

1.3 les déplacements des passagers aériens entre Paris et Roissy

Parmi l'ensemble des flux engendrés par la plate-forme sur l'axe Paris - aéroport, celui des passagers aériens est le plus important. La majorité des passagers aériens de Roissy CDG hors correspondances est en provenance ou à destination de Paris intra-muros. Ils réalisent 17,5 millions de trajets par an entre le cœur de ville et l'aéroport (soit une moyenne journalière de 47 000 déplacements d'individus). Il s'agit du flux le plus important d'Europe sur ce type de trajet.

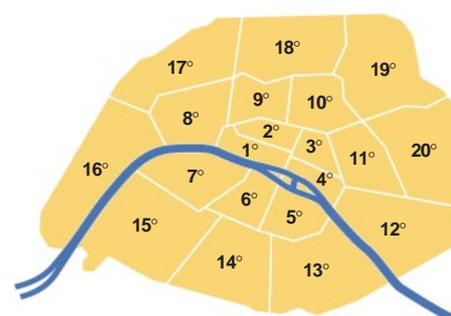
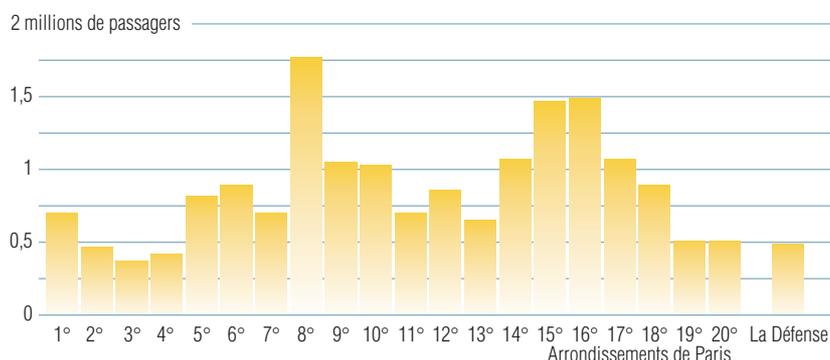
→ La répartition des déplacements des passagers aériens

■ UNE DEMANDE CONCENTRÉE SUR PARIS

A la différence de beaucoup de grandes métropoles, et de Londres en particulier, plus de la moitié des passagers aériens qui décollent de Roissy CDG proviennent de Paris intra muros. Le centre de Paris est en effet très concentré et densément peuplé. A ce facteur s'ajoute une attractivité touristique sans équivalent.

Les enquêtes réalisées en 2000 (Étude Thalès [19]) auprès des passagers aériens de Roissy CDG ont permis d'évaluer la répartition géographique de la demande. Il en ressort qu'aucun arrondissement ne génère plus de 10 % des déplacements entre Paris et Roissy et que la Défense ne représente qu'une faible part de la demande.

L'origine des passagers parisiens à destination de Roissy CDG (Étude Thalès)



■ UNE LIAISON DOMINÉE PAR LA VOITURE

Les enquêtes (Étude Thalès [19]) montrent que les déplacements effectués par les passagers aériens vers ou depuis l'aéroport se répartissent de manière très inégale entre véhicules particuliers, taxis, cars Air France et Roissybus (21,8 millions, soit 81 % des échanges par voie routière) et trains (RER B : seulement 5,1 millions, soit 19 % des échanges).

→ La voiture particulière

8,9 millions (soit 33 %) des déplacements de passagers aériens entre l'Île-de-France et Roissy CDG sont effectués par voiture particulière.

Les passagers aériens utilisent principalement leur propre véhicule, qu'ils garent dans l'une des 16 000 places de parkings de la plate-forme, ou se font accompagner.

Différents parcs de stationnement sont proposés, dont des parkings couverts en contact direct avec l'aérogare pour un tarif journée de 20 € et des parkings découverts reliés par navette routière pour un tarif journée de 10,70 € (tarifs 2003).

Les motivations de ces passagers (Études OBEA [1]) sont notamment liées à l'absence de transport en commun proche, à la facilité d'une desserte porte-à-porte et du transport des bagages, au confort, à l'indépendance et à la convivialité offerts, à la rapidité en heures creuses, à l'avantage tarifaire si l'on voyage à plusieurs... En revanche le risque de manquer son avion en raison des aléas de la circulation et le coût du parking longue durée constituent des freins importants à l'utilisation de la voiture particulière.

→ Les taxis

10,6 millions (soit 39 %) de déplacements sont assurés par les taxis, mode de transport privilégié de la clientèle affaires pour le bénéfice de son service "porte-à-porte".

Prépondérant, ce service a ses limites ; elles tiennent à la variabilité du temps de trajet et aux écarts de tarifs importants qui en découlent : le prix moyen d'une course entre le centre de Paris et l'aéroport peut en effet varier entre 40 et 60 €, voire plus, selon que la durée du parcours est allongée par une circulation difficile.

