en 1964. Il a été construit plus loin de la ville : 40 km du centre et 21 km du MKAD. C'est un avantage, car l'aéroport dispose de réserves

foncières, mais aussi un inconvénient, en raison de l'éloignement par rapport au centre ville. Domodedovo a été conçu pour accueillir les vols à destination et en provenance de l'Asie centrale, de la Sibérie et de l'Extrême-Orient. Lors de sa privatisation, il a été acquis par l'entreprise Eastline qui détient et gère toutes les activités de la plateforme, de l'assistance aéroportuaire à l'hôtellerie. L'aérogare a été reconstruite et agrandie. Grâce à une politique de promotion efficace, plusieurs compagnies, y compris étrangères, qui fréquentaient Sheremetievo (les compagnies des alliances One world et Star Alliance entre autres), ont transféré leurs activités à Domodedovo. Cet aéroport est apprécié tant par les passagers que par les compagnies, en raison de son aménagement et son fonctionnement rationnels et efficaces. De la période soviétique, il a hérité de deux pistes parallèles qui permettent deux mouvements simultanés. L'entreprise aéroportuaire peut ainsi répondre, avec beaucoup de souplesse, aux demandes des compagnies clientes. Elle offre des conditions optimales à S7, la seconde compagnie aérienne de Russie et la première pour les passagers sur les vols intérieurs, qui a transféré son hub principal de Novosibirsk à Moscou. Ce dynamisme a eu pour effet une croissance rapide du trafic : depuis 2005, l'aéroport occupe le premier rang à Moscou et dans le pays. En 2008, il a été fréquenté par 20,4 millions de passagers, dont 12,1 millions sur les vols internationaux et 8,3 sur les vols intérieurs.

## L'adaptation à l'environnement libéral

- 9 La concurrence entre les villes et les régions, entre les aéroports de Moscou et l'ouverture au trafic international ont nécessité des réaménagements. Aujourd'hui 70 aéroports russes sont ouverts aux vols à destination de l'étranger, dont la moitié ne proposent des lignes régulières que vers les États post-soviétiques, et les compagnies russes s'équipent progressivement d'avions de fabrication occidentale (Airbus, Boeing, Embraer, etc.), ce qui a nécessité des modifications techniques. La ville de Moscou quant à elle, après avoir perdu sa place de capitale mondiale du communisme et de capitale de la seconde puissance mondiale, s'efforce d'accéder au "club fermé" des villes mondiales (Ollivro, 2000). Les fonctions financières s'y développent rapidement : Moscou reçoit chaque année environ la moitié des investissements étrangers en Russie, dont le montant a atteint 120 milliards de dollars en 2008<sup>2</sup>, ses banques détiennent plus de la moitié des dépôts du pays et ses compagnies d'assurance, les deux tiers des sommes versées à cette branche. Les investissements russes à l'étranger, 114 milliards de dollars en 2008, transitent principalement par les banques et entreprises moscovites. Les aéroports contribuent à tisser des liens physiques avec le monde et les grandes métropoles.

## Le réaménagement des aéroports et la multiplication des services marchands

- 10 La première phase de transformation des aéroports a consisté à améliorer l'accueil des aéronefs et des passagers ainsi que le traitement des bagages. Il a fallu rééquiper les systèmes de navigation et de contrôle aérien, rénover et renforcer les pistes (les avions moyens porteurs de fabrication occidentale ont un poids à la roue plus élevé), améliorer les taxiways et étendre les tarmacs. Ces travaux ont généralement été pris en charge par l'État, propriétaire de ces installations. Il a, de même, dû participer à la formation des personnels pour travailler dans un nouvel environnement et sur des machines importées.

