

*Les Rencontres Transport de l'Observatoire*

*Enjeu des réseaux à grande vitesse*

Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer  
Observatoire Économique et Statistique des Transports  
DOCUMENTATION  
Ref. n°

**CDAT  
8386**

JUIN 1990

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER  
OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
55-57, rue Brillat-Savarin 75013 Paris Téléphone : 45 89 89 27

Depuis 1989, l'**Observatoire Economique et Statistique des Transports** organise des colloques dont l'objet est d'informer et de débattre des travaux et réflexions économiques réalisés par l'O.E.S.T .

En 1990, l'O.E.S.T., a continué, ces réunions qui ont connu un vif succès.

La réunion du 12 Décembre 1989 intitulée :

***"L'enjeu des Réseaux à grande vitesse"***

se proposait d'axer la réflexion sur les réseaux facteurs d'intégration européenne, les enjeux économiques et sociaux ainsi que l'aménagement du territoire.

Les intervenants sont :

M. REYNAUD, chef de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports ,  
M. METZLER, directeur commercial Voyageurs SNCF,  
M. HOUEE, chef du groupe de projet voyageurs à l'O.E.ST.,  
M. EDALEINE, sous-directeur Plan-développement Air Inter,  
M. BESSAY, vice-président du Conseil National des Transports.

Les personnalités présentes à la réunion du 12 Décembre 1990

étaient les suivantes :

Mme ALMUEIS (D.T.T./STURED)  
M. AYOUN (Direction des Transports Terrestres)  
M. BAZIN (Direction régionale de l'équipement Basse-Normandie)  
M. BERTRAND (DTT/STURED - U1)  
M. BESSAT (APCCI)  
M. BESTOSO (Ministère de l'Economie et des Finances)  
M. BOREL(Transports Debeaux)  
Mme BOUFFARD (Lamy S.A.- Flash Télématicque)  
M. BOURGEOIS (Union des Transports Publics)  
Mme BOURGEOIS (SNCF - Département "Economie et Planification")  
M. BOURSIER-MOUGENOT(INRETS/DEST)  
M. BRUN (Conseil National des Transports)  
Mme CHRZARZEZ (Flash Télématicque Transports)  
Mme COLLIN (CNRS Laboratoire d'histoire maritime)  
M. CORBEAU (Direction des Transports Terrestres)  
Mme DACHARRY (Professeur à l'Université de Lille)  
M. DEBATISSE (LAREA Université de Paris X)  
M. DEHETRE (Direction régionale de l'équipement Champagne-Ardenne)  
M. DEHONDT(CRCI Nord - Pas de Calais)  
M. DELAYGUE (DRE Rhône-Alpes)  
M. DENOUEIX (Inspection Générale des Transports)  
M. DOGUET (Inspection Générale des Transports Terrestres)  
M. DOMERGUE (SNCF/OJ Département Grands Projets)  
M. DUONG (CCE SNCF)  
M. FAURE (M.E.L.T.M.)  
M. FOURNIAU (INRETS/DEST)  
M. FAYARD (Direction des Routes)  
M. FRANCOIS (Comité Economique et Social de Franche-Comté)  
M. GERIEUX (Direction régionale de l'équipement Auvergne)  
M. GOUDIN (CRCI Haute - Normandie)  
M. JEANNIN (Comité Economique et Social de Franche-Comté)  
M. JUAN (Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie RACAC)  
M. KLEIN (L.E.T.)  
M. LAINE (Brittany Ferries)  
M. LAURENGE (Etudes Industrielles)

M. LEUXE (M.E.L.T.M / D.T.T./S.A.E.)  
M. MERLET(Conseil National des Transports)  
M. PAIX (SNCF- Département OP)  
Mme PARMENTIER (DTT/Sous- direction des chemins de fer)  
M. PERBET (Direction de la Prévision)  
M. PENAGER-GARSUAULT (MORY TNTE)  
M. PEYNAUD (SNCF)  
M. RENUIT (DGAC/Service des Transports Aériens)  
M. RIGAUD (DRE)  
M. ROCHU (FAIVELEY S.A.)  
M. ROUMIER (DRE Bourgogne)  
M. ROUSSEL ("L'Antenne")  
M. RUFFIN (DRE Champagne-Ardenne)  
M. SICHLER (Union des Offices des Transports et des P.T.T.)  
M. SCHREIBER (Association Mer du Nord-Méditerranée)  
M. SENSE (CENEFOSTE)  
M. SIMMENAUER (Air Inter)  
M. TARDIVEL (Office des Transports et des P.T.T. de l'Ouest)  
M. TRIGALO (INRETS)  
M. VERITA (Comité Economique et Social de Champagne-Ardenne)  
M. VILLENEUVE Michel (Direction régionale Orléans Orléans)  
M. FOLDES (MELTM)

# SOMMAIRE

- A) PRESENTATION DES JOURNEES R.T.O. M. BESSAY
- B) ENJEU DES RESEAUX A GRANDE VITESSE M. REYNAUD
- . Définition et caractéristiques du marché,
  - . Analyse du taux de croissance à long terme et court terme des réseaux,
  - . Les différentes entraves et les remèdes proposés.
- C) NECESSITE D'UN SCHEMA DIRECTEUR POUR LA S.N.C.F M. METZLER
- . Enjeux des réseaux à grande vitesse comme une valeur compétitive et gagnante,
  - . La renaissance du train,
  - . Les conséquences externes et internes des réseaux à grande vitesse à appréhender,
  - . La relativité des enjeux des réseaux à grande vitesse pour sortir d'une problématique trop manichéenne.
- D) LA REUSSITE, C'EST L'APPLICATION D'UNE LOGIQUE D'ENTREPRISE M. EDALEINE
- . Air Inter gère l'offre en fonction de la demande
  - . Une bonne croissance économique par rapport à une croissance en mouvement plus faible,
  - . Conséquences économiques
- E) LA MOBILITE EUROPEENNE ET INTERNATIONALE ET SA FORTE VARIABILITE M. HOUÉE
- . Quel marché pour la grande vitesse en Europe?
  - . Quelle évolution des effets frontière?
  - . Quelle place de la route dans le marché de la grande vitesse européenne?
- F) LE DEBAT
- G) ANNEXES
- . Cartes des réseaux à grande vitesse



## Enjeu des réseaux à grande vitesse (RGV)

Introduction du débat par M. BESSAY, Président du Comité d'Orientation de l'O.E.S.T et vice-Président du Conseil National des Transports

M. BESSAY rappelle d'abord l'objectif des R.T.O. qui vise à ouvrir encore davantage l'O.E.S.T. en direction des utilisateurs de l'information économique.

Les R.T.O. sont en effet un élément de la politique de communication de l'O.E.S.T; à ce effet, pour cette communication, plusieurs supports sont utilisés :

1 - l'écrit :

- notes de synthèses
- documents statistiques
- études

2 - la télé-informatique

- accès aux bases de données.

3 - les différentes formes d'échanges directs, dont les R.T.O.

La production d'études ou de statistiques n'a d'intérêt que si elle est réellement utile aux différents usagers de cette information.

En outre, le retour d'information sur les conditions d'utilisation des statistiques et des études nous est indispensable pour améliorer la production et sa présentation.

M. BESSAY rappelle les travaux du C.N.T. demandés par le Ministre sur les améliorations à apporter à l'observation du marché. Suite à ces travaux, le Ministre s'est prononcé en faveur de la mise en place d'un véritable service public de l'information économique reposant sur les grands axes suivants :

- élaboration des études et des statistiques selon des méthodes scientifiques indiscutables,



- respect des règles de déontologie relatives notamment au secret statistique pour garantir la confidentialité des informations.

- accessibilité et égalité de traitement pour tous les utilisateurs.

L' O.E.S.T doit avoir un rôle central dans ce dispositif et il conviendra d'améliorer encore les productions en tenant mieux compte des besoins. Pour cela, un Comité d'orientation de l'O.E.S.T, présidé par M. BESSAY est mis en place; comme les R.T.O, ce comité aidera à mieux saisir la demande.

### **Quelle est la particularité de ces R.T.O. ?**

Le décor sera assez spartiate, l'organisation simplifiée ; par contre la qualité des intervenants et l'intérêt des débats devraient largement compenser cela.

Aujourd'hui, le thème est assez difficile puisqu'encore peu abordé: il s'agit de dégager les enjeux des R.G.V.

Cette question sera traitée de façon intermodale avec M. METZLER, M.REYNAUD et M. HOUEE.

Le thème est particulièrement d'actualité du fait :

- de l'environnement de l'Europe
- de la perspective de cabotage
- du développement des réseaux voyageurs à grande vitesse.
- et encore plus récemment du record de vitesse.

Cette réflexion pourra peut-être donner l'occasion de répondre à un certain nombre de questions essentielles :

Sur la demande :

- Quels sont les éléments dominants de la demande grande vitesse?
- Quelle est l'influence de l'évolution de mode de vie ( notamment nouvelle gestion du temps libre? )
- Quelle est la place respective dans la mobilité à longue distance,

internationale, des motifs professionnels ou des motifs personnels?

- Quels sont les clients actuels de la grande vitesse?
- Quelle est la demande potentielle à moyen et long terme?
- Quelle évolution du transport collectif et du transport privé?

Sur l'offre :

- Quelle est la stratégie d'offre des opérateurs ( y compris dans la décennie européenne)
- Quels produits, quels tarifs, quels modes de commercialisation?
- Va-t-on vers une déperéuation tarifaire, spatiale, temporelle?
- Quelle articulation modale, spatiale?

Sur des enjeux plus globaux

- Quel rôle respectif des opérateurs et des pouvoirs publics?
- Comment évaluer la demande globale?
- Quelles conséquences de ces nouveaux réseaux sur l'évolution des infrastructures?
- Quel schéma à long terme de ces infrastructures? quel financement? quel rythme de réalisation?
- Quels sont les effets d'intégration à la grande vitesse ou au contraire d'éviction?
- Quel rôle des nouvelles technologie de gestion de l'information pour :
  - . la gestion des flux de voyageurs,
  - . la commercialisation de la grande vitesse

Autant de questions - non exhaustives - qui méritent quelques réponses étant entendu que le temps imparti ne permettra cependant pas de faire un tour complet des problèmes posés.

Enfin la grande vitesse est-elle ce phénomène de société et quelle sera son influence sur :

- . les modes de production,
- . les modes de vie,
- . les rapports sociaux,
- . la localisation des emplois de l'habitat, sur l'aménagement du territoire?

**M. Reynaud, chef de l'O.E.S.T :**

## **I. DEFINITION**

Les réseaux à grande vitesse doivent favoriser l'ensemble des déplacements physiques des personnes sur des distances supérieures à 100 kilomètres utilisant majoritairement , soit l'autoroute, les trains à grande vitesse, soit le mode aérien.

## **II. CARACTERISTIQUES DU MARCHE**

1) Un manque d'information en matière de transports de voyageurs tant au niveau national qu'europpéen (enquêtes trop ponctuelles et trop partielles ) en ce qui concerne les flux ou les motifs de déplacement.

Des études pas toutes concordantes ont été réalisées pour cerner le problème en matière européenne:

a) enquête INRETS de 1986,

b) enquêtes des réseaux ferroviaires européens : les données des chercheurs et les enquêtes des réseaux ferroviaires donnent des éléments intéressants sur la structure qui apparaît plus fiable.

2) Le marché des réseaux à grande vLe marché des RGV est avant tout actuellement un marché national . La part de l'international représente 22% environ des trajets, soit 30% des VK.

Actuellement, les autres caractéristiques du marché sont les suivantes :

- Le marché national du transport est dominé par la route (75 % des trajets) et sa proportion en international est un peu plus faible,
- Le réseau ferroviaire est minoritaire (14% à 15%)et 7 % en international,
- L'autocar a une part de marché de 9 % au niveau national et

international.

- En mode aérien, il y a 5 à 6 % en national et plus de 20 % en international,

### 3) Quels sont les motifs qui ont dominé le marché des transports?

La motivation des déplacements réalisés par les personnes est la suivante: les voyages à motif personnel sont dominants. Les voyages professionnels représentent 17 à 20%. Certains sont de courte durée; d'autres sont touristiques(70%). Les voyages de plus de 4 jours constituent 40% au niveau national

### III. TAUX DE CROISSANCE A LONG TERME.

Le marché des réseaux à grande vitesse est le marché qui se développe le plus vite.

#### Transports aériens

Pour l'air, les taux de croissance sont de l'ordre de 6 à 7 % (doublement d'ici l'an 2000).

Le TGV du Sud-Est s'adjuge déjà 20% du trafic express total, et bientôt en 1995, on prévoit les 50% des trafics des express assurés par les T.G.V; En Europe et d'ici l'an 2000, il est prévu un doublement des marchés des réseaux à grande vitesse.

Pour les réseaux TGV, le problème à résoudre est la cohérence au niveau européen des réseaux (le trafic sera multiplié par 2 ou 3 en 2010) sachant que le trafic international croîtra plus vite que le marché national de 17 à 25 % mais le fer gagnera 2 fois plus vite en intérieur qu'en international. Le TGV ne bouleversera pas la part de l'international dans le ferroviaire.

#### Autoroutes

- La croissance actuelle est de 10 % par an
- La croissance sera de 400 % dans les 15-20 ans qui viennent en Europe,
- Le potentiel de voyages est en explosion.

