

# 10 - Pertinence du marche

Posté le : 25/05/2007

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

## Quand le TGV fait sourire les dirigeants d'Air France... et d'Intermodalité



> Un ami de longue date me disait récemment que la politique de la SNCF faisait sourire un certain nombre de dirigeants à Air France.

> Sourire ? Cela peut surprendre car d'après une opinion commune, Air France prend ombrage des succès du TGV, effectués essentiellement aux dépens de l'aviation intérieure donc des avions d'Air France. A l'automne dernier, la presse a largement rendu compte de la réaction irritée de Jean-Cyril Spinetta, le PDG d'Air France - KLM, après la publication par le site marchand de la SNCF de l'éco comparateur, qui mettait en ligne les émissions en CO2 comparées du TGV et d'un avion pour un trajet déterminé, au bénéfice du premier.

> Il est vrai que le TGV a asséché le marché de l'avion sur un certain nombre d'origines / destinations relevant de l'étranger proche, comme Paris - Bruxelles, ou intérieures, comme Paris - Lyon. Mais après tout, autrefois, ces marchés étaient en grande partie réservés à Air Inter, dissociée alors d'Air France qui l'a absorbé depuis.

> Il y a vingt ans, Air France laissait ce marché à Air Inter, aujourd'hui, elle le laisse à la SNCF. Où est le changement ?

### > **Quand Air France trouve un avantage au TGV**

> De plus, le TGV concurrence Air France sur les liaisons dites "court-courrier", les moins rentables. De ce point de vue, le TGV couvre le désengagement d'Air France du court-courrier et lui permet de se recentrer sur les vols internationaux, bien plus rentables.

> Ensuite, le TGV permet d'amener des passagers à la plate-forme de correspondances ("hub" en américain) de l'aéroport Charles de Gaulle de Roissy, ce que ne permettent pas les navettes d'Air France, qui ont Orly comme origine ou destination. Le TGV permet donc de désaturer l'aéroport Charles de Gaulle, ce qui est tout bénéfique pour les vols internationaux... souvent exploités par Air France. Bon avantage compétitif par rapport au "hub" de British Airways de Londres par exemple !

> Et grâce à la ligne à grande vitesse actuellement en construction entre Anvers (Belgique) et Amsterdam (Pays-Bas), les voyageurs belges seront rabattus vers le second "hub" d'Air France - KLM, celui d'Amsterdam Schiphol, qui aura droit à une gare sur la ligne

nouvelle !

> D'ailleurs, Air France - KLM est actionnaire de la société qui exploitera les trains à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas, aux côtés des NS et de la SNCB (chemins de fer néerlandais et belges).

> Et là est peut-être le point le plus croustillant : Air France se prépare à plumer la volaille, et à devenir à son tour un exploitant de TGV. Ses dirigeants ne cachent pas leur intention d'exploiter des TGV de rabattement vers l'aéroport Charles de Gaulle, au départ d'un certain nombre de villes de province.

> A vrai dire, les deux moyens de transports se ressemblent tellement qu'on ne sait plus bien la différence entre un vol TGV et un train Air France !

> A moins qu'un autre scénario se fasse jour ; une fusion entre SNCF et Air France ; je vois déjà les communiqués de presse : "Air France et la SNCF vont créer Globalia, premier acteur global du marché des transports" ! sans oublier les "cocoricos" qui iraient avec !

> **Les différents moyens de transports : concurrents ou coordonnés ?**

> Mais laissons là cette guerre de chiffonniers entre les acteurs du capitalisme d'Etat Air France et SNCF, et occupons-nous des intérêts du voyageur et du citoyen.

> Pour ma part, comme toute l'équipe d'Intermodalité, je crois plus à des transports coordonnés qu'à cette concurrence stérile, cette course de vitesse entre TGV et avion, lancée par les dirigeants de la SNCF, comme des Formule 1 sur le circuit de Spa-Francorchamps.

> Pour ne rien vous cacher, les efforts de la SNCF pour singer l'avion, ses fanfaroneries autour du record du monde de vitesse, auraient tendance à me faire rire si elles ne s'accompagnaient pas d'une négligence pour le train classique, le transport de marchandises, les trains Corail, domaine dans lesquels les chemins de fer français font piètre figure par rapport à leurs voisins européens.

> Le train doit évidemment dissuader les voyageurs de prendre l'avion, en allant plus vite mais sans oublier ses atouts traditionnels : l'effet de réseau, les correspondances, le confort, la souplesse d'accès (pas de réservation obligatoire), les voitures restaurant, beaucoup de personnel pour vous renseigner à bord. Tous ces points valent bien des km/h gagnés !

> Au moment où la Deutsche Bahn a lancé le train à grande vitesse ICE, son slogan était "*deux fois plus rapide qu'une voiture, deux fois moins rapide qu'un avion*". Les dirigeants de la Deutsche Bahn ont

compris que le but du train de grandes lignes n'était pas d'aller aussi vite que l'avion mais de jouer son créneau propre, entre la route et l'avion, pour prendre un peu aux deux.

> En Suède, les dirigeants des SJ (chemins de fer suédois) écrivent dans leur rapport annuel relatif à l'année 2005 "les différents moyens de transports ne sont pas seulement concurrents, mais aussi complémentaires. Les gens considèrent généralement l'automobile comme flexible, l'autocar comme bon marché et l'avion comme rapide. Le train combine tous ces facteurs". Et plus loin : "L'avantage du train est de mettre à profit votre temps de voyage pour faire des choses utiles. Aux SJ nous faisons notre possible pour rendre agréable le temps que les passagers passent à bord" (traduit de l'anglais par VD). Enfin un dirigeant qui a compris quelque chose : ne le répétez pas à ceux de la SNCF !

> Ainsi, alors qu'en France la SNCF a tendance à singer Air France, en Suède les SJ et SAS, en Allemagne la Deutsche Bahn et la Lufthansa offrent deux services très différents au voyageur et à la collectivité. Pour aller de Berlin à Francfort par exemple, celui qui veut aller très vite prend l'avion, celui qui veut du confort prend le train.

> L'ICE, quoique beaucoup plus long que l'avion (la liaison la plus rapide prend plus de 3 h 40 entre les deux gares centrales) dispense en outre de réserver et a de nombreux arrêts intermédiaires qui permettent de nombreuses correspondances avec les trains classiques, régionaux, RER, par ailleurs beaucoup plus développés qu'en France.

> L'effet de desserte redistribue ainsi les bienfaits du train au niveau de la globalité du réseau, et donc de la globalité du territoire, ce que le TGV "à la française" et l'avion ne font que de façon très marginale.

## **Commentaire**

*Des places à 25 euros chez Air France: Air France met en vente jeudi et vendredi 24/25 mai 55.000 places à 25 euros l'aller simple au départ de Strasbourg vers les principaux aéroports français, pour des voyages du 18 juin au 2 septembre.*

*Air France montre que sa stratégie est cohérente et réactive sur un marché en mouvement. Sur ce marché les spécificités modales seront déterminantes dans les choix des clients.*

*Si Paris est soumis à court terme à turbulences, il n'y a pas photo pour les autres marchés...*

*Les villes (destinations) concernées sont Paris, Marseille, Nice, Toulouse, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lille, Lyon, Nantes et Rennes.*