

Ouverture du séminaire

Pierre-Yves Bissauge
Adjoint au directeur du transport aérien
Direction générale de l'aviation civile

« J'ai le plaisir de vous accueillir aujourd'hui pour ce nouveau séminaire de la direction du transport aérien.

Il porte cette année sur la complémentarité entre le TGV et l'avion, deux modes de transport naguère essentiellement présentés comme concurrents. Ils le sont toujours sur certaines destinations mais comme nous le verrons aujourd'hui, ils sont de plus en plus en synergie sur de nombreux trajets, répondant ainsi aux besoins des voyageurs et ce, à leur grande satisfaction.

Pour les aéroports qui accueillent des dessertes de longue distance, cette synergie TGV-Avion a un effet doublement positif : d'une part en libérant de la capacité et d'autre part, si l'interconnexion entre le TGV et l'avion est aisée, en augmentant leur zone de chalandise, atout déterminant dans un contexte de concurrence entre aéroports.

Ce développement de l'intermodalité TGV-Avion, en tout point conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement, ne serait-ce qu'au travers des économies d'émissions de CO₂ qu'il permet, se constate à Paris-CDG et à Lyon-Saint Exupéry, et à travers le débat qui vient de s'ouvrir sur la localisation de la future gare d'Orly. Il s'observe aussi en Europe et tout particulièrement en Allemagne, comme nous l'expliquera tout à l'heure M. Pfragner, commissaire à l'intermodalité à l'aéroport de Francfort, qui nous fera part des enseignements de l'expérience d'un aéroport en pointe sur le sujet.

Ce colloque est l'occasion de présenter, pour la première fois, les résultats d'enquêtes très récentes réalisées respectivement par la DGAC (Mme Bouffard-Savary) et ADP (Mme Frisch) sur la complémentarité TGV-Avion à Paris-CDG et à Lyon. M. Sauvart (RFF) nous apportera le point de vue du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ; Mme Renaudie abordera le sujet « TGV Air », un produit préfigurant une forme possible de contrat de transport intégrant les deux modes.

Mme Sieg (Air France) et M. Bosc (Corsair Fly) nous exposeront leur pratique de compagnie aérienne et leurs attentes.

M. Bernand (aéroport de Lyon-Saint Exupéry) nous expliquera en quoi l'intermodalité est un atout commercial en termes d'images pour un aéroport. Enfin, la table ronde finale, animée par Philippe Ayoun, qui réunira M. Kovarik (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère du développement durable), M. Sotiriou de la Commission Européenne, M. Personne de l'Union de Aéroport Français, Mme Wallard d'ADP et M. Leboeuf de la SNCF, nous permettra d'identifier les actions à prendre pour aller encore plus loin dans l'alliance d'avenir que nous annonce le programme d'aujourd'hui.

Je suis certain que M. Vigoureux (journaliste) animera brillamment ce colloque y compris les débats, grâce à sa profonde connaissance du secteur aérien. Je remercie tous les acteurs, l'équipe d'organisation autour de Mme Bouffard-Savary ainsi que les participants.»

1ère session : TGV-Avion : Où en sommes-nous ?

Cadrage et enquête : la complémentarité TGV-Avion en France

Elisabeth Bouffard-Savary (DGAC/DTA)

Avec Philippe Perrinelle (SNCF)

Stéphane Garnier (ADP)

Christine Bernier (Aéroports de Lyon)



« La méthodologie de l'enquête sur la complémentarité TGV-Avion en France

A la fin des années 1990, l'intermodalité était souvent évoquée, mais il était difficile de quantifier son importance.

Après cinq enquêtes réalisées, dont la première en 1999, il est possible aujourd'hui de quantifier l'intermodalité TGV-Avion et d'en mesurer son évolution. Ce type d'enquête est réalisé tous les trois ans, sur chacune des deux plateformes intermodales de Paris-CDG et de Lyon-St Exupéry avec pour objectif de mesurer l'importance de la complémentarité TGV-Avion, ses caractéristiques et les attentes des voyageurs.

En 2011, 4 600 passagers ont été interrogés au total sur Paris-CDG et 500 sur Lyon-Saint Exupéry (en juillet et en octobre). Cette enquête a été réalisée avec la collaboration des deux aéroports et de la SNCF.

Une intermodalité réussie sur Paris-CDG, en devenir sur Lyon-Saint Exupéry

Sur l'aéroport de Paris-CDG, le nombre de passagers « bi-modaux » (ou intermodaux) est passé de 900 000 en 1999 à 2 750 000 en 2011. Il a donc été multiplié par trois en 12 ans. Au cours des trois dernières années (2008-2011), en raison de la stabilisation du trafic aérien observé pendant cette période de difficultés économiques, le nombre de passagers bi-modaux a progressé plus lentement (+10%). Ces passagers représentent aujourd'hui environ 4,5% du trafic total de Paris-CDG, contre 1,2% en 1999.

Sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, la situation est très différente. Le nombre de passagers « bi-modaux » est beaucoup moins important : 75 000 en 2011 mais il a progressé fortement depuis 2008 (40 000), après une période 2002-2008, de quasi-stagnation. Il n'en demeure pas moins que le taux de pénétration des passagers bi-modaux à Lyon-Saint Exupéry (inférieur à 1%) est nettement plus faible qu'à Paris-CDG.

La synergie entre la gare TGV et l'aéroport est source de croissance

La synergie entre les deux infrastructures, la gare TGV et l'aéroport, est source de croissance d'activité. Le nombre de passagers « bi-modaux », sur Paris-CDG, a augmenté deux fois plus rapidement (période 1999-2011) que les passagers aériens de l'aéroport et de 20% de plus que le trafic ferroviaire de Paris-CDG. Ces marchés sont toutefois de taille très différente : le trafic de passagers à Paris-CDG est de l'ordre de 60 millions alors qu'il est de 4 millions pour la gare TGV et de 2,75 millions pour les passagers « bimodaux ».

A Lyon-Saint Exupéry, la synergie est moindre mais a connu une forte accélération à partir de 2008.

Le point de vue de la SNCF : Philippe PERRINELLE (SNCF - Chef de Projets au Département Grands Projets et Prospective)



« Dans une gare comme Charles-de-Gaulle, nous devons répondre à la demande de plusieurs clientèles.

La clientèle intermodale air-fer représente la plus grande partie de la fréquentation de la gare TGV (70% en 2011), mais cette gare joue également un rôle de gare territoriale, c'est-à-dire qu'elle dessert une partie de l'Île de France voire la Picardie proche, pour des voyageurs qui préfèrent utiliser la gare CDG plutôt que de passer par Paris. Cette gare a une dernière fonctionnalité, celle de correspondances entre différents TGV, d'un TGV vers un autre TGV.

L'objectif est alors de mettre en place une offre qui permette de répondre à ces trois demandes ; or, depuis 1999, on constate une augmentation assez sensible de l'offre puisque l'on est passé de 40 TGV à une soixantaine aujourd'hui et, effectivement, que ce soit le trafic total de la gare CDG ou le trafic intermodal, on a des croissances qui sont très fortes puisque l'on a multiplié par trois le trafic intermodal et par 2,5 le trafic total de la gare.

Un certain dynamisme est également observé sur les autres types de trafic que sont les correspondances entre TGV et surtout le trafic territorial. »

Les passagers intermodaux sont-ils des passagers comme les autres ?

Prenons simplement deux critères de comparaison : la nationalité des passagers bi-modaux et le motif de leur déplacement.

S'agissant du premier critère, sur Paris-CDG : 34% des passagers intermodaux sont des étrangers alors qu'ils sont estimés à 37% parmi les passagers aériens.

Deux raisons peuvent être avancées pour cette présence moindre de voyageurs étrangers parmi les passagers bi-modaux : l'intermodalité est plus difficile d'« accès » à un voyageur étranger qui va rechercher spontanément la simplicité pour son déplacement et donc privilégier autant que faire se peut, l'utilisation d'un seul mode de transport, et d'autre part l'offre bi-modale est moins bien commercialisée à l'international qu'au niveau national.

Quelques différences existent au niveau du motif du voyage indiquant que l'intermodalité est plus « proche » du motif de déplacement personnel que professionnel. 49% des passagers intermodaux à Paris-CDG se déplacent pour motif Loisirs contre 41% des passagers aériens. Certaines catégories sociales sont plus représentées comme les étudiants (respectivement, 16% et 12%), par exemple.

Pour autant, globalement et malgré quelques différences, les passagers intermodaux sont très similaires aux passagers aériens.

Stéphane GARNIER (ADP - Chef de projet Roissy Carex)



« Les passagers intermodaux sont effectivement assez semblables aux passagers aériens. La différence vient de leur comportement ; c'est ce que l'on observe en gare de Paris-CDG. Les passagers intermodaux ne se considèrent pas comme des passagers essentiellement aériens. Un passager en correspondance train-avion considère qu'il fait deux voyages. Cela se voit dans sa façon d'organiser son voyage car il va, dans la plupart des cas, prendre deux billets, voire utiliser deux systèmes de réservation ; d'abord par la compagnie aérienne pour acheter son billet d'avion, puis, ensuite, il va aller sur la SNCF ».

Le trajet intermodal passant par Paris-CDG : d'où viennent les passagers ? Où vont-ils ?

Prenons l'origine du vol des passagers intermodaux.

Sur Paris-CDG, le long courrier est la principale origine (59% des passagers intermodaux) avec des passagers intermodaux venant d'Amérique du Nord (21%) et d'Asie (15%) principalement avec une importance croissante bien que toujours modeste, de l'Amérique du Sud. Le moyen courrier « Europe-Méditerranée » représente 38% des origines « aériennes ».

La destination du TGV est le second aspect de ce trajet intermodal. Le réseau TGV-Nord et Bruxelles représentent 27% des destinations TGV des passagers intermodaux, suivies par les destinations du réseau Ouest (19%), Lyon-Alpes (16%) et le Sud-Ouest (13%). Cette répartition est très stable dans le temps.

Autre aspect du trajet intermodal : sa durée. Elle est de 13h09 en moyenne pour les passagers passant par Paris-CDG, se décomposant entre une durée de vol de 7h36, un temps de correspondance de 3h23 et une durée du trajet TGV de 3h09.

Le temps de vol représente 60% de l'ensemble du déplacement.

Le temps de correspondance qui paraît assez élevé, constant dans le temps, est de manière assez surprenante assez bien perçu par les voyageurs.

Le trajet intermodal passant par Lyon-St Exupéry : d'où viennent les passagers ? Où vont-ils ?

Sur Lyon-St Exupéry, le trajet intermodal est très différent de celui de Paris-CDG.

Le long courrier est beaucoup moins important (18% des passagers intermodaux), la principale origine aérienne de ces passagers (60% d'entre-eux) étant un vol moyen courrier (Europe-Méditerranée). Enfin la métropole, en tant qu'origine aérienne des passagers intermodaux, représente 22% du total. Pour le long courrier, la provenance principale est l'Amérique du Nord, avec une proportion très limitée de 8%, en raison du faible développement du trafic intercontinental sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

Les destinations TGV sont plus locales, avec une forte proportion pour le réseau Sud-TGV (47%), les Alpes (29%) et Paris (24%).

Conséquence : la durée et la composition du trajet intermodal est très différente de celle de Paris-CDG, près de deux fois moins longue. Le vol dure 3h35 en moyenne (deux fois moins que sur la plateforme parisienne), la correspondance est de 3h01 et le trajet TGV de 1h49, pour un total de 7h49.

Le point de vue des aéroports de Lyon : Marie-Christine BERNIER (Aéroports de Lyon – Responsable Développement Intermodalité)



« Le trafic sur Lyon-St Exupéry se répartit entre l'Europe, 42 %, l'Afrique, 18 %, et le trafic national : 36 %.

Il est intéressant de noter que la plate-forme offre quelques longs courriers en point à point et que l'aéroport bénéficie d'un large réseau de destinations européennes à partir desquelles, on peut effectuer des vols long-courriers.

L'axe principal des liaisons TGV pour l'aéroport est le Sud (73% de taux d'intermodalité), avec une durée de trajet très courte (30 minutes) qui correspond à la desserte terrestre de proximité de la zone de chalandise naturelle de Lyon. »

Quelques spécificités du voyage intermodal

L'enquête a montré que 40% des personnes interrogées ont déjà fait ce type de trajet (ce chiffre est encourageant car il témoigne de la satisfaction de ces voyageurs) et donc, 60% sont des primo-intermodaux, qui, s'ils sont satisfaits, réitéreront ce type de trajet et contribueront à la croissance de ce marché.

Un passager sur cinq a déjà effectué le même trajet mais en passant par une gare parisienne (gare Montparnasse ou gare de Lyon), ce qui souligne leur intérêt pour l'intermodalité. Ainsi, dès lors qu'il existe une desserte ferroviaire en aéroport, avec des fréquences satisfaisantes, les gares parisiennes sont délaissées au profit de la gare TGV de Paris-CDG.

10% des passagers avaient déjà effectué le même trajet en utilisant l'avion uniquement.

Enfin 80% font des allers-retours, c'est-à-dire un trajet intermodal à l'aller et un autre, au retour.

Le produit TGV-Air : une notoriété à développer

Comment qualifier le produit TGV-Air, dont on entend souvent parler mais sans précisément pouvoir le définir ?

Sur Paris-CDG, 19% des personnes interrogées ont déclaré avoir entendu parler du produit TGV-Air. Ce pourcentage est très stable dans le temps.

Pour celles qui ont déclaré le connaître, sans pour autant l'utiliser, deux raisons principales sont évoquées : ne pas avoir eu le choix et le fait qu'il était plus cher de prendre deux billets.

Sur la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry, où le produit n'est pas commercialisé, 26% des personnes ont déclaré qu'elles le connaissaient ! 19% ont indiqué que si le produit existait, elles l'utiliseraient à condition que ce soit moins cher que deux billets séparés ou à condition que ce soit plus facile.

En tout cas, deux aspects du produit à développer ou sur lesquels mieux communiquer : son coût et sa facilité d'accès et d'utilisation.

Les motivations des passagers pour le choix d'un trajet intermodal sur Paris-CDG : coût et gain de temps

Le coût est la première motivation des voyageurs pour choisir l'intermodalité TGV-Avion (43% des réponses), le gain de temps obtenant 40% de réponses. Ces proportions sont très stables dans le temps. Le fait que la gare soit proche de la destination finale est la troisième motivation (36% des réponses). Cette motivation a d'ailleurs beaucoup progressé depuis quelques années, passant de 6% à 36%. Autre motivation ayant progressé : le confort (22% des réponses).

Choisir l'intermodalité TGV-Avion pour des raisons environnementales ? Seulement 5% des personnes interrogées l'ont déclaré et cette proportion est très stable dans le temps. Pourtant, dans le cas où le prix du billet TGV devrait être augmenté, 56% des personnes interrogées privilégieraient encore le TGV. Enfin 56% de tous les passagers pensent que le choix du TGV est favorable à l'environnement.

Quelles appréciations les passagers intermodaux font-ils de leur trajet ?

Les appréciations sont toujours très positives tant pour la préparation que pour le déroulement de leur voyage : 92% des passagers interrogés n'ont pas rencontré de difficultés dans la préparation de leur voyage et 86% dans le déroulement de celui-ci.

Concernant le confort de la zone d'attente : 31% de mécontents, mais cet aspect du voyage est en amélioration. L'attente entre l'avion et le TGV est considérée comme trop importante par 35% des passagers. Sur la signalisation : 88% des réponses sont positives et 82% des personnes sont satisfaites par le transport des bagages.

Quelles sont les attentes des passagers en termes d'amélioration sur Paris-CDG ? ...

Dans l'enquête, les passagers interrogés étaient invités à hiérarchiser des propositions d'amélioration en faveur de l'intermodalité TGV-Avion.

Le billet unique est l'amélioration qui arrive en tête. La prise en charge des bagages est aussi une préoccupation importante des passagers.

Concernant les bagages, toutes les combinaisons de prise en charge de ceux-ci ont été testées depuis le lieu de départ jusqu'à la destination finale. La combinaison qui semble recueillir l'avis le plus favorable des passagers est la prise en charge des bagages de l'aéroport de départ jusqu'à la gare TGV d'arrivée.

Enfin une série de questions ouvertes ont été posées. Les deux premières demandes portent d'une part sur l'augmentation des fréquences et des amplitudes des TGV (25%) et d'autre part sur l'ajout de chariots à bagages à l'aéroport (12%).

... et sur Lyon-St Exupéry ?

La situation de l'aéroport de Lyon-St Exupéry est différente de celle de Paris-CDG mais les demandes d'amélioration sont assez similaires.

La première demande porte sur la restauration au niveau de la gare. La seconde concerne le billet combiné unique et en quatrième position, la prise en charge des bagages, des demandes « partagées » avec les passagers de Paris-CDG.

Concernant les bagages, la même demande qu'à Paris-CDG arrive en tête des opinions : la prise en charge des bagages de l'aéroport de départ jusqu'à la gare TGV d'arrivée.

Sur les questions ouvertes, les passagers intermodaux de Lyon-St Exupéry font les mêmes demandes qu'à Paris-CDG ; la moitié des réponses concernent l'augmentation des fréquences et les amplitudes des TGV. »

TGV-AVION : une alliance d'avenir ?

Colloque du 25 novembre 2011

L'enquête 2011 sur la complémentarité TGV-avion en France

Elisabeth Bouffard-Savary
DGAC/DTA/Sous-direction des études, des statistiques et de la prospective (SDE)



Présentation, organisation et contenu
Méthodologie de l'enquête
Présentation des résultats
Synthèse et perspectives

Présent
FACTIF
L'avenir

Direction générale de l'Aviation civile



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Méthodologie ...

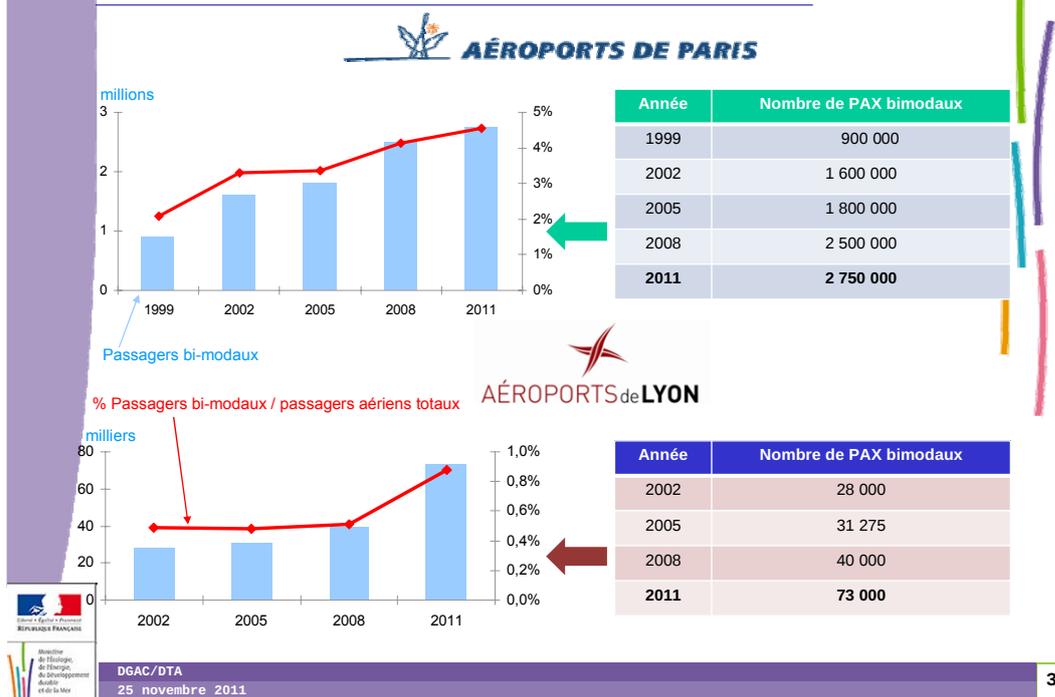
- **Enquête réalisée à Paris-CDG et Lyon St Exupéry en mai et été 2011**
- **4 600 passagers interrogés à Paris-CDG et près de 500 à Lyon St Exupéry, en face-à-face, en gare intermodale**
- **Enquête réalisée avec la collaboration d'Aéroports de Paris, d'Aéroports de Lyon et de la SNCF**
- **Résultats redressés sur les trafics de novembre 2010 à octobre 2011**
- **Enquête effectuée par MMC-Paris**