## Plusieurs facteurs d'ordre technologique

La vitesse induit des demandes nouvelles (25% pour les réseaux ferroviaires) ; ce qui inclut une baisse des prix en francs constants depuis 10 à 15 ans en matière aérien et on attend encore 20 % à 30% de réduction. Cependant les tarifs sur les vols réguliers restent encore un peu élevés par rapport à ce qui se passe en dehors de l'Europe.

Il faut donc s'attendre à un effet d'élasticité de la demande liée à la baisse des prix. Il y a aussi l'évolution des modes de vie (retraites et les jeunes) ; multiplication des moyens de communication. Le fractionnement des départs en vacances rend les ménages plus mobiles.

Motifs des déplacements en voitures particulières ( trajets de plus de 300 kms)

| PERIODE       | 3e trimestre<br>1987 | 4e trimestre<br>1987 | 1er trimestre<br>1988 | 2e trimestre<br>1988 | 3e trimestre<br>1988 | 4e trimestre<br>1988 | 1er trimestre<br>1989 |
|---------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| MOTIF         |                      |                      |                       |                      |                      |                      |                       |
| WEEK-END      | 6,3%                 | 15,6%                | 9,2%                  | 18,9%                | 9,8%                 | 18,3%                | 13,4%                 |
| VACANCES      | 70,7%                | 32,7%                | 45,4%                 | 43,9%                | 69,4%                | 34,2%                | 53,5%                 |
| PROFESSIONNEL | 2,8%                 | 7,2%                 | 11,0%                 | 4,3%                 | 2,4%                 | 5,2%                 | 4,7%                  |
| FAMILIAL      | 15,3%                | 35,1%                | 27,3%                 | 24,7%                | 13,7%                | 32,7%                | 21,6%                 |
| AUTRES        | 4,9%                 | 9,4%                 | 7,1%                  | 8,2%                 | 4,7%                 | 9,6%                 | 6,8%                  |

*d'après le Panel Secodip*

Dans l'ensemble, les vacances représentent la part la plus importante. Cela reste vrai pour toutes les époques , sauf le 4 ème trimestre 1987, où le motif familial est en tête. La comparaison avec le 4 ème trimestre 1988 montre que c'est bien en fin d'année que les déplacements familiaux sont les plus nombreux. Les déplacements professionnels sont à leur maximum au 1er trimestre.

Il y a un progrès dans les technologies commerciales; les entreprises de transport deviennent de plus en plus pointues et suscitent une certaine demande. Le transporteur devient quelquefois opérateur; cela va permettre de déceler une demande de plus en plus segmentée et précise pour attaquer une partie de la clientèle et pour mieux étaler les pointes d'où progrès de rentabilité. Les progrès sont largement permis par les potentialités des nouvelles technologies de communication. Le marché parait donc très porteur mais *si on réfléchit dans le moyen terme*, nous n'avons pas la même sérénité. Il y a des problèmes de cohérence interne due aux problèmes de concurrence entre les compagnies aériennes.

## **Les réseaux à grande vitesse à la recherche de leur cohérence**

### **Aérien**

En ce qui concerne l'aérien, la concurrence entre compagnies est réelle et l'équilibre interne reste à trouver, et pas uniquement au niveau communautaire.

Les risques pourraient venir des conséquences de pratiques toujours excessives entre compagnies aériennes européennes ou hors Europe, le risque est assez marginal vis-à-vis des autres modes; même si le T.G.V est réellement à prendre en compte pour une partie limitée d'autant que le potentiel aérien va bien au-delà de l'Europe(ex:marché asiatique).

Par exemple, les estimations de Paris-Bruxelles-Cologne.

Le TGV va capter 2 à 3 millions à comparer aux 86 millions de passagers dans les aéroports anglais (dont 57 millions dans les aéroports de Londres) et à comparer aux 90 millions de croissance attendus dans les aéroports anglais (d'ici 2000).

Le marché Nord-Sud en Europe représente plusieurs dizaines de millions de voyageurs et pour un grand nombre assez hors de portée des T.G.V.

Les difficultés de l'aérien proviendront surtout de la concurrence interne à ce mode, à la sécurité et à la congestion.

### **TGV**

Pour le TGV, le problème majeur est la cohérence d'un réseau européen véritable.

En ce qui concerne le trafic TGV, il sera multiplié par deux voire trois en 2000-2015. Le marché n'est pas bouleversé. La part de fer n'augmente que de 4 à 5 points dans l'ensemble des déplacements. La part de l'international sera de 17 à 25 % en 2010 mais en niveau, le fer gagnera dix fois plus en national qu'en international; cela ne bouleversera pas la part du fer dans l'international. Le TGV dégage 1,4 milliard de recettes nettes sur le S.E.

Globalement, le réseau ferroviaire européen est d'ailleurs rentable.

Mais des questions demeurent sur la réalisation des réseaux à grande vitesse

**Que penser de la péréquation entre les moyens rentables et non rentables ? Que penser de la différence de coût des différents maillons ?**

Pour le TGV Nord, le coût du maillon varie entre 50 et 100 millions au km en fonction du fait qu'on est obligé ou non de protéger l'environnement. Les maillons les plus coûteux sont en dehors des frontières et ne généreront pas forcément le plus de trafic;

Le maillon anglais à la sortie du tunnel coûtait il y a quelques années 12 milliards. Il passe maintenant à 40 milliards. La rentabilité peut être bouleversée.

N'y aura-t-il pas des tentations de retourner vers des logiques plus nationales en Italie, en Espagne, voire en RFA?

## **Route**

Le problème de congestion est très forte (croissance de 15% de 86 à 88 et de 25% en Ile de France hors Paris).

Le boulevard périphérique supporte un trafic de transit annuel de 45% de la congestion (on est arrivé à une saturation dans la saturation)

## **IV. SOLUTIONS INTERMODALES**

Les solutions ne sont que partielles (voir exemple hollandais).

Il faut faire une substitution sur une partie minoritaire du marché de la route sur le transport combiné même multiplié par trois; ce qui ne fait pas le tiers du trafic de la croissance du trafic marchandises sur ces axes-là.

**La structuration de l'Europe passe par la résolution des difficultés suivantes:**

- problème d'accessibilité aux réseaux dans les zones denses: les études le montrent bien.

Par exemple, sur le trafic Paris-Bruxelles-Amsterdam, il y a une croissance du trafic lorsque la distance est courte entre les pôles, mais sur le trafic diffus, une infrastructure nouvelle ne modifie pas la répartition modale. Si entre les pôles, la voiture particulière voit sa part du marché baisser de 66% à 44% en trafic diffus, le trafic de la route toujours pour l'axe Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam baisserait seulement de quelques points par rapport à 90% actuellement

- problème de l'équilibre régional et européen

Les régions sur maillon pas très rentable en matière de trafic, n'ont pas beaucoup de moyens et ne peuvent pas participer normalement au financement du réseau.

Au niveau de l'Europe, les moyens sont faibles pour l'instant (BEI, fonds communautaire) et surtout utilisés pour l'accessibilité des régions périphériques (Grèce, Portugal), ce n'est pas cela qui va permettre de créer un équilibre européen harmonieux.

Face à ce problème de la péréquation géographique posé en matière de réseaux à grande vitesse en milieu urbain et en milieu interurbain, la France a un certain nombre d'opportunités.

De par sa situation, la France, dont le vaste territoire a la densité de population plus faible que ses partenaires et se trouve dans une position centrale, peut avoir plusieurs stratégies : soit une stratégie Nord, soit une stratégie Sud avec les Espagnols et les Italiens, soit une stratégie Nord-Sud par le canal rhodanien, ou toutes les stratégies à la fois.

Le choix dépendra de la manière dont vont se positionner les différents maillons qui vont avoir une conséquence sur l'équilibre final.

La stratégie de structuration des réseaux à grande vitesse reste à élaborer. Il faut une stratégie à moyen terme et une approche globale des systèmes de transport.

La question est quantitative bien sûr avec des goulots d'étranglement mais elle est de nature nouvelle. C'est l'ensemble des autorités responsables politiques des nations de l'Europe qui devront faire des choix.

\* \* \* \*



## **M. Metzler :**

**Je construirai mon débat sur cinq points :**

- I. Les enjeux des réseaux à grande vitesse *comme une valeur compétitive et gagnante.*
- II. La renaissance du train  
*des réflexions sur la valeur créée auprès de la clientèle.*
- III. Aménagement du territoire.
- IV. Les conséquences externes et internes des réseaux à grande vitesse à appréhender
- V. La relativité des enjeux des réseaux à grande vitesse pour sortir d'une problématique trop manichéenne.

## **I. LES TGV SONT UN ENJEU MAJEUR POUR L'ENTREPRISE**

Les liaisons rapides auront constitué en 5 ans 56 % de nos activités. Dans les réseaux à grande vitesse, ces déplacements à plus de 100 kms seront de plus de la moitié en concurrence directe avec l'avion.

Les pouvoirs publics ont bien emboîté le pas à la S.N.C.F dans son intuition des enjeux des réseaux de grande vitesse en émettant l'idée d'un schéma directeur. L'intuition de fond est liée à la géographie. Notre pays est au carrefour d'un certain nombre de déplacements à l'origine d'un certain nombre de flux économiques Nord-Sud et vers l'Ouest et l'hexagone est un noeud européen.

Ce schéma directeur doit être discuté et approuvé par le gouvernement durant le 1er trimestre 90. Cela pose un certain nombre de problèmes de financement .

Les problèmes de financement doivent reposer sur des bases saines et il faut distinguer ce qui est de l'économie marchande de ce qui ne l'est pas, les avantages collectifs de ce qui ne le sont pas, les financements publics ou d'aide au financement à l'entreprise de ce qui est du financement interne. Ceci est un débat très important. Il faut savoir au nom de quoi on fait tel ou tel investissement notamment en ce qui concerne l'environnement. Le choix des investissements publics doit être laissé à ceux-là mêmes qui sont commis pour le faire: les élus et cela, au nom de l'intérêt général.

## **II. LA RENAISSANCE DU TRAIN**

Les limites physiques du rail sont repoussées du fait que les limites route-rail sont aux alentours de 500 kms si ce n'est plus haut. Le rayon de pertinence du train indéniablement s'accroît; 100 à 200 km/h il y a 20 ans; il y a 10 ans de 200 à 270; on est à 300. Vraisemblablement des limites de 330-340 sont tout à fait accessibles tant en matière de sécurité que d'économie. Le rayon de pertinence s'accroissant, cela a des conséquences fantastiques sur l'aménagement du territoire national et européen.

## **III. L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Le rayon de pertinence du train s'accroît de plus en plus (de l'ordre de 300 kms) et cela tient des conséquences sur l'aménagement du territoire sur le plan européen et hexagonal.

Nous changeons de dimension. Le réseau ferroviaire Freycinet a vécu. La technique ferroviaire doit s'adapter à cet état de fait. Le problème est de desservir non seulement les préfectures mais aussi chaque métropole européenne. L'importance de notre pays en Europe est que l'interconnexion des réseaux des transports aériens et ceux du ferroviaire est tout à fait fondamentale.

## **IV. LE T.G.V ET LE DEVELOPPEMENT**

Le transport n'apparaît pas comme un facteur primaire de développement mais un simple service : il crée de la valeur ajoutée chez le client. La valeur du temps est un élément de création de richesse même s'il ne rentre pas dans l'évaluation du P.N.B.

Il est peut-être le gate way de l'Europe au détriment du gate way Londres-Amsterdam

Notre marché intérieur français exprimé en mobilité des résidents français ou des ménages ne varie que très peu. La variation de mobilité des ménages français favorise très nettement l'automobile.

Sur les trois dernières années, la part de l'automobile a augmenté. Elle varie de 2 points, de 80 % à 82% à peu près.

L'aérien est resté stable en parts de marché aux environs de 6 % à 8 %.

Le fer a fait le solde de 19% à 17% exprimé en transports à grande distance( à plus de 100 kms)

*En revanche, si la mobilité des Français a peu changé, la mobilité des résidents étrangers et des étrangers venant en France, elle, a été une des sources essentielles de l'accroissement des déplacements observés dans notre pays; Cela implique que le chemin de fer, par l'élargissement de son réseau de pertinence a une opportunité à saisir qui est de créer de la valeur ajoutée chez le client international et que la Concurrence Fer-Air va s'accroître d'autant plus.*

Ce n'est pas par hasard que la part internationale exprimée en recettes (11%) sur un volume global de 30% passera à 15 % dans les 5 ou 6 ans qui viennent.

## V. LES CONSEQUENCES

### *a) externes*

Nous entrons dans la concurrence; la concurrence fer-air va s'accroître au bénéfice du consommateur. Elle s'intensifie au bénéfice du consommateur. Sur Nantes, elle est nettement en concurrence, et parfois le TGV peut même impliquer une fermeture de lignes : par exemple, le TGV Atlantique; il a abouti à la fermeture de Paris Saint-Nazaire et à une baisse de 14 % à 15 % du trafic observé à Nantes.

Sur Paris-Lyon, alors que nous étions à 50/50, le fer a environ 90 de part du marché. Sur Marseille, 60 % en faveur de l'avion et 40 % en faveur du fer. Nous sommes dans des domaines qui ont des parts qui ont de l'importance et nous ne pouvons nous permettre de faire des erreurs et tout cela va dans le sens des consommateurs.

### *b) internes*

Elles sont liées à cette évolution externe : nous sommes pris dans un mouvement général d'abaissement des barrières réglementaires. Quel va être le jeu exact de la dérèglementation?