- 11 Les entreprises aéroportuaires et les collectivités territoriales ont, quant à elles, financé le réaménagement des aérogares existantes ou la construction des nouvelles. Les travaux ont commencé à Domodedovo, à l'initiative du secteur privé. Puis à Vnukovo, où la ville a voulu un aéroport à son image. Enfin à Sheremetievo, où l'État propriétaire n'a pas immédiatement perçu les conséquences de la concurrence, au grand regret de l'équipe dirigeante. A Domodedovo et Vnukovo, les gestionnaires ont dû réorganiser les locaux pour réserver des zones dédiées aux passagers des lignes internationales, inexistantes précédemment.
- 12 Afin de satisfaire la clientèle et d'attirer de nouveaux venus, le nombre et la qualité des services ont progressé. Les guichets d'enregistrement ont été multipliés pour raccourcir les attentes. Des locaux ont été aménagés dans les halls pour les compagnies. Les aérogares se sont garnies de nombreux établissements de restauration, de boutiques et de services de toutes sortes (Internet, réservations,...). Des salles de réunion ont été prévues, notamment à Domodedovo, de même que des salles d'embarquement et de repos pour les VIP. Ces transformations banalisent les aérogares moscovites suivant les normes internationales. Elles supposent aussi l'acquisition par tout le personnel d'une nouvelle culture de service marchand.
- 13 Les aéroports doivent aussi désormais mieux servir les compagnies. Domodedovo a été un précurseur en ce domaine : les postes de stationnement avion, le traitement des vols au sol, l'assistance technique de piste, la fourniture de kérosène, le nettoyage, l'avitaillement, l'enregistrement, sont organisés pour répondre au mieux à la demande. Les aéroports déterminent le prix de tous les services rendus aux compagnies, élément non négligeable de la concurrence, sauf les taxes d'atterrissage encore fixées par l'État.

## Les liaisons avec le coeur de l'agglomération

- 14 L'explosion du transport automobile individuel est un des bouleversements les plus spectaculaires de la Russie post-soviétique. Le parc de voitures particulières de Moscou a presque quadruplé en moins de 20 ans (trois millions de véhicules en 2009). Symbole de la réussite sociale de son propriétaire, la voiture est devenue le mode d'accès aux aéroports le plus utilisé par une clientèle aérienne, principalement issue des catégories sociales privilégiées. Les dessertes autoroutières des aéroports datent de la période soviétique. Mais la surface des parkings de stationnement était exigüe près des aérogares. Aussi, parallèlement aux chantiers d'élargissement des voies de circulation sur les axes de sortie de Moscou, sur lesquels se greffent les accès aux aéroports (chaussées de Leningrad, de Kiev et de Kashira), de vastes parkings couverts ont été construits à Vnukovo et Domodedovo. L'extension du réseau routier n'a cependant pas mis fin à la congestion. L'encombrement de la voirie est tel qu'il faut en période de pointe plusieurs heures pour rejoindre les aéroports depuis le centre et inversement. C'est pourquoi à partir de 2002, les liaisons ferroviaires ville-aéroports ont connu un nouveau souffle. Seul Domodedovo disposait d'une voie ferrée depuis sa création. Sa desserte était assurée par des trains de banlieue, généralement omnibus, qui circulaient avec une fréquence modeste, de l'ordre d'une heure en période de pointe et deux heures en période creuse. A l'initiative et avec la participation financière de l'aéroport, un service dédié a été mis en place. Des rames confortables, spécialement aménagées, relient maintenant en 40 minutes, sans arrêt intermédiaire, la gare de Pavelets et l'aérogare, avec des fréquences progressivement augmentées. De source aéroportuaire, un quart des passagers ont emprunté ce mode

d'accès en 2007. La ville a participé, aux côtés des Chemins de fer de Russie (RZD), à la construction d'une voie ferrée entre l'aéroport de Vnukovo et la gare de Kiev. Des rames directes et dédiées effectuent le parcours en 30 minutes depuis 2005. Le terminal de la gare de Kiev où il est possible de se faire enregistrer et de déposer les bagages a été une première à Moscou. Sheremetievo fut le dernier à être desservi par chemin de fer. Jusqu'à l'inauguration de la liaison ferroviaire en 2008, qui mit l'aéroport à une demi heure de la gare de Savelovo, et depuis août 2009 de la gare de Biélorussie, plus centrale et mieux reliée au réseau métropolitain, l'accès par les transports en commun était long (deux heures depuis le centre) et fastidieux (métro puis autobus ou microbus), d'autant plus que la chaussée de Léninegrad, principale voie d'accès, est souvent congestionnée. L'accessibilité ferroviaire a nettement amélioré l'image de l'aéroport. Désormais, ces trois lignes sont assurées par "Aeroexpress", une filiale des RZD, avec des rames confortables qui circulent sans arrêt entre les aérogares et les gares centrales où les passagers sur vols intérieurs peuvent se faire enregistrer.