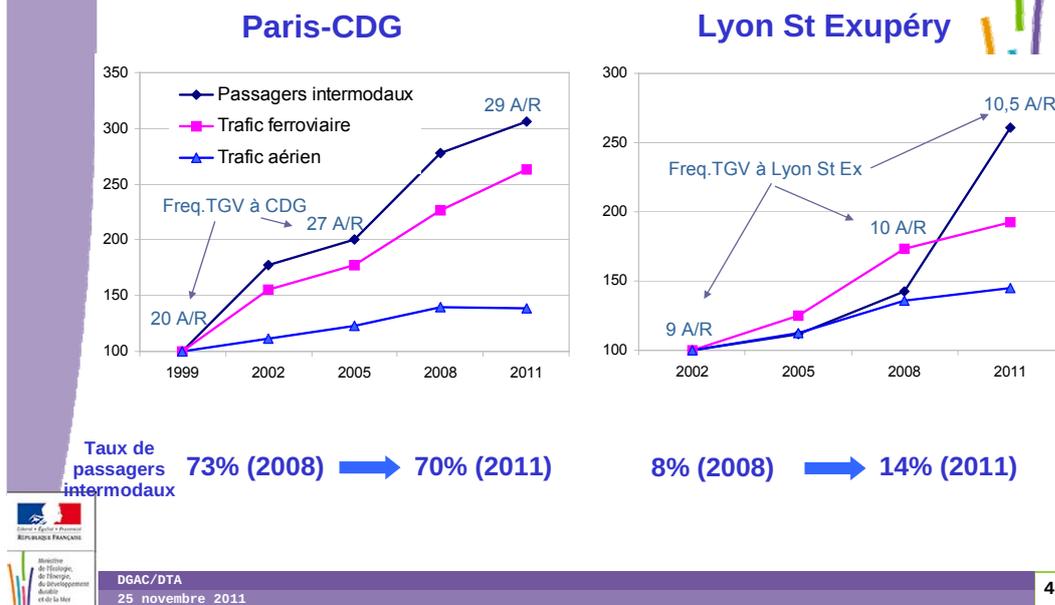
DGAC/DTA
25 novembre 2011

2

TGV-Avion : une intermodalité réussie

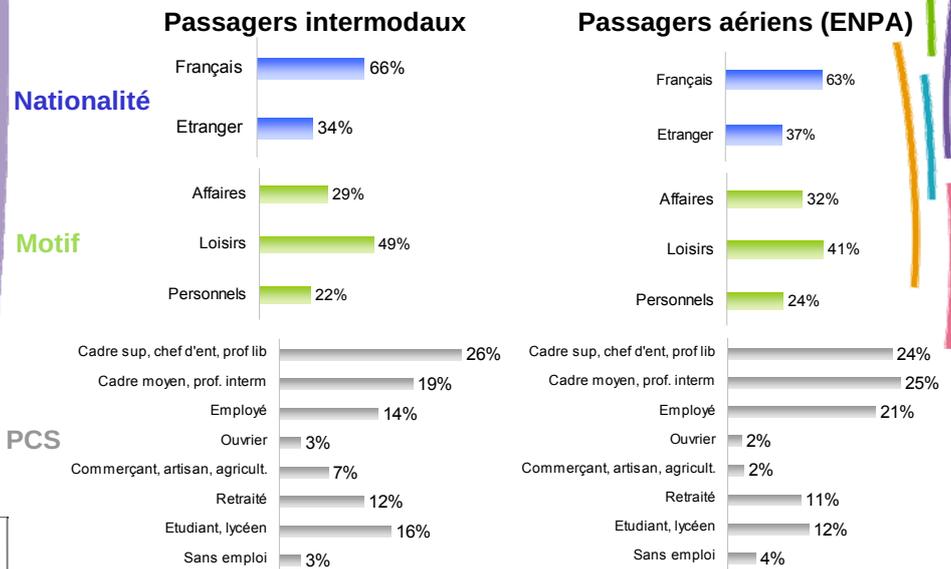


Gare TGV-aéroport : une synergie de croissance



Passagers intermodaux : des passagers aériens pas comme les autres ?

Exemple : Paris-CDG

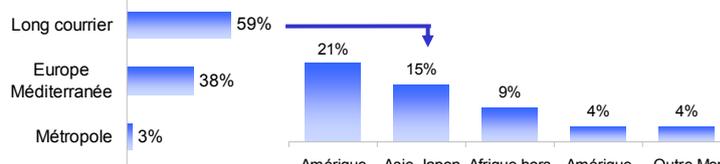


DGAC/DTA
25 novembre 2011

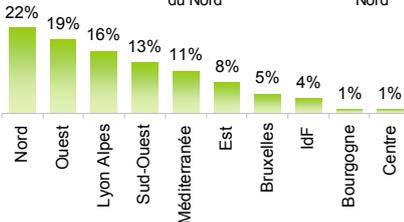
5

Le trajet intermodal à Paris-CDG

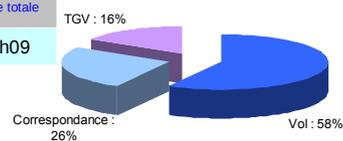
Origine du vol



Destination du TGV



Durée de vol (correspondances incluses)	Temps de correspondance entre l'avion et le TGV	Durée de trajet TGV (hors correspondances)	Durée totale
7h36	3h23	2h09	13h09

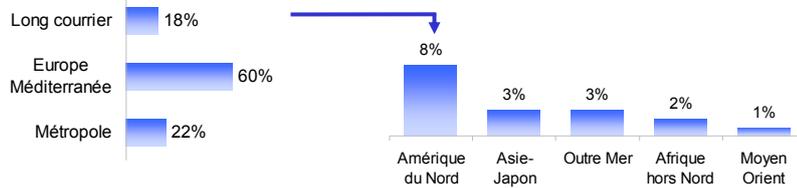


DGAC/DTA
25 novembre 2011

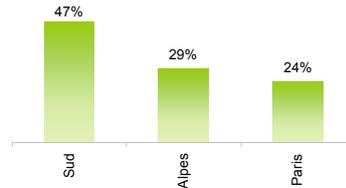
6

Le trajet intermodal à Lyon-St Exupéry

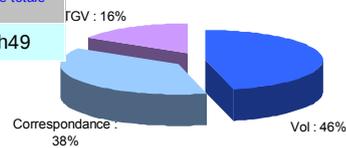
Origine du vol



Destination du TGV



Durée de vol (correspondances incluses)	Temps de correspondance entre l'avion et le TGV	Durée de trajet TGV (hors correspondances)	Durée totale
3h35	3h01	1h14	7h49



DGAC/DTA
25 novembre 2011

7

Quelques spécificités...

- > 40% des passagers ont déjà fait ce même trajet (60% sont des « primo-intermodaux »)
- > 22% ont déjà effectué le même trajet, mais en passant par une gare parisienne (39% gare de Montparnasse, 27% gare de Lyon,...)
- > 10% ont effectué le même trajet en utilisant l'avion uniquement
- > près de 80% utilisent le TGV comme pré/post-acheminement à l'aller et au retour



DGAC/DTA
25 novembre 2011

8

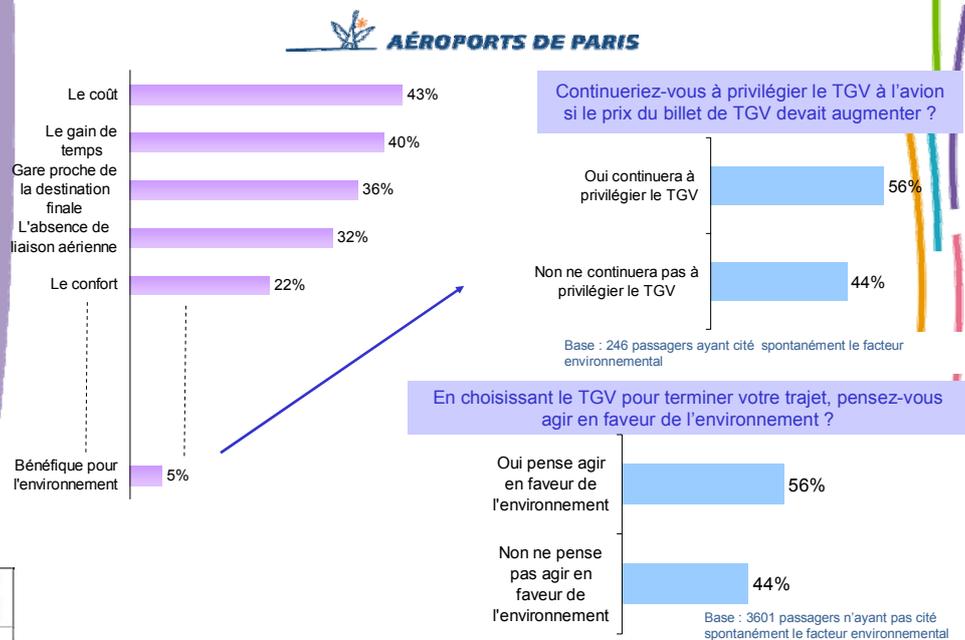
TGV-Air : toujours méconnu !



DGAC/DTA
25 novembre 2011

9

TGV-Avion : quelles motivations pour les passagers ?



DGAC/DTA
25 novembre 2011

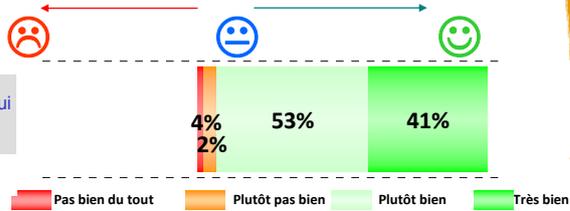
10

Le voyage intermodal : quelles appréciations ? (1)

- > 92% n'ont pas rencontré de difficultés lors de la préparation de leur voyage (Paris-CDG)
- > 86% n'ont pas rencontré de difficultés au cours de leur voyage (Paris-CDG)

Diriez-vous de votre voyage d'aujourd'hui qu'il se passe ?

Base : 4632 passagers



Diriez-vous dans l'ensemble de vos voyages Avion + TGV qu'ils se passent ?

Base : 4601 passagers



DGAC/DTA
25 novembre 2011

11

Le voyage intermodal : quelles appréciations ? (2)



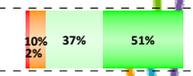
Diriez-vous que votre confort de la zone d'attente en gare est ?

Base : 4612 passagers



Diriez-vous que la signalisation depuis le terminal pour se rendre à la gare TGV est ?

Base : 4602 passagers



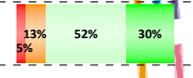
Diriez-vous de l'attente entre l'avion et le TGV est ?

Base : 4574 passagers



Diriez-vous que le transport des bagages depuis le terminal jusqu'à la gare est ?

Base : 4568 passagers



Pas bon du tout Plutôt pas bon Plutôt bon Très bon

Votre satisfaction concernant le trajet depuis le terminal jusqu'à la gare est ?



Base : 4541 passagers



Base : 469 passagers



DGAC/DTA
25 novembre 2011

12

Quelles améliorations / attentes ? Paris-CDG (1)



Propositions pour améliorer les correspondances entre l'avion et le TGV	Note moyenne *	classement
Un billet combiné unique	2,62	1
Plus de formes de restauration au niveau de la gare	2,63	2
Plus de commerces au niveau de la gare	2,85	3
La prise en charge des bagages classée en 1 par le voyageur	2,86	4
Un accueil personnalisé pour orienter à l'arrivée de l'avion ou du TGV	3,18	5
Meilleure signalétique entre le terminal d'arrivée de votre vol et la gare TGV	3,5	6
Un salon d'attente payant	5,27	7

* Échelle 1 (très important) à 6 (peu important)



DGAC/DTA
25 novembre 2011

13

Quelles améliorations / attentes ? Paris-CDG (2)



Services bagages proposés	Note moyenne *	classement
Vos bagages sont pris en charge de l'aéroport de départ jusqu'à votre gare TGV d'arrivée	2,33	1
Vos bagages sont pris en charge du terminal aérien jusqu'à votre gare TGV d'arrivée	2,66	2
Vos bagages sont pris en charge de l'aéroport de départ jusqu'à votre domicile ou lieu de destination finale	2,89	3
Vos bagages sont pris en charge du terminal aérien au départ de votre TGV	3,01	4
Vos bagages sont pris en charge de l'aéroport de départ au départ de votre TGV	3,02	5
Vos bagages sont pris en charge du terminal aérien jusqu'à votre domicile ou lieu de destination finale	3,21	6

* Échelle 1 (très important) à 6 (peu important)



DGAC/DTA
25 novembre 2011

14

Quelles améliorations / attentes ? Paris-CDG (3)



RANG	PROPOSITIONS POUR AMELIORER LES CORRESPONDANCES ENTRE L'AVION ET LE TGV	% DES REpondANTS
1	Augmenter les fréquences et les amplitudes des TGV	25%
2	Que les chariots à bagages puissent descendre dans la gare TGV	12%
3	Salon GRAND VOYAGEUR / PREMIUM dans la gare TGV	10%
4	Pouvoir modifier les réservations TGV	9%
5	Meilleure signalisation	9%
6	Mettre un personnel d'accueil pour informer les voyageurs	5%
7	Plus d'ascenseurs (plus larges)	5%
8	Créer une navette qui aille dans tous les terminaux	3%
9	Installer un fumoir	3%
10	Rafraichissements / collations / jouvaux offerts	2%
11	Accorder les horaires train et avion dans le cadre d'un billet combiné	2%
12	Toilettes gratuites	2%
13	Faire en sorte qu'il y ait plus de tapis roulants en état de marche pour rejoindre la gare	2%
14	Salon d'attente gratuit (avec confort)	2%
15	Augmenter les places assises	1%
16	Faire réduire le temps d'attente de livraison des bagages	1%
17	Améliorer le trajet entre les terminaux et la gare TGV	1%

Base : 440 passagers



DGAC/DTA
25 novembre 2011

15

Quelles améliorations / attentes ? Lyon St-Ex (1)



Propositions pour améliorer les correspondances entre l'avion et le TGV	Note moyenne *	classement
Plus de formes de restauration au niveau de la gare	2,54	1
Un billet combiné unique	2,74	2
Plus de commerces au niveau de la gare	2,88	3
La prise en charge des bagages classée en 1 par le voyageur	3,39	4
Un accueil personnalisé pour orienter à l'arrivée de l'avion ou du TGV	3,95	5
Meilleure signalétique entre le terminal d'arrivée de votre vol et la gare TGV	4,03	6
Un salon d'attente payant	5,69	7

* Échelle 1 (très important) à 6 (peu important)



DGAC/DTA
25 novembre 2011

16

Quelles améliorations / attentes ? Lyon St-Ex (2)



Services bagage proposés	Note moyenne *	classement
Vos bagages sont pris en charge de l'aéroport de départ jusqu'à votre gare TGV d'arrivée	2,62	1
Vos bagages sont pris en charge de l'aéroport de départ jusqu'à votre domicile ou lieu de destination finale	2,96	2
Vos bagages sont pris en charge du terminal aérien jusqu'à votre gare TGV d'arrivée	3,23	3
Vos bagages sont pris en charge de l'aéroport de départ au départ de votre TGV	3,25	4
Vos bagages sont pris en charge du terminal aérien jusqu'à votre domicile ou lieu de destination finale	3,34	5
Vos bagages sont pris en charge du terminal aérien au départ de votre TGV	3,52	6

* Échelle 1 (très important) à 6 (peu important)



DGAC/DTA
25 novembre 2011

17

Quelles améliorations / attentes ? Lyon St-Ex (3)



RANG	PROPOSITIONS POUR AMELIORER LES CORRESPONDANCES ENTRE L'AVION ET LE TGV	% DES REpondANTS
1	Augmenter les fréquences et les amplitudes des TGV	57%
2	Salon GRAND VOYAGEUR / PREMIUM dans la gare TGV	9%
3	Meilleure signalisation	4%
4	Combiner tableaux d'affichage des vols et des TGV (comme dans l'aéroport)	4%
5	Que le site internet de l'aéroport indique les correspondances en train possible	3%
6	Améliorer le trajet entre les terminaux et la gare TGV	3%
7	Pouvoir modifier les réservations TGV	3%
8	Salon d'attente gratuit (avec confort)	3%
9	Instaurer un système de transport de bagage	2%
10	Plus d'ascenseurs (plus larges)	2%
11	Afficher les départs des TGV dans l'aéroport	2%
12	Créer une navette qui aille dans tous les terminaux	2%
13	Faire en sorte que les escalators marchent	1%
14	Développer les destinations TGV	1%
15	Fourchette de prix des tarifs SNCF trop grande	1%
16	Que les trains attendent l'arrivée des avions pour assurer les correspondances	1%
17	Mettre en place un service de visite Lyon express pour faire patienter les voyageurs	1%

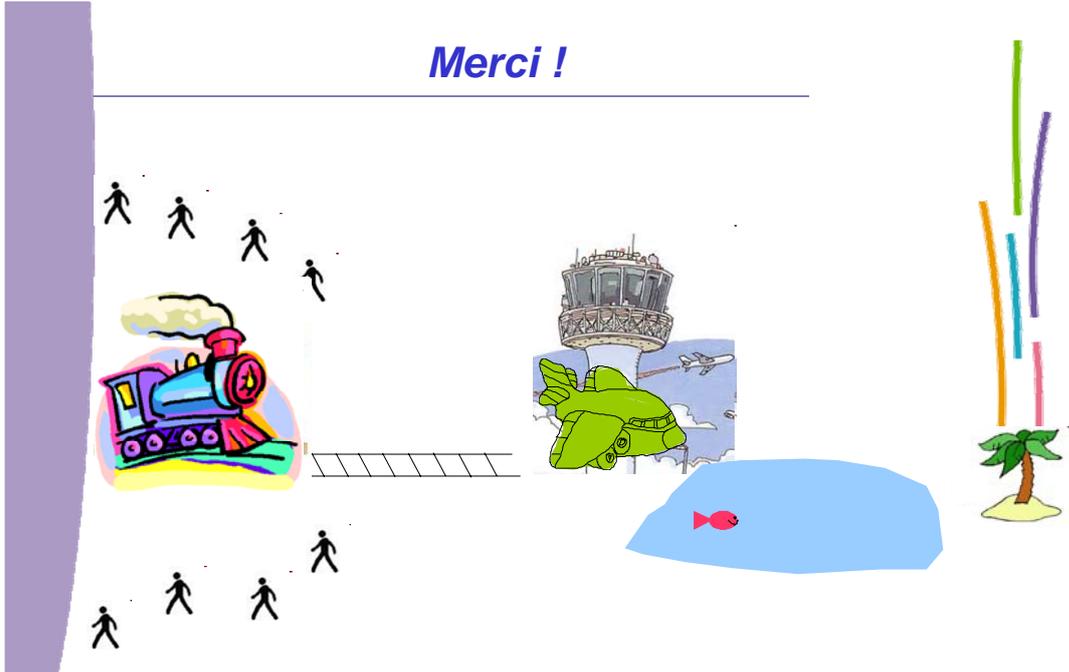
Base : 107 passagers



DGAC/DTA
25 novembre 2011

18

Merci !



DGAC/DTA
25 novembre 2011

19

1ère session : TGV-Avion : Où en sommes-nous ?

La situation européenne, le cas de Francfort : les enseignements d'une expérience

Peter Pfragner (Commissaire à l'intermodalité - aéroport de Francfort)



« 1 – La stratégie intermodale

La ville de Francfort occupe une place centrale en Allemagne

Elle dispose d'un réseau de trains à grande vitesse (ICE) et de trains régionaux très dense. Elle est, grâce à ce réseau, en contact avec le nord de l'Allemagne (Hambourg, Berlin), le centre (la région du Rhin et de la Ruhr) et le sud (Munich et la Suisse).

Le réseau de trains à grande vitesse a permis de réduire de façon significative les temps de trajets entre Francfort et les autres villes d'Allemagne. Dans le cas de Cologne, distante de 200 km, le temps de trajet est passé de deux heures auparavant à 47 mn aujourd'hui. Les grandes capitales européennes sont également accessibles par le réseau ferré, souvent en moins de cinq heures de trajet (Berlin : 3h40, Paris : 3h55). Sur ces distances moyennes, le train est souvent plus rapide que l'avion, d'où l'objectif qui est le notre, de remplacer le plus possible les vols courts courriers par des trajets en train à grande vitesse.

Le réseau ferroviaire doit renforcer le rôle de hub de la gare multimodale de Francfort

Un hub est un aéroport d'envergure nationale qui concentre un grand nombre de petits flux de passagers régionaux et les redistribue vers des destinations internationales sur des vols longs courriers. Telle est notre stratégie : étendre la fonction hub de l'aéroport de Francfort en développant le réseau ferroviaire à grande vitesse. Celui-ci doit également, dans la mesure du possible, se substituer aux vols moyens courriers pour l'acheminement des passagers, afin de libérer des slots et améliorer la capacité aéroportuaire (il faut en moyenne 40 à 60 vols d'apport pour remplir un A380). Les slots libérés sont alors affectés aux liaisons internationales. Ce rôle du réseau ferré (grande vitesse et régional) est d'autant plus important que les hubs aériens arrivent actuellement à saturation. A Francfort, une nouvelle piste a été mise en service il y a deux semaines et cette situation donne quelque latitude pour se développer. La situation est différente sur les autres aéroports allemands : à Berlin, nous allons passer de trois à un aéroport, avec une capacité passant de 4 à l'équivalent de 2 pistes. A Munich, une « bataille » est engagée pour une troisième piste. De toute manière, la capacité des hubs étant limitée dans le futur, il est nécessaire de rechercher les moyens d'atteindre une meilleure substitution.