Les entreprises sont amenées de l'ère de l'offre technique à l'ère commerciale. Je fais référence à ce que disait G.Bessay tout à l'heure; nous devons entrer de plein pied dans la gestion de nouvelles techniques en particulier des techniques d'information. Ce n'est pas par hasard qu'à l'heure où les barrières réglementaires

sont en train de s'abaisser, les compagnies aériennes et les chemins de fer entrent dans des grands systèmes de distribution et de réservation (Apollo; Amadeus; Galileo; Socrate)

*Pourquoi?*

Parce qu'il faut traiter mieux le client, consommateur de plus en plus averti et par conséquent plus exigeant pour la qualité.

Le prix est un élément fondamental du choix et il faut une modulation temporelle.

La tarification du TGV atlantique est un exemple absolu; le marché ne s'est pas trompé; la modulation temporelle a bien joué son rôle d'ajustement de l'offre à la demande au profit du consommateur en période de pointe de façon à utiliser au mieux de l'offre technique disponible.

## **VI. CONCLUSION**

La dérèglementation aboutira-t-elle de manière très significative à des changements organisationnels importants entre réseaux à grande vitesse?

D'aucuns voudraient voir des parallèles absolus entre le mode de compétition aérien et le mode futur que certains prônent en matière de compétition entre réseaux européens, à savoir : "donner un libre usage de l'infrastructure ferroviaire à n'importe quel opérateur".

D'une part, les choses sont allées un peu vite en besogne et cela tient à la gestion des aéroports est totalement différente des terminaux ferroviaires

D'autre part, en fonction des règles qui régissent le transport aérien, la compétition n'est pas aussi sauvage que cela et que là-dessus, il faut faire attention à ne pas dire n'importe quoi.

En ce qui concerne l'enjeu des réseaux, il n'y a pas d'effet d'éviction avec le TGV mais un reclassement dans l'usage des transports et on est en train de découvrir que le chemin de fer a une valeur économique lorsqu'il s'agit de transporter collectivement des personnes en milieu urbain, et pas lorsqu'il s'agit de transporter 20 personnes dans un autorail au quart plein en milieu rural.

## **M. EDALEINE, sous-directeur développement AIR-INTER :**

Pour Air Inter, l'enjeu des réseaux à grande vitesse n'est pas un domaine de réflexion nouveau, puisque cela fait plus de trente ans que la Compagnie s'est efforcée de répondre aux besoins de ses clients qui sont des consommateurs de la grande vitesse.

Notre recherche répond d'abord aux soucis du client et à une demande de la clientèle. Ils sont plus de 15 500 000, ce qui est relativement important

### **I. La demande**

Ils ont plusieurs motifs :

- professionnels

(besoin d'horaires adaptés sur des demi-journées et des journées et besoin d'une grande fiabilité en matière de ponctualité et de régularité),

- personnels

(sensibles aux tarifs; il faut donc des horaires moins attractifs en fonction de tarifs qui le sont plus)

### **II. L'offre**

Elle est gérée en fonction de la demande.

Les résultats de l'offre à la demande sur ces dix dernières années sont les suivants : de 1977 à 1988, la croissance a été de 179 %, plus forte que celle qu'a connu les transports aériens aux Etats-Unis en pleine période de dérèglementation et bien évidemment beaucoup plus forte que celle qu'a connu le marché européen (73 %).

*Le moteur de cette réussite, c'est l'application d'une logique d'entreprise*

Face aux attentes des consommateurs, elle privilégie une dynamique fondée sur une attractivité tarifaire. Les tarifs d'Air Inter ont baissé de 29 % en francs constants dans la même période, l'entreprise restant en bonne santé financière et n'ayant aucune subvention, à l'exception des lignes *bord à bord* Corse continent alors que les tarifs

américains, dans la même période ont baissé seulement de 22 % et que les tarifs en international européen augmentaient.

Pour baisser les tarifs, il faut des moyens.

- Air Inter utilise des gros porteurs dont les prix de revient permettent d'engendrer des gains de productivité durables. Elle a également alimenté un cercle vertueux grâce à une politique commerciale innovante, et bien évidemment, grâce aussi à la recherche constante de la modération des coûts.

- L'encombrement de l'espace aérien a permis de vénérer des gains de productivité sur l'ensemble de la chaîne des transports aériens.

Parallèlement, comme la croissance économique était de 179 %, en termes de mouvements elle était de 35 %

### **III. Les conséquences économiques :**

Les conséquences de cette politique sont très importantes du point de vue économique et social ainsi que de l'aménagement du territoire .

*Du point de vue économique et social :*

l'effort va porter sur le marché professionnel; c'est surtout une démocratisation de l'aérien à l'intérieur de l'entreprise.

En fait, le nombre des voyages des cadres moyens, techniciens et agents de maîtrise a progressé 7 fois plus vite que le trafic des cadres supérieurs et celui des propriétaires d'entreprises sur les cinq dernières années. Cette diffusion du voyage à grande vitesse au sein de l'entreprise bénéficie à l'ensemble du tissu économique français.

Ce n'est pas vrai en international.

cela permet de développer un marché personnel. Le trafic à motif personnel est passé du 1/4 à la moitié du trafic d'Air Inter en dix ans.

*Du point de vue de l'aménagement du territoire :*

Les enjeux sont importants. On aurait pu craindre que la politique des gros porteurs se fasse au détriment de la qualité des fréquences, cela n'a rien été. Le trafic

a suivi l'offre de la politique d'Air Inter et il y a une explosion de la demande et cela a permis de tirer la croissance des lignes les plus demandées. Et lorsqu'on a une croissance de 179%, la qualité des fréquences s'améliore forcément sur les radiales avec un cran de retard sur le transversal. Cette politique a été innovée par l'existence d'un réseau autoroutier de qualité et d'un réseau ferroviaire exceptionnel

#### **IV. L'impact des réseaux terrestres**

En effet, on ne saurait oublier que la France connaît une situation originale, du fait de l'existence d'un réseau autoroutier de qualité, et d'un réseau ferroviaire à grande vitesse de qualité exceptionnelle et en pleine expansion .

La voiture est largement le mode de transport dominant, et ce marché, bien que difficilement contestable par les modes de transports collectifs, constitue l'enjeu le plus important. Pourtant, le rail semble plus attaché à essayer de détourner des passagers du mode aérien qui, en volume, représente la part la plus faible. Rappelons que lors de la mise en service du TGV Sud-Est, Air Inter a perdu sur l'ensemble de son réseau concurrencé, près du tiers de son trafic, soit environ deux millions de passagers par an aujourd'hui.

Cet impact a freiné le mouvement tendanciel de déclin du rail, dont on nous dit que la part de marché au niveau européen est passée de 50/50 en 1975 à 38 /62 en 1986 au profit de l'avion.

La réaction d'Air Inter a consisté à réduire la capacité sur les lignes courtes, tout en maintenant les fréquences, voire en les accroissant, causant ainsi notamment la logique de productivité dont je parlais tout à l'heure.

Sur les dix villes du Sud-Est de la France et sur Genève, la réaction a été identique de la part des 5 compagnies aériennes concernées : le nombre de fréquences a augmenté entre 1981 et 1988 à un rythme quatre fois plus fort que sur le reste du réseau. Ceci a donc contribué à ne pas réaliser de gain de productivité dans la gestion de l'espace aérien. L'idée actuellement répandue par les promoteurs du rail que la concurrence TGV viendra désengorger le ciel est ainsi dénuée de fondement; les petits porteurs qui sont mis en place pour faire face à ce choc, générant, au contraire des contraintes d'exploitation aérienne qui nécessitent un financement plus élevé pour améliorer la capacité du système. Rappelons de plus que ce financement est répercuté in fine sur les usagers aériens par le biais des redevances.

## V. Et l'intégration européenne?

Des leçons sont à tirer de l'expérience française pour la transposer à l'échelle européenne.

D'un côté, les textes communautaires sur l'aviation civile européenne introduisent de façon progressive la concurrence entre compagnies aériennes.

De l'autre, les instances communautaires ont une attitude favorable vis-à-vis des propositions de réseau à grande vitesse présentés par les compagnies européennes de chemin de fer.

Le petit choc de concurrence intramodale aérienne risque de n'être qu'une phase préalable de préparation au véritable défi que constitue la confrontation intermodale. Les tarifs aériens du réseau international intramodal qui sont aujourd'hui en moyenne 75 % plus élevés que ceux du réseau domestique français, pourraient baisser de façon très significative avec une industrie aérienne déjà renforcée par les mesures propres à son secteur.

Il y aura alors en Europe de la place pour tous les modes d'autant plus que, nous en sommes convaincus, les instances communautaires veilleront à ce que les règles du jeu permettent aux clients d'exercer leur choix dans le cadre de la vérité des prix.

\*\*\*\*



**MICHEL HOUEE :**

## **I. Quel marché pour la grande vitesse en Europe ?**

La description en est malaisée car aucune des sources d'information qui existe n'est satisfaisante; la source sur laquelle j'ai choisi de m'appuyer - l'enquête FIME récemment réalisée à l'initiative de la Communauté Européenne des Chemins de Fer comporte comme toutes les autres des imperfections mais elle présente à mon point de vue un double intérêt :

- elle analyse la mobilité entre quatorze pays européens (les douze plus l'Autriche et la Suisse) qui constituent le champ privilégié de la grande vitesse.

- elle passe par une méthode qui nous paraît à l'Observatoire la mieux à même d'améliorer substantiellement nos connaissances des flux origine-destination dans le domaine de la mobilité à longue distance.

Les deux apports de cette enquête que je soulignerai ont trait à la structure de la mobilité européenne et à sa forte variabilité. A tout seigneur, tout honneur. Je commencerai donc par **la répartition modale**.

On constate qu'en moyenne 45% des déplacements sont effectués en voiture particulière, la part de la route étant de 55% si l'on tient compte en sus du trafic autocar. Les transports aériens représentent quant à eux 30% et les transports ferroviaires 7,5%. Le solde de 8% inclue notamment les traversées maritimes.

Mais il faut bien avoir en tête que lorsqu'on parle de réseaux à grande vitesse, on appréhende un champ d'une variabilité beaucoup plus grande que le transport intérieur.

Ainsi, pour les déplacements émis en direction de la Grande-Bretagne par les treize autres pays européens, la part de l'aérien atteint 83%. Au niveau des déplacements à destination du Portugal, c'est l'autocar qui se distingue en occupant le quart du marché, en raison de son adéquation aux besoins de la clientèle initiale des travailleurs portugais immigrés de retour dans leur famille. Au Pays-Bas, ce sont plus de 60% des voyages internationaux qui sont effectués en voiture.

Je pourrai multiplier ces exemples à l'infini, et ajouter notamment qu'en France, le train occupe une part supérieure à ce qu'elle est dans n'importe quel autre pays, et assez proche de celle de l'avion. Donc autant de pays émetteurs et récepteurs, autant de situations du point de vue de cet enjeu majeur que constitue la répartition modale.

Cette variabilité, on la retrouve lorsqu'on appréhende la mobilité par rapport à d'autres critères.

Ainsi en matière de motifs, les motifs personnels et surtout de vacances dominant largement, représentant 70% en moyenne; mais leur part varie de 83% en Grande-Bretagne à 21% en Grèce. De même, le taux de départ à l'étranger (proportion d'individus ayant accompli au moins un déplacement à l'étranger au cours de l'année écoulée) , proche de 50% en R.F.A., tombe à 10% en France, et à seulement 3% en Grèce.

L'amplitude des écarts entre zones géographiques également est sans commune mesure avec ce que l'on connaît au niveau national. L'émission est notamment sensiblement plus forte dans les agglomérations urbaines qu'en zone rurale.

Enfin, on constate une forte variabilité temporelle de la mobilité européenne qui a une incidence forte sur la pointe et notamment la congestion des routes à laquelle je ferai allusion par la suite.

Un aspect particulier que je souhaiterais éclairer est celui du transit. En effet, la France représente à elle seule d'après l'enquête FIME 20% du total des trafics des transits réalisés à l'occasion des déplacements européens. Elle est à la fois le pays le moins "transiteur" et le plus transité des quatorze pays, après l'Autriche.

## **II. Quelle évolution des effets frontière ?**

Parmi les facteurs qui fondent la spécificité de la mobilité européenne par rapport à la mobilité domestique, figurent les "effets frontière". Qu'entend-on par là? Qu'à caractéristiques comparables des déplacements en termes de poids économique respectif des pôles origine et destination du déplacement et de distance les séparant,

caractéristiques comparables des déplacements en termes de poids économique respectif des pôles origine et destination du déplacement et de distance les séparant, les flux générés sont beaucoup plus faibles en trafic international qu'en trafic intérieur.

On peut appréhender ces "effets frontière" de 3 manières :

- 1) en terme d'effet statique (ce qu'il en est à un instant donné),
- 2) en terme d'effet dynamique de 1er ordre (réduction de l'effet frontière liée à un accroissement plus rapide de la mobilité internationale dans le cadre de la mondialisation des échanges culturels et économiques)
- 3) et, plus spécifiquement par rapport au thème de ces rencontres, en terme d'effet dynamique du 2ème ordre (différentiel d'impact de la grande vitesse sur les trafics internationaux par rapport à l'impact constaté en trafic intérieur).

En ce qui concerne l'effet statique, le tableau ( figure 4) illustre bien la variabilité du phénomène.

