

Le TGV et l'avion : une complémentarité qui se développe

- 1,8 million de voyageurs ont utilisé, en 2005, un TGV pour prendre un vol à Paris-CDG ; ils sont 32 000 à Lyon-Saint-Exupéry.
- Les pré et post acheminements par TGV (durée moyenne du trajet : 2h15) sont surtout utilisés pour les vols long-courriers (durée moyenne du vol : 7h15).
- Le gain de temps, le coût et l'absence de desserte aérienne expliquent largement l'utilisation du TGV pour se rendre à l'aéroport.
- 92% des passagers sont satisfaits de cette complémentarité « TGV-avion ».
- Le produit est encore trop peu connu à l'étranger (65% de résidents français) et le billet unique reste l'exception.
- Désormais, 45% des passagers régionaux en correspondance à Paris-CDG utilisent le TGV, contre 55%, l'avion.

Les enquêtes réalisées fin 2005 pour la DGAC aux aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry, les deux aéroports directement raccordés au réseau ferroviaire, apportent de nouvelles données sur ce sujet.

De plus en plus de passagers aériens utilisent le TGV pour se rendre aux aéroports connectés au réseau ferroviaire

C'est le cas principalement à Paris-Charles-de-Gaulle : les passagers sont en 2005 deux fois plus nombreux (1,8 million) qu'en 1999 (900 000) à utiliser cette formule «TGV-avion». Pour mémoire, ils étaient 1,6 million en 2002.

Le rôle du TGV dans le pré-acheminement des passagers aériens en correspondance est donc significatif : aux 8,3 millions de passagers en correspondance «Avion-Avion» à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, s'ajoutent 1,8 million de passagers en correspondance « TGV-avion ». Rapportée au trafic aérien, la part des passagers «TGV-avion» demeure stable : 3,3% du trafic total, 4,9% du trafic de passagers hors correspondances « avion-avion », des chiffres similaires à ceux de 2002. Il est vrai que la majorité des passagers

(57%) continue d'utiliser des véhicules particuliers pour se rendre à CDG¹.

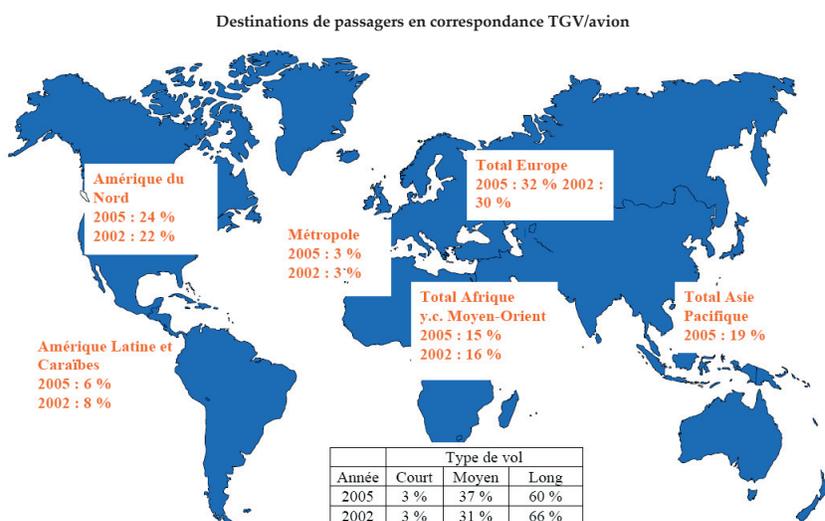
A Lyon-Saint-Exupéry, la complémentarité modale «TGV-avion» demeure peu développée 32 000 passagers en 2005 (28 000 en 2002), soit 0,5% du trafic total de la plate-forme.

La complémentarité «TGV-avion» est plutôt utilisée lors de déplacements aériens long-courriers...

La majorité des passagers (60%) viennent² de destinations long-courriers : Amérique du Nord (24%) d'Amérique Latine et Caraïbes (6%), d'Asie-Pacifique (19%), d'Afrique -sauf Maghreb et Moyen-Orient- (10%), et DOM-TOM (4%). Dans les deux tiers des cas, il s'agit de passagers se déplaçant pour motif «loisirs».