En tout cas, en diminuant la durée des trajets, l'ICE contribue à étendre la zone de chalandise de l'aéroport à toutes les villes situées à moins de 2h de trajet de celui-ci. Cette zone correspond à un cercle

de 200 km de rayon, centrée sur l'aéroport et concentre une population de 37 millions d'habitants. A titre de comparaison, la zone de London Heathrow compte 33 millions de personnes et Paris-CDG, 22 millions.

Une démarche en faveur de l'environnement

Enfin, la stratégie intermodale contribue à protéger l'environnement ; en développant l'intermodalité, on diminue les émissions de CO2 qui sont un enjeu majeur, notamment pour l'Union Européenne.

2 - Les produits et services intermodaux

- Le développement multimodal de l'aéroport de Francfort comporte deux étapes. La première a débuté en 1972 avec l'ouverture du premier terminal aérien et la mise en service de la gare régionale. En 1985 est réalisée l'interconnexion avec les trains nationaux « inter cités ».

La seconde étape correspond à la construction de la gare des trains à grande vitesse en 1999 et à la mise en service de la ligne Cologne-Rhin-Main. Les services intermodaux de l'interconnexion air/fer sont mis en place à la même époque. Il s'agit du terminal FRA's AIRail, du partage de code mis en place par Lufthansa et DB sur la ligne Stuttgart-Cologne-Bonn et de la billetterie partagée. Il est alors possible de s'enregistrer avec ses bagages au départ de Cologne et de Stuttgart, que le passager aille à New York ou à Pékin.

- Quelques chiffres permettent de fixer l'importance de l'intermodalité entre l'avion et le train à Francfort :

- la gare des trains à grande vitesse accueille chaque jour 174 trains à grande vitesse, ce qui a représenté en 2010, 5,5 millions de passagers intermodaux.
- 223 trains inter cité entrent en gare chaque jour, dont 40 trains régionaux et ont transporté en 2010, 3,3 millions de personnes pour une correspondance avec l'avion.
- Le terminal « AIRail » accueille 11 000 passagers par mois.

- La gare intermodale de Francfort « THE SQUAIRE », d'une longueur de 660 mètres et d'une hauteur de 45 mètres sur 9 étages, représente 200 000m², et accueille des hôtels (Hilton), des services, des commerces et des parkings. L'investissement représente un milliard d'euros.

- L'enregistrement multimodal comporte deux services : « Lufthansa Passenger Service » permet l'enregistrement des passagers de la compagnie et de ceux de 21 compagnies partenaires et « Fraport Passenger Service » permet, de son côté, l'enregistrement des passagers de 21 autres compagnies. Dans l'avenir, nous espérons que plus de 42 compagnies participeront.

- Un accord « Rail and Fly » permet de faire voyager les passagers d'une destination en Allemagne au moyen d'un service multimodal comportant deux billets. Ce type d'accord existe entre des compagnies aériennes et les compagnies de chemins de fer allemands et entre ceux-ci et des compagnies tour opérateur. Quelques 80 compagnies aériennes ont signé un tel accord à Francfort avec les chemins de fer allemands.

- Un accord de partage de code existe également entre la Deutsch Bahn et des compagnies aériennes dans lequel un billet est pris dans un système de réservation au niveau mondial et le voyage s'effectue avec un numéro de vol uniquement. Ce système ne concerne que peu de compagnies car il est difficile à mettre en œuvre surtout dans sa partie « interface » entre systèmes de réservation des différents acteurs.

3 - Les résultats commerciaux

Depuis 1998, la part des trains à grande vitesse dans l'accès à l'aéroport de Francfort est passée de 3% à 20%, alors que dans le même temps l'accès par les autres modes d'accès a diminué, notamment l'accès par voiture individuelle qui est passé de 49% à 39%.

L'accès par le train à grande vitesse a représenté 5,5 millions de passagers en 2010 (+12,2% par rapport à 2009) et l'accès par le train régional 3,4 millions (+14,8% par rapport à 2009).

Enfin, le hub de Francfort représente 72 000 emplois. »



Seite 2



Contents

1. Intermodal Strategie
2. Intermodal Products and Services
3. Market Effects
4. Carbon Emission

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec 2011



1. Intermodal Strategy
Strategic Objectives of Intermodality

High Speed Traffic (Long distance trains):

1. Strengthen FRA's **hub function**:
 - by developing German Rail as a feeder to FRA
2. Compete (hub-) airports and airline alliances
 - by enhancing FRA's **catchment area**
3. Enlarge **slot capacity**
 - by shifting feeder flights to train

Long distance and regional trains/busses:

4. Develop **best practice** and **reliable services**
 - by ensuring accessibility to FRA& by developing intermodal services
5. Contribute to **environment** protection/carbon emission
 - by shifting traffic to public modes

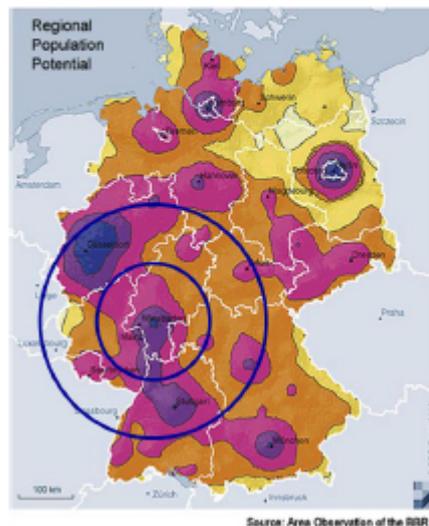
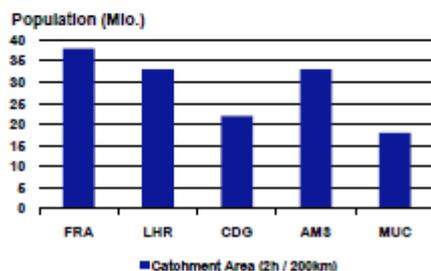
Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Piragner Dec. 2011



1. FRA's Strategic Position - Big Passenger Potential
(dependent on land use patterns, population volumes and rail distances)

Within a radius of 200 km around the airport, FRA has a larger population potential even than other European hubs!

Intermodal Hubs in Europe



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Piragner Dec. 2011



2. Intermodal Products and Services

History of Product and Service Development at FRA

1st Phase: Commuter & long distance trains

1972	Regional train station
1985	Long distance intercity trains
1982-1993	LH Airport Express

2nd Phase: High speed trains

1999	High speed train station
2003	High Speed Line Cologne-Rhine-Main
2004	New train schedule of German Rail

Intermodal Services

2000/2007	FRA's AIRail Terminal
2001/2003/2007	LH's AIRail Service Stuttgart/Cologne/Bonn-Siegburg, Codesharing LH-DB

Sales (German Rail)

since 1992	DB's Rail&Fly - Ticketing for Airlines
2003/.../2007	Code sharing - Agreements DB with AA, ANA, CI, QF, TP

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Piragner Dec 2011



2. Intermodal Products and Services

Overview



- High Speed Train Station
174 trains per day in 2010
5,5 Mio. Pax in 2010



- Regional train station
223 commuter trains per day (2010), thereof 40 regional trains
3,3 Mio. Pax in 2010
- Rail Air Cargo Station
Cargo Sprinter 1996-1999
AirCargoExpress/ACE: planned for 2010/11 (LEJ-FRA)
- AIRail Terminal
 - Common Check-in (42 Airlines, handled by LH and by Fraport): MCT 45 min, 11.000 Pax per month
 - AIRail Service: MCT 60 min

Source: Fraport

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Piragner Dec 2011

Chart 9



2. Intermodal Products and Services

THE SQUAIRE: An architectural milestone with far-reaching impact



Intermodality at Frankfurt Airport, ...

Chart 10



2. Intermodal Products

The Squaire – Facts and Figures



Length 660 m
Height 45 m (9 Levels)
Width 65 m
Weight 350.000 tonnes
Total floor area 200.000 m²
Total rental space 143.000 m²

Office space 94.500 m²
Retail & catering trades 5.900 m²
Hotels 34.500 m²
Public Parking Positions 3100
Atria 13.000 m²
Total investment app. One billion euros

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011

Chart 11



2. Intermodal Products
The Squire – Range of Services

Overnight stay and relax
Hilton Frankfurt Airport
Hilton Garden Inn
Wellness
Fitness

Service Providers

Doctors
Day-care Centre
Concierge
Barber
Dry-cleaner's
Bank house
Business- and Conference Center
Supermarket
Drugstore
Jeweler
Perfumery

Catering

10 Full-Service Restaurants
5 Cafés & Take Away

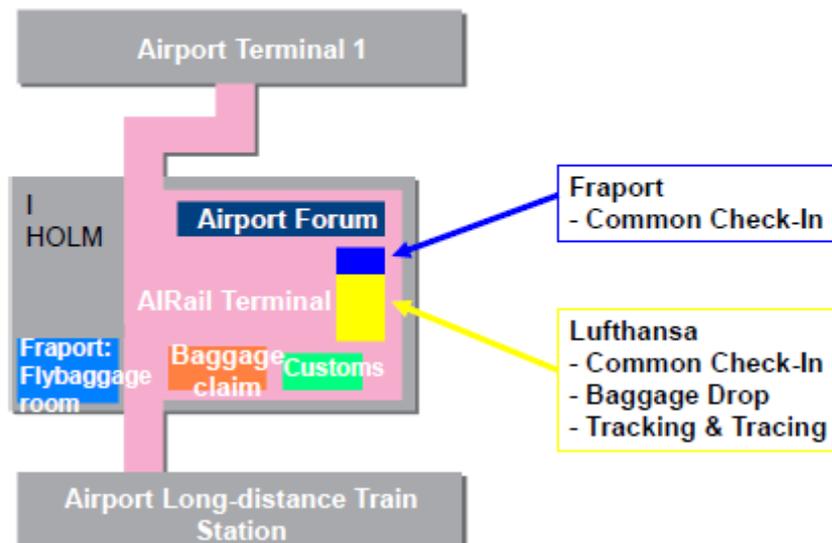


Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011

Seite 12



2. Intermodal Products and Services
The AIRail Terminal



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011



2. Intermodal Products and Services

AIRail Check-in for 42 Airlines:

Lufthansa Passenger Service, check-in for LH and 21 partner airlines:

Air Moldova	MEA Middle East Airlines	SunExpress Deutschland
China Eastern Airlines	SAS Scandinavian Airlines	Rossiya
Croatia Airlines	Spanair	Air Algerie
Cyprus Airways	SunExpress	Aegean Airlines
Egypt Air	SWISS International Airlines	Adria Airways
Kuwait Airways	TAP Portugal	
LOT Polish Airlines	Tarom	
Luxair	Vietnam Airlines	

Fraport Passenger Service, check-in for 21 airline partners:

Air Lingus	Gulf Air	Sri Lankan Airlines
Air Berlin	Korean Air	STC Russia
Asiana Airlines	Malaysia Airlines	Thai Airways International
Belavia	Niki Luftfahrt GmbH	Transaero Airlines
China Airlines	Oman Air	Yemenia Yemen Airways
Condor	Pakistan International Airlines	
Emirates	Qatar Airways	
Ethihad Airways	SATA International	

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Piragner Dec 2011



2. Intermodal Products and Services

Rail & Fly Agreements DB and Tour Operators

Rail&Fly - Unsere Partner-Reiseveranstalter

<ul style="list-style-type: none"> • 1-2-Fly • 5 vor Flug • AIDA Kreuzfahrten • Alitours • Aldiana • Alltours • ATT Touristik • Atika Reisen • Berge & Meer • BigXtra • Bucher Reisen • BUND Naturschutz • CleverTours • Club Méditerranée • Outreisen SUNDGCK • DERTOUR • Dokan Air • Dr. Koch Reisen • Dynareis UG • ECC Studienreisen • Ecco-Reisen GmbH • ETI Express Travel Int. • Fox Tours • F.T.I. • FTS Fly & Travel Service GmbH • GabeCo / Tigges • GBFR Reisen • Hanseal Reisen • H&H TUR Touristik • Hermes Touristik • Holiday & Co. • ITS Reisen • ITC International Travel Concept • Jahn Reisen • Kippa Tours 	<ul style="list-style-type: none"> • Leiserowitz Reiseagentur GmbH • Lemmee Erlebnisreisen • LTUR • Linzgau Reisebüro Pflaiesdorf • Marco Polo Reisen • Maritim Hotel-Reiseleistungen GmbH • Medico Weltreisen • Medplus • Neier's Weltreisen • Miller-Reisen • MISR Travel Agency AG • MSC Kreuzfahrten • Neckermann Reisen • New 2 go • OFT Reisen • Oger Tours • Rep Express • Phoenix Reisen • Pal Express GmbH • Reisekulturen • Schauinsland-Reisen GmbH • Sprachhoffe Reisen • Studien Kontakt Reisen • Studiosus Reisen • Team Fernreisen GmbH • Thomas Cook Reisen • Tjareborg • Tour Vital • TUI • Urlaubshop GmbH • Vestfischer Reiseleiter • Wikingen Reisen • Wolters Reisen
---	--



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Piragner Nov. 2010



2. Intermodal Products and Services Rail & Fly Agreements **DB** and Airlines

- | | | |
|------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| ■ Aeroflot | ■ Egyptair | ■ Qatar Airways ▼ |
| ■ Aerovit Ukrainian Airlines | ■ El Al Israel Airlines | ■ Rossiya Airlines |
| ■ Air Astana | ■ Emirates ▼ | ■ Royal Air Maroc |
| ■ airberlin ▼ | ■ Ethiopian Airlines | ■ Royal Jordanian Airlines |
| ■ Air China | ■ Etihad Airways | ■ SATA Internacional |
| ■ Air India | ■ Finnair | ■ Siberia S 7 |
| ■ Air Malta | ■ Germanwings ▼ | ■ Singapore Airlines |
| ■ Air Mauritius | ■ Gulf Air | ■ South African Airways ▼ |
| ■ Air Moldova | ■ Hainan Airlines | ■ SriLankan Airlines |
| ■ Air Namibia | ■ Iberia | ■ Syrian Arab Airlines |
| ■ Air Transat | ■ Icelandair | ■ TAM Linhas Aereas |
| ■ Alitalia | ■ Iran Air | ■ TAP Portugal |
| ■ American Airlines ▼ | ■ Japan Airlines | ■ Taron |
| ■ ANA | ■ JAT Airways | ■ Thai Airways |
| ■ Asiana | ■ Korean Air | ■ Transaero |
| ■ Belavia | ■ Kuwait Airways | ■ Tully.com ▼ |
| ■ Bulgaria Air | ■ LAN Airlines | ■ Tunisair |
| ■ Cathay Pacific Airways | ■ Mahan Air | ■ Turkish Airlines |
| ■ China Airlines | ■ Malaysia Airlines | ■ Ukraine International |
| ■ China Eastern Airlines | ■ MIAT Mongolian Airlines | ■ US Airways |
| ■ Condor ▼ | ■ Middle East Airlines | ■ Uzbekistan Airways |
| ■ Croatia Airlines | ■ Oman Air | ■ Vietnam Airlines |
| ■ Cyprus Airways | ■ Pakistan International | ■ Yemenia |
| ■ Deutsche Lufthansa ▼ | ■ QANTAS Airways ▼ | |
- Rail&Fly Amsterdam:
 ■ China Airlines



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Nov. 2010

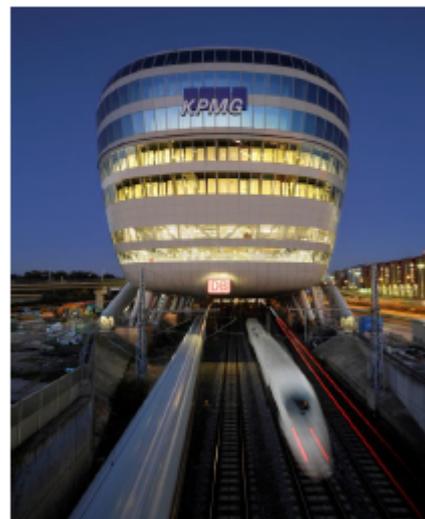


2. Intermodal Products and Services

Code – Share Agreements **DB** and airlines

ANA
 China Eastern
 Quantas
 TAP
 American Airlines

Deutsche Lufthansa
 (AIRail Service Köln and Stuttgart)



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011



2. Intermodal Products and Services:

ARail Service/Code Sharing LH-flight number for „Flight on Level Zero“



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011



3. Market Effects

Market Share of HST-Passengers (Modal Split)

PAX in % from originating traffic (Modal Split)

1998	Modes of transport	1999	2000	2010
50	Car	49	41	39
5	Car Rental	5	7	3
18	Taxi	18	17	17
5	Bus	5	7	4
14	Commuter train	13	11	13
7	Long distance train	6	7	2
--	High speed long distance train	3	8	20
1	Other	2	2	2
100	Originating pax volume	100	100	100



Long distance trains doubled market share between 1998 and 2000!

Since 2004 more HST- than Commuter- Pax

Source: Fraport, Intraplan

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011

Chart 19



3. Market Effects

Intermodal Traffic Figures



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011

Seite 20



3. Market Effects

- Passenger Numbers 2010 at FRA's Railway Stations

	Abs.	2009/2010 in %
1. ICE High Speed Train Station:	5.453 Mio.	12.2
2. Regional Train Station:	3.386 Mio.	14.8
3. Total:	8.839 Mio.	13.2



Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011

4. Effects on Carbon Emission: Results for 2020

1. Effects on Modal Split in FRA

Shift from car to train: Reduction of CO²: - 4.800 t per year
Shift from flight to train: Reduction of CO² : - 80.600 t per year

2. Effects on Catchment Area of FRA (balance between FRA and airports in Germany&neighbouring countries)

Reduction of CO²: - 89.500 t per year

3. Sum of Effects 2020 for FRA

Reduction of CO²: -174.900 t

Intermodality at Frankfurt Airport, Dr. Peter Pfragner Dec. 2011



2ème session : TGV-Avion : Quelle place dans la stratégie des acteurs ?

Le réseau ferroviaire et son incidence sur les flux air/fer.

Alain Sauvant (Directeur de la Stratégie - RFF)



« Les différents modes de transport sont à la fois concurrents et complémentaires. C'est la complémentarité qui est l'objet de cette intervention, tout en sachant que la concurrence et la problématique rail/route sont au cœur des préoccupations du secteur ferroviaire. Et que la complémentarité air/route est également un sujet significatif.

Les plateformes de correspondance air-fer, confrontées à un problème de « masse critique »

Les plateformes de correspondance intermodale indispensables à la complémentarité entre l'aérien et le chemin de fer ne sont pas limitées à cette fonction et doivent être considérées comme des **plateformes multifonctionnelles**

- **aériennes** pour les voyageurs désirant prendre un vol direct et pour les correspondances entre deux avions,
- mais aussi **ferroviaire**, pour la desserte ferroviaire de la zone, pour la correspondance entre différents trains et enfin pour la correspondance entre l'aérien et le ferroviaire.

Ce système d'infrastructures, notamment ferroviaires, a des coûts très élevés, mais permet de forts rendements d'échelle, c'est l'ensemble des fonctionnalités qui font la viabilité globale du système et non uniquement la correspondance aérienne/ferroviaire. Dans ce type d'infrastructure à rendement croissant, il est très important de déterminer la masse critique de l'ensemble et donc d'avoir suffisamment de passagers.

L'exemple de Paris-CDG

Cet aéroport correspond à une plate-forme multifonctionnelle. Elle est située sur la LGV d'interconnexion est, avec une gare TGV permettant :

- la correspondance TGV/air,
- la desserte directe de la banlieue Nord et est et des régions limitrophes,
- la correspondance TGV/TGV,

Ces flux de passagers, très importants, permettent d'avoir des fréquences ferroviaires nombreuses, ce qui renforce l'attractivité de la gare pour les voyageurs et les compagnies ferroviaires. Malgré tout, ces fréquences sont moindres que dans les grandes gares parisiennes et une part importante des voyageurs en correspondance air-fer continuent de passer par ces dernières.

Qu'en est-il de Paris-Orly ?

Le second aéroport de la région parisienne, Orly, n'est pas une vraie plate-forme de correspondance air-fer. Pour arriver à l'aéroport, les passagers passent par Paris ou Massy et prennent la correspondance par bus.

Un projet d'infrastructure multifonctionnelle ferroviaire existe pour cette zone et permettra de raccourcir le temps de trajet entre l'Ouest (zone Atlantique) et le Sud-ouest et entre le Sud-est et le Nord-est. Ce projet permettra également de gagner en capacité ferroviaire pour les TGV, le RER et le fret et offrira une meilleure desserte TGV pour la banlieue sud.

Cet ensemble de fonctions peut être rattaché à une plate-forme qui comprendrait en plus une correspondance air-fer.

Le projet d'interconnexion ferroviaire sud prévu au départ assez loin de Paris a été rapproché de la capitale avec l'idée qu'il soit intégré à un ensemble plus vaste comprenant également une correspondance air-fer, et qui serait situé par conséquent non loin d'Orly.

Le développement de la ceinture TGV

Dans une logique plus ferroviaire, mais qui a des impacts sur les questions de correspondance air-fer en région parisienne, le système, si on se projette dans l'avenir paraît saturé en particulier à Paris et au niveau de la jonction de la capitale vers les gares d'interconnexion.