L'effet frontière y a été estimé en rapportant le trafic entre zones de différents pays au trafic entre couples comparables de zones intérieures. Vous constatez que cet effet frontière peut aller de 1 à 75 pour les déplacements de vacances de la France vers l'Allemagne, à moins de 1 pour des déplacements pour motifs personnels de courte durée entre l'Allemagne et les pays comme la Belgique et les Pays-Bas, correspondant à un très fort trafic frontalier qui a en fait une intensité supérieure à la moyenne du trafic intérieur des petits pays considérés. Les "effets-frontière" sont par ailleurs fortement dissymétriques, beaucoup plus faibles de l'Allemagne vers la France que de la France vers l'Allemagne. Ils sont également très variables selon le motif, de 1 à 20 pour les déplacements professionnels émis par les allemands contre de 1 à 2 pour les déplacements personnels de courte durée des mêmes allemands.

L'effet dynamique de second ordre est bien illustré par l'étude de la liaison Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam : alors que l'évolution tendancielle était plutôt à une croissance de trafic intérieur sur la relation que du trafic international, l'impact de la grande vitesse pousse à une croissance plus rapide en international qu'en intérieur.

### III. Quelle place de la route dans le marché de la grande vitesse européenne ?

Même si la grande vitesse ne peut avoir la même signification en matière de transport par route ne serait ce que pour d'évidentes raisons de sécurité, il convient de garder présent à l'esprit que le réseau autoroutier est de loin le plus maillé des réseaux européens en présence, et qu'il achemine en France une proportion notable d'étrangers, variant de 15% en moyenne à plus du tiers sur certains itinéraires aux périodes de pointe du trafic, ce qui n'est pas sans soulever le délicat problème des actions possibles sur le trafic de transit en vue d'atténuer la congestion.

Par ailleurs, le secteur du transport par autocar est avec celui du transport aérien un de ceux dont la mutation amorcée peut le plus fortement affecter l'équilibre du marché de la grande vitesse.

L'expérience française susceptible d'éclairer les enjeux du développement d'un réseau de lignes régulières à moyenne/longue distance sur autoroute est des plus minces. Une étude en cours d'analyse par l'INRETS et l'OEST actualise les connaissances sur la principale relation de ce type qui existe en France, Nice-Aix-Marseille : les chiffres qui en ressortent confirment que la part de l'autocar est d'autant plus forte que la qualité de la relation ferroviaire est moins bonne et que les clientèles privilégiées de la relation sont les étudiants et les personnes âgées. Pour approfondir l'analyse, l'OEST a exploré deux autres pistes : l'expérience de déréglementation des transports de la Grande Bretagne, et la stratégie développée par les opérateurs en France et dans trois autres pays de la Communauté.

En 1980 en Grande Bretagne, les transports restaient réglementés par le **Road Traffic Act** de 1930 qui lui-même avait mis fin à une concurrence de type sauvage entre compagnies autocaristes. A la faveur de la concentration progressive du secteur pour soutenir la concurrence de **British Rail**, **National Express** occupait une position dominante sur le marché autocariste.

Le **Road Traffic Act** introduit une déréglementation dans le secteur en supprimant les contrôles quantitatifs applicables aux trafics express redéfinis comme des services assurant des déplacements de plus de 50 kms par autocar, quelque soit le tarif : la détention d'une licence d'exploitation de ligne régulière n'est plus exigée.

A l'issue d'une brève période de création de services nouveaux, **National Express**, tout en diminuant ses prix sous la pression de la concurrence, parvient à évincer ses concurrents et à reconstituer son monopole en bénéficiant d'une compétitivité accrue par rapport au rail qui met un certain temps à réagir.

Pour subsister, les petits opérateurs d'autocars tendent à développer une offre *haut de gamme* contrastée par rapport à celle de National Express à des prix plus élevés et en parvenant à capter y compris une fraction de clientèle pour motif professionnel.

**National Express** réagit alors en essayant de racheter ces compagnies et de concevoir des services à suppléments offrant plus de confort et de rapidité pour revaloriser son image de marque tout en conservant sa clientèle de base, le relèvement des prix restant modeste et acceptable pour la majorité de ses clients.

Certes, ce cas n'est pas transposable en l'état à la situation française, compte tenu de l'inexistence d'un réseau intérieur de dessertes régulières par autocar et d'une offre ferroviaire en moyenne beaucoup plus performante. Il s'agit néanmoins d'une référence intéressante.

Avant d'aborder les stratégies des opérateurs en France et dans trois autres pays européens (le Royaume-Uni, la R.F.A. et l'Espagne), il convient de bien distinguer les trois catégories d'activités obéissant au niveau communautaire à une réglementation bien distincte:

- l'occasionnel, qui est soumis au fonctionnement du marché et confère un avantage aux transporteurs subissant les charges les plus faibles dans leur pays,
- les navettes, services de transport aller-retour de groupes assortis de prestations hôtelières favorisant les pays émetteurs de voyages organisés à l'étranger
- le transport régulier international, qui avantage les pays de transit dans la mesure où ceux-ci sont généralement associés à la réalisation du service sans avoir à effectuer d'effort de commercialisation des lignes

En matière d'*occasionnel*, il apparaît que le marché est très segmenté, du fait que chaque produit est très spécifique à une clientèle déterminée et doit être finement précisé dans ses caractéristiques locales. En conséquence, ce secteur est peu investi par les grands *tours opérateurs*, sauf en Espagne où la densité de fréquentation

touristique de certains lieux rend possible leur organisation à grande échelle à la double attention de la clientèle nationale et étrangère. Les grands groupes de transport sont pour des raisons analogues relativement absents de ce marché malgré l'intérêt récent que lui semble lui porter Via-Gti, Verney ou Cariane depuis peu en France.

Par ailleurs, l'interdiction du cabotage a jusqu'à ce jour constitué un frein à la conclusion d'alliances entre transporteurs de nationalités différentes, l'individualisme des petits transporteurs majoritaires en *occasionnel* n'étant pas plus favorable à des regroupements nationaux, malgré des tentatives récentes dans ce sens en France.

Enfin, la qualité du réseau de distribution apparaît déterminante, tant au plan local que par rapport à la clientèle transcontinentale, vis-à-vis de laquelle les *tours opérateurs* espagnols (pour l'Amérique du Sud) et britanniques (pour l'Amérique du Nord) sont en position privilégiée.

S'agissant des *navettes*, les Britanniques, qui bénéficient d'un marché très porteur de tourisme organisé de masse à destination de la péninsule ibérique, et qui sont très structurés notamment autour du *tour operator* "International Leisure Group", semblent les mieux armés pour résister à l'éventualité d'une concurrence espagnole. Les autocaristes ibériques poussent en effet à l'autorisation des "navettes inversées" qui leur permettrait de capter à la faveur d'un différentiel de prix important la clientèle britannique.

Les opérateurs allemands de navettes, compte tenu de leur dispersion et de leurs coûts élevés, les français compte de la faiblesse de leur marché, n'ont à l'inverse pas de stratégie affirmée. En tout état de cause, un risque fort existe pour ces derniers pays de constitution sous couvert de navettes et à la faveur de la déréglementation, de lignes régulières déguisées.

Cet aiguillon constitue une incitation puissante dans les différents pays au renforcement des *lignes régulières internationales*. En France, le GIE Eurolines, regroupant notamment Via-Gti, la SEAFEP et Cariane a acquis une situation de quasi monopole qui en fait à l'heure actuelle l'interlocuteur obligé des opérateurs espagnols.

\*\*\*\*

## LE DEBAT

**M. DENOUEIX , Inspection générale des Transports :**

### **Concurrence distance-temps**

Le 1er aspect de la question se situe au niveau de la distance et du temps. Il y a en effet une concurrence air - rail sur les transports rapides. Si l'on considère le seuil distance temps à 3 heures au minimum et que l'on estime que les déplacements vont de centre à centre, nous constatons une concurrence nette entre le chemin de fer et Air Inter. Par exemple, une durée moyenne d'un vol Air-Inter d'une heure d'avion correspond si nous nous déplaçons de centre à centre à 3 heures alors que le trajet de centre à centre en chemin de fer correspond au même temps.

### **Dérèglementation**

Le 2ème aspect du problème est la dérèglementation. La plupart des moyennes et petites villes sont reliées à Paris par air; quelle que soit la dérèglementation, elles resteront au même niveau tarifaire; la concurrence jouera à l'heure actuelle essentiellement sur les relations aériennes desservies par les transporteurs. Je ne pense pas qu'il y ait une incidence sur la clientèle normale. La répartition sur la clientèle jeune se fera essentiellement sur la clientèle haut de gamme car la clientèle 3ème âge prendra prioritairement l'avion et la clientèle jeune prendra le TGV.

**M. COURBEVOIX :**

### **Aménagement du territoire**

#### Fer

Quand vous dites que vous changez d'échelle au niveau géographique, vous ne faites pas d'aménagement du territoire; c'est autre chose. Il est vrai que les prouesses techniques que vous réalisez vous permettent de voir l'Europe à une autre dimension. L'aménagement du territoire à mon sens, pour le schéma de T.G.V, ce n'est pas de partir de Paris pour descendre vers le midi et arriver au niveau d'Orange pour aller un coup vers l'Ouest, un coup vers l'Est . C'est peut-être de voir comment on se déplace à partir de Marseille.

## Air

Pour l'aérien, quand vous dites qu'Air Inter est très sensible à la qualité de service, c'est vrai malheureusement que les réponses ne sont pas toujours à la hauteur des ambitions que vous avez.

J'ai le regret de constater que nous sommes encore dans une approche hexagonale. Il y aurait, je pense priorité à établir les grands axes, les grands schémas d'infrastructure des grandes lignes européennes comme lignes directrices avant de parler au-niveau national. Je regrette que nous nous situons dans une position inverse.

**Mr. LAINE Yves, Brittany Ferries :**

### **Déplacement de pôle à pôle**

M. Edaleine confirme un résultat à propos de la ligne Paris-Nantes qui aurait perdu 15 % de passagers depuis la mise en place du T.G.V. et ceci me semble tout à fait encourageant pour l'aérien si cela est vrai. Nous rentrerions dans une autre optique.

Je ne vois pas en effet les choses de la même façon. Au lieu de voir la clientèle en fonction du professionnel et du personnel, moi je vois les déplacements de pôle à pôle, de banlieue à banlieue et les escales vers d'autres destinations aériennes. Or, le T.G.V. a un inconvénient que n'a pas l'aéroport; c'est-à-dire d'engorger un pôle. C'est un grand problème et je n'ai pas la connaissance de la partie du trafic qui, en fait, ne va pas mais il serait très intéressant de la connaître car je ne vais pas dans le centre d'une ville dont je ne peux pas sortir.

C'est surtout sur ce chiffre que je voulais avoir une précision.

**M. ROCHU, Faiveley S.A :**

### **Difficultés au niveau de l'exploitation des valeurs créées par les transports rapides.**

Je voulais d'abord dire à M. Edaleine que j'ai pratiqué les trafics intérieurs américains pendant six ans qui sont bien au-dessus d'Air-Inter et du niveau européen.



Je voudrais poser une question à M. Metzler. J'ai vu aux Etats-Unis le métro de Washington exploiter les valeurs créées par les réseaux autour des stations . Je ne comprends pas pourquoi les gens trouvent un moyen d'exploiter la valeur créée par les transports rapides et pas nous, Français et Européens.

**M. EDALEINE :**

**Ceci est un débat économique et hexagonal**

Pourquoi ce débat n'est-il pas sur l'Europe et seulement hexagonal?

Si nous considérons le trafic européen, il y a seulement 700 000 passagers aériens provenant essentiellement de l'U.R.S.S, Yougoslavie.

En ce qui concerne l'Europe de la C.E.E , nous pouvons prendre comme exemple le trafic de la ligne Paris-Madrid. Ce trafic est inférieur au trafic Paris-Lyon après le T.G.V. Donc, nous ne pouvons avoir un débat autre qu'hexagonal.

**Partage modal**

Une des préoccupations majeures d'Air Inter , c'est la grande carence que nous avons en matière de liaisons intégrées, des navettes routières avec tout un tas de problèmes qu'on essaye de gérer.

Il existe maintenant des liaisons intégrées. Il y a eu *Orly - Val* et je suis à la fois content et scandalisé. Content parce que c'est une desserte améliorée mais scandalisé parce que quand il s'agit d'Air France, il y a un mode de transport beaucoup moins cher (station de R.E.R. jusqu'à Roissy-Charles-de Gaulle), de la moitié ou du tiers plus cher quand il s'agit d'Air Inter et là, nous pouvons nous poser des questions.

Pour ce qui est du partage modal, tout le monde ne va pas de centre à centre. Air Inter a axé sa politique sur une politique de correspondance; en particulier à Lyon et à Roissy, en coopération avec Air France. Cette politique de correspondance se fait au détriment du marché local et si nous ne nous préoccupons pas assez des horaires, il faut nous en excuser.

Notre analyse c'est qu'en matière internationale, les Anglais ne viendront jamais sur un Quimper-Strasbourg-Nantes mais plutôt sur un

Paris-Bordeaux ou un Paris-Nice.

## **Réglementation**

En matière de dérèglementation, nous pensons que si les Danois veulent faire un Pau-Lille-Copenhague et faire du transport voyageurs en cabotage pour désenclaver Pau et avoir un transit, nous n'y voyons aucun inconvénient.

