

4.1.2. L'origine et la destination des passagers lors des correspondances

A) Le trafic de correspondance à Paris

Les principes...

Parmi les moyens à mettre en œuvre pour modérer la croissance de Roissy – CDG, figure à l'évidence le déplacement de certaines liaisons internationales vers la province.

La nouvelle croissance des bas-coûts vers l'étranger, à partir de la province, même si elle est considérée par Aéroports de Paris comme une fuite de trafic³², ne peut être appréciée en totalité comme un transfert de correspondances parisiennes. En effet, une partie de cette offre a favorisé une nouvelle demande.

Aussi, afin d'appréhender la possibilité de remplacer des correspondances parisiennes par des liaisons point à point provinciales, il serait nécessaire de disposer de données sur ces correspondances.

... et la réalité.

La réalité, c'est l'impossibilité d'accéder à ces renseignements à moins de réaliser soi-même de vastes enquêtes, en particulier sur les aéroports parisiens³³.

En effet, les correspondances à Paris sont presque exclusivement traitées par la compagnie Air France - KLM. Elle ne communique pas sur le sujet, et force est de constater que la DGAC et ADP sont les relais de ce mutisme au motif qu'il s'agit du secret commercial.

B) Les sources disponibles

Les sources officielles publiques ne livrent que des généralités.

b-1/ La DGAC

Dans sa note thématique de décembre 2005 "Aéroports régionaux, le trafic international devient majoritaire", la DGAC donne des résultats globaux et peu détaillés. Ainsi, il est rappelé qu'en 2004, environ 22 M de passagers ont quitté la province pour l'étranger ou provenaient de l'étranger.

Parmi ceux qui utilisaient une correspondance, 35 % sont passés par Roissy-CDG (12 % par Francfort, 8 % par Schiphol, 3 % par Heathrow). Mais il n'y a pas d'analyse précise de ces passagers en correspondance.

L'utilisation de divers pourcentages cités dans la note, recoupée avec des renseignements de trafic issus des statistiques officielles de la DGAC - Bulletin statistique de mai 2005³⁴ – laisse supposer qu'en 2004, sur 21,7 Millions de passagers internationaux partis de province, 18,8 M ont emprunté des liaisons courts et moyens courriers et 2,9 M des longs courriers.

63

Par ailleurs 16,5 M auraient utilisé un vol direct et 5,2 M une correspondance. 1,8 M auraient donc pris cette correspondance à Roissy-CDG, un trafic qui rapporté aux 5,2 millions de passagers domestiques accueillis par cette plate-forme, donne une proportion d'environ 35 %.

En conservant cette proportion en 2006, et en supposant que la distribution par région soit restée la même que celle mentionnée dans la note DGAC, nous aurions 1,9 M de passagers de province en correspondance pour l'étranger à Roissy-CDG se répartissant ainsi : 720 000 vers l'Europe et le Maghreb, 200 000 vers l'Afrique hors Maghreb, 590 000 vers les Amériques et 310 000 vers l'Asie.

Une rapide analyse permet cependant d'avancer qu'avec l'ouverture croissante de liaisons européennes directes à partir de la province, le développement de lignes vers le Maghreb à partir du Sud du territoire, le développement touristique vers le Moyen orient, et les projets de liaisons avec les USA voir l'Amérique du Sud par un hub ibérique... environ 1 M de passagers pourraient encore quitter le hub de CDG. D'autant plus que le potentiel de chalandise pour la province doit être envisagé dans sa globalité, c'est à dire en intégrant les correspondances pratiquées sur d'autres hubs européens.

b-2/ Les aéroports de province

Mis à part l'aéroport de Nice Côte d'Azur qui fait preuve d'une grande transparence en fournissant des statistiques détaillées sur l'origine et la destination de sa clientèle, ainsi que sur les compagnies et les avions utilisés, les autres aéroports se limitent à des statistiques globales où la répartition par faisceau, lorsqu'elle est présente, est l'élément fourni le plus détaillé.

b-3/ Aéroports de Paris

Le seul document qui nous a été fourni « Opinion des passagers au départ » - Résultats de 2004-, fait totalement l'impasse sur les renseignements de "correspondance avion" donnés par les passagers.

Or ces réponses existent bien sûr. Les rubriques du questionnaire ADP sont en effet très précises (lieu de résidence, vol d'arrivée, autre moyen de transport utilisé pour arriver à Paris, provenance, raison de la correspondance, ...).

D'autres documents montrent que le pourcentage de passagers en correspondance qui était de 13,1 % en 1976, a constamment augmenté sauf en 1993/1994, pour atteindre 26,1 % en 2001 (pour l'ensemble ADP) et 24,9 % en 2006. Plus précisément, en 2006, Roissy-CDG a atteint un taux de 32,3 % en progression de 7,1 % par rapport à 2005, alors qu'à Orly il n'est que de 8,4 % (0,7 %).

Dans les documents remis à l'AMF, ADP précise encore les informations du tableau suivant en provenance d'Air France – KLM et met en valeur la supériorité du hub d'Air France en rappelant que les mêmes opportunités sont à Francfort de 12 000 pour Lufthansa et à Heathrow de 6 600 pour British Airways.

En fait, comme Air France a obtenu que la redevance des passagers en correspondance soit bien inférieure à celle payée pour les liaisons point à point, ADP devrait connaître par sa rubrique recettes, le détail des passagers en correspondance (n° de vol, etc), que cette correspondance soit effectuée par Air France - KLM ou par une autre compagnie, que l'on retrouve dans le document annuel de l'UAF.

64

Figure 19 : Opportunités de connexion en moins de 2 heures / par semaine.

Comparaison des connexions entre 4 grands aéroports européens.

Le trafic correspondance d'Orly et de Roissy CDG était en 2006 d'environ 20,5 millions de passagers dont 18,3 à Roissy et 2,2 à Orly.

Sur ces 20,5 millions, environ 3,8 millions concernaient la province (arrivée et départ) mais on ne connaît pas l'origine et la destination de ces passagers, ni leur ventilation par aéroport parisien.

La DGAC notait une grande dispersion des origines sur le territoire français et des destinations internationales, en soulignant toutefois une concentration sur les grands aéroports régionaux. Elle pronostiquait aussi en 2005 une évolution dans les déplacements vers les USA et le Maghreb. Maintenant que l'accord ciel ouvert est signé entre les USA et l'UE pour entrer en application en 2008, la première évolution devient

assez vraisemblable, la seconde se développe déjà (aéroport de Toulouse).

Mais aussi longtemps que la confidentialité s'impose et malgré la volonté de l'UE de disposer de statistiques plus complètes en matière de transport aérien, la perspective d'un desserrement du trafic international au profit de la Province reste floue.