- 15 Une voie à grande vitesse, ou un monorail, a été envisagé entre Sheremetievo et le nouveau quartier d'affaires central de "Moskva city" où devait voir le jour le noeud d'un réseau à grande vitesse qui devait relier les trois aéroports. Ce projet est pour l'instant reporté faute de financement.
- 16 En termes d'organisation de l'espace urbain, cette première phase de transformation des aéroports a consisté, avant tout, à rapprocher les aéroports du centre ville, des quartiers d'affaires, du pouvoir politique, d'activités culturelles et touristiques, des concentration d'hôtels. Mais une autre politique est en train d'émerger : faire des aéroports des pôles d'activités.

## La diversification des activités

- 17 Afin de renforcer leur position dans l'espace périurbain, les entreprises aéroportuaires cherchent à fixer de nouvelles activités économiques à proximité. Dans un premier temps, il s'agit de compléter l'offre pour la clientèle. Cela se traduit notamment par la construction d'hôtels. Le plus ancien est le Novotel de Moscou Sheremetievo. A leur tour, Domodedovo, avec un hôtel appartenant au groupe Eastline et Vnukovo, ont vu la construction d'hôtels près des aérogares. Par la suite, il s'agit de promouvoir l'implantation au voisinage de l'aéroport de plateformes logistiques, de parcs d'affaires, de parcs technologiques et de centres commerciaux. Les investisseurs sont invités à venir profiter de la multimodalité offerte par les aéroports. Cette politique prend diverses formes et les résultats sont encore limités. Eastline a constitué des réserves foncières en achetant 15 000 hectares près de l'aéroport de Domodedovo. Le groupe cherche à attirer, sur ce territoire encore couvert de forêts ou cultivé, des entreprises industrielles et commerciales. Cependant, le seul exemple d'implantation près d'un aéroport est le nouveau siège social de l'Aeroflot, principale compagnie aérienne russe, à Sheremetievo. La compagnie était précédemment implantée sur l'ancien aéroport "Centralny" dont le territoire a été en grande partie bâti. Ce déménagement ne se fait pas sans hésitations. Alors que son nouveau siège vient tout juste d'être livré, Aeroflot, dont la direction a changé, a décidé de louer 7 000 m<sup>2</sup> de bureaux dans Moskva city. Ce fait montre une contradiction entre des courants centripètes et centrifuges qui affectent la croissance de l'agglomération de Moscou. Le cas de Vnukovo est légèrement différent. L'agglomération progresse vers le sud-ouest, dans le prolongement des perspectives Lénine et Koutouzov,

et se rapproche de l'aéroport. Les nouveaux quartiers comprennent des immeubles d'habitation, destinés à des populations à haut revenu, des centres commerciaux et des ensembles de bureaux. C'est là que Gazprom, le géant gazier a construit son siège social. Dans ce cas, la ville rejoint l'aéroport.

- 18 Seizième place aéroportuaire mondiale et sixième en Europe, Moscou se classe par sa population au dix-huitième rang des métropoles mondiales et en tête des métropoles européennes, suivant l'ONU. Elle occupe la douzième place en 2008, dans le classement des *world cities* établi par le groupe de recherche et réseau Globalization and World Cities (GaWC) (Taylor *et al.*, 2009). Moscou a progressé d'une trentaine de places en trois ans, dans ce classement qui tient compte des fonctions d'échelle internationale, notamment les fonctions financières, et du poids dans les réseaux mondiaux entrepreneuriaux. Les aéroports ont contribué à l'insertion de la capitale russe dans la circulation mondiale et à l'émergence de ses nouvelles fonctions internationales au sein du système libéral. Cependant aucune fonction de commandement ni aucune fonction financière ou boursière n'ont été implantées à proximité des aéroports. Leur contribution aux efforts déployés par la ville pour se hisser au rang d'une métropole internationale se limite à en améliorer l'accessibilité et à offrir des opportunités pour les investisseurs.