**M. François JEANNIN :**

**Nous avons peur du T.G.V car il dessert notre région; les petites lignes disparaissent au profit du T.G.V et ce n'est qu'un T.G.V. hybride .**

La Franche-Comté a peur du T.G.V. Elle reçoit le T.G.V. actuellement mais ce n'est qu'un T.G.V. hybride, c'est-à-dire sur la moitié du parcours et

M. Metzler a dit que plus les transports seraient rapides, plus ils seraient reliés à des grandes métropoles.

Que va-t-il en advenir? car votre politique est axée sur les voyageurs et pas sur le commercial et vous dites que la partie internationale est une partie faite. Je ne comprends pas très bien mais d'un autre côté, il faudrait mettre peut-être l'accent sur la valeur ajoutée car je pense qu' 'un cadre apporte plus de valeur ajoutée qu'une mère de famille ou une personne âgée. Et de notre côté, nous avons autant de difficultés à avoir un billet à temps (réservation une semaine à l'avance).

Quand on nous dit qu'il s'arrête entre les grandes métropoles, cela ne nous convient pas non plus car nous avons demandé depuis longtemps le T.G.V. Rhin-Rhône qui permettrait de relier l'Allemagne à l'Espagne. Nous savons d'ores et déjà qu'il ne s'arrêtera pas en Franche-Comté .

**M. METZLER à M. François JEANNIN :**

Ce que vous attendez de la S.N.C.F dans le domaine des transports est qu'elle reste dans l'économie marchande et qu'elle équilibre ses comptes; ceci est un impératif, donc bien distinguer les choses. Le client doit couvrir le coût de la prestation et des services rendus de systèmes et de types de déplacements (il y a d'autres formes de couverture lorsque le client ne peut pas couvrir le service rendu). (Tout service a un prix et il faut

que les choses soient claires, sinon on rentre dans un système où on ne sait qui fait quoi.

**Maintenant, le T.G.V. n'est pas la panacée.**

Les relations interregional peuvent se faire sans T.G.V., un TGV coûte le double du prix d'une voiture corail.

**On ne fait pas beaucoup l'aménagement du territoire?** mais pourtant on envisage fortement des lignes Marseille-Provence-Côte d'Azur et aussi au niveau régional, il y a un partenariat avec les collectivités locales.

De toutes façons, il y a un partage modal entre le fer et l'avion. Pour une durée de deux heures, le chemin de fer est prioritaire.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire entre les aéroports, il existe maintenant des liaisons entre les différents modes de transport (Roissy est relié par une ligne R.E.R et Orly par un système de navette appelé Orly - Val qui est en site propre) car il est évident que les aéroports doivent être desservis par des modes de transports collectifs.

#### **M. VILLENEUVE :**

Il y a une tendance au développement des petits avions, plus petits que ceux que nous connaissons aujourd'hui.

Le 2ème élément est que tous ces transports, s'ils sont intracommunautaires et pourront être traités comme des transports domestiques nationaux et non plus comme des transports internationaux et à ce moment-là, dans une aérogare, cela a une très grande signification puisque les circuits de douane et de police sont tout à fait différents et cela veut dire, si on va dans ce sens là, c'est à terme de dix ans un remodelage complet de nos installations qui serait à prévoir.

Alors, je ne sais pas, Monsieur le Président, si je vous ai donné un grand éclairage sur le long terme puisque j'étais venu ici pour essayer d'en trouver; je vous ai fait part de nos réflexions sur nos difficultés à 5 ans-8 ans.

#### **M. REYNAUD :**

Moi, j'ai été frappé par l'analogie de l'évolution de la logique de la desserte à transports aériens; c'est ce qui se passe en matière de conteneurs; il se passe exactement la même chose pour les transports aériens;

concentration du touché sur un certain nombre de continents et éclatement à plus courte distance sur des modèles plus petits.

C'est un problème d'optimisation des réseaux avec des flux déséquilibrés.

**M. VILLENEUVE :**

Vous avez bien noté que mes propos concernent les voyageurs?

**M. REYNAUD :**

Oui, mais je compare les conteneurs aux voyageurs; c'est tout à fait le type d'idéologie qui a l'air de se développer : massification sur longue distance sur les gros porteurs et éclatement à partir de centres importants .

En matière de transports européens, je crois qu'il y a un phénomène sur lequel il y a une grosse interrogation, c'est l'effet -frontière.

A l'heure actuelle, si l'on regarde les flux transports entre deux pôles qui se trouvent de chaque côté d'une frontière, ils sont quatre - cinq fois moins importants que si il n'y avait pas d'effet frontière.

De ce point de vue là, on ne sait pas si ces effets frontières vont diminuer et à quelle rapidité ils peuvent s'estomper. Parce que l'Europe, c'est aussi l'Europe culturelle avec l'accès aux télévisions des autres pays; donc un phénomène de voyages plus facile, de familiarisation avec les langues des individus; donc, probablement, une plus grande facilité à franchir les frontières ; apparemment, de ce point de vue là, un gisement de demandes potentielles très importantes et on ne sait pas quel horizon va se manifester mais il y aurait si cet effet frontière devait s'estomper dans les 20 années qui suivent, une tendance de croissance de 7 à 8 % qu'il va falloir reprendre dans les années à venir.

Dernière remarque. Au niveau européen, il y a une concurrence très serrée entre les modes de transport.

Bien sûr, dans le T.G.V (T.G.V. européen qui est en train de naître), mais aussi le transport par autocar sur moyenne distance.

A l'heure actuelle, on aura des autocars qui, sur 500-600 kms donnent une offre très intéressante( dans les conditions de transport où il y a un certain confort pour dormir) qui sera compétitive et intéressera la clientèle.

Je crois que le mode de transport terrestre aérien va s'intensifier à l'échelle européenne alors qu' à l'heure actuelle les transports sont dominés par l'avion

d'une part, et l'automobile d'autre part.

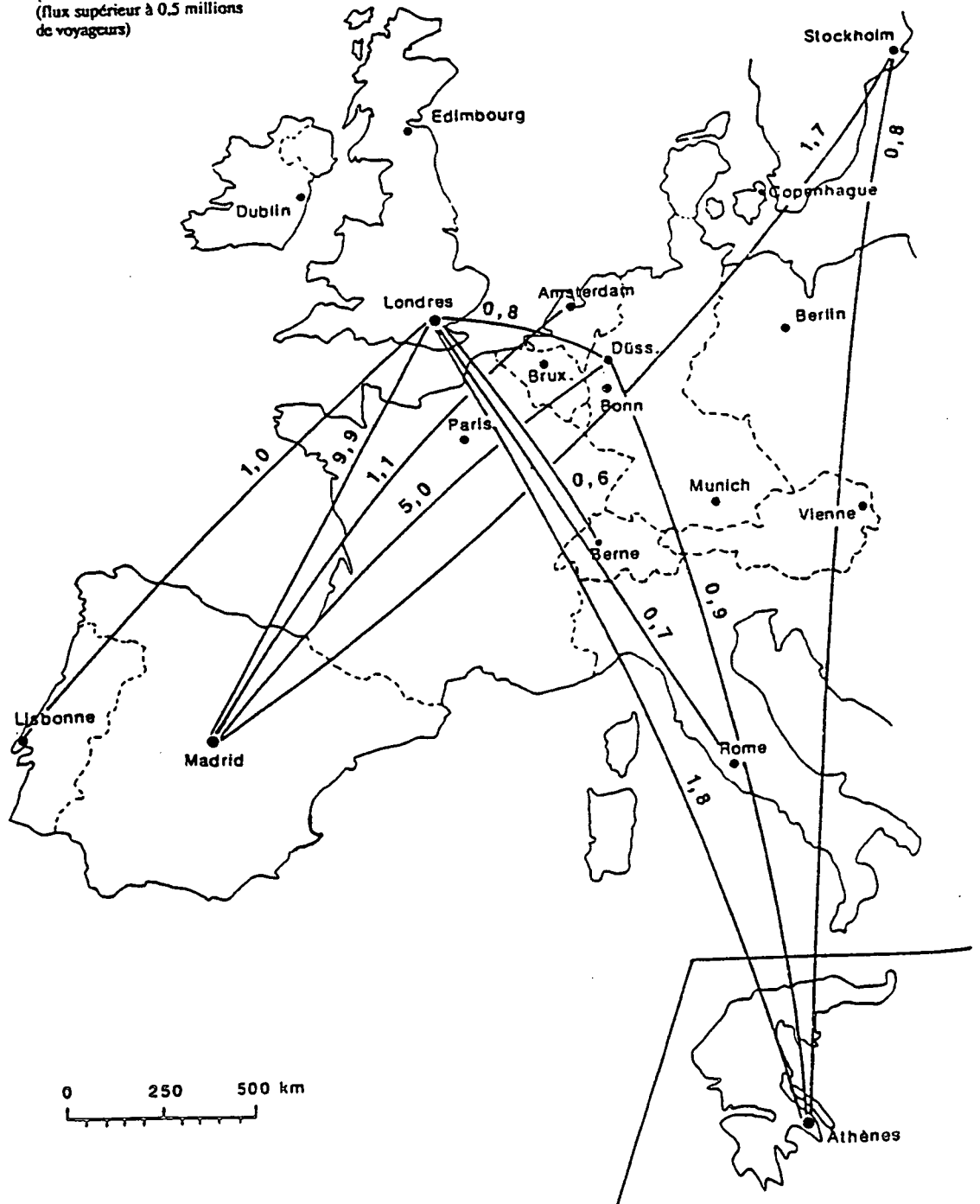
**M. DURAND :**

Je crois qu'il est important de parler de sécurité routière et que ce problème rentre dans vos réflexions, à savoir évaluer les risques et éventuellement prévoir des crédits pour le médical.

Suivant les statistiques, il y a eu 16000 morts en 1972, 12000 en 1989 et plus de blessés.

\*\*\*\*

Flux de trafic par transports aériens non réguliers en 1984  
 (en millions de voyages)  
 (flux supérieur à 0,5 millions de voyageurs)