Les vols moyen-courriers (37% des passagers), parmi lesquels on observe une prédominance des voyageurs professionnels, concernent l'Union Européenne (26%), d'«autres pays européens» (6%), le Maghreb (3%), le Moyen-orient (2%).

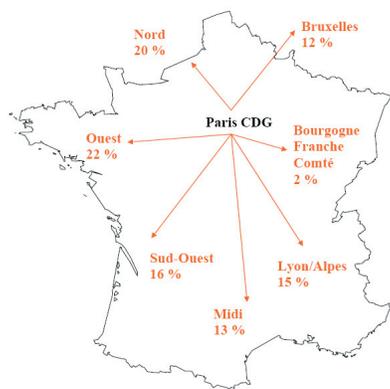
Peu de passagers utilisent la combinaison « TGV-avion » pour un déplacement au sein de la métropole (3%).



¹ Source : ADP Enquête «Opinion des passagers au départ» 2004.

² Les passagers ont été interrogés à l'issue de leur trajet aérien, en attente de leur TGV. Il s'agit dans la plupart des cas (71%) du trajet «retour». Cette caractéristique n'affecte pas les résultats de l'enquête dans la mesure où plus de 80% des voyageurs utilisent les mêmes moyens de transport à l'aller et au retour.

... avec un temps moyen de trajet ferroviaire de 2h15

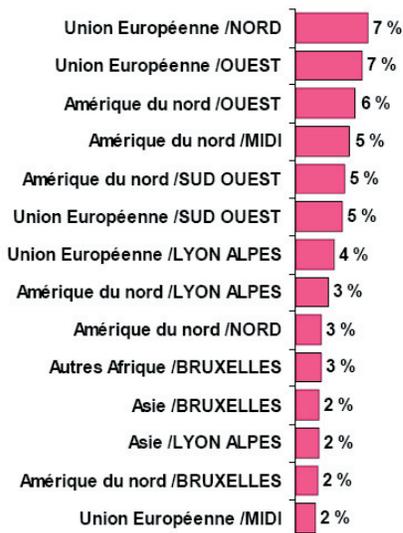


30% des passagers empruntent les réseaux Méditerranée (Montpellier, Avignon, Marseille,...) et Sud-Est (Lyon, principalement mais aussi Valence et Dijon), 38% les réseaux Ouest (Rennes, Nantes, Le Mans) et Sud-Ouest (Tours, Angers, Poitiers, Bordeaux), 20% utilisent le réseau Nord (avec Lille comme destination essentielle) et 12%, Bruxelles.

Principales «Origines-Destinations» des déplacements « TGV-avion »

Les trajets « Union européenne-province » sont concentrés sur l'Italie et l'Espagne pour les passagers des régions du nord ; sur l'Italie également et l'Allemagne, pour les passagers de l'ouest de la France ; sur l'Italie, l'Allemagne et le Royaume-Uni pour les passagers des régions sud-ouest.

Les trajets «Amérique du Nord-province» concernent l'ensemble des régions, y compris des passagers du sud de la France qui par ailleurs bénéficient, au départ de l'aéroport de Nice, de vols vers cette zone.



La complémentarité modale demeure une pratique des passagers résidant en France (65% des passagers interrogés) ou en Europe (18%)

76% des passagers décident eux-mêmes d'utiliser conjointement le TGV et l'avion pour leur déplacement : les voyageurs résidant en France, mieux informés des possibilités en ce domaine, sont ainsi majoritaires.

La vente de billet groupé « TGV-avion » est encore peu répandue, notamment à l'étranger : 88% des passagers ont des billets séparés, 4% seulement un «Billet unique Avion+Thalys» et 8%, un billet groupé « Avion+train ».

Au fil des années, on observe cependant une légère augmentation de la présence de voyageurs « TGV-avion » résidant à l'étranger, signe d'améliorations en ce domaine.

