

# INSIGHT

FEVRIER 2015

LE CDG EXPRESS AMELIORERA-T-IL  
L'ACCESSIBILITE A L'AEROPORT ROISSY-CHARLES-  
DE-GAULLE ?

Le 12 janvier 2015, un amendement a été introduit dans la loi Macron (projet de loi pour la croissance et l'activité) autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnances pour réaliser le projet du CDG Express, liaison rapide qui prévoit de relier dès 2023 la ville de Paris via la Gare de l'Est et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Le gouvernement a ainsi pris la mesure de l'urgence de la réalisation de cette liaison Express, qui devrait répondre aux exigences des passagers du second plus grand aéroport européen en termes de passagers internationaux.

## I- Le projet du CDG Express matérialise les enjeux des liaisons Express vers les aéroports/

La liaison ferroviaire ainsi mise en place en 2023 complétera le service fourni par le RER B d'une part et les liaisons routières (taxi, bus) d'autre part, et permettra ainsi de décongestionner le trafic du RER et de l'autoroute A1 et de diminuer la durée du trajet.

**Avec ce projet, Paris rattrape le retard pris sur d'autres grands aéroports internationaux comme Londres ou Oslo, qui ont déjà instauré une liaison directe "Premium" entre la ville et l'aéroport.** Roissy-Charles-de-Gaulle cherche à s'aligner sur le standard d'accessibilité représenté par ces aéroports d'envergure et à corriger son défaut d'image lié à sa desserte difficile.

Le CDG Express suit l'exemple de son homologue londonien en proposant une fréquence et un temps de parcours attrayants, pour un prix au kilomètre dans les plus élevés de la sélection (0,72€/km pour le CDG Express, 1,08€/km pour le Heathrow Express vs 0,5€/km pour le Leonardo Express).

Le CDG Express parcourra 32 km, dont 23 km sur des voies déjà existantes, et reliera la capitale et l'aérogare en 20 minutes. La construction des lignes et l'entretien des infrastructures seraient à la charge de RFF, et l'exploitation reviendrait à la SNCF et la RATP, après de multiples rebondissements (dont le désistement de Vinci) et changements de tracé. De nombreuses fois repoussé, le démarrage du projet a été acté à l'été 2014 par la constitution d'une société d'études associant l'Etat, Aéroports de Paris (ADP) et Réseau Ferré de France (RFF, qui deviendra SNCF Réseau à l'issue de la réforme ferroviaire en cours), qui sera chargée de finaliser les contours du projet.

Bien que reprenant les standards européens et mondiaux de la « connexion Expresse des aéroports », ce projet a été régulièrement dénoncé par certaines associations d'usagers du transport public qui refusent la segmentation des voyageurs selon leurs usages et donc les écarts de prix (le billet unitaire du CDG Express serait plus du double de celui du RER B). De plus, il ne serait pas accessible aux détenteurs du pass Navigo sans surcoût et le billet ne serait pas valable sur le réseau de transport public francilien.

TABLEAU DE COMPARAISON DES LIAISONS EXPRESS

	Heathrow Express (Londres)	Gatwick Express (Londres)	Leonardo Express (Rome)	Flytoget (Oslo)	Arlanda Express (Stockholm)	Aéroport Express (Hong Kong)	CDG Express (Paris) Estimation
Trafic annuel total en 2013	6 M	5,1 M	3,3 M	5,6 M	3,5 M	5,5 M	7 M
Distance aéroport / centre ville	25 km	45 km	28 km	48 km	40 km	35 km	32 km
Temps de parcours	15 min	30 min	30 min	20 min	20 min	23 min	20 min
Vitesse commerciale moyenne	1,66 km/min	1,5 km/min	0,93 km/min	2,4 km/min	2 km/min	1,52 km/min	1,6 km/min
Fréquence du service	15 min	15 min	30 min	10 min	15 min	15 min	15 min
Prix aller simple	27 €	26 €	14 €	24 €	28 €	9,5 €	23 €

Sources : sites des liaisons Express

## II- Les liaisons Express ville-aéroport stimulent l'attractivité économique de la région/

**La mise en place d'une liaison Express permet à un aéroport d'assurer et de faire croître sa fréquentation aéroportuaire dans un contexte de forte concurrence.** En France, les aéroports régionaux ou secondaires se sont développés ces dernières années, notamment via l'arrivée des compagnies low-cost qui établissent leurs bases en dehors des grands hubs déjà monopolisés par les compagnies historiques. C'est le cas notamment de Lyon avec Easyjet, Toulouse avec Vueling ou encore Marseille avec RyanAir. En région parisienne, Orly est le point de départ de la plupart des compagnies low-cost.