Pour ces deux modes, les temps de parcours sont susceptibles d'osciller entre 1/2 heure et 2 heures.



De nombreuses heures de saturation (- de 10 % de places disponibles) et 1 250 heures de fermeture pour cause de saturation (- de 2 % de places disponibles) ont été constatées sur l'ensemble des parcs de stationnement de l'aéroport.



Base Taxi de l'aéroport Roissy CDG. Environ 20 % du parc des taxis parisiens étant exclusivement consacré à la desserte de Roissy CDG, on déplore un déficit d'offre pour les courses plus courtes dans Paris intra-muros.

■ DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX PERFORMANCES LIMITÉES

→ Les transports en commun routiers

Sur l'axe Roissy CDG - Paris cohabitent deux services directs réguliers de transport en commun :

• les cars d'Air France

Ils offrent deux lignes directes :

- ligne 2 Étoile / Porte Maillot / Roissy CDG (toutes les 12 mn, trajet moyen théorique 35 mn)
- ligne 4 Montparnasse / Gare de Lyon / Roissy CDG (toutes les 30 mn, trajet moyen théorique 50 mn)

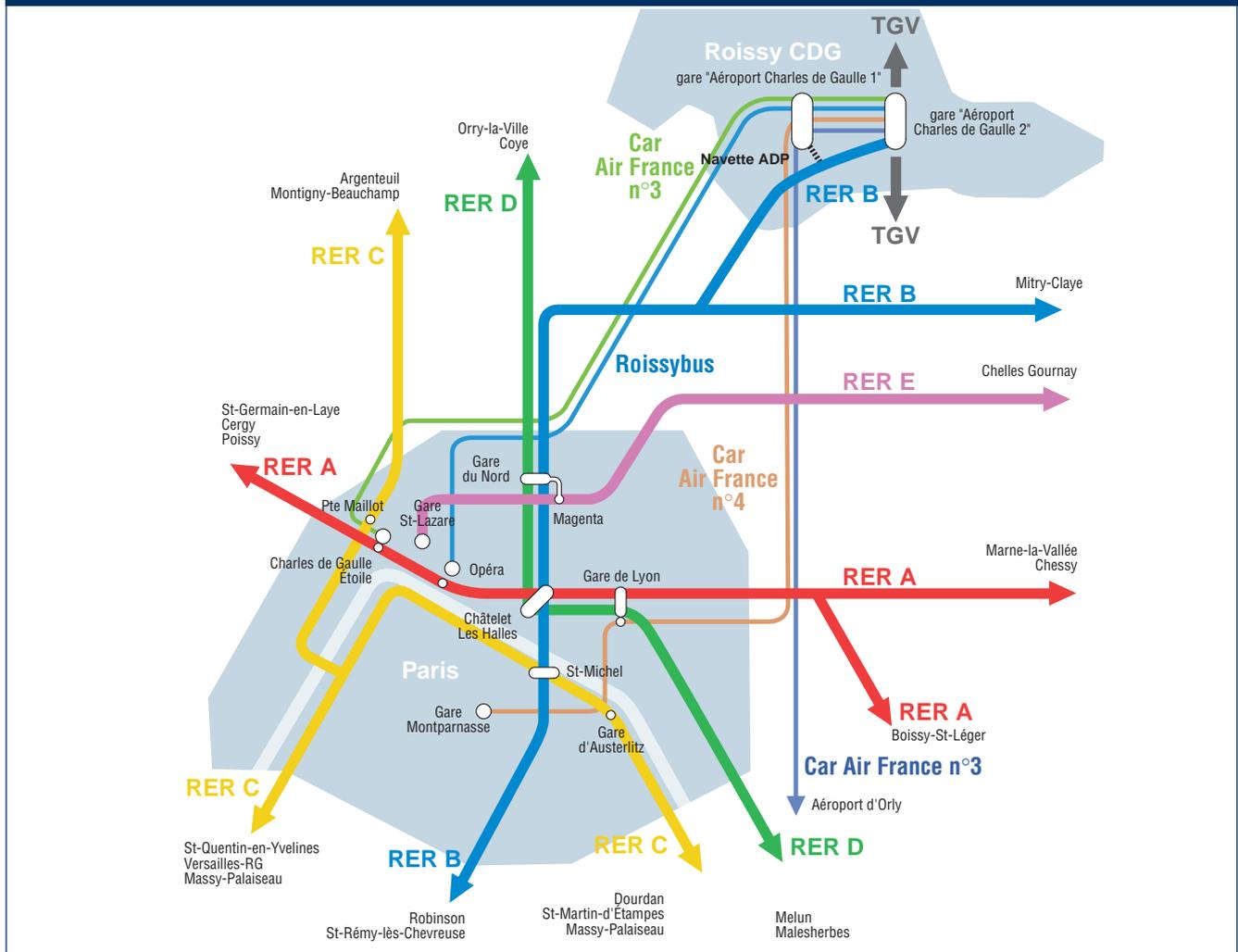
• Roissybus

Ce service proposé par la RATP au départ d'Opéra dessert les trois terminaux toutes les 15 minutes. La durée moyenne théorique du trajet moyen est de 45 minutes.