Les passagers «TGV-avion» se distinguent peu des autres passagers aériens

Les hommes sont majoritaires (58%) mais leur importance dans l'ensemble de la clientèle diminue régulièrement dans le temps (ils étaient 61% en 2002), à l'instar de ce que l'on observe pour l'ensemble des passagers d'Aéroports de Paris (55% en 2004 ; 66% en 1993-1994) (Source : Aéroports de Paris).

Ces passagers sont plutôt âgés (25% ont plus de 55 ans) ; cette caractéristique progresse avec le temps (ils étaient 22% en 2002). Ils sont sensiblement plus âgés que l'ensemble des passagers fréquentant l'aéroport de Paris-CDG (16% de plus de 55 ans en 2004).

Pour une large majorité de passagers (65%), le déplacement se fait à titre personnel («Loisirs/vacances» et «Autres motifs privés»), une tendance qui se renforce (63% en 2002) au détriment des motifs professionnels et qui s'observe également pour l'ensemble des passagers des Aéroports de Paris : 67% voyageaient pour motif « Personnel/loisirs, vacances » en 2004 contre seulement 52% en 1993/1994.

L'enquête TNS-Sofres

Fin 2005, la DGAC a fait réaliser une nouvelle enquête* sur la complémentarité modale « TGV-avion » sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Lyon-Saint-Exupéry (enquête précédente 1999-2002).

Les objectifs sont multiples : mesurer le développement de cette pratique « TGV-avion », identifier les parcours auxquels cette pratique correspond, leur fréquence, le motif de déplacement, identifier les motifs de cette pratique et les freins à son développement ainsi que la satisfaction générale des passagers.

L'enquête a été réalisée par TNS Sofres, en deux vagues (22 août-4 septembre 2005 et 6-20 octobre 2005). Au total, 5 211 passagers ont été interrogés, dont 5 125 à Paris-Charles de Gaulle et 198 à Lyon Saint Exupéry.

Les passagers ont été enquêtés en gare TGV après le trajet aérien et en attente du TGV.

Les résultats présentés dans cette note ont été redressés sur le trafic annuel.

* Enquêtes précédentes 1999 et 2002

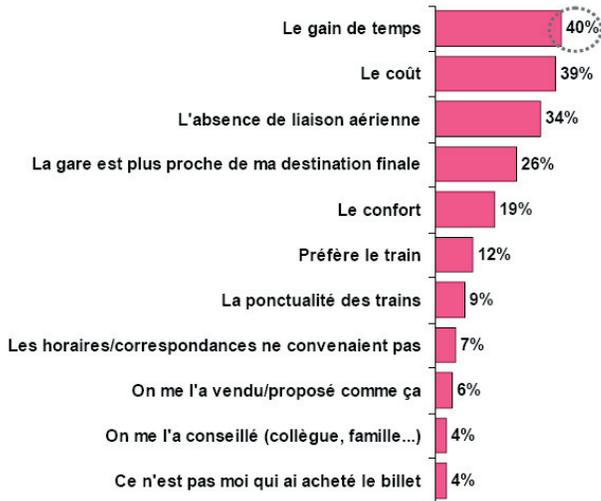
Pourquoi prendre le TGV plutôt que l'avion ?

Dans 50% des cas, c'est en raison de l'absence de desserte aérienne. C'est le cas des passagers du nord de la France (Lille principalement) et de certaines villes de l'Ouest et du Sud-Ouest, situées à proximité de l'Île de France (par ordre d'importance, Poitiers, Tours, Angers, Le Mans, Rennes, Angoulême). Dans ce cas, le mode d'accès à l'aéroport (entre voiture et train) choisi est le train pour des raisons de gain de temps (41% des réponses), de coût (32%), de proximité de la gare (24%), de confort (19%).

Pour les voyageurs ayant le choix entre le TGV et l'avion (le cas des passagers se rendant à Lyon, Nantes, Rennes, Bordeaux, Montpellier, principalement), le recours au TGV est justifié principalement par le coût (51% des réponses), le gain de temps (40%), et la proximité de gare ferroviaire (31%).