## Les aéroports, pôles de croissance dans l'agglomération ?

- 19 La place des aéroports dans l'agglomération moscovite évolue progressivement tout comme leurs fonctions. Les enjeux de leur développement et la perspective de l'émergence autour d'eux, de nouveaux pôles urbains, voire d'aérovilles, mobilisent de nombreux acteurs dont les intérêts ne sont pas nécessairement identiques. Les conflits d'intérêt et de pouvoir sont multiples.

### Synergies et conflits d'acteurs

- 20 Trois catégories d'acteurs sont directement concernées par le développement des aéroports : les trois entreprises aéroportuaires, les collectivités territoriales, État, ville de Moscou, oblast de Moscou, okrougs urbains et raïons<sup>3</sup>, enfin les investisseurs privés. Leurs propres projets doivent trouver place dans le plan général de développement de la ville de Moscou jusqu'en 2025.
- 21 Aucun des trois aéroports n'a le même statut : Sheremetievo est détenu par l'État qui contrôle la totalité des actions de l'entreprise gestionnaire dont la privatisation a été temporairement ajournée. Vnukovo, propriété de la ville est géré par une entreprise dont la ville détient 60 % des actions. Enfin Domodedovo est totalement privé : Eastline en assure la gestion pour une période de 99 ans. Une enquête personnelle menée en 2008 auprès des responsables des trois aéroports montre que ces derniers, tout en menant une politique de vive concurrence, considèrent que les trois aéroports sont indispensables à court et moyen terme. Une des priorités, à leurs yeux, est la réorganisation des routes aériennes d'approche et du contrôle aérien autour de Moscou, afin d'augmenter les capacités en voie de saturation, au bénéfice des trois aéroports.
- 22 L'imbrication des collectivités territoriales crée des situations délicates. Depuis 1984, Sheremetievo est englobé dans le territoire de la ville de Moscou, arrondissement du

Nord, raïon de Molzeninovka. Mais cette exclave de la ville ne contient que le territoire de l'aéroport dans ses limites à cette époque. Tout autour, le territoire se situe dans l'oblast de Moscou. Les autorités de ce dernier souhaitent apporter leur aide à un éventuel agrandissement de l'aéroport (création d'une troisième piste) et développer les activités en périphérie. Pour ce faire, elles proposent la mise à disposition des terrains et leur viabilisation. On comprend aisément le bénéfice que l'oblast peut tirer de l'implantation de nouvelles activités sur son territoire. Mais la ville de Moscou se montre réservée : elle préfère favoriser Vnukovo, situé dès sa création sur une exclave de la ville, dans un raïon qui comprend, outre l'aéroport, un quartier d'habitation. Les autorités de Moscou y envisagent la création d'un parc technologique qui, en fait, aurait peu de retombées pour l'oblast. Celui-ci est par contre impliqué dans le développement de Domodedovo, situé entièrement sur son territoire et sur celui de la ville de Domodedovo. La réorganisation administrative de 2006 y a créé un "okroug urbain" qui rassemble la ville et les communes attenantes qui soutiennent les projets d'extension de l'aéroport (trois nouvelles pistes et deux aéroports supplémentaires à l'horizon 2050).