1 MIO DEPARTS  
1 MIO ARRIVEES

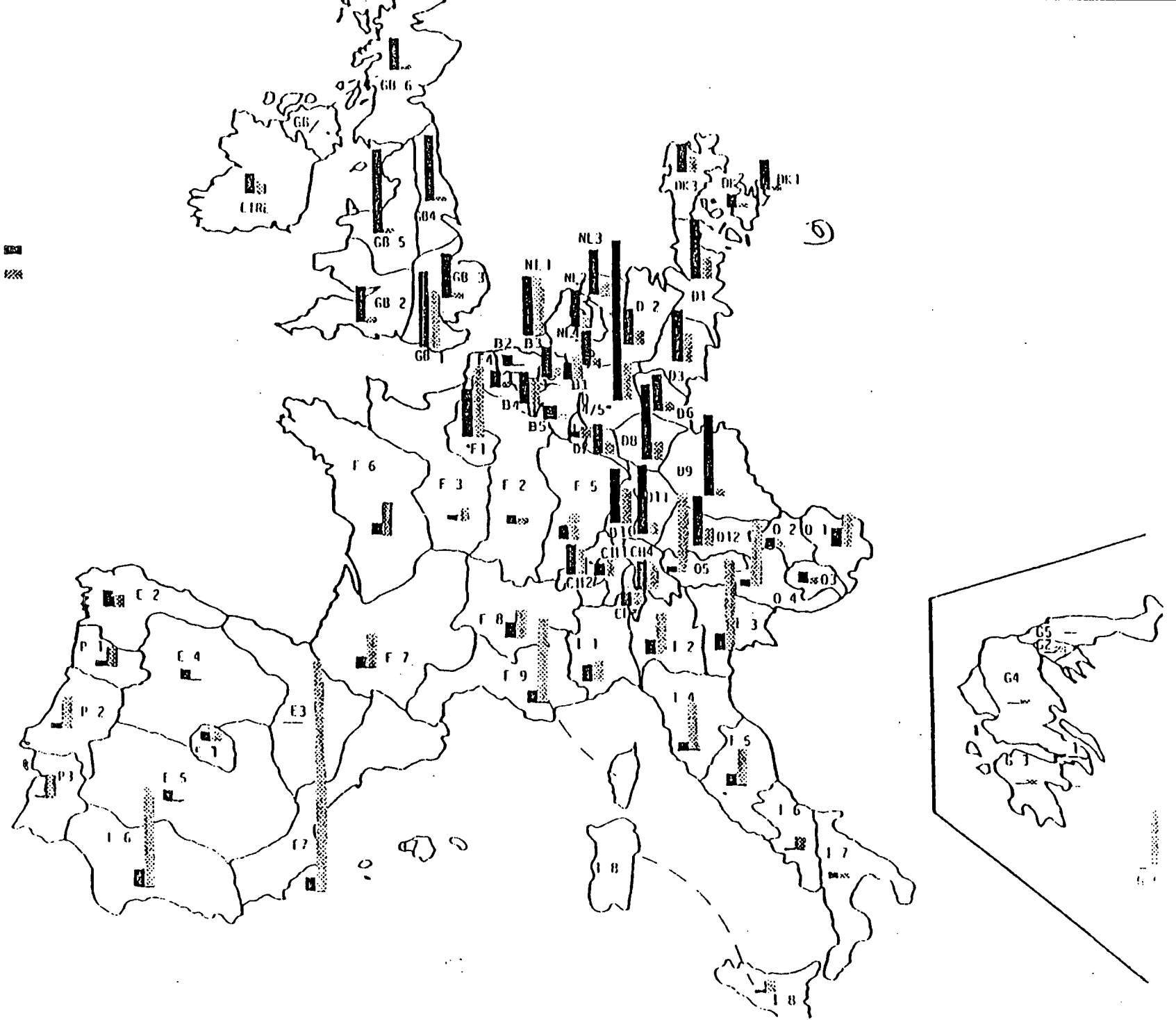
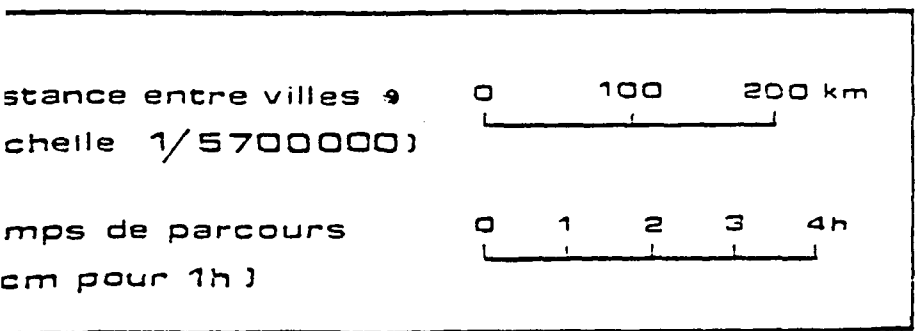
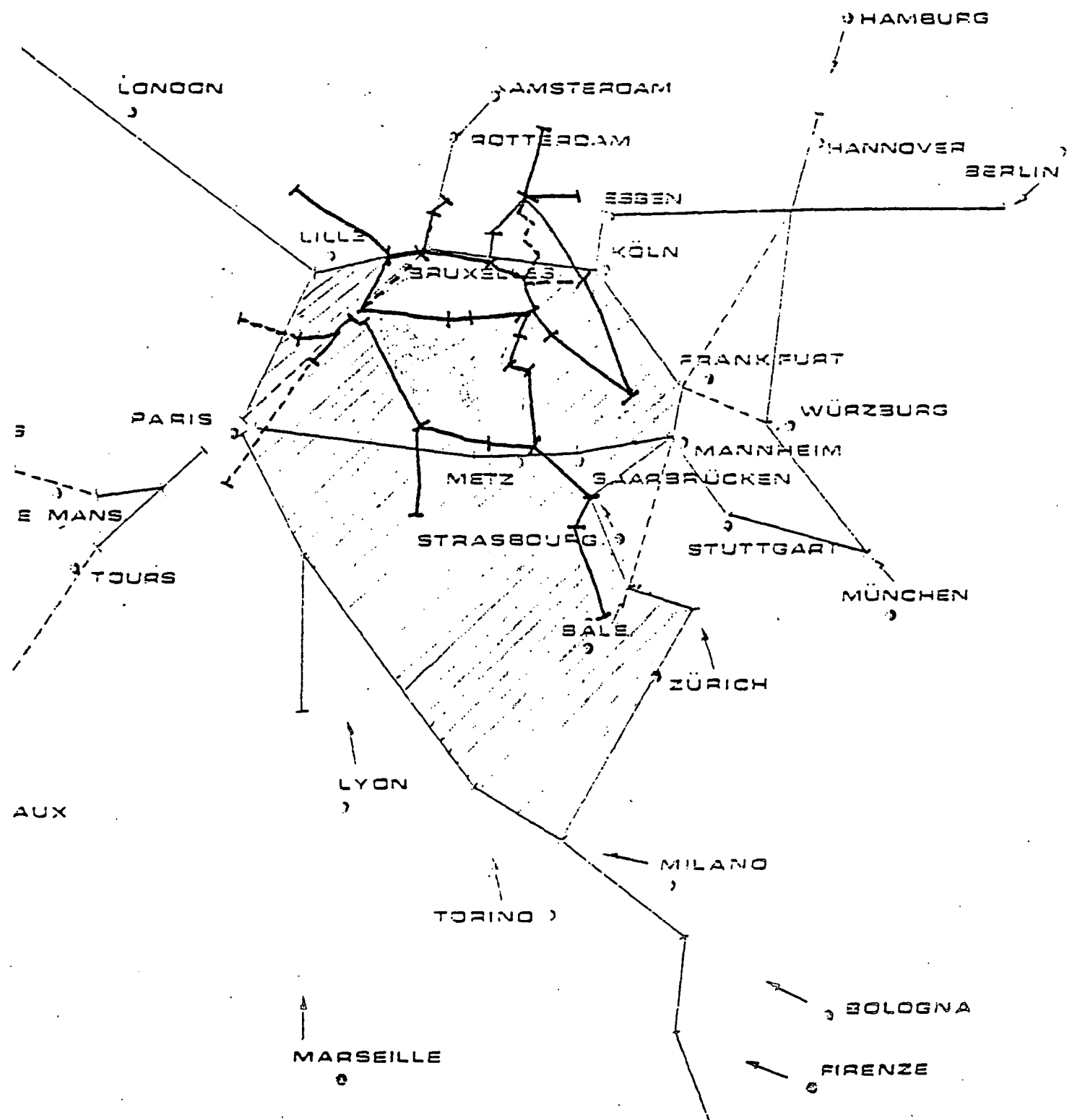