La desserte de ces aéroports augmente leur attractivité et en fait un choix raisonnable face aux grands aéroports internationaux tels que Roissy-Charles-de-Gaulle. Les infrastructures, notamment celles de transport entre l'aéroport et la ville, doivent être en mesure de répondre à un afflux de voyageurs croissant afin de concrétiser l'avantage concurrentiel donné par l'association des partenariats avec les low-cost et de la situation géographique. L'accessibilité doit être favorisée pour mettre en exergue la proximité de l'aéroport et de la ville à un coût raisonnable pour attirer la clientèle touristique certes surtout intéressée par le prix, mais aussi la clientèle d'affaire avec des temps de transports réduits et des horaires flexibles.

Pour les hubs comme Roissy-Charles-de-Gaulle, le développement d'une liaison Express est l'opportunité de s'aligner sur les stratégies de montées en gamme des compagnies aériennes clientes. Une continuité de service premium peut ainsi être assurée de la ville de départ à la ville de destination.

Par ailleurs, les aéroports contribuent fortement à l'image dégagée par la ville aux voyageurs, notamment aux touristes. Une accessibilité optimale permet de faciliter ce premier contact et de valoriser l'image de la ville, tant pour des voyageurs réguliers que ponctuels, et de maximiser les chances de retour des touristes.

Enfin, la mise en place d'une ligne dédiée pour l'aéroport favorise le désengorgement des transports urbains et routiers. C'est une des

pierres angulaires du développement du CDG Express : le RER B est souvent bondé et il est difficile pour les voyageurs de transporter leur valises, faute d'espace dédié pour les entreposer. De plus, des services additionnels à destination des voyageurs aériens comme l'enregistrement des bagages à la gare seront à l'étude. Ces services permettront de fidéliser les clients pressés en leur faisant gagner du temps sur les démarches inévitables des voyages aériens.

Ainsi, l'amélioration de l'image de l'aéroport passe par le gain de temps, de fiabilité et de praticité induit par la liaison Express. Pour les voyageurs professionnels qui prennent l'avion régulièrement, le temps est un facteur important dans l'appréciation de l'aéroport et du vol. En effet, pour certains aéroports, le temps nécessaire pour rejoindre l'aérogare est supérieur au temps effectif de vol, notamment pour les compagnies low-cost qui proposent des départs d'aéroports très éloignés des villes et les vols intérieurs. Une liaison Express permet de réduire ce ratio et de procurer un gain de temps non négligeable au voyageur pressé. De plus, une liaison Express se doit d'être fiable et ponctuelle pour apporter sérénité à ses usagers.

## III- Les aéroports français souffrent d'une mauvaise accessibilité depuis la ville, en transport en commun et en transport individuel/

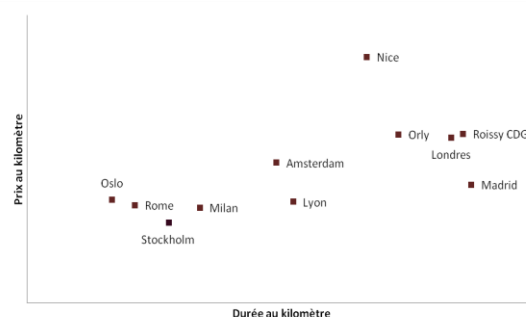
**Un benchmark a été mené sur l'accessibilité de 11 aéroports européens, en comparant le temps moyen et le prix moyen au kilomètre entre l'aéroport et la ville.** L'objectif de cette étude est de positionner les aéroports français par rapport à leurs homologues européens en termes d'accessibilité, de mettre en exergue les bonnes pratiques et de mesurer l'impact d'une éventuelle liaison Express.

Les aéroports italiens et nordiques arrivent en tête du classement, en combinant une offre de transport en commun développée (comprenant une liaison Express) et bon marché avec une accessibilité routière en voiture individuelle fonctionnelle.