## De grands projets urbains souvent hypothétiques

- 23 Les aéroports dépendent en grande partie des décisions prises au niveau de l'État, propriétaire des pistes et des infrastructures aéronautiques. L'aménagement des aéroports et de leurs abords résulte, en général, d'un partenariat public (les collectivités territoriales) et privé. Les grands projets associent plusieurs niveaux de collectivités et le secteur privé. A proximité de Vnukovo et de Sheremetievo, ils bénéficient de la présence des aéroports, auxquels on ne peut cependant attribuer toute l'origine du choix de la localisation d'activités qui tient compte, aussi, de l'intersection entre les grandes radiales et le MKAD et des activités préexistantes (Rudolph et Brade, 2005). Ainsi le pôle de développement de Himki, à la limite de Moscou et proche de Sheremetievo, s'appuie sur des implantations préexistantes, dans le domaine de l'aéronautique et de l'espace ; sur le canal Moskova-Volga ; sur l'intersection MKAD autoroute de Saint-Petersbourg et sur la voie ferrée. D'importants quartiers d'immeubles d'habitation ont déjà vu le jour, de même qu'un vaste centre commercial avec des enseignes internationales (Auchan, IKEA) près duquel doivent s'implanter un "business center" et un parc technologique, le tout sur le territoire de l'oblast dans laquelle est située la ville de Himki. L'unique pôle de croissance induit principalement par un aéroport pourrait devenir l'okroug urbain de Domodedovo. Les élus locaux ont élaboré le projet d'une véritable aéroville comprenant des plateformes logistiques, un parc d'affaires, des parcs technologiques et des quartiers d'habitation. Pour l'heure, une partie seulement du projet urbain a été réalisée : de nouveaux immeubles d'habitation et quatre plateformes logistiques. L'éloignement est pénalisant d'autant plus que la main-d'œuvre qualifiée, qui réside à Moscou, ne se presse pas pour venir travailler en périphérie.

## Conclusion

- 24 L'ouverture de la Russie à la concurrence a transformé les aéroports en instrument de promotion des villes et du pays. Les trois aéroports moscovites sont entrés en compétition pour capter des parts du plus important marché aérien national qui, malgré sa croissance, n'atteint pas la taille de ceux des grandes métropoles européennes. Tous

investissent pour répondre aux besoins des compagnies aériennes, en particulier en facilitant le fonctionnement des hubs. Les activités marchandes ont été multipliées dans et autour des aérogares. Tout en contribuant à l'amélioration de leurs liaisons avec le centre, les aéroports cherchent à diversifier les activités sur et près de la plateforme, avec pour objectif de créer des pôles d'attractivité et de croissance. La diversité et le nombre des acteurs aux intérêts parfois contradictoires, la fragilité de l'économie du pays et du secteur aérien, et aussi l'opacité de certaines pratiques, peuvent remettre en question plusieurs projets grandioses, destinés à faire de la capitale une métropole mondiale. Des opérations sont suspendues d'autant plus que les autorités de Moscou préfèrent encourager l'occupation des immeubles de bureaux qui se construisent dans la ville. Ainsi, comme dans d'autres grandes agglomérations, Saint-Petersbourg, Ekaterinbourg, Novosibirsk, les grands projets d'urbanisme associés aux aéroports, bien que soutenus par de nombreux acteurs (le président Medvedev a inauguré la nouvelle aérogare de l'aéroport de Koltsovo à Ekaterinbourg), se heurtent à la concurrence entre les lieux et entre les financeurs. La crise en compromet ou au moins en diffère l'exécution.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- APPERT M. (2005), "L'art du grand écart : maîtriser la mobilité dans la région métropolitaine de Londres", *M@ppemonde*, 78, 2 Montpellier, Maison de la Géographie.
- BURDACK J (2006), "New economic poles in European metropolitan peripheries : introductory remarks on theory and empirical evidence", *European Spatial Research and Policy*, 13, 2, pp. 139-150.
- COLLIN M. (2006), *Nouvelles mobilisations productives des territoires autour des ports et des aéroports*, <http://halshs.archives-ouvertes.fr/>, 8 p.
- DERUDDER B. *et al.* (2007), "An Empirical Analysis of Former Soviet Cities in Transnational Airline Network", *Eurasian Geography and Economics*, 48, 1, Columbia, Bellwether Publishing, pp. 95-110.
- FABUREL G. (2004), "Développement des infrastructures aéroportuaires ; le débat impossible", *Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France*, 139-140, pp. 234-239, Paris, Institut d'aménagement et d'urbanisme.
- KOLOSOV V., VENDINA O., O'LOUGHLIN J. (2002), "Moscow as a Emergent World City : International Links, Business, Developments, and the Entrepreneurial City", *Eurasian Geography and Economics*, 43, 3, Columbia, Bellwether Publishing, pp. 170-196.
- KOLOSOV V. (dir.) (2007), *La Russie. Espaces, villes, réseaux*, Paris, Editions du temps.
- KOLOSOV V., THOREZ P. (2009), "Métropolisation et place des régions dans le transport aérien en Russie", *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 4, Paris, pp. 496-511.
- OLLIVRO J. (2000), *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR.
- ROSEAU N. (2008), *L'imaginaire de la ville aérienne*, Thèse de doctorat, Université Paris Est.