Plus généralement, pour les voyageurs professionnels, la préférence pour le TGV est liée le plus fréquemment au gain de temps ; pour les voyageurs vacanciers ou se déplaçant à titre personnel, c'est le moindre coût mais également, le gain de temps (dans une moindre mesure) qui justifie le choix.

Les principales raisons du choix du TGV :



Des passagers satisfaits de leur choix « TGV-avion »

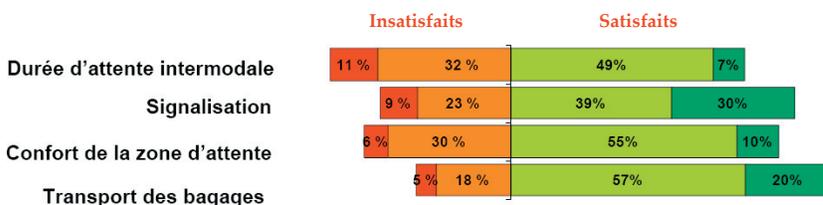
Ils sont 92% à se déclarer satisfaits de leur voyage « TGV-avion » (Très bien : 39% ; Plutôt bien : 53%) : une satisfaction globale qui ne se dément pas au fil des années et a même tendance à progresser.

Le temps de correspondance entre l'avion et le TGV demeure en moyenne élevé : 3h40 (soit 28% du temps total moyen du déplacement) ; il est d'autant plus long que la destination du vol est lointaine (4h pour un vol long-courrier, 3h pour un vol court-courrier) et qu'il s'agit de passagers des régions du Sud-Ouest (4h10) et du midi (4h15). Cette durée est à la fois liée à l'offre ferroviaire et à un temps de précaution (au cas où l'avion arriverait en retard).

Temps moyen			
2005	7h15	3h40	2h15
2002	7h20	3h20	2h

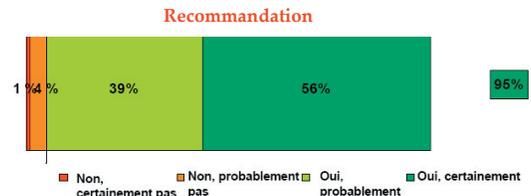
56% des passagers se disent satisfaits (49%), voire très satisfaits (7%) de ce temps d'attente (ils étaient 44% dans ce cas dans l'enquête de 2002, alors que le temps de correspondance était légèrement plus court (3h20) et ce niveau de satisfaction est d'autant plus élevé que la durée d'attente est faible (77% des passagers lorsque la durée d'attente est inférieure à 2h), 60% entre 2h et 3h, mais 45% seulement, lorsque c'est supérieur à 5h.

Les passagers sont satisfaits (39%), voire très satisfaits (30%) de la signalisation pour se rendre de l'aérogare Paris-Charles-de-Gaulle à la gare TGV, du confort de la zone d'attente (65% au total), des conditions de transport des bagages (77%).



Une pratique appelée à se développer ...

De nombreux indices montrent l'intérêt de cette pratique auprès des voyageurs, au-delà de leur satisfaction largement marquée :
 - 95% se déclarent prêts à recommander un trajet «TGV-avion» ;
 - 80% des passagers effectuent l'aller et le retour en utilisant ces deux modes de transport ;
 - près d'un passager sur quatre a déjà effectué ce même trajet de bout en bout ce qui tend à montrer que cette pratique est bien acceptée.



... moyennant encore des améliorations

L'offre ferroviaire en fréquences et en destinations s'est renforcée ces dernières années ; en moyenne, 27 rames de TGV desservent, aujourd'hui, la plateforme de Paris-CDG (soit 55 à 60 destinations) contre une vingtaine en 2000, époque à laquelle le TGV Med n'était pas encore en service. Ce renforcement de l'offre explique en partie le doublement, au cours de cette période, du nombre de voyageurs aériens utilisant le TGV pour se rendre à l'aéroport.