En revanche, les aéroports français - excepté Lyon qui tire son épingle du jeu - sont en queue de

peloton malgré des tarifs équivalents aux autres aéroports européens, la faute notamment à des transports et des routes congestionnés. En effet, le résultat du benchmark affiche que les aéroports français souffrent d'une mauvaise accessibilité routière en voiture individuelle et taxi en comparaison avec les autres aéroports. Rejoindre l'Aéroport de Nice par la route est cher par rapport à la durée du transport alors que Nice est l'aéroport le plus proche du centre-ville de la métropole au sein du panel étudié. De même, les deux aéroports de Paris souffrent de la congestion des infrastructures routières de la capitale et se retrouvent dans le haut du panier en termes de coûts de transport individuels. Lyon est le seul aéroport français du benchmark à proposer une accessibilité comparable à celle de Rome et Milan.

#### ACCESSIBILITE DES AEROPORTS EN TRANSPORT ROUTIER INDIVIDUEL



Sources : Benchmark de l'accessibilité des aéroports

En conclusion, une bonne accessibilité globale se base sur une bonne distribution des moyens de transports, répartis entre des moyens peu chers mais plutôt lents, et des moyens premium rapides et ponctuels aux tarifs plus élevés. L'aéroport de Madrid, par exemple, ne propose que des transports peu chers mais lents, tout comme Nice. En revanche Milan est accessible rapidement pour un prix légèrement supérieur.

#### ACCESSIBILITE DES AEROPORTS EN TRANSPORT EN COMMUN



Sources : Benchmark de l'accessibilité des aéroports

L'absence de liaison Express pour les aéroports français est également un critère expliquant cette moindre qualité d'accessibilité. En effet, les quatre derniers aéroports du classement (dont trois français) ne proposent pas de liaison Express dédiée vers le centre-ville. Les cinq premiers ont su trouver un compromis entre temps de transport réduit et prix plus élevé, sans pour autant dénaturer la nature de l'accessibilité présente avant la mise en place de la liaison.

Les aéroports français, notamment Roissy-Charles-de-Gaulle, ont une marge de progression non négligeable. Une liaison Express serait un pas en avant considérable dans l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures de ces aéroports, toute considération financière mise à part.

Si on effectue une projection de l'accessibilité en transport en commun de Roissy-Charles-de-Gaulle en intégrant le CDG Express dans les offres de transports en commun, il apparaît que la durée du trajet moyen en transport en commun baisse de 20% (de 46 à 37 min) et que le prix moyen croît de 36% (de 11 à 15 €). Grâce à la liaison Express, la note globale de l'aéroport est plus élevée (voir tableau récapitulatif du benchmark).

RESULTAT DU BENCHMARK SUR L'ACCESSIBILITE DE L'AEROPORT DEPUIS LA VILLE

Aéroport		Transport en commun				Transport individuel		Qualité de l'accessibilité à l'aéroport
Nom	Distance du centre ville (km)	% d'usage des TC (en 2009)	Liaison Express ?	Durée moyenne de transport	Prix moyen	Durée moyenne de transport	Prix moyen	
Rome Fiumicino	34 km	NA	Oui	31 min	14 €	30 min	29 €	Très bonne
Milan Malpensa	54 km	19 %	Oui	40 min	10 €	60 min	46 €	Très bonne
Oslo Gardermoen	48 km	63%	Oui	27 min	18€	40 min	43 €	Très bonne
Stockholm Arlanda	42 km	47%	Oui	33 min	15 €	40 min	31 €	Très bonne
Lyon-Saint-Exupéry	25 km	19 %	Oui	33 min	8,5 €	36 min	22 €	Bonne
Amsterdam Schiphol	18 km	44 %	Non	30 min	8 €	25 min	22 €	Bonne
Londres-Heathrow	25 km	40%	Oui	36 min	12€	50 min	36 €	Moyenne
Roissy-Charles-de-Gaulle (avec liaison Express)	22km	NA	Oui	37 min	15€	45 min	32,5 €	Moyenne
Roissy-Charles-de-Gaulle (sans liaison Express)	22 km	46%	Non	46 min	11 €	45 min	32,5 €	Médiocre
Madrid-Barajas	13 km	39%	Non	34 min	4 €	27 min	17 €	Médiocre
Nice Côte d'Azur	7 km	NA	Non	27 min	4 €	12 min	15 €	Mauvaise
Paris Orly	14 km	27 %	Non	35 min	8 €	45 min	21,5 €	Mauvaise

Sources : Benchmark de l'accessibilité des aéroports

Détail de la notation/

L'objectif d'un passager d'un aéroport est de s'y rendre le plus vite possible au moindre coût. Ainsi, la durée et le prix du trajet rapportés à la distance depuis le centre-ville sont des critères pertinents

pour juger de la qualité de l'accessibilité de l'aéroport.