Les LGV vers Lyon, l'Atlantique ou le Nord ne sont pas à l'origine des problèmes de capacité que l'on observe en région parisienne. La saturation du réseau provient d'une part des grandes gares parisiennes et de leur jonction par une ligne classique à la LGV, et d'autre part du manque de place pour développer des infrastructures et de nombreux tunnels dont le coût est considérable.

Une optimisation de la gestion des capacités du réseau passe donc par le développement du trafic TGV interconnecté via la LGV d'interconnexion.

Il est intéressant, pour le secteur ferroviaire de réorienter une partie des flux qui vont vers Paris sur les grandes gares de la ceinture d'interconnexion : CDG, Marne-la-Vallée-Chessy, Massy et peut être demain Orly, qui ont des réserves de capacité importantes, de manière à optimiser l'usage du réseau ferroviaire.

RFF a réduit volontairement le péage des TGV province-province qui empruntent pour l'essentiel cette ceinture d'interconnexion pour en privilégier l'usage et permettre l'équilibre économique de ces liaisons pour les transporteurs.

Les perspectives à long terme

Dans une perspective mondiale et à long terme, de nombreuses régions du monde (Asie, Amérique du Sud, Afrique) verront leur niveau de vie augmenter et leur richesse rattraper celle de l'Europe et de l'Amérique du Nord. Les déplacements et particulièrement le souhait de mobilité intercontinentale par personne, depuis ces pays, augmentera en proportion de l'accroissement des revenus.

Si on prend l'exemple français (64 millions de personnes), on peut estimer à 8% le nombre de voyageurs français qui choisissent une destination long courrier autre que les pays développés, pour faire du tourisme. Comparativement, la proportion de touristes longs courriers en provenance de ces zones, qui comptent plus de 6 milliards d'habitants, et qui vont vers la France et les pays développés serait actuellement de l'ordre 2%, soit 4 fois moins. Le potentiel de croissance est donc considérable, même si une telle mobilité aérienne ne serait pas sans poser d'autres questions, en matière d'énergie et d'environnement aussi. La fonctionnalité des aéroports évoluerait également davantage vers la satisfaction des besoins de long courrier, le TGV apportant du coup davantage une réponse aux besoins de déplacements intra-européens.

Si ces hypothèses étaient vérifiées, le TGV servirait donc davantage de relais pour l'acheminement de ces voyageurs long courrier en France, à partir des plateformes de correspondance à Paris et probablement dans plusieurs grandes villes de France. Le potentiel de ce marché est donc un élément fondamental et structurant de la vision des réseaux à long terme. »

Complémentarité Air Fer : la vision du réseau

25 novembre 2011

Alain Sauvant



Concurrence et complémentarité

- Les modes de transport sont à la fois
 - Concurrents
 - Complémentaires
- L'exposé traitera des sujets de complémentarité air-fer
- Le sujet de la complémentarité air-autocar qui est un sujet significatif ne sera pas abordé compte tenu de la thématique du séminaire



La masse critique pour les plate-formes de correspondance air-fer

- Des plate-formes Multi-fonctionnelles
- Aérienne
 - - vol direct
 - - correspondance air-air
- Ferroviaire
 - - desserte ferroviaire
 - - correspondance fer-fer
- Air-Fer
 - - Correspondance air-fer
- Pour un système qui présente, pour les infrastructures, notamment ferroviaires, de forts rendements d'échelle, c'est la présence de l'ensemble de ces fonctionnalités qui font la viabilité globale de la plateforme
- Importance de la masse critique



La complémentarité air-fer à améliorer : Orly

- A la différence de CDG, aucune plate-forme de correspondance air-fer
- Des passagers en correspondance air-fer en nombre non négligeable, de l'ordre de la moitié de ceux à CDG
- Malgré la difficulté de la correspondance, passant par les gares parisiennes
- ou la gare TGV de Massy puis le bus



La LGV interconnexion Sud

- Un projet d'infrastructure multi-fonctionnel
- Ferroviaire
- - raccourcir le temps de trajet entre l'Ouest/Sud-ouest et le Sud-Est/Nord/est
- - gagner en capacité ferroviaire pour les TGV
- - gagner en capacité ferroviaire pour le RER et le fret
- - offrir une meilleure desserte TGV pour la banlieue sud (Orly, mais pas seulement)
- Correspondance air-fer
- - au titre de la gare projetée à Orly
- Les trois premières fonctionnalités auraient été permises quel que soit le tracé retenu
- Les deux dernières ont amené RFF à privilégier un tracé plus au Nord que prévu initialement, passant notamment par Orly



Exemple : le succès de Roissy CDG

- Grand aéroport offrant des vols nationaux et internationaux
- Situé sur la LGV d'interconnexion est, avec une gare TGV permettant :
- - la correspondance TGV air
- - mais aussi la desserte directe de la banlieue Nord/est
- - la correspondance TGV TGV
- C'est l'ensemble de ces flux qui permet
- - d'offrir des fréquences ferroviaires TGV de bon niveau
- - permettant une attractivité pour le voyageur
- - et donc aussi pour les compagnies ferroviaires
- Ceci dit, les fréquences sont moindres que dans les grandes gares parisiennes
- Et une part importante (mais minoritaire) des voyageurs en correspondance air-fer, même pour un avion à CDG, passe par les gares parisiennes



La complémentarité air-fer à améliorer : Orly

- A la différence de CDG, aucune plate-forme de correspondance air-fer
- Des passagers en correspondance air-fer en nombre non négligeable, de l'ordre de la moitié de ceux à CDG
- Malgré la difficulté de la correspondance, passant par les gares parisiennes
- ou la gare TGV de Massy puis le bus



La LGV interconnexion Sud

- Un projet d'infrastructure multi-fonctionnel
- Ferroviaire
 - - raccourcir le temps de trajet entre l'Ouest/Sud-ouest et le Sud-Est/Nord/est
 - - gagner en capacité ferroviaire pour les TGV
 - - gagner en capacité ferroviaire pour le RER et le fret
 - - offrir une meilleure desserte TGV pour la banlieue sud (Orly, mais pas seulement)
- Correspondance air-fer
 - - au titre de la gare projetée à Orly
- Les trois premières fonctionnalités auraient été permises quel que soit le tracé retenu
- Les deux dernières ont amené RFF à privilégier un tracé plus au Nord que prévu initialement, passant notamment par Orly



Le développement de la ceinture TGV

- Du point de vue ferroviaire, les points les plus délicats en matière de capacité
- - ne sont en général pas les LGV (vers Lyon, vers Atlantique, vers Nord)
- - mais les grandes gares parisiennes (et la ligne classique entre la gare parisienne et la LGV), où les investissements de capacité seront très coûteux (tunnels)
- Une optimisation de la gestion des capacités du réseau passe donc par le développement du trafic d'interconnexion TGV, passant par la LGV d'interconnexion
- Le report d'une part du trafic ferroviaire (de correspondance air-fer, de desserte des banlieues) vers les gares sur LGV interconnexion (Roissy, Chessy, Massy, Orly,...) est donc à favoriser
- A cet effet, RFF a réduit volontairement le péage des TGV province province pour améliorer l'équilibre économique de ces liaisons pour les transporteurs



La complémentarité air-fer en province

- Elle reste assez faiblement utilisée
- - même lorsqu'une plate-forme TGV-Air a été construite (exemple Lyon Saint Exupéry)
- - a fortiori lorsqu'elle n'a pas été facilitée par une plate-forme de correspondance
- Les causes sont probablement à rechercher dans l'insuffisante masse critique
- Insuffisante demande ferroviaire
- Donc peu de fréquences
- Donc peu de demande ferroviaire
- Donc pas de masse critique de passagers à destination long courrier depuis les aéroports de province
- Et donc pas ou très peu d'offre long courrier depuis les aéroports de province



Une vision pour 2050

- Un monde où le niveau de vie en Asie, en Europe de l'Est, en Amérique du Sud, en Afrique du Nord, voire ailleurs a rattrapé celui de l'Europe occidentale (et de l'Amérique du Nord)
- Donc une mobilité intercontinentale depuis ces pays par personne équivalente à celle des Européens de l'Ouest aujourd'hui
- Une population concernée de plus de 6 milliards...
- Les déplacements intercontinentaux se feront longtemps en avion
- Pour la diffusion de ces voyageurs sur le territoire, les compagnies aériennes sont peu intéressées, car les rares slots sont plus utiles pour le long courrier
- Le TGV sert donc de diffuseur dans le territoire de ces voyageurs, au départ de plateformes de correspondance à Paris et dans plusieurs villes de Province
- La complémentarité air-fer pourrait devenir un facteur clé de la compétitivité touristique et affaires des territoires, tant entre les territoires nationaux que entre les Etats en Europe



Le gestionnaire de réseau

- Avec l'ouverture à la concurrence, émergera la nécessité d'un acteur à même
- - de porter les évolutions de long terme du secteur
- - de porter les réflexions sur le développement du réseau, la répartition de la capacité entre les usages ferroviaires et les stratégies tarifaires
- - au delà de l'intérêt propre de chaque transporteur
- - de mettre en œuvre la politique des transports décidée par les pouvoirs publics
- - à ce titre les politiques de complémentarité modales
- Le gestionnaire de réseau, pivot industriel du secteur ferroviaire



2ème session : TGV/Avion : Quelle place dans la stratégie des acteurs ?

Quelle qualité de service pour les passagers TGV/Avion ?

Anne Frisch (Directeur des Opérations Aéroportuaires de l'aéroport de Paris-CDG)



« Le parcours du passager du TGV vers l'avion dans la gare de Paris-Charles de Gaulle

La gare Paris-CDG est au cœur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Les terminaux 2C, 2D, 2E, 2F sont joignables à partir de la gare, par des tapis roulants. Deux autres terminaux, un peu plus éloignés, le 2A et le 2B, sont également joignables par des tapis roulants ou par une navette. Le CDGVAL, petit métro automatique, permet d'accéder au terminal CDG1 et au terminal 3, toujours à partir de la gare SNCF. Enfin, le terminal 2G est accessible à partir d'une navette.

Présentation de la gare ferroviaire de Paris-CDG

Aujourd'hui, la gare de Paris-Charles de Gaulle, qui comporte quatre voies à quai, accueille chaque jour 60 TGV, avec 22 liaisons allers et retours Charles de Gaulle-Lille, 8 liaisons allers et retours Charles de Gaulle-Bruxelles. En termes de trafic, 3,8 millions de passagers ont emprunté la gare TGV en 2010, dont 2,6 millions sont des passagers en correspondance TGV/Avion, soit 70% des passagers du ferroviaire et 4,5% des 60 millions de passagers de l'aéroport de Paris-CDG.

Actuellement, il existe deux programmes de coopération entre l'aérien et le ferroviaire, c'est-à-dire entre la SNCF et les compagnies aériennes, qui permettent d'avoir un seul billet couplé TGV/Avion.

L'enquête « passagers » réalisée par Aéroports de Paris

ADP a choisi de faire une enquête sur les passagers qui arrivent en train à Paris-Charles de Gaulle et qui prennent l'avion, soit une problématique inverse à celle de la DGAC qui, au travers de sa propre enquête, interroge les passagers qui arrivent de l'avion et qui vont prendre le TGV. Cette enquête est basée sur des observations et des interviews de passagers à la sortie du TGV, sur les quais.

L'enquête révèle que la correspondance TGV/Avion fonctionne bien

Deux facteurs sont évoqués, par les voyageurs, pour expliquer leur satisfaction. Il s'agit d'une part de la facilité avec laquelle ils peuvent s'orienter et s'informer dans l'ensemble « gare-aérogare », et d'autre part de la simplicité du cheminement pour rejoindre l'aérogare grâce à des tapis roulants pour les quatre aérogares contiguës à la gare SNCF et par le CDGVAL et les navettes pour accéder aux autres terminaux.

Ce qui ressort des interviews

Le premier sentiment exprimé par les passagers est qu'il est très pratique d'arriver en train au sein même de l'aéroport.

Les passagers expriment également leur désir d'avoir une information claire pendant leur attente, d'être rassurés et aidés par les personnels de la gare et l'aérogare. Le contact humain est dans ce cas essentiel ainsi que la qualité de l'information.

Un autre point important qui ressort des interviews est la rapidité avec laquelle les passagers peuvent se déplacer avec leurs bagages en limitant leur fatigue. Les tapis roulants, les escalators, les ascenseurs, les navettes et le CDGVAL sont très appréciés pour l'aide qu'ils apportent au déplacement entre la gare et l'aérogare.

Enfin les passagers souhaitent pouvoir disposer de consigne pour les bagages. Il en existe une à Paris-CDG, ouverte tous les jours, au niveau 3 de la gare.

L'enquête révèle un fort taux de satisfaction

94% des passagers intermodaux interrogés ont exprimé leur satisfaction. A la question de savoir quelles étaient les raisons pour lesquelles ils avaient choisi de combiner le TGV et l'avion pour leur voyage, ils répondent à 39% que la correspondance TGV/Avion est pratique, à 28% que les tarifs sont compétitifs, à 23% que c'est rapide et enfin à 7% que cela permet d'éviter Paris.

Des suggestions sont également exprimées

Deux suggestions concernent les services de base de l'aéroport et de la gare de Paris-CDG. Il s'agit de l'affichage du temps de parcours pour rejoindre le terminal, pour 90% des personnes interrogées, et de la création de points d'information dédiés aux correspondances TGV/Avion, pour 75% d'entre-elles.

Des services spécifiques sont également demandés en gare TGV, en particulier des salons d'attente qui soient plus que de simples « salles d'attente ». Cette suggestion est particulièrement demandée par la clientèle d'affaires ou étrangère. La prise en charge des bagages depuis le train jusqu'à l'enregistrement par un porteur est également suggérée.

Comment améliorer le service rendu

Un travail est en cours à la SNCF pour familiariser les agents au monde aéroportuaire. Aéroports de Paris leur explique à l'occasion de visites guidées le parcours du passager qui vient du TGV et doit prendre l'avion. Parallèlement, les agents d'Aéroports de Paris seront eux-mêmes amenés à être formés sur le transport ferroviaire.

Des réflexions sont également menées sur un salon dédié aux passagers TGV/avion et sur un kiosque multiservices qui combinerait un service bagages, un comptoir TGV Air et un service d'information.

Enfin il est envisagé que les horaires de TGV figurent sur le site d'ADP.

La complémentarité TGV/avion : une stratégie intégrée

La complémentarité TGV/avion est totalement intégrée dans la stratégie de développement de l'aéroport et des compagnies aériennes. »

Correspondance RAIL-AIR à Paris-Charles de Gaulle

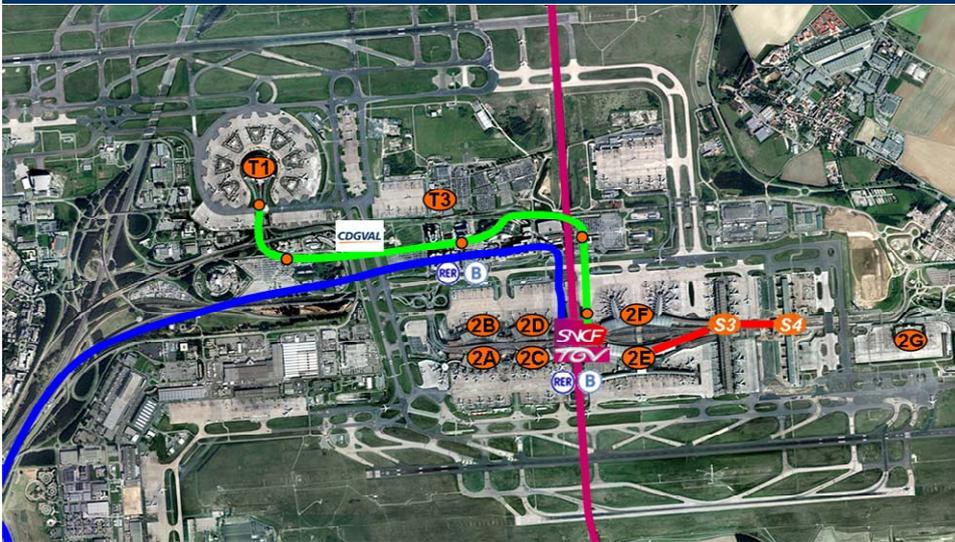


Quelle qualité de service pour les passagers TGV-avion ?

Anne FRISCH – Adjointe du directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle
SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE – 25 novembre 2011



Aéroport de Paris CDG et Gare SNCF



2 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Aujourd'hui

60 TGV par jour
22 ↔ CDG-Lille
8 ↔ CDG-Bruxelles
60 villes desservies
4 voies avec quai



3 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Programmes de coopération air-rail



SNCF Voyages
et
Compagnies aériennes

1 seul billet couplé TGV – Avion

- tgvair

- Air France – SNCF
de ou vers Bruxelles

4 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



CDG – Trafic Train – Avion en développement

2009 → 2010

+ 8,6% de passagers/TGV

3,8 millions de passagers /TGV

dont 70% en correspondance
TGV ↔ Avion

= près de 4,5 %

des 60 millions de passagers / Avion de l'aéroport de Paris-CDG

lien

→ des passagers
avec des besoins propres
à prendre en compte

5 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011

 AÉROPORTS DE PARIS

Observation ... une correspondance en général sans incidents

1
Des quais,
orientation sans difficulté
dans la majorité des cas



2
Arrêt systématique
devant le « Grand Charles »
pour les horaires des vols

6 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011

 AÉROPORTS DE PARIS

Observation ... une correspondance en général sans incident



3

Rejoindre l'aérogare

Cheminement aisé à pied
vers les terminaux proches
ou via CDGVAL

7 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Etude auprès des passagers intermodaux



Pratique d'arriver en train dans l'aéroport

8 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Enquête auprès des passagers intermodaux

Sensibles à la **qualité de l'information**

Indications pour rejoindre
la gare / l'aérogare



du personnel
qui vous aide

9 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Enquête auprès des passagers intermodaux

Se **déplacer rapidement** avec nos **bagages**
en limitant la fatigue

Une **consigne bagages** ouverte tous les
jours de 6h à 21h30 au niveau 3 de la gare

Tapis roulant, escalators, ascenseurs, navettes



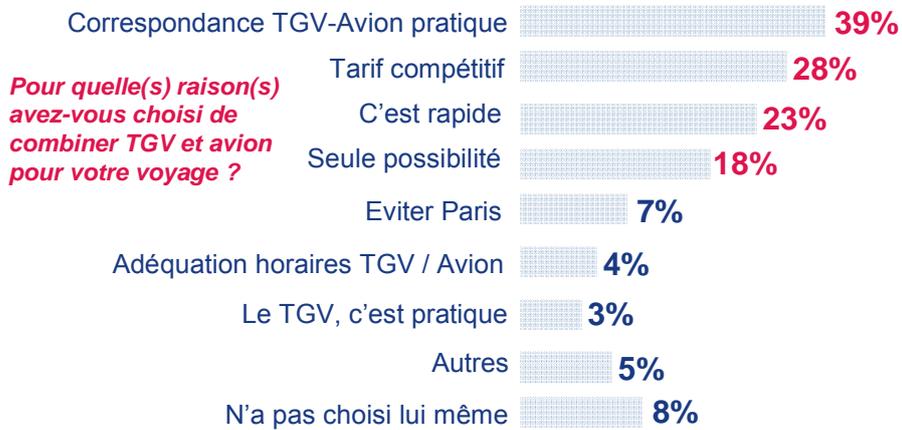
*Le « petit train »
(CDGVAL) pas payant,
rapide, neuf et propre*

10 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Enquête ... Perception des passagers intermodaux ...

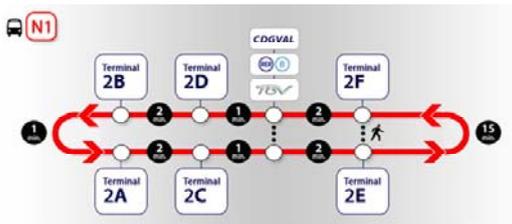
➔ Taux de satisfaction globale 94%



Intermodalité performante avec des améliorations attendues

D'avantage d'information pour :

Navette bus Gare SNCF ➔ 2A, 2B et 2G



Parcours Gare SNCF ➔ T3



Suggestions ... des services de base

**Affichage
temps de parcours
pour rejoindre le terminal**
90%

Gare → Terminal 2C
Temps de parcours
Marcheur moyen
5'



**Points d'information dédiés
aux correspondances
TGV ↔ Avion**
75 %

13 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Suggestions ... des services spécifiques



**En gare TGV
Salon d'attente**
pour les étrangers,
les « fréquents » et
les pros

**Prise en charge des bagages
depuis le train
jusqu'à l'enregistrement
par un porteur**



14 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Travail en cours SNCF – Aéroports de Paris

Familiarisation d'agents SNCF au monde aéroportuaire
Sensibilisation des agents commerciaux Aéroports de Paris

Réflexion sur un salon dédié aux passagers TGV / avion

Réflexion sur un kiosque multiservices : service bagages, comptoir TGVAir, information

Horaires des TGV sur site www.aeroportsdeparis.fr

15 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



A très bientôt sur nos lignes !