Paris-CDG : la desserte par le TGV	
Nombre de TGV/jour à Paris-CDG :	2005
Bruxelles	10
Lyon	11
Lille	22
Rennes	4
Tours	5
Montpellier	3
Marseille	6
Valence	6
Bordeaux	5
Le Mans	5
Poitiers	5
Nantes, Aix-en-Provence, Nîmes, Perpignan, Toulon, Nice, Dijon, Quimper, Toulouse	21

Cette amélioration de l'offre a permis, en particulier, à certains voyageurs qui utilisaient déjà le train pour accéder à l'aéroport Paris-CDG (via les gares parisiennes) d'avoir une desserte plus directe. 1 passager sur 5 est dans ce cas. Les gares concernées sont principalement celles de Montparnasse (48% des cas), de Lyon (29%) et du Nord (21%).

Vers un billet unique

88% des passagers utilisent encore des billets séparés, pour la plupart par méconnaissance des billets groupés TGV-avion ; dans ce cas, les voyageurs achètent d'abord leur billet d'avion, puis le billet TGV (79% des cas). L'avantage du billet unique (12% des voyageurs, notamment sur Thalys) est pourtant notoire : les voyageurs considèrent que c'est plus facile (34% d'entre-eux) car il y a un seul achat et un seul interlocuteur.

Les bagages

L'enregistrement de bout en bout apparaît toujours le service le plus demandé (83%) en raison de la fatigue (63%) et de la commodité (58%) même si certains craignent pour la perte de leur bagage (56%).

Faire connaître la complémentarité TGV-avion

La complémentarité modale est encore peu et mal connue ; elle est ainsi, le plus souvent, synonyme de complication et d'inconfort, ce qui se révèle inexact lorsque l'on interroge les passagers.

Des opérations de communication sont nécessaires. Elles doivent être, en priorité, à destination des passagers, puisque 76% d'entre eux ont décidé seuls de l'organisation de leur voyage « TGV-Avion », mais également des agences de voyage et des entreprises.

Quelles perspectives pour le TGV-avion à Paris-CDG ?

Allègement du trafic aux heures de pointe, meilleure utilisation des capacités aéroportuaires et de navigation aérienne, accès aux aéroports facilité depuis un plus grand nombre de villes, sont autant d'avantages au développement de la pratique du « TGV-Avion ».

Pour ce faire, **l'offre ferroviaire en se renforçant dans les prochaines années va soutenir cette complémentarité modale** : avec la mise en service du TGV Est (juin 2007), l'offre devrait passer à 31 rames par jour, en moyenne. Au-delà, de nombreux projets s'inscrivent dans cette tendance : les LGV Rhin-Rhône, Bretagne-Pays de la Loire, Tours-Bordeaux et, à plus long terme, le corridor atlantique, Bordeaux-Toulouse et la LGV PACA. Le renforcement de la capacité de l'interconnexion entre les LGV Sud-Est et Atlantique (entre Massy et Valenton) devrait accompagner ce développement.

C'est ainsi que le rapport « Multimodalité TGV-Avion » a estimé à **4,3 millions**, le nombre de passagers TGV-Avion à **Paris-CDG en 2020** (1,8 million en 2005).

Une coordination renforcée entre les acteurs, une meilleure diffusion du produit « TGV-Avion » auprès des consommateurs, une volonté politique s'attachant à ce que chaque mode soit utilisé au mieux de ses performances économiques et environnementales, contribueront à développer encore plus fortement cette complémentarité « TGV-Avion ». C'est à ces conditions, en particulier, que la croissance de la mobilité et des transports pourront s'inscrire dans un cadre durable.

Les compagnies aériennes sont de plus en plus nombreuses à signer des accords avec la SNCF pour le pré-post acheminement de leurs clients

La SNCF a signé des accords avec plusieurs compagnies aériennes afin de commercialiser une offre combinée avion et train. Ce produit est vendu sous le nom « Tgvair ».

Le principe est d'associer sur une seule réservation un trajet aérien international et un trajet ferroviaire en TGV, la correspondance étant effectuée à Paris-Charles-de-Gaulle.