Ainsi, les critères retenus pour classer les aéroports européens en termes d'accessibilité depuis la ville sont les suivants :

- La durée moyenne au kilomètre pour un trajet en transport en commun : **DMTC**
- Le prix moyen au kilomètre pour un trajet en transport en commun : **PMTC**
- La durée moyenne au kilomètre pour un trajet en transport individuel (voiture et taxi) : **DMTI**
- Le prix moyen au kilomètre pour un trajet en transport individuel (voiture et taxi) : **PMTI**

Les aéroports européens sélectionnés sont comparables sur ces critères (coût de l'essence

sensiblement identique, structure de la ville et niveau d'infrastructure semblables).

La note globale notée NG est calculée ainsi :

$$NG = \sqrt{[(DMTC + DMTI)^2 + (PMTC + PMTI)^2]}$$

Cette formule permet de classer objectivement les aéroports sur leurs accessibilité respectives en calculant la norme du vecteur [Temps de transport par kilomètre ; Prix du transport par kilomètre]. Les aéroports les plus lents ou les plus chers à rejoindre (ou les deux) auront une note plus élevée que les aéroports jugés plus accessibles.

**GRILLE DE LA QUALITE DE L'ACCESSIBILITE A L'AEROPORT EN FONCTION DE LA NOTE NG**

Note Globale	Qualité de l'accessibilité à l'aéroport
$2,2 \leq NG < 3$	Très bonne
$3 \leq NG < 3,75$	Bonne
$3,75 \leq NG < 4,55$	Moyenne
$4,55 \leq NG < 5,34$	Médiocre
$5,34 \leq NG$	Mauvaise

## A PROPOS DE SIA PARTNERS

Sia Partners est devenu en quinze ans le leader des cabinets de conseil français indépendants. Cofondé en 1999 par Matthieu Courtecuisse, Sia Partners compte 570 consultants pour un chiffre d'affaires de 88 millions d'euros. Le Groupe est présent dans douze pays, les Etats-Unis représentant le deuxième marché. Sia Partners est reconnu pour son expertise pointue dans l'énergie, les banques, l'assurance, les télécoms et le transport.

Dans le domaine du voyage, Sia Partners intervient sur l'ensemble de la chaîne de valeur et pour les grands acteurs de ce secteur (agences de voyage en ligne, tour-opérateurs, compagnies aériennes, opérateurs ferroviaires, groupes hôteliers, aéroports,...).

Pour plus d'informations : [www.sia-partners.com](http://www.sia-partners.com) . Suivez-nous sur Twitter @SiaPartners



### Asia

#### Singapore

55 Market St, Level 10  
Singapore, 048941  
T. +65 6521 3186

#### Hong Kong

701, 77 Wing Lok St,  
Sheung Wan, HK  
T. +852 3975 5611

### Belgium

#### Brussels

Av Henri Jasparlaan,  
128  
1060 Brussels -  
Belgium  
T. +32 2 213 82 85

### Canada

#### Montréal

600 de Maisonneuve  
Blvd. West, Suite 2200  
Montreal, QC H3A 3J2

### France

#### Paris

18 bd Montmartre  
75009 Paris  
T. +33 1 42 77 76 17

#### Lyon

Tour Oxygène,  
10-12 bd Vivier Merle  
69003 Lyon

### Italy

#### Rome

Via Quattro Fontane  
116  
00184 Roma  
T. +39 06 48 28 506

#### Milan

Via Medici 15  
20123 Milano  
T. +39 02 89 09 39 45

### Morocco

#### Casablanca

14, avenue Mers  
Sultan  
20500 Casablanca,  
Maroc

### Netherlands

#### Amsterdam

Barbara Strozilaan  
101  
1083 HN Amsterdam  
T. +31 20 240 22 05

### Middle East

#### Dubaï, Riyad & Abu Dhabi

PO Box 502665  
SHATHA Tower, Office  
no 3016  
Dubai Media City  
Dubai – U.A.E.  
T. +971 4446 2394

### UK

#### London

Princess House,  
4th Floor, 27 Bush  
Lane,  
London, EC4R 0AA  
T. +44 20 7933 9333

### US

#### New York

115 Broadway 12th  
Floor  
New York, NY10006 -  
USA