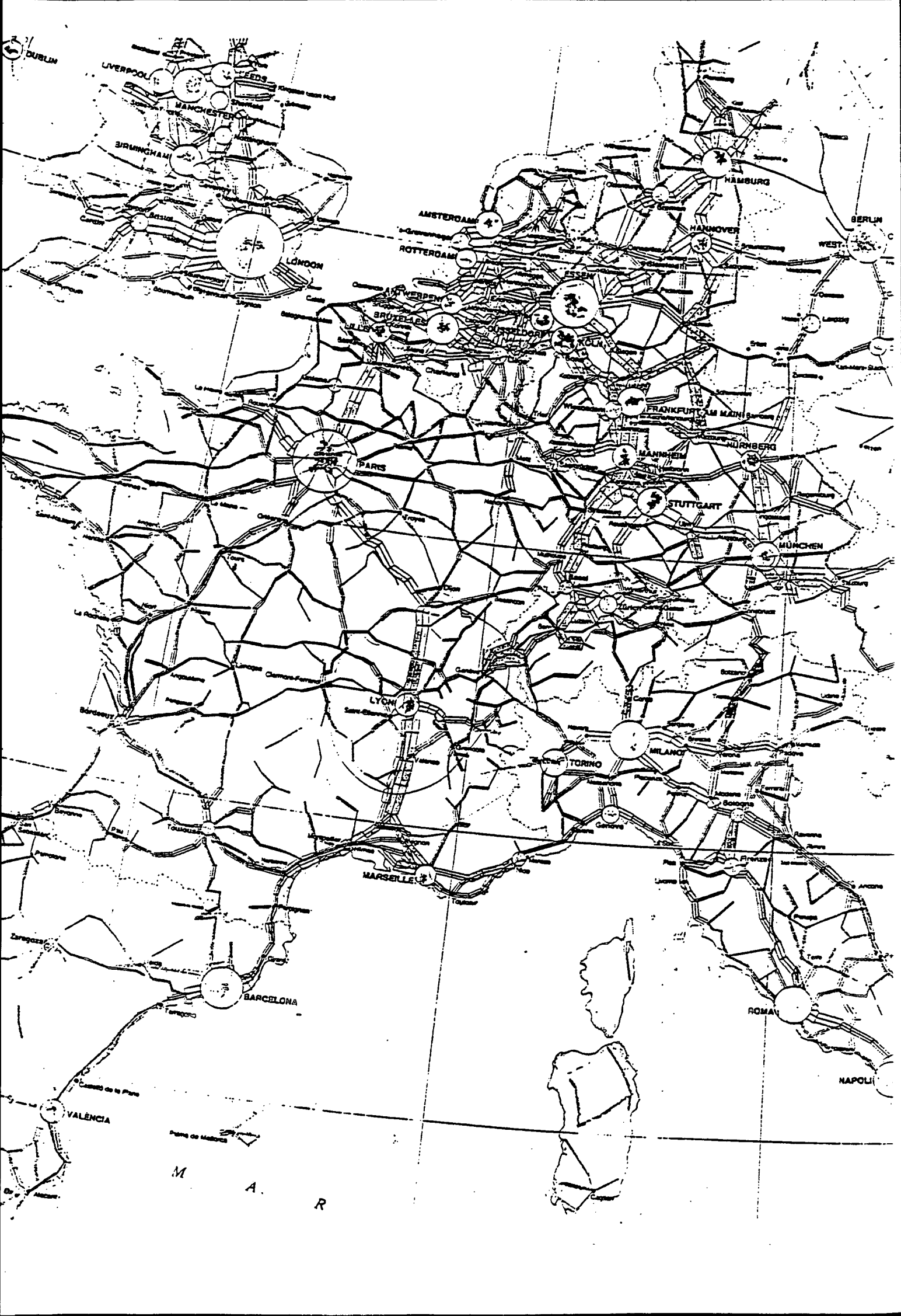
Fig. 6 - TEMPS DE PARCOURS EN TRAIN

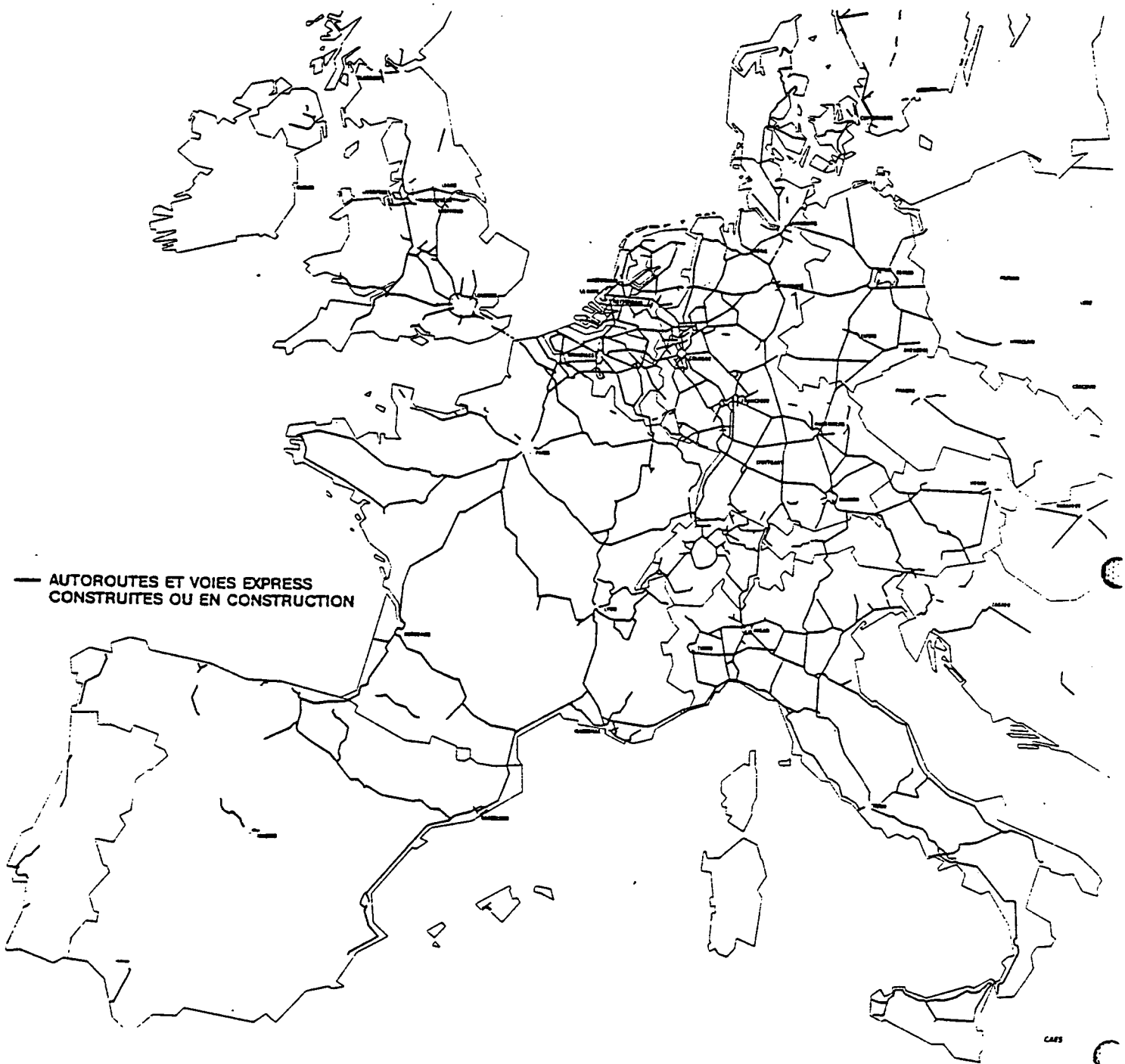
Réseau 1982  
 Alternative B



DFVLR - NVI - INRETS







— AUTOROUTES ET VOIES EXPRESS  
CONSTRUITES OU EN CONSTRUCTION



COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

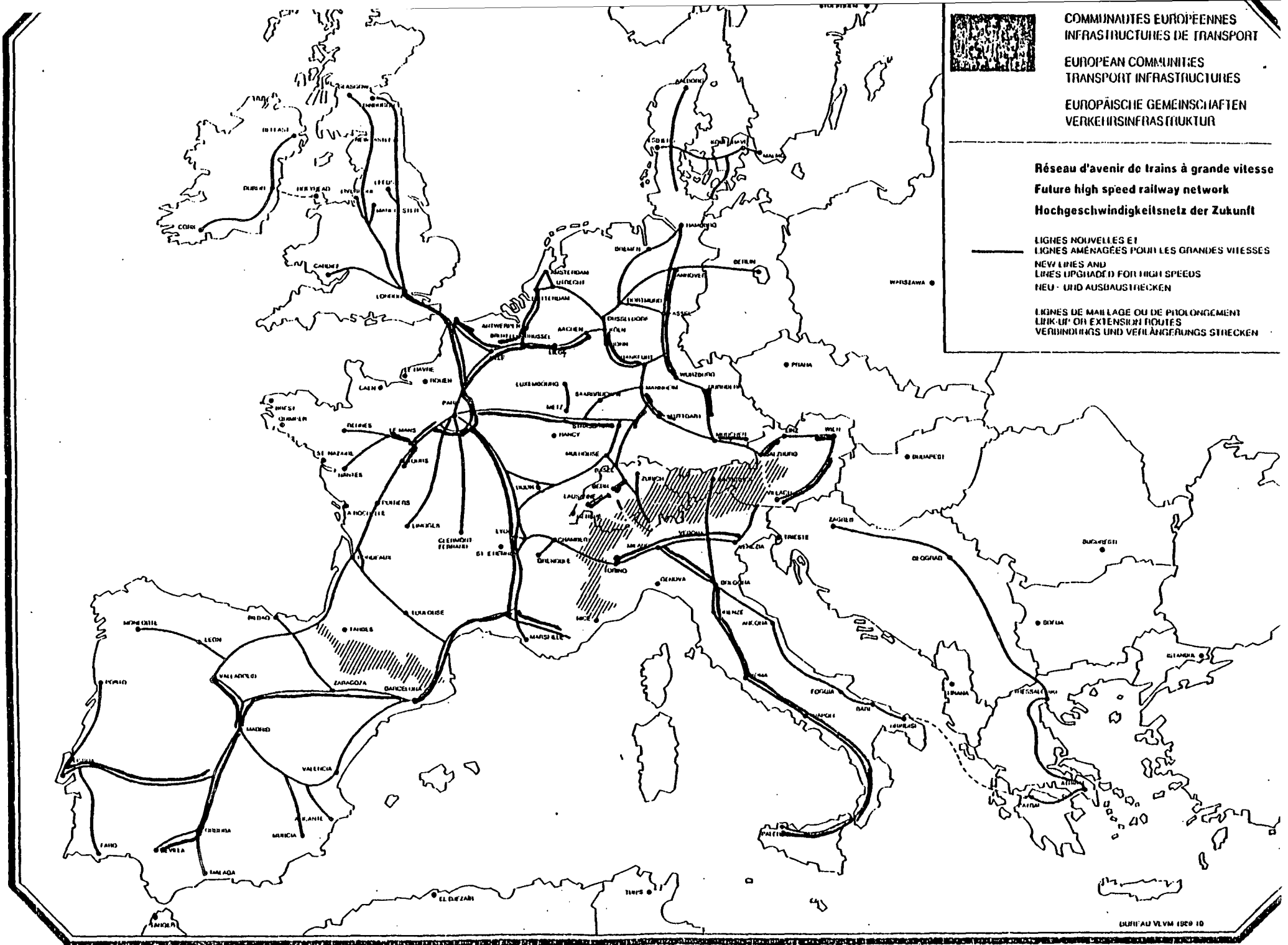
EUROPEAN COMMUNITIES  
TRANSPORT INFRASTRUCTURES

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN  
VERKEHRINFRASTRUKTUR

Réseau d'avenir de trains à grande vitesse  
Future high speed railway network  
Hochgeschwindigkeitsnetz der Zukunft

LIGNES NOUVELLES ET  
LIGNES AMÉNAGÉES POUR LES GRANDES VITESSES  
NEW LINES AND  
LINES UPGRADED FOR HIGH SPEEDS  
NEU- UND AUSBAUSTRECKEN

LIGNES DE MAILLAGE OU DE Prolongement  
LINK-UP OR EXTENSION ROUTES  
VERBINDUNGS UND VERLÄNGERUNGS STRECKEN





COMMUNAUTÉS EUROPEENNES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

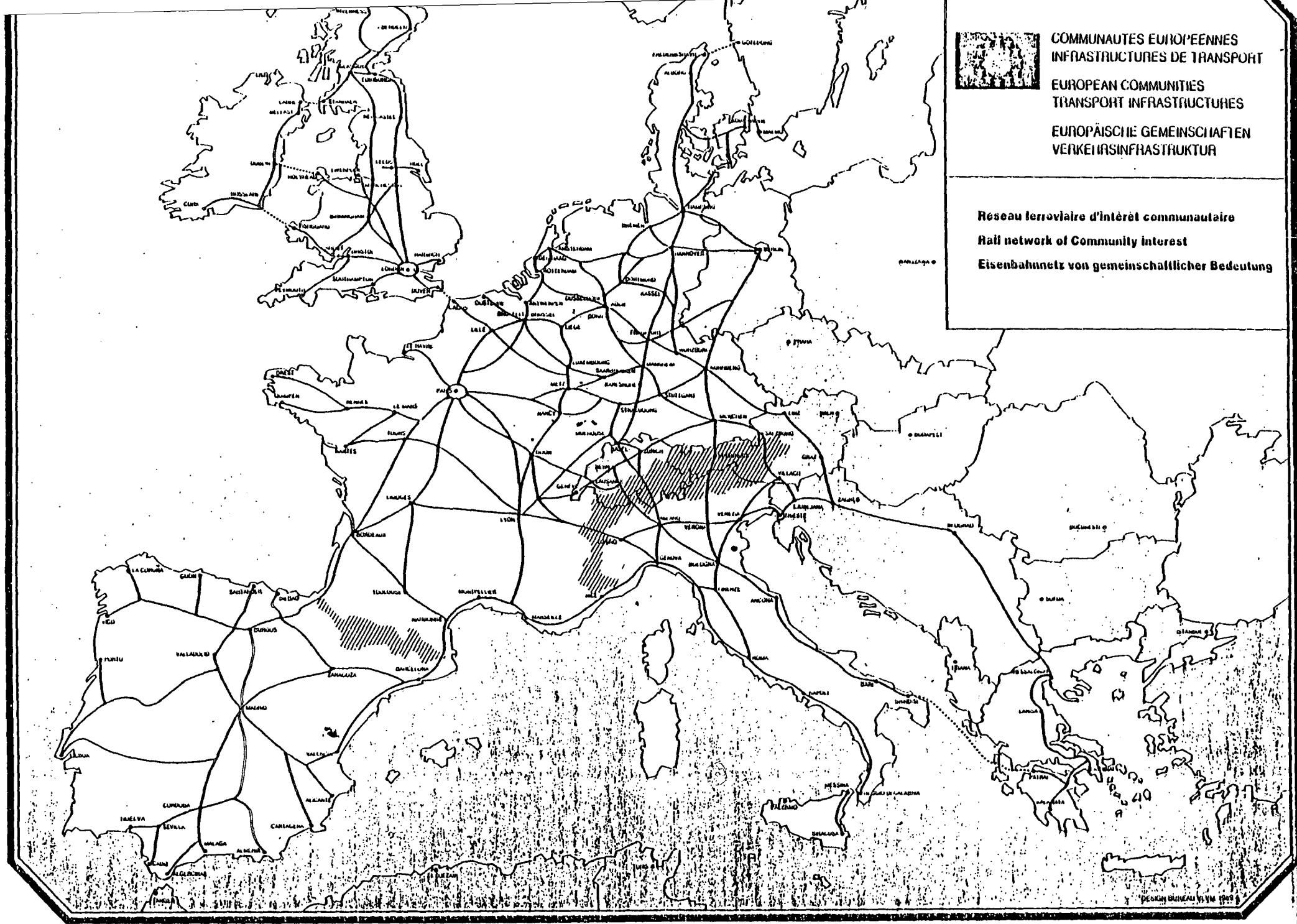
EUROPEAN COMMUNITIES  
TRANSPORT INFRASTRUCTURES

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN  
VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Réseau ferroviaire d'intérêt communautaire

Rail network of Community interest

Eisenbahnnetz von gemeinschaftlicher Bedeutung



43

© 1988 MAIRIA TRANSPORT

**COMMUNAUTES EUROPEENNES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**



**EUROPEAN COMMUNITIES  
TRANSPORT INFRASTRUCTURES**

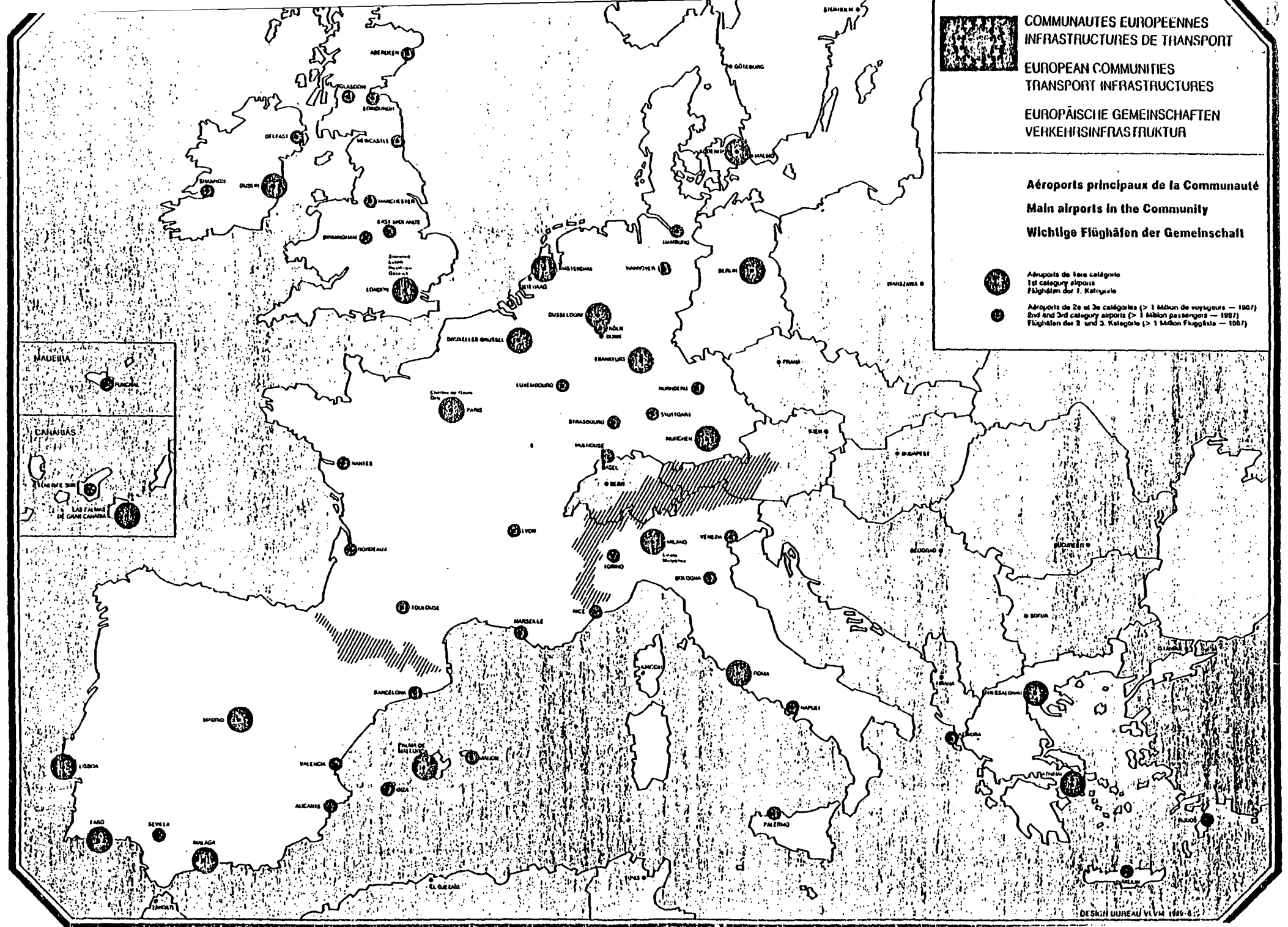
**EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN  
VERKEHRSINFRASTRUKTUR**

**Aéroports principaux de la Communauté**

**Main airports in the Community**

**Wichtige Flughäfen der Gemeinschaft**

-  Aéroports de 1ère catégorie  
1st category airports  
Flughäfen der 1. Kategorie
-  Aéroports de 2e et 3e catégories (> 1 Million de voyageurs — 1987)  
2nd and 3rd category airports (> 1 Million passengers — 1987)  
Flughäfen der 2. und 3. Kategorie (> 1 Million Fluggäste — 1987)