**La complémentarité
TGV ↔ avion**

**... totalement intégrée
dans la stratégie
de développement
de l'aéroport et des
compagnies aériennes**



16 DIRECTION DES OPERATIONS - PARIS CDG / SEMINAIRE DGAC INTERMODALITE - 25/11/2011



Photos : Aéroports de Paris – LAFONTAN, Mikaël et SEIGNETTE, Olivier ; SNCF Médiathèque - Jean-Jacques d'Angelo et Philippe Fraysseix

2ème session : TGV/Avion : Quelle place dans la stratégie des acteurs ?

TGV Air : enjeux et perspectives

Marie-Christine Renaudie (Chef de Projet TGV Air - SNCF)



« Été 2011 : une enquête de satisfaction a été menée auprès des passagers « TGV Air »

D'après sa définition, l'intermodalité TGV/air concerne le TGV et l'avion, soit 4,5% des passagers de Paris-CDG. Plus largement, si on considère tous les passagers qui convergent vers Paris-CDG ou qui en partent, par le rail, c'est-à-dire par le TGV et le RER, l'intermodalité air/fer est beaucoup plus large et peut concerner 20% des passagers. Au sein de la SNCF, le projet TGV Air se limite exclusivement au TGV. L'enquête TGV Air a été réalisée sur des périodes similaires à celles des enquêtes de la DGAC et d'Aéroports de Paris. Un travail commun a porté sur les questionnaires, les cibles, les passagers.

Le déroulement de l'enquête

L'enquête a été réalisée aux guichets dédiés de TGV Air, dans les gares des aéroports de CDG et de Massy TGV, par les agents du projet. Ces derniers parlent l'anglais et sont bien formés pour accueillir les passagers aériens. Un questionnaire simple, comprenant 15 questions en anglais et en français a été réalisé. Ce questionnaire comportait une question ouverte concernant les suggestions d'amélioration du dispositif. 330 passagers ont répondu à ce questionnaire, dont une majorité de voyageurs métropolitains. Une grande proportion des passagers interrogés étaient sur la fin de leur voyage et avaient l'expérience de l'intermodalité.

Quel voyage en TGV avant la gare de l'aéroport ?

Les voyageurs viennent des grandes gares TGV de province. Les trois premières par ordre d'importance sont Lille, Lyon et Nantes. La gare lorraine, entre Metz et Nancy est quatrième et connaît une forte croissance. Puis viennent les gares de : Rennes, Marseille, Bordeaux et les autres gares TGV de province et Bruxelles.

L'origine des passagers

Quelle est l'origine des passagers TGV Air ? 59% vivent habituellement en métropole, 27% dans les DOM TOM, 7% en Europe, 3% d'Amérique du Nord et 2% d'Asie. Malgré une forte proportion de français métropolitains, TGV Air touche de nombreux passagers aériens entrants vers Paris-CDG et Orly.

Comment se déroule l'articulation entre l'aérien et le TGV ?

Douze compagnies travaillent en partenariat (code share) avec TGV Air. Elles vendent du TGV en France et à l'étranger, sous leurs numéros de vol et envoient leurs listes de passagers (Passenger Name List PNL) automatiquement à la SNCF qui dispose d'un DCS aérien (Departure Control System), SITA. La correspondance est garantie. Si un passager rate son avion en raison d'un retard du TGV, la compagnie s'engage à le replacer dans le premier vol disponible. Inversement à CDG ou Massy, les perturbations dans le trafic aérien peuvent retarder certains passagers qui ne pourront pas embarquer dans leur TGV. TGV Air s'engage à les faire partir dans le TGV suivant. Si nécessaire le passager est logé pour finir son voyage le lendemain. La seule formalité est de venir au guichet chercher un billet.

Les modalités de l'achat du billet

L'achat anticipé est très important pour l'intermodalité. L'aérien et le ferroviaire ne fonctionnent pas tout à fait de la même manière dans ce domaine. Le ferroviaire n'ouvre ses trains à la vente que trois mois à l'avance, alors que presque un tiers des passagers TGV Air achètent leur billet avant cette limite. La vente de billet dans l'aérien permet cette planification très à l'avance.

Les billets sont majoritairement vendus par les compagnies aériennes, soit par leur site en ligne (43%) soit dans leurs agences (20%), les 37% restant sont vendus par les agences de voyage. Les ventes en lignes constituent plus de la moitié des ventes (56%) de billets et leur progression est très rapide. Plus de 100 000 personnes en 2011 ont acheté leur billet sur Internet.

Le profil des voyageurs « TGV Air »

21% des passagers déclarent voyager pour des motifs professionnels contre 78% pour des motifs personnels. La proportion de voyages professionnels est relativement élevée et la réservation pour ces voyages se fait tardivement, souvent dans les semaines qui précèdent le voyage.

8% des voyageurs TGV Air sont en première classe. Les passagers TGV Air en First et en Business dans l'avion voyagent en général en première classe dans le TGV.

Le produit TGV Air est connu par la communication faite par les compagnies aériennes (42,7%), les agences de voyages (22,1%) et un peu par la SNCF (4,2%).

Un tiers des passagers TGV Air refont un voyage avec TGV Air.

Deux billets ou un seul ?

A la question de savoir s'ils ont déjà voyagé avec deux billets achetés séparément (un pour le TGV et un pour l'avion), les passagers interrogés répondent à 50% qu'ils ont déjà fait un trajet similaire avec deux billets séparés.

Le choix du billet TGV Air est motivé par la garantie de la correspondance (27%), l'intérêt du tarif (25%), l'utilisation d'Internet et d'un moteur qui propose ce type de billet (16%) et enfin par la simplicité (16%).

TGV Air : quelle satisfaction ?

Les passagers ont répondu à 87,6% qu'ils étaient tout à fait satisfaits ou plutôt satisfaits du service global de TGV Air. Ils sont 94% à être plutôt satisfaits de la présentation du comptoir TGV Air et 91% à être plutôt satisfaits par la facilité de l'achat. Les informations fournies lors de l'achat recueillent 72% d'opinions favorables (plutôt satisfaits) et TGV Air travaille à améliorer ce chiffre.

Les souhaits exprimés par les passagers

- Les améliorations demandées par les passagers concernent l'offre du produit TGV Air qui doit être plus flexible même si l'existence de plusieurs segments entraîne une certaine rigidité. Les passagers demandent également le retrait anticipé des billets qui leur permettrait de savoir à quelle place ils vont voyager dans le TGV. Les horaires du TGV sont donnés au passager lors de son achat, mais le passage au guichet dans les 24h précédant leur voyage est une contrainte pour des passagers déjà habitués au web checking. Ils demandent également qu'il y ait plus de gares TGV Air. Aujourd'hui TGV Air c'est 19 destinations en France plus Bruxelles, le tout en

liaison avec Massy TGV (Orly) et CDG. Les passagers voudraient pouvoir partir ou se rendre dans toute la France.

- L'amélioration du confort est également souhaitée par les passagers. Ils constatent que l'accès au comptoir est parfois malaisé et qu'il conviendrait d'améliorer la signalétique. L'accroissement de la fréquence des TGV est également souhaité ainsi que la prise en charge des bagages. Sur 330 personnes interrogées, 135 ont émis des suggestions sur cette dernière question et 7 ont suggéré la prise en charge des bagages de bout en bout.
- L'accès à la navette doit être simplifié et la signalétique renforcée en gare de Massy TGV qui est assez loin de l'aéroport d'Orly.

Enfin, à la question subsidiaire de savoir si ces passagers réutiliseraient TGV Air ou le recommanderait, 96% d'entre eux pensent réutiliser ce service et 94% le recommanderaient. »



TGV – AVION Une alliance d'avenir !



Enquête clientèle tgvair été 2011

tgvair ENQUÊTE DE SATISFACTION

Bonjour ! Vous êtes client tgvair.
Afin d'améliorer et de répondre au mieux à vos attentes, nous vous invitons à répondre à ces quelques questions.
Nous vous remercions de répondre et vous remercions d'avoir participé à l'équipe tgvair de votre pays de départ ou de destination.

1. Quelle est votre destination ?

2. Dans quel pays résidez-vous habituellement ?

3. Avec quelle compagnie aérienne voyagez-vous ?

4. Quand avez-vous acheté votre billet ? (à y +)

5. Vous voyagez : (En 1^{er} classe () En 2^{ème} classe () Profane ()

6. Pour quel motif ?

7. Où avez-vous acheté votre billet tgvair ?

8. Comment avez-vous connu le produit tgvair ?

9. Combien de fois avez-vous voyagé avec tgvair ?

10. Veuillez cocher la case correspondant à votre degré de satisfaction concernant les points ci-dessous

	Tout à fait satisfait	Plutôt satisfait	Ni satisfait ni mécontent	Plutôt mécontent	Tout mécontent
La facilité d'achat					
Informations fournies lors de l'achat					
La qualité du service					
Compagnies Train / Avion					
Le produit dans son ensemble					

11. Avez-vous déjà voyagé avec deux billets achetés séparément (billet TGV + billet d'avion) ?

12. Pourquoi avez-vous choisi d'acheter tgvair ?

13. Avez-vous des suggestions concernant tgvair et le déroulement de votre voyage ?

14. Recontacteriez-vous tgvair ? () Oui () Non

15. Recommanderiez-vous tgvair ? () Oui () Non

En vous remerciant d'avoir participé à notre enquête l'équipe tgvair vous souhaite un agréable voyage

SNCF

Si vous êtes en questionnaire, merci de le retourner à l'adresse suivante : Equipe tgvair Bureau 426, 35 rue de Montlignon 75023 Paris

tgvair SATISFACTION SURVEY

Dear passenger! You are a tgvair client.
In order to identify your expectations and help us to provide a better service quality, we kindly ask you to fill in this survey.
Please return this questionnaire to the agent at the tgvair counter of your departing or destination train station.

1. What is your destination? _____

2. In which country do you usually live? _____

3. Which airline are you travelling with? _____

4. When did you buy your ticket? _____

5. You are travelling: () 1st class () 2nd class () Professional () Private

6. For which purpose? _____

7. Where did you buy your tgvair ticket? _____

8. How did you find out about tgvair? _____

9. How many times have you travelled with tgvair? _____

10. On the following scale, please tick the box corresponding to your satisfaction level:

	Very satisfied	Satisfed	Neither satisfied nor dissatisfied	Dissatisfied	Very dissatisfied	Non applicable
Ease of buying						
Access to information during the purchase						
Quality of service						
Train / flight connection						
The whole product						

11. Did you already travel to France with two tickets bought separately (flight ticket + train ticket)?

12. Why did you choose tgvair?

13. If you have any suggestions about tgvair and how we can improve our service, please use the space below:

14. Would you use tgvair again? () Yes () No

15. Would you recommend tgvair? () Yes () No

We thank you very much for taking part to our survey, the tgvair team wishes you a pleasant journey.

SNCF

Si vous êtes en questionnaire, merci de le retourner à l'adresse suivante : Equipe tgvair Bureau 426, 35 rue de Montlignon 75023 Paris



Le déroulement de l'enquête

331 voyageurs.... pardon, passagers ont rendu un questionnaire

→ un échantillon significatif

Sollicités par les agents des guichets tgvair des deux gares TGV de Roissy CDG et Massy TGV

→ une grande proportion de passagers sur la fin de leur voyage

Questionnaire de 15 questions en Anglais et en Français.

Une seule question ouverte: les suggestions d'amélioration

→ rapide et très ciblé



Quel voyage en TGV ?



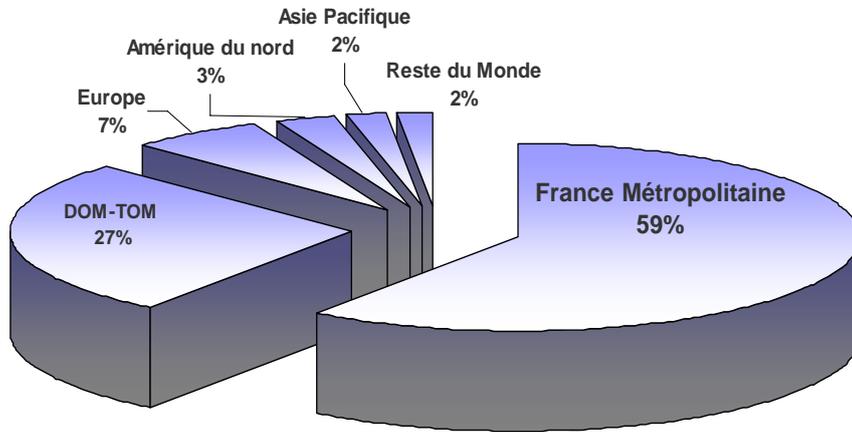
TOP 5

- Lille
- Lyon
- Nantes
- Lorraine
- Rennes et Marseille ex aequo



Origine des passagers

2. Dans quel pays résidez-vous habituellement ?



tgvaair

SNCF

Quelle compagnie ?

3. Avec quelle compagnie aérienne voyagez-vous ?

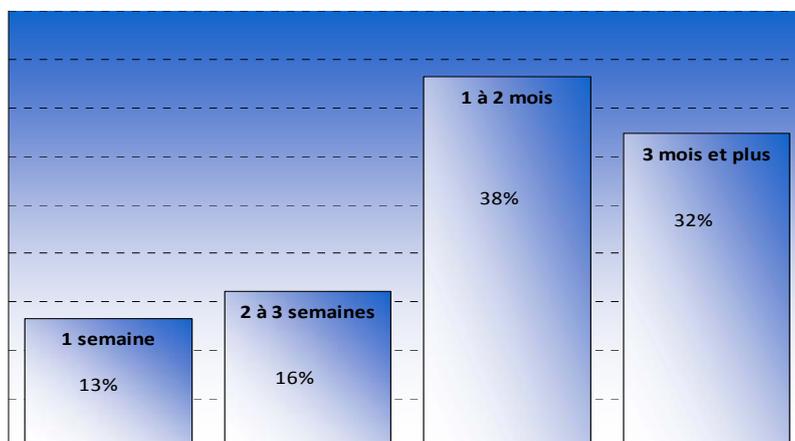


tgvaair

SNCF

Anticipation de l'achat

4. Quand avez-vous acheté votre billet ? Il y a :



tgvaair



Profil de voyageurs

5. Vous voyagez dans le TGV en 1ère ou 2nde classe ?

8% de voyageurs en 1ère classe dans les TGV.
(First et en Business dans l'avion)

6. Pour quel motif ? :

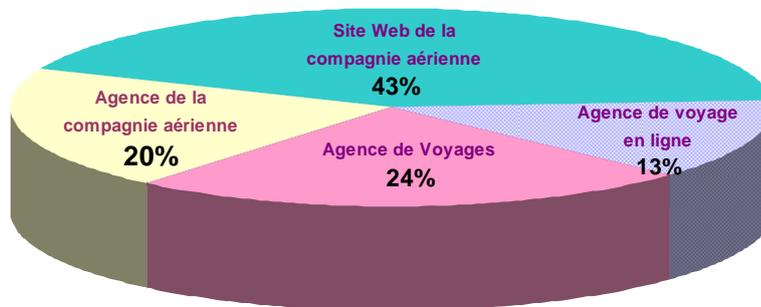
21% voyagent pour des motifs professionnels,
78% pour des motifs personnels
Un proportion relativement élevée de pro.

tgvaair



Canal de distribution

7. Où avez-vous acheté votre billet tgvair ?

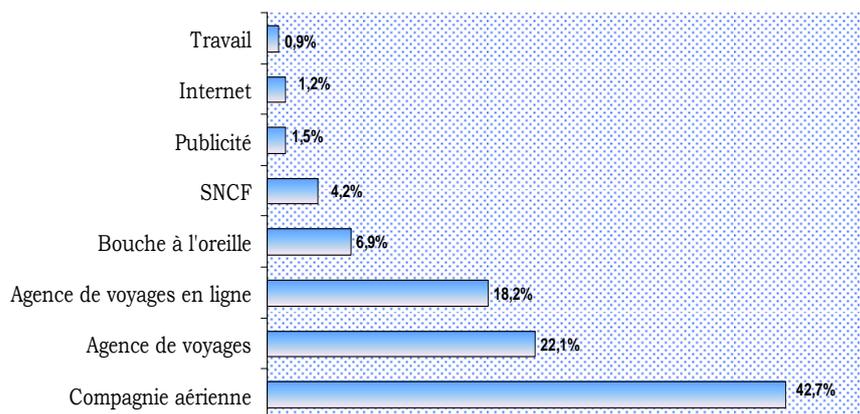


Un mix-distribution dominé par les compagnies elles-mêmes, plus de la moitié des ventes en ligne: un chiffre en nette progression.



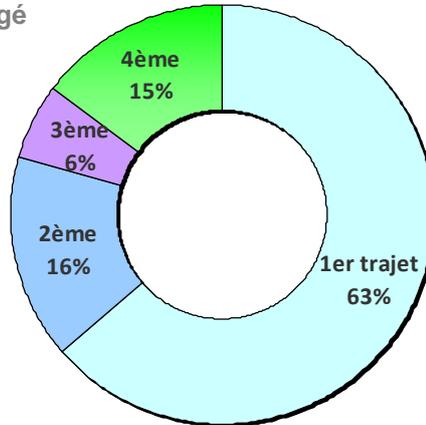
Notoriété

8. Comment avez-vous connu le produit tgvair ?



Fidélisation ?

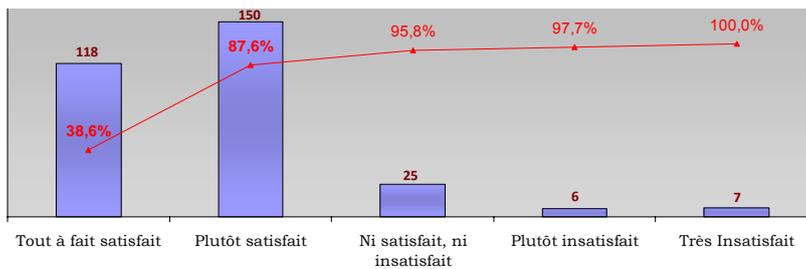
9. Combien de fois avez-vous déjà voyagé avec tgvair ?



tgvair



Satisfaction globale tgvair



- **61%** de tout à fait satisfait & **91%** plutôt satisfait **sur la facilité de l'achat.**
- **40%** de tout à fait satisfait & **72%** plutôt satisfait **sur Informations fournies lors de l'achat.**
- **63%** de tout à fait satisfait & **94%** plutôt satisfait **sur la prestation au comptoir tgvair.**

tgvair

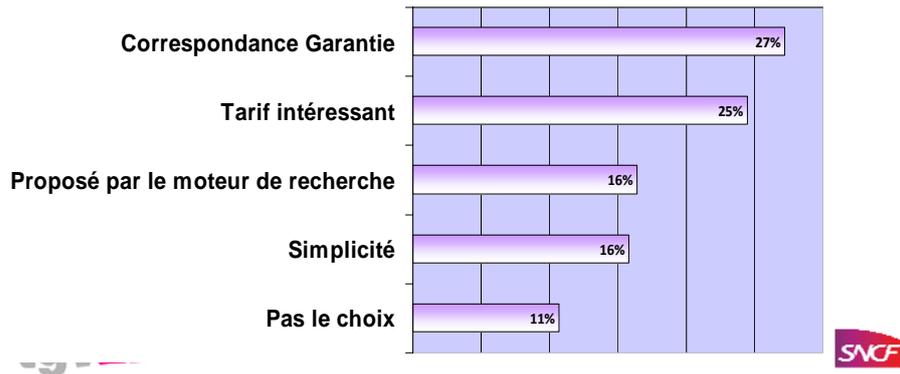


Choix du billet combiné

11. Aviez-vous déjà voyagé avec deux billets achetés séparément (billet TGV + billet d'avion)?

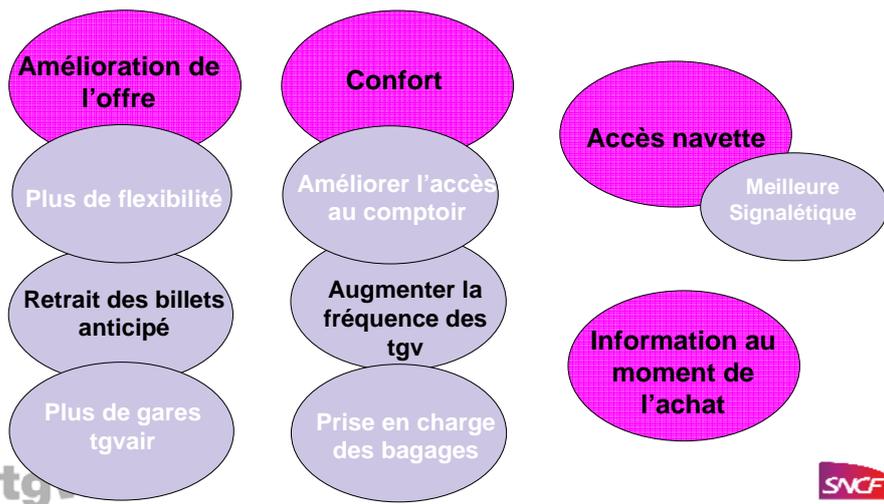
50% des passagers interrogés ont déjà effectué un trajet similaire en achetant deux billets séparés.