RUDOLPH R., BRADE I. (2005), "Moscow : Processes of restructuring in the post-Soviet metropolitan periphery", *Cities*, 22, 2, Amsterdam, Elsevier, pp. 135-150.

TAYLOR P.J. *et al.* (2009), "Measuring the World City Network : New Results and Developments", *GaWC Research Bulletin*, 300.

TIRY C. (2008), *Les mégastuctures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de mobilité*, Lyon, CERTU.

Sites internet :

<http://svo.aero>

[www.domod.ru](http://www.domod.ru)

[www.domodedovo.ru](http://www.domodedovo.ru)

[www.mos.ru](http://www.mos.ru)

[www.mosreg.ru](http://www.mosreg.ru)

[www.vnukovo.ru](http://www.vnukovo.ru)

## NOTES

1. Source : <http://www.aviaport.ru>

2. Source : Rosstat

3. Moscou, ville-sujet, est entourée par l'oblast de Moscou, autre "sujet". La ville est divisée en 10 "okroug" (arrondissements), divisés en "raïon", au nombre de 123 au 1/01/2010.

---

## RÉSUMÉS

La problématique du rôle des aéroports dans l'image des villes et de leur place dans l'évolution de l'espace urbain est abordée à propos de Moscou. L'ouverture de la Russie post-soviétique à la circulation mondiale et à l'économie libérale de marché a transformé la mission des aéroports. Portes internationales des régions et des villes, ils deviennent des instruments de promotion. Les nouveaux enjeux mobilisent les entreprises aéroportuaires et les collectivités territoriales. Les premières modernisent les fonctions aéroportuaires basiques pour améliorer le service rendu aux compagnies et aux passagers, entre autres par le développement d'activités marchandes. Elles ont participé au financement des liaisons ferroviaires avec la capitale. Ensemble, elles cherchent à créer des pôles d'activités à proximité des aéroports. L'amélioration de la fonction aéroportuaire et des liaisons avec l'agglomération est effective, mais la réalisation de pôles de croissance urbaine tient sans doute autant à d'autres facteurs et les grands projets sont différés depuis le début de la crise.

The role of airports in the image of cities and their place in the evolution of urban space are described in the case of Moscow. Airports functions are changing in post-soviet Russia opened to global mobility and liberal economy. As international gates of cities and regions, they are becoming tools of promotion. It is a new challenge for airports and territorial authorities. Airports are improving their basic functions to satisfy air companies and passengers, in

particular by developing merchant activities. They invested to manage railway links with the city. Together, they try to create business and commercial centers around the airports. The improvement of airport functions and of their links with the city is effective, but the building of new central places results from other factors, or has been delayed since the beginning of the economic crisis.

## INDEX

**Mots-clés** : Moscou, aéroport, ville, aménagement du territoire

**Keywords** : Moscow, airport, city, territorial management

## AUTEUR

PIERRE THOREZ

UMR 6266 IDEES, CIRTAL, Université du Havre, 25, rue Philippe Lebon, F - 76600 Le Havre,  
pierre.thorez@univ-lehavre.fr