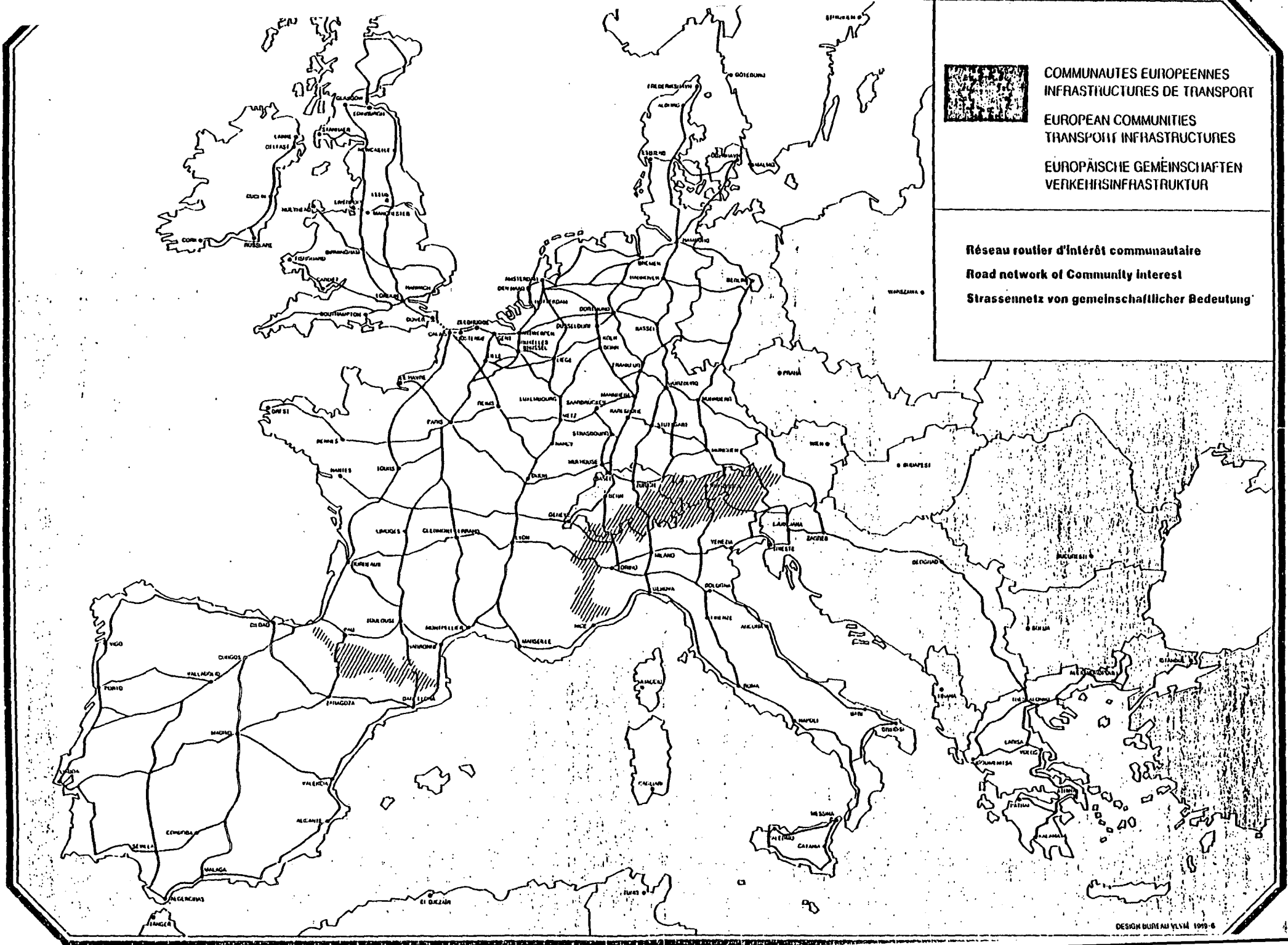


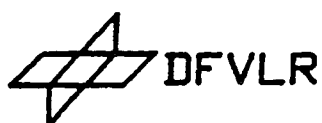
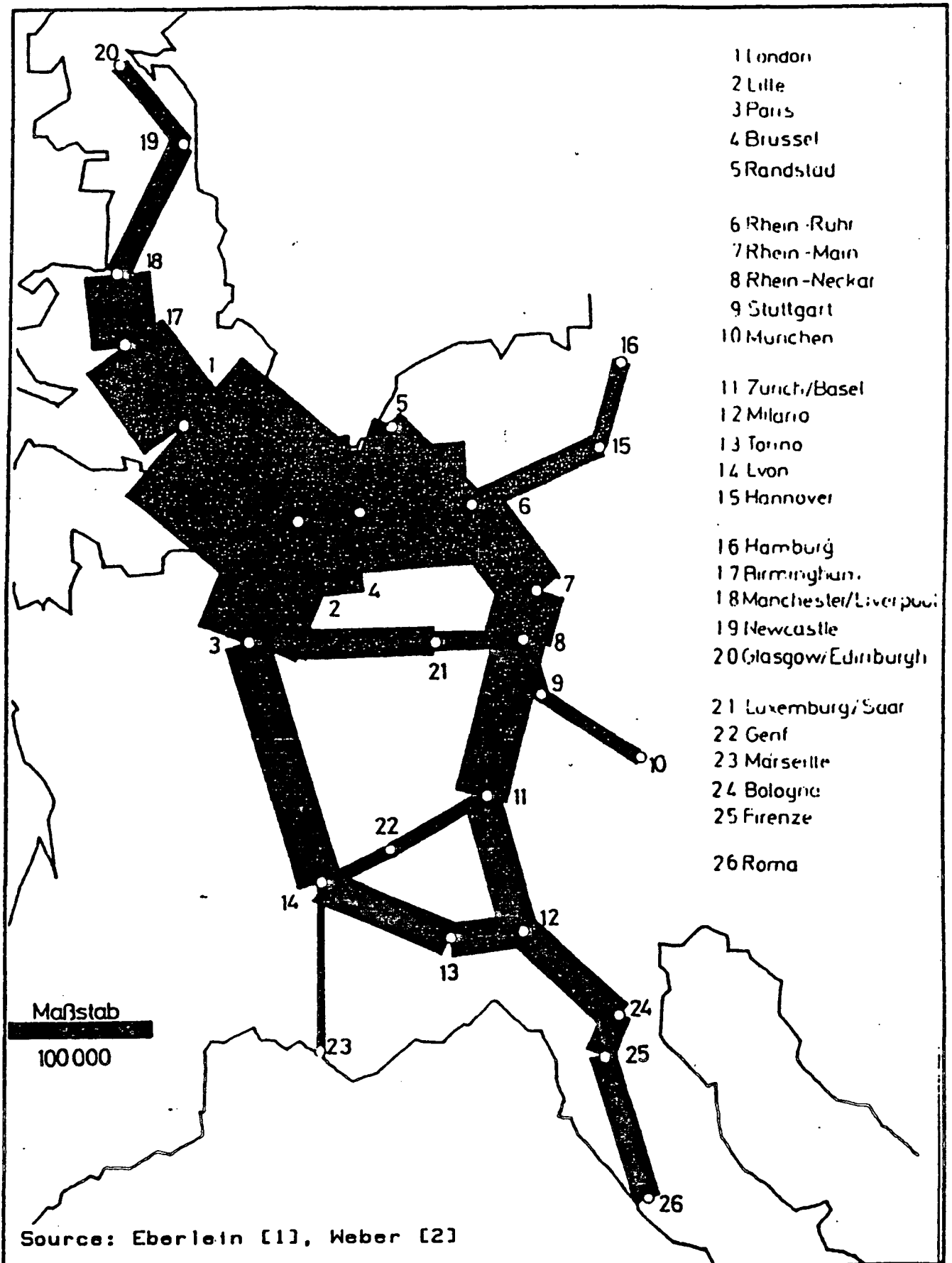
COMMUNAUTES EUROPEENNES  
 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

EUROPEAN COMMUNITIES  
 TRANSPORT INFRASTRUCTURES

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN  
 VERKEHRSMFRASTRUKTUR

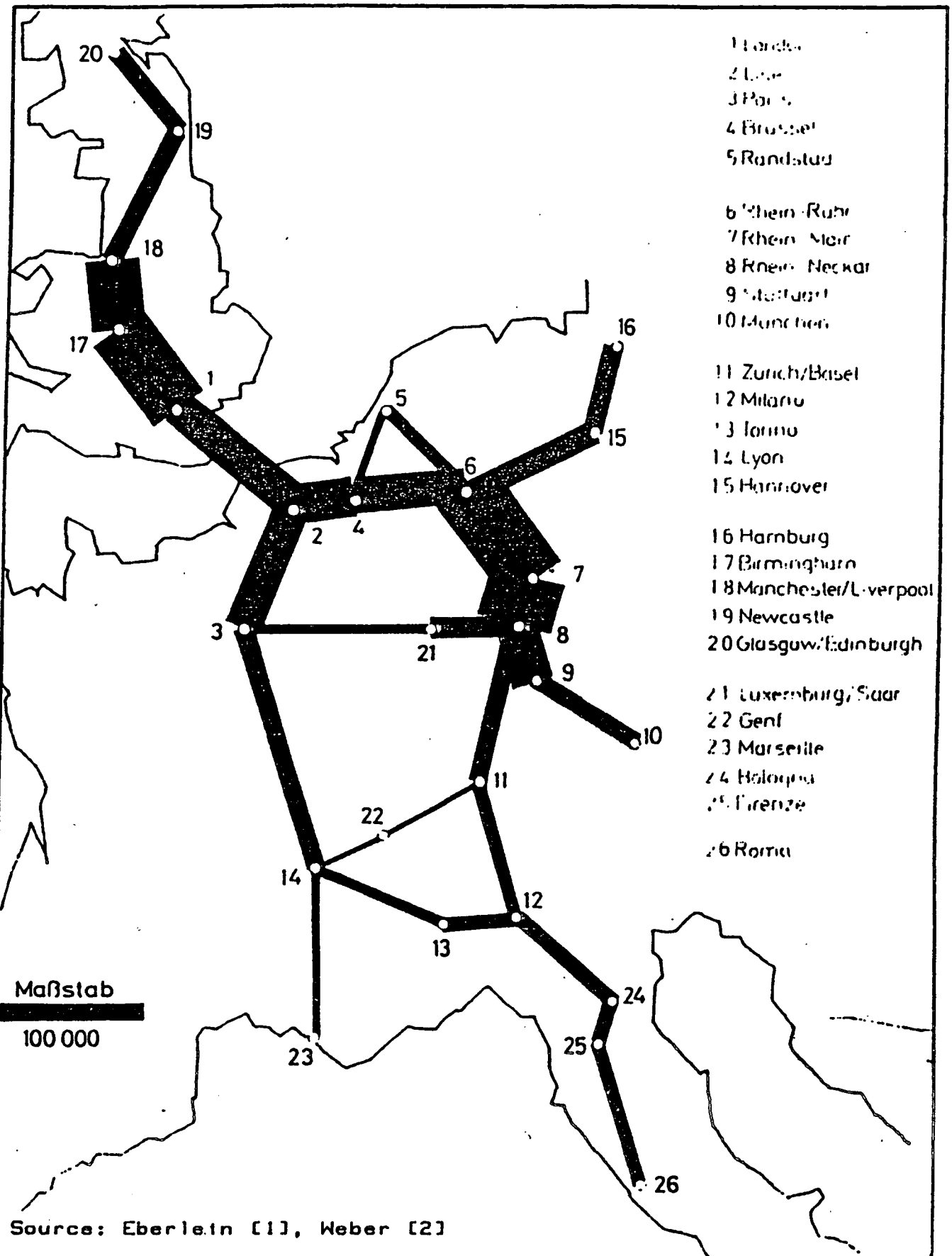
Réseau routier d'intérêt communautaire  
 Road network of Community interest  
 Strassennetz von gemeinschaftlicher Bedeutung





Traffic Flows after Removal  
 of Frontier Factors

FIG. 6



|  |   |               |
|--|---|---------------|
|  <b>DFVLR</b> | Traffic Flows in a<br>European Network<br>(Model Estimations) | <b>FIG. 5</b> |
|--|---|---------------|



| FROM \ TO       |    | Belgium | West Germany | France | Luxembourg | The Netherlands |
|-----------------|----|---------|--------------|--------|------------|-----------------|
|                 |    |         |              |        |            |                 |
| West Germany    | B  | 5.4     | 1.0          | 19.7   | 40.7       | 13.3            |
|                 | H  | 3.3     | 1.0          | 7.6    | 37.1       | 2.5             |
|                 | SP | 0.6     | 1.0          | 2.6    | 9.8        | 0.9             |
|                 | TT | 1.4     | 1.0          | 6.1    | 16.3       | 1.9             |
| France          | B  | 8.4     | 22.1         | 1.0    | 43.8       | 17.0            |
|                 | H  | 11.4    | 75.1         | 1.0    | 61.4       | 45.5            |
|                 | SP | 0.4     | 3.8          | 1.0    | 7.3        | 4.2             |
|                 | TT | 1.3     | 10.8         | 1.0    | 17.5       | 11.3            |
| The Netherlands | B  | 2.1     | 6.9          | 1)     | 20.0       | 1.0             |
|                 | H  | 1.0     | 7.4          | .      | 27.9       | 1.0             |
|                 | SP | 0.1     | 0.1          |        | 20.8       | 1.0             |
|                 | TT | 0.5     | 0.7          |        | 21.8       | 1.0             |

B = Business Travel H = Holiday Travel SP = Short Stay Personal Travel TT = Total Travel

1) For the Netherlands - France are no comparable national relations available

Source: DFVLR, IRT, NVI [6,7], own calculations



DFVLR

Estimation of Frontier Factors

FIG. 4