12. Pourquoi avez-vous choisi d'utiliser tgvair ?



Demandes d'amélioration

135 suggestions sur le déroulement du voyage....



Les questions subsidiaires...

- 14. Réutiliseriez-vous tgvair ?
- 15. Recommanderiez-vous tgvair ?

Les passagers tgvair interrogés sont
96% à dire « Je réutiliserai tgvair »
94% recommanderont tgvair autour d'eux.

→ *Taux de satisfaction très élevé qui se traduit par un
taux de croissance de tgvair de 20% en 2011*

tgvair



Remerciements



2ème session : TGV/Avion : Quelle place dans la stratégie des acteurs ?

Le point de vue des transporteurs

Marianne Sieg (Directrice du développement - Air France)



« L'air et le fer sont deux modes de transport complémentaires à condition qu'ils soient utilisés efficacement »

On peut distinguer deux aspects dans l'intermodalité. Le premier est le rôle que peut jouer le train vis-à-vis d'un aéroport fonctionnant en hub. Celui-ci existe d'autant mieux que sa zone de chalandise, dans un rayon de 200 km, est correctement irriguée, et le train dans un rayon de 200 km est à cet égard idéal, à condition que trois critères soient respectés : commodité, temps et prix. Il s'agit ici d'une complémentarité modale sur des relations d'apport où il n'existe pas de ligne aérienne.

L'autre aspect consiste à substituer le train à l'avion sur des lignes courtes comme sur Lyon-CDG, Nantes-CDG ou Strasbourg-CDG pour alimenter le hub. Ce deuxième aspect est limité à un nombre restreint de relations dont le temps de trajet en train est inférieur à 2H. Une intégration sans couture est complexe à réaliser, du point de vue des processus comme de l'équation économique. A ceci s'ajoute des environnements concurrentiels différents : le client a le choix pour un parcours en correspondance entre plusieurs acheminements ; la valeur ajoutée pour le client d'un acheminement combiné fer-air se compare à celle offerte par les propositions de correspondance via les autres hubs.

L'efficacité maximale est obtenue par une **offre Air-Fer intégrée**, qui ne fait l'objet que d'un seul billet. Aujourd'hui, dans un aéroport comme CDG, le nombre de passagers bimodaux s'élève à 2,5 millions de personnes, dont 300 000 passagers utilisent réellement une offre intégrée. Une grande partie de cette intermodalité reste donc « non organisée » puisque construite par le client lui-même. La vente d'une offre combinée (billet unique) présente pour le client le principal avantage de l'assistance et prise en charge au point de connexion. Dans le contexte de la concurrence qui s'exerce entre les hubs européens, l'objectif de l'intermodalité air/rail à CDG doit être de contribuer à l'attractivité de l'offre.

La Commission européenne enfin, a clairement exprimé sa vision qui prône une complémentarité croissante entre l'Air et le Fer.

Air France-KLM est proactif depuis plus de 15 ans en matière de coopération intermodale

Depuis l'ouverture en 1994, de la gare TGV à Roissy, la compagnie n'a cessé d'être proactive en matière de coopération intermodale. La signature en 1995 d'un accord de partenariat entre AF et la SNCF pour la desserte de Paris-Lille a permis d'offrir des liaisons rapides entre la région Nord-Pas de Calais et le monde entier. Depuis de nombreuses autres villes, desservies par le TGV, ont bénéficié de ce dispositif.

Un autre dispositif vit le jour en 1999 lorsque AF et Thalys International proposèrent une prestation bimodale entre Bruxelles et CDG, et un nouveau pas fut franchi lorsqu'AF décida de supprimer en 2001 sa desserte aérienne et de proposer un acheminement Thalys pour les passagers en correspondance de et vers Bruxelles. Aujourd'hui nous travaillons avec plusieurs opérateurs du Fer à grande vitesse :

- le TGV avec le produit TGV Air, offrant ainsi de et vers une dizaine de gares en France un produit combiné ouvrant sur l'ensemble de notre réseau mondial ;
- la liaison CDG-Bruxelles ;
- Thalys sur Anvers-Amsterdam et Bruxelles-Amsterdam ;
- Intercity sur Bruxelles-Anvers-Amsterdam, et KLM a pris une part de 10% dans le projet Fira de train à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam.

La coopération intermodale est donc un sujet bien intégré dans la stratégie du groupe Air France-KLM depuis plus de dix ans.

Exemple de parcours comprenant un segment TGV Air

A la demande « Lille NYC », le site d'Air France propose un trajet multimodal aller qui comporte un premier segment Lille-Paris par le train et une correspondance Paris-New York. En termes de vente et de distribution, le voyage bimodal est donc parfaitement intégré dans les systèmes de réservation de la compagnie et un billet unique est émis au départ de Lille. Au retour, le billet est unique au moment de l'émission mais doit être échangé en gare pour avoir accès au train qui retourne sur Lille.

La compétitivité de l'offre intermodale est un enjeu dans le contexte de concurrence entre les hubs européens

Il est important de replacer la compétitivité de l'offre intermodale dans le contexte de concurrence intense qui s'exerce entre les hubs : le mécanisme de hub, au cœur de la stratégie des compagnies de réseau, trouve son efficacité en jouant la complémentarité des trafics.

En France, un hub comme Paris-CDG rassemble de multiples petits flux des villes de province et de l'international en un flux unique dirigé vers une destination internationale. Sur un vol CDG-Sao Paulo, il peut y avoir 75% de passagers en correspondance à CDG. En Europe, des aéroports comme ceux de Londres, Francfort, Amsterdam utilisent cette logique pour remplir leurs vols longs courriers. Les passagers européens auront donc le choix entre plusieurs hubs pour leur acheminement vers une destination internationale. Le choix du client se fera généralement au profit du hub le plus attractif, et du rapport qualité/prix. Le client a généralement le choix entre plusieurs itinéraires : il faut donc lui offrir une solution efficace et très pratique.

Plusieurs facteurs limitatifs impactent la mise en œuvre d'une intermodalité créatrice de valeur pour les clients et les opérateurs

Pour qu'une intermodalité soit possible il faut que son modèle économique soit rentable pour tous les acteurs. De multiples facteurs peuvent remettre en cause ce modèle.

- Des problèmes d'infrastructures peuvent se poser, en particulier au niveau des gares. Le nombre de quais et la largeur de ceux-ci peuvent limiter l'accès à une gare,
- à CDG, le nombre de trains qui s'arrêtent est insuffisant pour alimenter toutes les plages du hub. Dans la perspective de 2020, le nombre limite de trains qui peuvent s'arrêter en gare est compris entre 8 et 9 par heure,
- une rame TGV c'est la capacité d'un gros avion, ce qui n'est pas adapté aux petits flux,
- certaines zones de chalandise, comme la Normandie pourtant proche de Paris, ne sont toujours pas couvertes par le réseau TGV,
- les processus de correspondances (temps d'arrêt en gare, signalétique, parcours clients) sont complexes et hétérogènes,
- il y a un manque d'interopérabilité entre les inventaires air et rail et par conséquent un manque de cohérence globale dans l'ensemble des deux systèmes.

Une vision systémique s'impose, partagée par tous les acteurs

Dans un projet tel que l'intermodalité, chaque acteur (opérateurs, infrastructures, pouvoirs publics), est très au fait de sa problématique, mais ils doivent s'accorder sur une vision d'ensemble du système. Celui-

ci doit être envisagé dans sa totalité, avec pour toile de fond, la vive concurrence que se livrent les hubs et la nécessaire attractivité qu'ils doivent développer.

Le groupe Air France partage cette vision générale et pense qu'il faut développer une stratégie « gagnant/gagnant » entre tous les acteurs afin d'améliorer le service rendu au client, en particulier l'expérience Air/Fer.

Compte tenu des nombreux acteurs du système et de sa complexité, le modèle économique de l'ensemble doit être optimisé pour répondre aux attentes des clients et proposer un produit Air/Rail très fluide et compétitif.

Les actions concrètes en cours

Un certain nombre d'actions sont en cours et traduisent la volonté d'améliorer l'expérience Air-Fer :

- l'accord d'interline entre KLM et Thalys est étendu jusqu'à Bruxelles, via AccessRail qui fait l'interface entre l'Air et le Fer,
- Air France et la SNCF étudient l'opportunité de l'utilisation d'AccessRail,
- implantation d'un comptoir Air France dans la gare de CDG,
- le projet KLM FYRA doit préciser les spécifications du produit ferroviaire et des interfaces Air-Fer pour un produit fluide sans arrêt au comptoir en gare. »

TGV-avion: Quelle place dans la stratégie des acteurs ?



Marianne Sieg
Air France
Directrice du Développement

Colloque DGAC 25 novembre 2011
TGV avion, une alliance d'avenir



2

Air-Fer : 2 modes potentiellement très complémentaires , si utilisés efficacement



- Le rail peut contribuer à l'extension du réseau aérien et de la zone de chalandise d'un Hub



- Une demande croissante de combinaison Air-Fer. Plus de 2,5 M Pax intermodaux à CDG, mais à peine 300 000 utilisent une offre combinée



- Un produit intégré Air-Rail est un avantage compétitif : service « sans coutures »

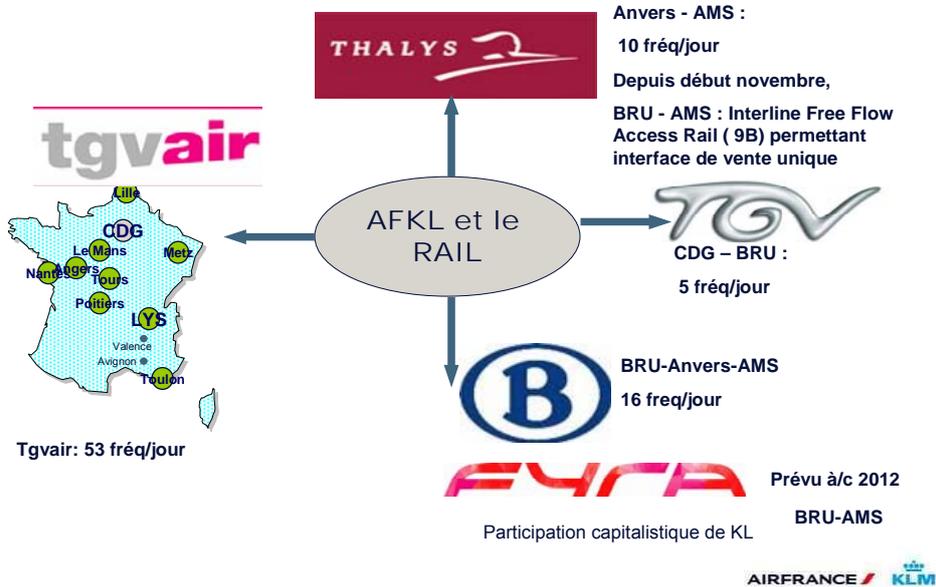


- European Commission published transport vision in 2011:
“A better exploitation of the strengths of each mode will contribute considerably to a sustainable future of transport, reducing congestion, emissions and pollution. Integration of aviation with high-speed rail will be a crucial development” (environmental)



3

Nous sommes proactifs depuis plus de 15 ans en matière de coopération intermodale...



4

Exemple de parcours comprenant un segment TGV'Air

AIRFRANCE **KLM** FLY

Achat & enregistrement en ligne | Infos vols & destinations | Préparation voyage | A l'aéroport | A bord | Flying Blue | Offre entreprises

Réservation en ligne

recherche | **tarification** | réservation | paiement | confirmation

Masquez le détail de votre voyage

Votre vol aller : Lille - New York

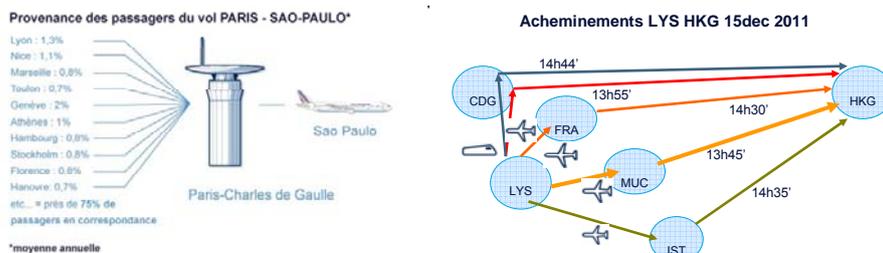
<input type="checkbox"/> Jeudi 8 décembre 2011 AF7216 - Economique	06:25 07:20	Lille, Lille Europe Gare TGV (XDB) - France Paris, Charles de Gaulle (CDG) - France - Terminal TN	Repas servi(s) à bord : Information non disponible Franchise : 1 bagage autorisé de 23 kg maximum
Effectué par : Air France Classe de réservation : L			
Appareil : Train durée : 00h55mn Sans escale			
<input type="checkbox"/> Jeudi 8 décembre 2011 AF022 - Voyageur	08:25 10:35	Paris, Charles de Gaulle (CDG) - France - Terminal 2E New York, John F Kennedy (JFK) NY - Etats Unis - Terminal 1	Repas servi(s) à bord : Repas Petit-déjeuner Franchise : 1 bagage autorisé de 23 kg maximum
Effectué par : Air France Classe de réservation : N			
Appareil : Airbus A330-200 durée : 08h10mn Sans escale			

1 Votre voyage comporte un transfert du train (TGV) vers l'avion. A votre gare de départ, rendez-vous au comptoir TGV'Air où des agents SICEF vous remettront votre carte d'embarquement jusqu'à votre destination finale. A votre arrivée à la gare de CDG 2, vous devrez récupérer vos bagages puis vous rendre à la zone dépose-bagages de votre vol.

AIRFRANCE **KLM**

5 La compétitivité de l'offre intermodale est un enjeu dans le contexte de concurrence intense entre les Hubs européens

La logique de Hub: le « covoiturage de multiples petits flux, qui accèdent ainsi aux réseaux mondiaux », s'exerce dans un contexte d'intense compétitivité entre les Hubs européens... et autres....



L'offre intermodale doit contribuer à renforcer la compétitivité de l'offre de correspondance

- ✓ développement de l'accessibilité du Hub
- ✓ offrir un produit de correspondance attractif et compétitif par rapport aux autres propositions



6 ... Or plusieurs facteurs limitatifs impactent la mise en œuvre d'une intermodalité réellement créatrice de valeur pour les clients et les opérateurs...

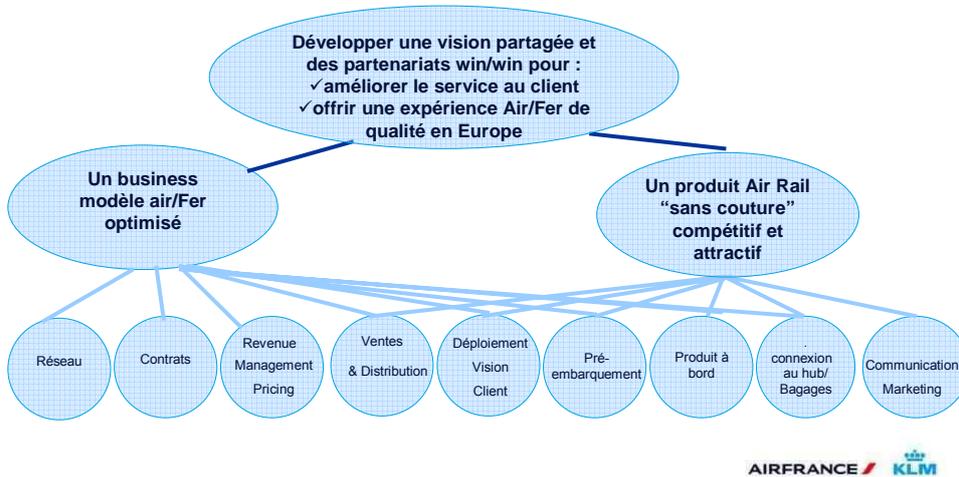
- ✓ infrastructure gare TGV : nombre et largeur des quais limités (bagages..)
- ✓ nombre de trains pouvant s'arrêter à CDG insuffisant pour alimenter les plages de Hubs (limitations LGV Nord et Sud-Est) et modules TGV peu adaptés aux petits flux.
- ✓ destinations proches encore non couvertes par le réseau TGV (Normandie)
- ✓ des processus de correspondances (temps d'arrêt en gare, facilitation bagages, signalisation et parcours client...) complexes et hétérogènes
- ✓ manque d'interopérabilité entre les inventaires Air et Rail
- ✓ cohérence globale produit/service à améliorer
- ✓ manque d'attractivité produit Air-Fer à Orly (gare TGV à Massy ou Montparnasse...)



7

... qui appelle une vision systémique partagée par tous les acteurs (opérateurs, infrastructures, pouvoirs publics)

L'amélioration du service au Client est au cœur du projet du Groupe, dont l'amélioration de l'expérience Client Air Fer:



8

Les actions concrètes en cours



KLM : Extension de l'accord d'interline avec Thalys via AccessRail jusqu'à Bruxelles (pour les départs à/c du 4/11/2011).
AccessRail est une compagnie canadienne qui assure l'interface entre un environnement ferroviaire et aérien, créant un environnement aérien pour la vente.



AF SNCF: Lancement d'études sur l'opportunité de l'utilisation d' AccessRail par la SNCF.



AF: implantation d'un comptoir AF dans la gare de CDG



KLM FYRA : Spécifications du business modèle, du produit ferroviaire et des interfaces Air-Fer pour un produit « sans couture » (sans arrêt au comptoir en gare)



2ème session : TGV/Avion : Quelle place dans la stratégie des acteurs ?

Le point de vue des transporteurs

Sylvain Bosc (Directeur marketing et réseau Corsairfly)



« Corsairfly est la deuxième compagnie long-courrier en France

A l'origine, Corsairfly était une compagnie charter qui desservait essentiellement les DOM avec une flotte de gros porteurs, nécessitant d'importants flux de passagers. La compagnie appartenait au groupe Nouvelles Frontières fortement implanté en province à travers ses agences. Les avions de Corsairfly partaient de nombreux aéroports de province (Nantes, Bordeaux, Marseille, Toulouse) pour desservir les DOM. En France ce modèle intégré, regroupant une compagnie et un Tour Opérateur a connu de grandes difficultés. Il n'était pas possible au TO de remplir à lui seul les avions de la compagnie. Corsairfly s'est donc émancipée de la distribution exclusive via Nouvelles Frontières pour devenir une compagnie régulière. Les résultats n'étant pas à la hauteur, elle s'est engagée depuis un an et demi, dans un important programme de transformation.

Le réseau a été profondément remanié

A l'origine, les dessertes s'effectuaient à partir des aéroports de province, à raison d'un ou deux vols par semaine. Il était alors nécessaire de mailler le mieux possible le territoire pour bénéficier du marché le plus vaste possible. Malgré son amplitude, ce marché de la province n'était pas aussi rémunérateur, notamment au niveau affaires, que le marché parisien. Il était également difficile de remplir suffisamment les avions et de les rentabiliser. Ce modèle a donc été abandonné pour une nouvelle organisation mise en place en 2011. Dans ce nouveau programme, le réseau comporte moins de lignes, mais toutes au départ de Paris-Orly. La fréquence des vols est quotidienne. Le défi de ce nouveau modèle de développement est de rentabiliser l'accroissement de capacité dû à l'augmentation des fréquences, alors que les concurrents augmentent également leur offre. Cette adaptation apporte malgré tout quelques avantages, notamment du côté du fret, qui nécessite des fréquences quotidiennes, notamment pour le fret express. Le modèle est également plus productif pour les équipages et les avions.

La compagnie a développé sa pénétration dans les villes non desservies par ses appareils

Que devient la clientèle de province avec cette nouvelle organisation ? La question se pose puisque, dans le nouveau réseau les vols sont exclusivement au départ de Paris. Mais Corsairfly dispose de deux atouts. D'une part la compagnie est toujours liée à Nouvelles Frontières, dont les agences vendent essentiellement des vols « Corsairfly », d'autre part elle bénéficie de l'effet TGV qui assure tous les jours

des correspondances dans les deux sens « Paris-province » et l'inverse. Le TGV permet de centraliser ou de décentraliser les flux. L'ensemble des villes desservies par le TGV entre donc dans le marché de Corsairfly, avec un effort commercial limité.

La performance globale de la compagnie a été optimisée

La compagnie, basée à Paris-Orly, ne bénéficie pas comme à Paris-CDG d'une gare multimodale. La correspondance passe par Massy qui est à 40 minutes de l'aéroport par un bus soumis aux aléas du trafic, et n'est pas optimale. Le produit n'est donc pas aussi attractif que celui qu'on peut offrir à Paris-CDG. Malgré tout la compagnie a réussi à accroître globalement sa part de marché.