Huit compagnies aériennes sont partenaires de la SNCF : Air Austral, Air France, Air Tahiti Nui, American Airlines, Cathay Pacific, Continental Airlines, Qatar Airways et United Airlines. Le Tgvair est vendu, suivant les compagnies, au départ ou à destination des gares de Aix-en-Provence TGV, Angers Saint-Laud, Avignon TGV, Bordeaux Saint-Jean, Le Mans, Lille-Europe, Lyon Part-Dieu, Marseille Saint-Charles, Montpellier St Roch, Nantes, Nîmes, Poitiers, Rennes, Saint-Pierre-des-Corps/Tours, Toulon et Valence TGV.

En 2005, 2,7 millions de passagers ont emprunté la gare ferroviaire de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle¹ :

- 66% sont en correspondance « TGV-avion » (1,8 million)
- 11% sont en correspondance « TGV-TGV » (300 000)
- pour 24%, il s'agit de leur gare de départ (600 000).

¹ Estimation d'après l'enquête TNS-Sofres.

² Seuls sont indiqués, les résultats correspondant à ceux cités pour Paris-CDG.

Des positions officielles en faveur de la complémentarité modale

- Le Gouvernement a décidé, lors du Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, d'apporter son soutien à 50 grands projets d'aménagement du territoire. Parmi les objectifs, figure le fait de « Favoriser la complémentarité des grands aéroports avec le réseau ferroviaire à grande vitesse ».

- En juillet 2004, le rapport « Multimodalité TGV-Avion » (préparé à la demande du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement, du Territoire, du Tourisme et de la Mer par un groupe de travail piloté par le Conseil général des Ponts et Chaussées) a été rendu public.

Dans ses conclusions, figurent certaines recommandations pour favoriser l'intermodalité (ou complémentarité modale) :

- développer le billet unique TGV-Air
- modifier les règles d'affichage dans les systèmes informatisés de réservation (SIR),
- améliorer le cheminement des passagers entre la gare ferroviaire et le terminal aérien, le confort de la zone d'attente, le transport des bagages,
- améliorer l'offre ferroviaire à Paris-CDG.

Définitions

Complémentarité (ou intermodalité) : c'est le cas lorsqu'un passager se rendant à l'aéroport pour prendre un vol utilise le mode ferroviaire (TGV) pour le pré- ou post-acheminement. Sur ce pré- ou post-acheminement, le TGV peut être en concurrence avec un opérateur aérien.

Substitution : c'est le cas lorsqu'un passager, qui utilisait le transport aérien sur un trajet déterminé, lui substitue le transport ferré, notamment quand un service à grande vitesse est mis en place.

Multimodalité : désigne une offre de modes de transport différents et variés sur une même relation origine - destination. La multimodalité est soit de substitution soit de complémentarité.

(Extraits du rapport « Multimodalité TGV-avion » Juillet 2004)

Les principaux résultats pour Lyon Saint-Exupéry²

Profil des passagers

Hommes : 60%

+ de 55 ans : 17%

Motif du voyage :

Loisirs/vacances : 41%

Autres motifs privés : 19%

Nature du déplacement

Long courrier : 13%

Moyen courrier : 61%

Métropole : 26%

«Origines-Destinations»

Union Européenne-Midi : 14%

Maghreb-Ile de France : 13%

UE-Rhône-Alpes : 12%

Métropole-Midi : 11%

Autres : 50%

Motifs du choix du TGV à l'avion (réponses multiples)

Absence de liaison

aérienne : 43%

Coût : 32%

Confort : 22%

Proximité de la gare : 21%

Temps moyen du voyage

Avion : 3h05

Temps de corresp. : 2h50

TGV : 1h25

Satisfaction

92% des passagers sont satisfaits de leur voyage

(satisfait et très satisfait)

Plus précisément :

Durée d'attente intermodale : 53%

Signalisation

dans l'aérogare : 88%

Confort de la

zone d'attente : 67%

Transport des bagages : 88%

Améliorations

50% des passagers sont favorables à la généralisation du billet groupé

50% sont pour la mise en place d'un nouveau système d'enregistrement des bagages