Soumis, eux aussi, aux aléas de la circulation routière, ils souffrent d'une faible vitesse commerciale et d'un manque de fiabilité des temps de transport. Leur prix (entre 8 et 11, 50 €) reste supérieur à celui du RER B, ce qui les rend peu compétitifs : ils ne représentent que 2,3 millions (soit 9 %) des déplacements.



La desserte de l'aéroport en transports en commun (RATP)

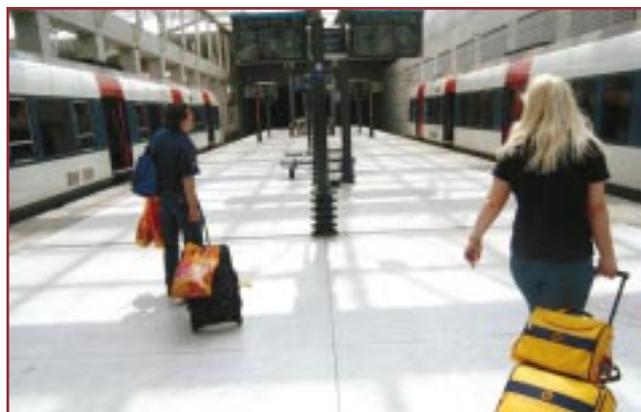
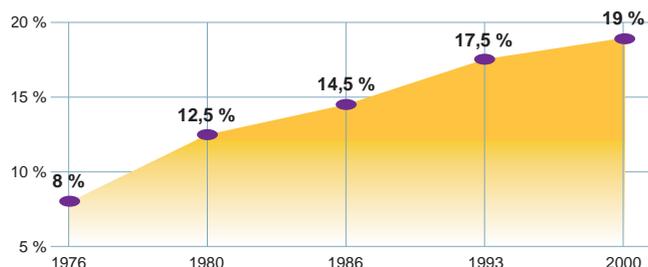


→ Le RER B

Le RER B, avec un tarif de base de 7,70 € (tarif 2003) représente 5,1 millions (soit 19 %) de déplacements de passagers aériens.

L'ouverture de la gare RER au cœur du Terminal 2 en 1994, les campagnes de promotion et les différents efforts d'amélioration du service (comme par exemple la création d'un espace d'accueil en Gare du Nord avec du personnel ADP et SNCF) n'ont pas permis d'augmenter significativement la part modale du RER B dans un trafic global néanmoins en forte croissance.

Part modale du RER B pour les passagers aériens (ADP)



Le RER B reste malgré les efforts effectués un mode de transport peu attractif pour les passagers aériens

→ Des difficultés et une insatisfaction croissantes

Le trafic lié à l'activité de la zone de Roissy et à l'expansion urbaine de la Plaine Saint-Denis augmente. Associé aux effets de la croissance de la mobilité et des échanges routiers entre la France et l'Europe du Nord, il contribue à l'alourdissement des difficultés de circulation et à la congestion de plus en plus forte du réseau.

C'est pourquoi des solutions complémentaires sont recherchées pour rendre de la capacité au réseau, tant routier que ferroviaire.

Pour être durablement efficaces et conduire au transfert de la route vers le rail, ces solutions doivent répondre aux besoins des différents utilisateurs.

En ce qui concerne les passagers aériens, des enquêtes (Étude OBEA [1]) ont été conduites pour mieux appréhender leur perception de l'offre de desserte actuellement mise à leur disposition et pour, en particulier, évaluer l'attractivité et la notoriété du RER B.

Elles ont montré que la satisfaction pour les utilisateurs du RER B est nettement moins marquée que pour les utilisateurs des autres modes (voir partie II).

Aujourd'hui, bien que la part des voyageurs aériens qui empruntent le RER B plafonne, le nombre total de voyageurs continue de croître de manière constante sur cette artère vitale du dispositif de transport francilien. Laisser la situation se dégrader par saturation n'est pas envisageable.

Dans ce contexte, le RER B a-t-il la capacité d'absorber un transfert important de passagers aériens de la route vers le rail ? Si l'on rend le RER B à sa mission quotidienne, comment peut-on améliorer la qualité de la desserte de Roissy CDG pour les voyageurs aériens ?

La question est donc de savoir comment anticiper dès aujourd'hui l'évolution des différents besoins de déplacements entre Paris et Roissy CDG, en offrant à tous les voyageurs des conditions de transport correctes et adaptées.