Dans le cas de la desserte des îles Maurice et de la Réunion, on constate dans un premier temps que la part de marché dans les anciennes villes de départ de la compagnie (Lyon, Marseille, Nantes, ...) a légèrement diminué, mais que le TGV a limité cette perte et a maintenu un niveau de marché acceptable. On constate dans un second temps que la part de marché a nettement progressé à Paris et que, au total la compagnie passe de 20% de part de marché à 21% dans la desserte sur les deux îles.

L'offre de la compagnie sur Paris-Orly est donc plus intéressante à la fois en termes de parts de marché et en termes financiers, puisque les fréquences plus élevées permettent d'attirer une partie de la clientèle d'affaires.

Le TGV constitue une alternative très intéressante pour une compagnie comme Corsairfly qui a des ambitions nécessairement limitées en matière d'acheminement des passagers. Beaucoup de passagers font de la correspondance autonome par une compagnie low cost ou par Air France à Orly mais beaucoup utilisent aussi la correspondance par le TGV. Ce dernier améliore l'utilisation des capacités et des créneaux horaires par les compagnies. Il a probablement aussi un rôle à jouer au niveau sociétal quand on sait qu'il vaut mieux utiliser un créneau à Orly avec un avion de 600 places plutôt que d'acheminer 35 passagers en avion à partir de Nantes. Enfin l'intermodalité et le TGV ont été au centre du changement de stratégie de Corsairfly. »



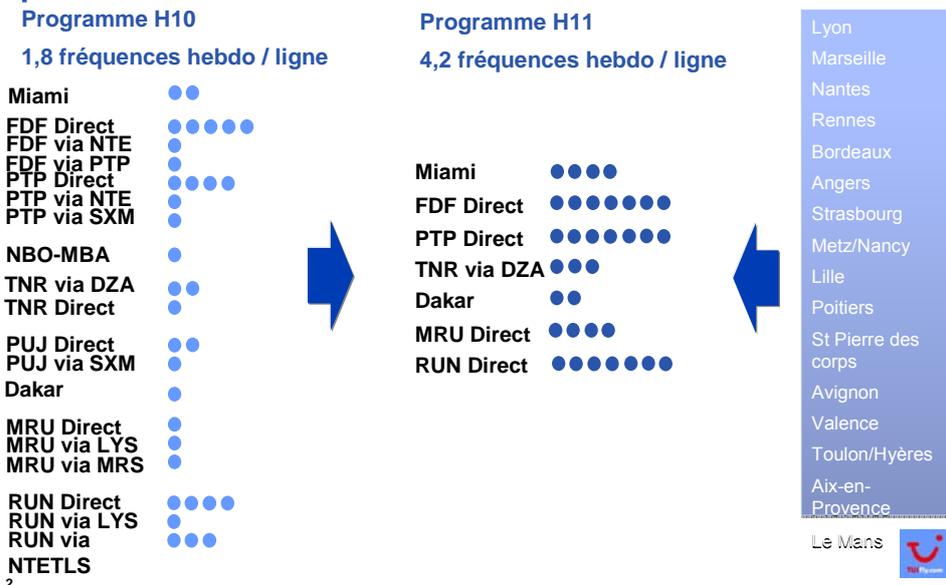
TGV Air & Corsairfly

L'inter-modalité au centre de la transformation de la compagnie

1



TGV Air nous permet de densifier notre plateforme d'Orly sans délaisser la province...



Nous développons notre pénétration dans les villes non-desservies par nos appareils...



PARTS DE MARCHE EN VALEUR A L'EMISSION
TOUTES DESTINATIONS
Source : BSP France

Ville de départ	2010	2011
Aix-en-Provence	0%	33%
Angers	0%	53%
Avignon	0%	30%
Bordeaux	0%	1%
Le Mans	0%	43%
Lille	0%	7%
Metz/Nancy	0%	24%
Poitiers	0%	34%
Rennes	0%	19%
St Pierre des corps	0%	43%
Strasbourg	0%	2%
Toulon/Hyeres	0%	1%
Valence	0%	37%



3

Pour une performance globale optimisée



PARTS DE MARCHE EN VALEUR A L'EMISSION
ILE MAURICE & LA REUNION
Source : BSP France

Ville de départ	2010	2011
Lyon	39%	21%
Marseille	27%	12%
Nantes	50%	4%
Paris	16%	23%
Total	20%	21%



4

2ème session : TGV/Avion : Quelle place dans la stratégie des acteurs ?

L'intermodalité peut-elle stimuler la concurrence entre les aéroports ?

Philippe Bernand (Directeur Général - Aéroports de Lyon)



« L'aéroport de Lyon-St Exupéry est le troisième de France (8 millions de passagers), après les aéroports parisiens et celui de Nice. C'est un aéroport multi-spécialiste avec un hub euro-régional du groupe Air France-KLM et une base d'easyJet sur une aérogare dédiée au segment low cost. L'aéroport de Lyon-Bron, dédié à l'aviation d'affaires, vient compléter l'offre de transport aérien. L'aéroport est relié au centre ville par le tram Rhône Express qui dessert la gare de Lyon-Part Dieu en 25 minutes tous les quart d'heure.

Le potentiel de Lyon-St Exupéry est considérable, avec une grande réserve foncière de 900 ha, un APPM à quatre pistes, un pôle multimodal (gare TGV, Tram Rhône Express, bus, autoroutes) et une plateforme cargo prochainement reliée au rail avec le projet CAREX. Ce potentiel n'est actuellement pas totalement exploité.

L'aéroport en quelques chiffres

Le trafic de Lyon-St Exupéry a atteint 7 979 228 passagers en 2010, dont 62% à l'international et 38% pour le domestique. En fin d'année 2011, le trafic devrait culminer à 8,5 millions. Au contraire des grands aéroports régionaux, le trafic domestique vers la capitale est en grande partie assuré par le TGV. Le trafic se répartit à 60% pour le loisir et à 40% pour les voyages d'affaires. La plateforme accueille 54 compagnies et dessert 120 destinations directes. Les projets d'extension de l'aéroport doivent permettre d'atteindre 12 millions de passagers voire plus à l'horizon 2020, avec deux nouvelles pistes et deux nouveaux terminaux.

Les priorités pour la gare de St Exupéry

La priorité de Lyon-St Exupéry est de développer la desserte du territoire et d'accroître les flux de passagers en provenance de sa zone de chalandise. L'aéroport n'a pas aujourd'hui les flux aériens suffisants pour développer une gare d'aéroport à l'exemple de CDG. Le développement de la gare de territoire est le seul moyen d'avoir un flux de passagers suffisant pour passer au stade de gare d'aéroport et d'avoir une fonction d'intermodalité.

Il conviendrait également de privilégier le développement de la gare de St Exupéry plutôt que celle de Lyon-Part Dieu saturée, à l'image de ce qui est mis en œuvre à Paris pour développer les gares d'aéroport (CDG et Orly) et désengorger les gares parisiennes.

L'intermodalité à Lyon passe par le développement du TGV

Le TGV est le complément indispensable au système de desserte terrestre de proximité. Il permet de développer les liaisons entre Paris et Lyon pour assurer un contact direct et permanent entre la capitale et la zone de chalandise de Lyon qui s'étend sur un rayon de 100 km.

Le TGV est également un substitut possible au pré et post acheminement aérien. Il conviendrait dans ce sens de développer à Lyon un produit comme TGV Air qui intéresse de nombreuses compagnies aériennes basées sur l'aéroport.

Le potentiel de développement existe sur plusieurs axes ferrés

- Vers le sud, les villes de Marseille et Montpellier sont à 1h20 de Lyon par le TGV, qui joue le rôle de pré acheminement pour l'aéroport de St Exupéry.
- Sur l'axe Rhônalpin, les liaisons vers Grenoble et surtout le projet de ligne à grande vitesse vers Turin, renforceront la fréquentation de la gare.
- Il sera également possible d'accroître les flux de passagers en renforçant la liaison ferroviaire vers Clermont-Ferrand, aujourd'hui reliée à Lyon par quatre vols quotidiens.

Quelle est l'incidence du TGV sur la concurrence entre les plateformes de Paris-CDG et Lyon-St Exupéry ?

Les deux plateformes n'ont pas la même fonction. CDG est un hub intercontinental où le TGV joue un rôle de pré et post acheminement, alors que Lyon-St Exupéry est un hub régional où le TGV est un complément du système de desserte de proximité. Il n'y a donc pas de concurrence réelle entre les deux gares d'aéroport. En France, la concurrence ne joue pas entre gares d'aéroport pour des raisons structurelles et historiques. Seule la concurrence entre gare de territoire peut exister. Pour Lyon-St Exupéry, la concurrence existe essentiellement avec la gare de Lyon-Part Dieu et la liaison TGV qui relie celle-ci à CDG.

Mais l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry soutient la montée en puissance de la gare TGV dans une démarche prévoyante à terme. Par ailleurs, le TGV Rhin-Rhône va ajouter la Bourgogne et la Franche-Comté dans la zone de chalandise de Lyon-Saint Exupéry. »



L'intermodalité peut-elle catalyser la concurrence entre les aéroports ?

Philippe Bernand - Directeur Général
25/11/2011

01 Lyon-Saint Exupéry



LYON-SAINT EXUPÉRY

Aéroport multi-spécialiste **ATOUTS**

8 millions de passagers

Hub euro-régional du groupe AF-KLM

Base easyJet sur une aérogare dédiée au segment lowcost

Plateforme dédiée à l'Aviation d'Affaires à **Lyon-Bron**

2ème région économique française

Interconnecté

à 25 kilomètres et 25' de Lyon par tramtrain

au carrefour d'un réseau routier et ferré



POTENTIEL

Réserve foncière unique en Europe de **900 ha**

APPM avec **4 pistes à terme**

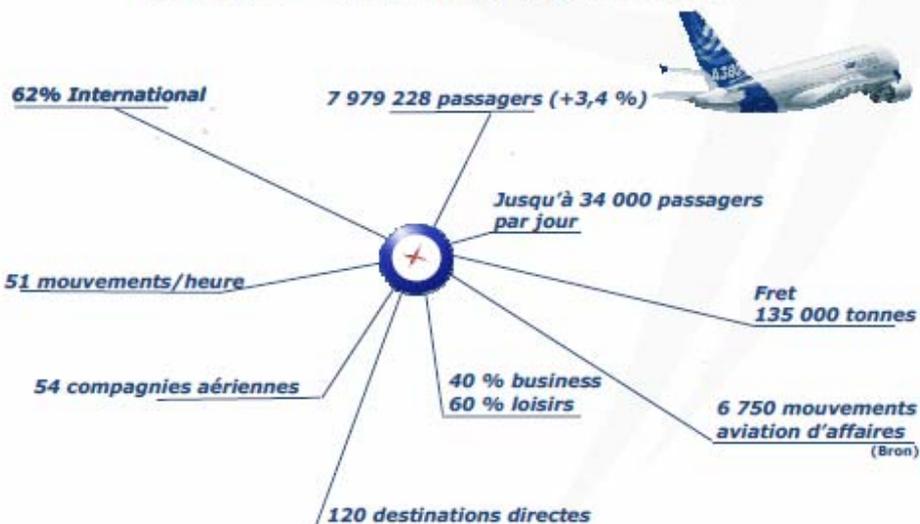
Pôle multimodal

(gare TGV, Tram rhônexpress, bus, autoroutes)

Cargoport, prochainement relié au rail avec le projet CAREX



Trafic – Chiffres clés 2010



↙ Projets d'extension

Objectif : 12 à 15 millions de passagers en 2020



AÉROPORTS LYON

02 Intermodalité : un outil de développement

AÉROPORTS LYON

↘ Le TGV à Lyon–Saint Exupéry Quelles fonctions ?

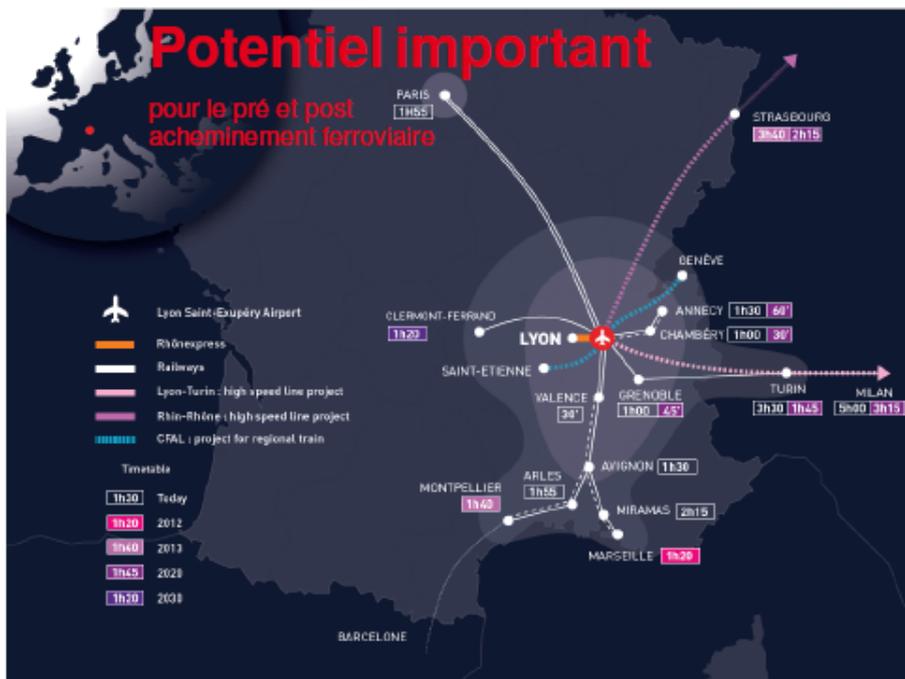
Fonction **N°1** aujourd'hui :
desservir un territoire
en croissance
(la plaine de l'Est lyonnais)



Intermodalité **DESSERTE TGV**

- un complément au système de desserte terrestre de proximité (100 km)
- un substitut possible au pré et post acheminement aérien

au travers de ces 2 fonctions, la **desserte TGV** représente **un atout concurrentiel important**, visible aux plans territorial et international



↘ CDG et Lyon-Saint Exupéry contrastes et concurrence

CDG Hub intercontinental

 un véritable rôle de
pré et post
acheminement

Lyon-Saint Exupéry Hub eurorégional

 un complément du
système de desserte
terrestre de proximité

- complément de l'offre de bus
- pour des trajets plutôt courts (100 kms ou moins)



Renforcement de la **concurrence** entre CDG et
Lyon-Saint Exupéry avec la liaison TGV Lyon Centre / CDG

 AÉROPORTS de LYON

↘ La desserte TGV de Lyon-Saint Exupéry



aujourd'hui

**UN FAIBLE ATOUT
CONCURRENTIEL**

la faiblesse des liaisons long
courrier (> 3h00) rend le pré et
post-acheminement TGV depuis et
vers Lyon-Saint Exupéry non
compétitif aujourd'hui

demain

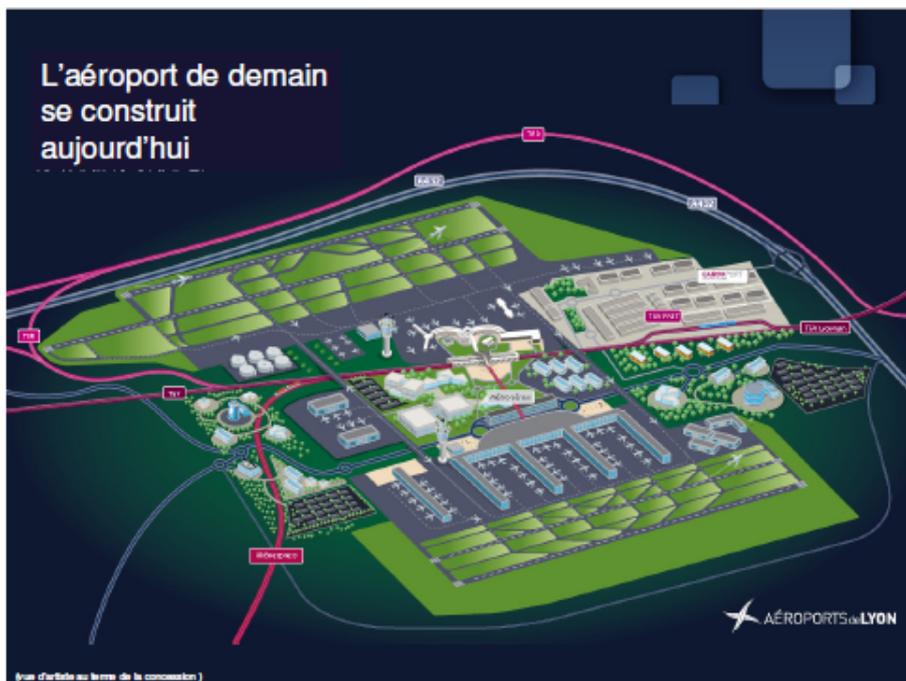
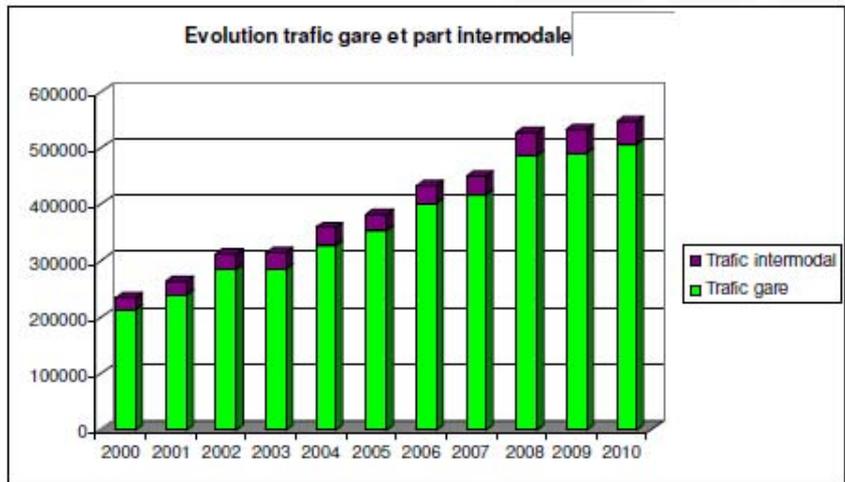
UN INCONTOURNABLE

le développement de lignes hors
Europe et bassin méditerranéen
contribuera à augmenter le trafic
intermodal dans les années à venir



 AÉROPORTS de LYON

↘ Trafic gare et intermodalité fer/air



3^{ème} session : TGV-Avion : quelle place dans la politique des transports ?

Philippe Ayoun dirige cette table ronde dont l'objectif est d'approfondir la place de l'intermodalité dans la politique des transports et de préciser le rôle des acteurs tant publics que privés pour accélérer son développement. Cette table ronde est également l'occasion de présenter les différents projets d'infrastructure envisagés.



1 – L'intermodalité en termes de politique des transports

1.1 - Isabelle WALLARD (Directrice de la stratégie d'Aéroports de Paris)

« La stratégie intermodale TGV/Avion dans le développement d'ADP »

L'intermodalité TGV/avion a représenté 2,7 millions de voyageurs à Paris-Charles de Gaulle en 2011. Comparativement, la correspondance avion/avion concerne 8,7 millions de passagers effectifs (17,4 millions de correspondants « arrivée + départ »). Les passagers en correspondance TGV/avion représentent donc 31% des passagers en correspondance avion/avion. Ce chiffre souligne l'importance que revêt l'intermodalité pour Aéroports de Paris, tant en termes de poids économique qu'en termes de qualité de service (94% des passagers intermodaux sont satisfaits).

L'objectif d'ADP est de construire une offre multimodale et intégrée, dans l'intérêt des clients aériens ou ferroviaires et des opérateurs, mais aussi des employés et des entreprises de ces deux pôles d'activité que sont CDG et Orly. Cette offre s'appliquera à CDG aujourd'hui et à Orly demain. Il est prévu, en effet, dans un avenir proche, de construire une gare TGV à Orly et de relier les deux aéroports par un métro automatique, programmé dans le cadre du schéma de transport du grand Paris. Paris-CDG et Orly constitueront ainsi deux pôles de développement stratégiques pour la région Ile de France.

Trois objectifs stratégiques sont retenus par ADP pour le développement de ses deux plateformes parisiennes, un peu à l'image de ce qui est prévu par l'aéroport de Francfort.

- Il s'agit d'abord d'améliorer l'accessibilité aux aéroports, en particulier l'accessibilité autoroutière (80% des passagers de l'aéroport d'Orly arrivent en voiture).
- Il est souhaitable, ensuite d'accroître la zone de chalandise des aéroports, en particulier en offrant aux clients ferroviaires à grande vitesse, le bénéfice des dessertes aériennes à CDG et bientôt à Orly.

- Enfin, compte tenu de la saturation des capacités aéroportuaires à l'horizon 2030 en Europe, il s'agit de mieux utiliser les ressources disponibles en termes de créneaux aéroportuaires en privilégiant le train pour les trajets court courriers afin de dégager des créneaux aériens pour les vols internationaux. »

1.2 - Pascal PERSONNE (Président du directoire de l'aéroport de Bordeaux et vice président de l'Union des Aéroports Français)

« Intermodalité : le point de vue de l'UAF

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et de la convention de 2008 passée entre le secteur du transport aérien et l'Etat, ce dernier s'est engagé d'une part à favoriser les interconnexions entre les aéroports et le TGV, et d'autre part à développer la desserte des aéroports, à partir des villes, par des transports collectifs ferroviaires.

L'UAF s'est associée à la FNAM, dans ce cadre, pour promouvoir des projets d'accessibilité et d'intermodalité concernant plusieurs aéroports français. C'est le cas de l'aéroport d'Orly, très proche d'une ligne LGV. C'est aussi le cas de Lille, de Bâle-Mulhouse qui demande un raccordement et une gare de TGV et bénéficie d'un fort soutien allemand et suisse. Enfin c'est le cas de Bordeaux au cœur d'un futur projet ferroviaire reliant l'Europe du Sud et l'Atlantique. Toutes ces villes vont voir leur zone de chalandise s'accroître très fortement. L'aéroport de Bordeaux et la SNCF ont élaboré un projet de connexion entre l'aéroport et la gare Saint-Jean. Il faut imaginer les zones de chalandise après réalisation des projets de LGV, donc à partir de 2020. »

1.3 - Olivier LAYEC (Délégué général de la FNAM)

« L'intermodalité est-elle reçue positivement par les compagnies aériennes et que font-elles pour la favoriser ?

Le cas d'Air France et de Corsairfly montre bien l'efficacité du concept. Pour les compagnies aériennes, l'intermodalité doit être pensée d'un point de vue économique en termes de produits et de rentabilité. On peut distinguer trois produits TGV.

- Pour les compagnies, un produit tel que « TGV Air », est très favorable à l'intermodalité et contribue fortement à la compétitivité de l'aéroport de Paris-CDG sur lequel il est implanté.
- Le deuxième produit est un produit de connexion. L'interconnectivité des aéroports au TGV doit être développée pour accroître l'intermodalité. Le TGV rapproche les villes des aéroports et favorise leur desserte. Dans l'exemple de passagers désirant prendre un vol au départ de Paris-CDG, Bruxelles est plus proche de l'aéroport en termes de temps que Versailles.
- Le troisième produit est un produit de substitution du TGV à l'avion, et donc de concurrence, mais les compagnies aériennes sont habituées à la concurrence.
- Enfin, si le TGV est un moyen essentiel pour réaliser une correspondance intermodale, il est également à l'origine d'investissements très importants qui doivent être nécessairement rentabilisés. Il ne faut pas se retrouver dans quinze ans dans un rapport de la Cour des Comptes pour avoir construit des LGV sous-utilisées et non rentables.

Les compagnies aériennes sont parties prenantes dans la mise en œuvre de l'intermodalité, aux côtés de l'ensemble des acteurs de ce dispositif (aéroports, opérateurs ferroviaires, RFF). Il convient de compléter l'existant avec des actions dans le domaine de l'information et de l'enregistrement des bagages mais également avec des projets beaucoup plus importants comme celui de la gare d'Orly.

Enfin le thème de la libéralisation du marché se posera nécessairement à l'ensemble du secteur afin que chaque compagnie aérienne puisse passer des accords intermodaux avec différents opérateurs, à l'image de ce qui se fait dans le domaine du fret aérien où un pré-acheminement peut être effectué par transport routier et par « vol camionné », soumis à la concurrence. »

1.4 – Michel LEBOEUF (Directeur du Développement de la SNCF)

« L'enjeu de l'intermodalité »

Le potentiel de développement air/fer est très important. Il repose sur un marché porteur et sur la volonté de tous les acteurs de l'intermodalité (aéroports, compagnies, opérateurs) d'accroître leur partenariat dans ce domaine. La coopération des compagnies aériennes, des aéroports et de la SNCF en est un exemple et il est extrêmement intéressant que le TGV entre dans la stratégie des transporteurs aériens. Il y a malgré tout des freins à ce développement tant à ADP qu'à Lyon-St Exupéry.

Pour ADP, la saturation des gares parisiennes est un frein considérable. Il est donc très important que les passagers qui prennent le TGV passent par les gares extérieures à Paris, en particulier par Roissy, et délestent les gares de la capitale. Cependant, la mise en œuvre de ce type d'exploitation se heurte à deux obstacles qui concernent les trains inter secteurs province/province qui passent par Roissy. Le premier obstacle concerne leur viabilité économique dans cette gare. Malgré l'effort fait par RFF pour réduire les péages de ces trains, leur rentabilité fait défaut. Il faut réfléchir à l'avenir de la tarification des infrastructures pour ces trains inter secteurs. Le second obstacle concerne la difficulté de trouver des sillons pour ces trains à Roissy, car ces trains de province à province parcourent des trajets très longs sur des réseaux différents.

A Lyon-Part Dieu, les difficultés sont différentes. Cette gare est le plus grand hub ferroviaire de France et il n'est pas possible de la fractionner en deux parties. De plus, il est nécessaire d'augmenter le plus possible les correspondances train/train, ce qui pose des problèmes de capacité dans la gare et du réseau ferré autour de Lyon. D'autre part, la SNCF était dans un rapport de concurrence avec les compagnies aériennes sur Lyon/Paris, et il n'était pas dans son intérêt d'arrêter ses trains à Lyon pour faire de l'intermodalité. Malgré tout, la problématique des parts de marché a beaucoup changé. Actuellement, la SNCF tient à mieux définir sa zone de chalandise à la gare de Lyon-Saint Exupéry et à mieux desservir les destinations au départ de celle-ci et en particulier les dessertes multimodales. La SNCF repense donc actuellement les conditions de desserte de la gare de Saint-Exupéry et commence déjà à arrêter plus de trains. »

1.5 – Alexandros SOTIRIOU (Commission Européenne/Direction générale de la mobilité et de transport)

« Europe : vers un futur réseau européen inter-opérable et intermodal »

L'Europe travaille actuellement sur une proposition de révision du réseau transeuropéen de transport et se propose de mettre en place un futur réseau transeuropéen intermodal et interopérable. Les nouvelles orientations, qui remplaceront la décision 661/2010, visent à établir un réseau transeuropéen de transport complet et intégré comprenant tous les États membres et les régions, à partir duquel tous les modes de transport pourront se développer de manière équilibrée, exploiter au mieux leurs avantages respectifs, ce qui optimisera la valeur ajoutée du réseau pour l'Europe et en outre définiront également une stratégie à long terme pour la politique du RTE-T jusqu'en 2030/2050.

La proposition européenne concernant la révision RTE-T envisage un schéma directeur sous deux niveaux. Le premier concerne la notion de réseau global qui couvre toute l'Europe et le second est le réseau au niveau central. Ce dernier s'appuie sur tous les modes des transports (terrestre, maritime, aérien) et inclut des identités très diverses, telles que les grandes ports, les aéroports, les voies ferrées. 84 aéroports sont pris en compte dans ce projet, et devront être reliés au réseau ferré central, contre 20 aéroports aujourd'hui. Au niveau du réseau ferré, 15 000 km de lignes à grande vitesse sont prises en compte aujourd'hui et 30 000 km le seront à l'horizon 2030. Actuellement, le réseau des trains à grande vitesse est très hétérogène et comporte plusieurs systèmes de gestion, d'électrification et de signalisation. Le réseau ferroviaire devra donc s'harmoniser, comme les autres modes de transport. Le système ERTMS s'appliquera au réseau ferré, alors que l'aérien s'appuiera sur le système SESAR. Cette convergence des efforts favorisera notamment l'intermodalité entre l'aérien et le ferroviaire dans les aéroports. 31 milliards d'euros seront consacrés par l'Union Européenne pour la mise en œuvre du réseau transeuropéen sur la période 2014/2020.

Au-delà de ces problèmes d'infrastructures, la commission européenne se penche également sur des questions opérationnelles et organisationnelles. En 2008, une première consultation a eu lieu sur l'intermodalité train/avion. La Commission Européenne travaille actuellement à l'élaboration d'une directive

sur l'intégration des systèmes et des modes de transport aérien et ferroviaires. Cette directive sera rendue publique début 2013. »

1.6 – Jean- Bernard KOVARIK (DGITM)

« Le rôle de la DGITM en matière d'accès à l'information multimodale

L'initiative privée a su mettre en place des systèmes performants permettant de favoriser l'offre intermodale, notamment entre l'aérien et le ferroviaire, à l'image du produit TGV Air. Les pouvoirs publics ont lieu de s'interroger sur la mise en place des conditions générales susceptibles d'améliorer ce type d'offre, dans l'intérêt des consommateurs. Un certain nombre d'initiatives publiques sont possibles et notamment la standardisation des données portant sur les offres commerciales en matière de tarifs, de desserte et de temps de parcours. L'ensemble de ces données devraient être standardisées et agrégées dans des bases de données, facilement accessibles par les opérateurs et les clients. A cette fin, a été créée au début de 2011 l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billetterie dont la vocation est de faciliter l'interopérabilité des systèmes, gérés par différents opérateurs de transport et de fluidifier le voyage des passagers.

L'agence travaille également pour faciliter le rôle des collectivités locales qui mettent en place les transports urbains nécessaires à l'acheminement des passagers vers les gares et les aéroports.

La constitution des bases de données sur les transports, est un sujet assez sensible puisqu'il implique la collecte de données privées concernant notamment l'offre commerciale des transporteurs. Une réflexion devrait être menée, probablement à l'échelle européenne, pour permettre l'obtention de ces informations dans le respect des entreprises et de la concurrence. »

2 – L'intermodalité en termes d'infrastructures

2.1 - Isabelle WALLARD (Directrice de la stratégie d'Aéroports de Paris)

« Le projet d'interconnexion sud qui conduit à la création d'une gare TGV supplémentaire en région parisienne, constitue une opportunité exceptionnelle pour l'aéroport de Paris-Orly et pour le pôle économique du sud de l'Île de France.

Toutefois, cette opportunité ne produira ses pleins effets que si cette gare TGV est localisée au sein même de l'aéroport et intégrée aux terminaux d'Orly sud et Orly ouest. Cette intégration permettra à la gare et à l'aéroport de constituer un pôle multimodal aérien et ferroviaire à grande vitesse, desservi en outre par les terminus du métro automatique prévus dans le cadre du Grand Paris.

Outre l'intégration des infrastructures ferroviaires dans le cadre de l'aéroport, celle des services est une condition essentielle de la réussite de l'intermodalité à Orly. »

2.2 Michel LEBOEUF (Directeur du développement – SNCF)

« La SNCF face aux projets d'infrastructure à réaliser en France

La SNCF a milité très activement pour le projet d'interconnexion sud et la construction d'une gare sous l'aéroport de Paris-Orly. Ce projet doit être naturellement associé à la réalisation d'une interconnexion avec le métro automatique du grand Paris. La gare multimodale ainsi créée, pourrait recevoir 2 millions de voyageurs, dont une moitié serait des passagers air/fer et l'autre proviendrait de la gare territoriale.

Un second projet a fait l'objet de nombreux débats et concerne la desserte Roissy-Picardie. Celle-ci permettrait de relier la Picardie à l'aéroport de Roissy, dont la gare accueillerait ainsi non seulement des TGV mais aussi des TER, comme c'est le cas à Francfort où la gare a vocation à recevoir des trains « longue distance » ou régionaux, et des trains de banlieue. Le second aspect de ce projet est de faire passer la gare de 4 à 6 voies à quais, afin d'accroître le nombre de terminus et de correspondances et afin de recevoir d'éventuelles correspondances des Eurostars.

D'autres infrastructures relèvent davantage de RFF et concernent notamment quatre projets de lignes nouvelles, dont les travaux sont en cours ou en passe de démarrer. Il s'agit de la seconde partie du TGV Est, du TGV Bretagne, du TGV SEA et du contournement de Nîmes et de Montpellier. L'ensemble de ces projets vont réduire très significativement les temps d'accès entre la province et les aéroports de Roissy et de Lyon.

D'autres projets font débat. Le projet POCL permettrait d'acheminer soit vers Lyon-St Exupéry, soit vers Roissy, des passagers en provenance de villes comme Bourges ou Nevers, qui n'ont pas encore d'accès direct à ces deux plateformes aéroportuaires. Le projet de liaison rapide entre la Normandie et Paris, quant à lui, devrait être complété par une interconnexion vers Roissy, permettant aux voyageurs normands d'accéder directement à l'aéroport. Enfin le projet PACA envisage d'amener le TGV jusqu'au site de St Augustin, bien placé par rapport à l'aéroport de Nice-Côte d'azur, mais aussi de l'autoroute et du tramway qui dessert Nice et St Laurent du Var, afin de créer un pôle de complémentarité intermodal air/fer.

L'ensemble des projets qui concernent Roissy et l'interconnexion Nord, montrent comment accroître la zone de chalandise de l'aéroport et comment concentrer les flux de passagers vers celui-ci. Cet aspect des transports en Ile de France, milite en faveur de la création d'une rocade TGV autour de Paris. Celle-ci est justifiée par le fait qu'en région parisienne, un TGV Paris-Province ne peut être rempli par les passagers d'une seule gare et qu'il en faut plusieurs pour arriver à ce résultat. Par exemple, les trois gares de Roissy, Marne-la-Vallée et Massy peuvent alimenter un TGV avec des passagers locaux ou « air/fer » ou de loisirs, alors qu'une seule de ces gares ne le pourrait pas. Le fait que les TGV s'arrêtant à CDG viennent ou vont en province limite l'amplitude horaire des trains à CDG, car cela induirait trop tôt ou trop tardifs en province. Une rocade se justifie également parce qu'elle permettrait de créer des départs de TGV et des terminus ce qui améliorerait l'adéquation des horaires de trains avec les plages aériennes des compagnies. »

2.3 – Jean-Bernard KOVARIK (DGITM)

« Le rôle de la DGITM en matière d'infrastructures et notamment d'aérogares »

La nécessité d'avoir des connexions entre le réseau ferré à grande vitesse et les grandes plateformes aéroportuaires est très largement admise, que ce soit dans la loi de Grenelle de 2009 ou, à l'échelle européenne, dans les dix objectifs stratégiques du livre blanc sur les transports, publié en mars dernier par la Commission Européenne.

Le projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) prévoit des actions en faveur de l'optimisation du transport aérien, ainsi que des grands projets tels que l'interconnexion sud des LGV en région parisienne (qui comprend la création d'une gare TGV desservant spécialement la plate-forme d'Orly), la connexion ferroviaire Notre-Dame-des-Landes vers Rennes et Nantes, l'amélioration de la desserte ferroviaire de la plateforme de Bâle-Mulhouse, la nouvelle gare de Nice. Le projet de SNIT a été transmis au Comité Economique, Social et Environnemental qui publiera son avis dans les prochains mois.

L'implantation des nouvelles gares TGV implique des choix de long terme. Ces infrastructures conditionnent en grande partie l'utilisation des réseaux de transport, en sus de leurs impacts financiers propres.

- Au niveau « structurel », ces futures gares vont remodeler les territoires en les intégrant dans le réseau ferroviaire à grande vitesse. Elles vont permettre d'interconnecter les grands aéroports (Roissy, Orly, Lyon...) avec le réseau ferroviaire et vont favoriser l'intermodalité air/fer. Dans le cas d'Orly, c'est l'ensemble du pôle Orly-Rungis qui sera transformé par le projet de gare TGV.
- Au niveau financier, les nouvelles infrastructures requièrent des investissements considérables réalisés par des interventions publiques et privées. Outre leur nécessaire et juste rentabilité financière pour les investisseurs, il est indispensable de veiller à ce qu'elles développent durablement de nouvelles richesses sur les territoires, et qu'elles améliorent authentiquement les conditions de vie de toutes les personnes qu'elles concernent.

Concernant l'interconnexion sud, un débat intéressant a eu lieu à propos de la localisation de la future gare d'Orly. Doit-elle être construite sous l'aérogare ou en surface ? D'un point de vue financier, une gare

en surface représente un investissement de près de 100 millions d'euros, contre près de 600 millions pour une gare souterraine. La différence est considérable. D'un point de vue « accessibilité », la gare en surface nécessite une liaison spécifique entre l'aéroport et la gare TGV, afin d'assurer l'interconnexion air/fer. Mais ce lien rajoute dix minutes au temps général de trajet, ce qui peut paraître long dans l'appréciation des passagers et restreindre l'attractivité du mode ferroviaire. Cependant, la manière dont on est accueilli dans ces gares intermodales a un impact primordial, que les modèles de prévision de trafic ne savent pas encore bien estimer. »

Conclusion

Philippe Ayoun :

« Merci à vous tous qui avez participé à ce séminaire. Il m'appartient de conclure à la fois cette table ronde et le colloque de ce matin.

Nous avons tous beaucoup appris sur le sujet complexe de l'intermodalité TGV/avion, comportant de longs processus de décisions pour les infrastructures, des problèmes redoutables de coordination pour les horaires, des problèmes de droits des passagers, de transferts de bagages, de signalisation.

Un voyage international suppose une organisation difficile à mettre en place pour les passagers, les autorités en charge du sujet et les organisateurs de voyages. Avec cet ensemble d'acteurs, il est presque miraculeux finalement que l'on ait près de 3 millions de passagers intermodaux en France.

Ce qui est remarquable, c'est le dynamisme de cette intermodalité TGV/avion, dont la croissance est de 10% pour CDG entre les enquêtes de 2008 et 2011. Ce chiffre n'est pas modeste dans un contexte de crise économique, où le trafic a stagné pendant cette période. Sur l'aéroport de Lyon-St Exupéry, le nombre de passagers intermodaux est passé de 40 000 à 70 000. Les chiffres de départ sont évidemment faibles, mais cela fait 70% de croissance, ce qui est remarquable.

Ce dynamisme est une preuve supplémentaire du besoin de mobilité des Français. Cela a été cité plusieurs fois, l'intermodalité comme le dynamisme des aéroports régionaux contribuent à satisfaire cet appétit croissant et légitime des personnes à voyager, aussi bien en province qu'à Paris.

Ce succès pourrait être encore plus grand puisque un tiers seulement des intermodaux sont des résidents étrangers alors que l'on pourrait s'attendre à une proportion similaire à celle du long courrier où le trafic se partage pour moitié entre résidents français et résidents étrangers. Il est donc nécessaire de faire beaucoup d'effort en termes de commercialisation, de facilitation et de promotion.

Faut-il aller plus loin et souhaiter un accompagnement par l'action publique pour aller vers un contrat de transport harmonisé, pour clarifier la notion de responsabilité des transporteurs, de droit des passagers, voire de police aux frontières ? Probablement. La Commission Européenne s'est d'ailleurs déclarée disposée à avancer sur un certain nombre de ces sujets.

Il reste donc un travail important à faire et ce séminaire y a contribué en mettant ensemble un certain nombre d'acteurs privés et publics et en évoquant des expériences concrètes. On espère bien que cette dynamique se poursuivra.

Concernant les infrastructures, à côté des magnifiques gares intermodales de Roissy TGV ou de St Exupéry, bien des occasions de connexion efficace des gares ferroviaires et des aéroports ont été manquées. Il ne faut pas ressasser le passé mais se dire que, devant nous, se présentent des occasions qu'il ne faut pas manquer comme celle de la gare d'Orly.

Malgré une petite baisse des trafics aériens sur les courtes distances, due à un transfert vers le rail, l'effet global est « gagnant-gagnant » en termes de clientèle et de chiffre d'affaires aussi bien pour les transporteurs aériens que les opérateurs ferroviaires. C'est aussi une excellente stratégie en termes d'attractivité des places aéroportuaires françaises par rapport à d'autres places européennes. Dans un sens plus large que celui des transports, l'intermodalité représente aussi de sensibles économies de CO2 et renforce l'attractivité des territoires, des régions ; et on voit d'ailleurs l'importance, pour la clientèle étrangère, d'une attractivité accrue de l'intermodalité qui contribuera encore plus à développer les territoires.

Je pense qu'un objectif de 5 millions de passagers intermodaux en France, à l'occasion d'un prochain séminaire peut-être en 2017 est tout à fait tenable et je crois que ce que l'on a entendu ce matin nous pousse à cet optimisme.

Au-delà de ce séminaire, des contacts pris aujourd'hui devront se poursuivre pour faire avancer l'intermodalité sur tous les chantiers qui ont été évoqués, les chantiers réglementaires, organisationnels ou d'infrastructures.

Juste un petit mot de conclusion et de remerciement, je vais d'abord remercier Monsieur Vigoureux qui nous a permis de préparer cet évènement et de l'animer aujourd'hui ; les orateurs qui ont été tous extrêmement pertinents, précis ; le film était remarquable, mais je crois aussi que toutes les interventions ont été extrêmement précises. Je remercie également toute l'assistance, vous avez été attentifs ; c'est la première fois que je vois un séminaire où les gens sont aussi attentifs. Je remercie bien sur Madame Bouffard-Savary et toute l'équipe d'organisation qui ont permis la réussite de cette mission.

Je vous donne le prochain rendez vous, ce sera les actes de ce colloque qui seront sur internet dans quelques mois et bien entendu, le dialogue se poursuivra. »