



Le premier Atelier de la Gare saison 3 s'est tenu le 25 janvier 2012 au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, sur le thème :

GARE, AÉROPORT,

STATION DE MÉTRO :

QUELLES CONVERGENCES

ET DIFFÉRENCES ?

Les intervenants étaient :

Robert Tasiaux, partenaire chez A.T.Kearney, Cabinet de conseil.

Christian Caye, Délégué au Développement durable de Vinci.

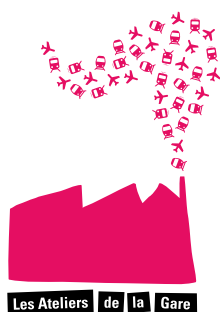
Marie-Hélène Massot, spécialiste de la socio-économie des transports et de la mobilité (Laboratoire Ville, Mobilité, Transport).

Julien Damon, sociologue, professeur associé à Science Po, a animé cet atelier.

Après quelques mots de bienvenue, Sophie Boissard, Directrice générale de Gares & Connexions, indique que les Ateliers 2012 s'intéresseront aux problématiques économiques et s'interrogeront sur la pertinence du modèle économique pour les gares, les pôles d'échanges et leurs objets afférents en les comparant avec d'autres secteurs d'activité français et étrangers.

Sophie Boissard annonce que les Ateliers 2012 se délocaliseront vers d'autres villes, la première sera Nancy sur l'invitation d'André Rossinot.





GARE, AÉROPORT, STATION DE MÉTRO :

QUELLES CONVERGENCES ET DIFFÉRENCES ?

Après avoir remercié la revue Transport Public qui a publié les Actes des Ateliers 2011, Julien Damon présente les invités et donne la parole à Robert Tasiaux. Ce dernier constate les similitudes entre les domaines ferroviaire et aérien : ils sont en concurrence sur les liaisons à grande vitesse, ce sont d'anciens monopoles nationaux qui font face à une logique de libéralisation. Aéroport et gare constituent une sorte d'hybride entre un métier d'accueil, d'infrastructure, de facilities management et de transporteur.

La question est donc : les gares se dirigent-elles vers un modèle qui serait celui de l'aéroport ?

Pour répondre Robert Tasiaux considère quatre dimensions particulières : la structure, le modèle économique, l'expérience passager, la multimodalité.

En ce qui concerne la structure, les gares européennes se cherchent : propriétés de l'opérateur ou du gestionnaire d'infrastructure ou du secteur privé ? Les alternatives sont multiples mais chacune comporte ses limites et ses inconvénients. La libéralisation demeure à la base du changement dans le domaine aérien car elle a entraîné la privatisation des compagnies et des aéroports. La transposition de ce facteur sur les gares est-il envisageable ? Les gares sont commercialisables, partiellement privatisables mais non séparables car insérées dans un système réticulaire, nombreuses mais de taille différente.

Pour le modèle économique, les grands aéroports parviennent à s'autofinancer grâce aux taxes d'atterrissage (50%) et aux revenus commerciaux et immobiliers (50%). Les gares doivent réaliser une révolution culturelle en profitant du potentiel commercial dont elles disposent : trafic captif, taille critique, immobilier et services commerciaux.

L'expérience passager accorde un avantage incontesté aux gares car la gare contrairement à l'aéroport ne constitue pas un problème. La fluidité du processus ne pouvant que s'améliorer.

La multimodalité en gare rencontre des contraintes fortes et complexes. D'ordre institutionnel d'abord avec la multiplicité des niveaux décisionnels, d'ordre financier ensuite avec la disproportion entre coût et revenu.

Les gares se distinguent par leur statut spécifique (service public et tailles différentes) mais possèdent un potentiel pour emprunter aux aéroports certaines caractéristiques : diversité des sources de financement y compris le secteur privé, généralisation des droits d'accostage et activités commerciales.

Si les aéroports peinent à se réinventer, les gares peuvent devenir des entreprises de gestion de l'expérience du voyageur multimodal et ainsi des groupes indépendants, internationaux, publics et/ou privés se concentreraient sur ce métier.



Robert Tasiaux



GARE, AÉROPORT, STATION DE MÉTRO :

QUELLES CONVERGENCES ET DIFFÉRENCES ?

Julien Damon interroge Christian Caye sur la viabilité économique de ces équipements, sur leur place au sein de la ville et des territoires et sur leur capacité à accompagner la mobilité des voyageurs.

Christian Caye indique que le but de la réflexion collective qu'il présente était de distinguer les analogies et les différences. La ville concentre, stocke, redistribue des flux qui passent par des objets particuliers appelés points chauds ou germes de vie comme les aéroports, les gares et les stations de métro. Le point chaud, ici l'exemple du Stade de France, engendre des conséquences microéconomiques dites de bazar et macroéconomiques à impact territorial. Certains points chauds n'ont pas de site comme la circulation de l'information non-physique.



Approche concrète : le stade de France avant et après

La première approche économique distingue deux types de clientèle ou de service. Le C3 correspond au client-consommateur-citoyen pour qui l'arbitrage s'effectue entre une fonction individuelle et une position personnelle, l'autre client veut une offre de service de mobilité et favoriser le développement économique du territoire.

Les enjeux étant différents, les modèles économiques diffèrent aussi : l'un lié à une approche territoriale, l'autre à la gestion concrète de l'objet. L'objectif de Vinci doit conjuguer les deux approches économiques (micro et macro) et leur évolution sur un long terme tenant compte des événements sociaux, sociétaux, environnementaux, économiques. Il s'agit d'évaluer les vraies dépenses et les vrais coûts pour estimer le vrai prix afin de répartir les financements entre le public et le privé.

La logique de l'opérateur privé est triple :

- 1) disposer d'un contrat et d'une visibilité sur la durée
- 2) s'assurer du bénéfice réel par les parties prenantes (clients, usagers, pouvoirs publics),
- 3) rémunérer les actionnaires. La comparaison entre les différents objets s'avère difficile par manque de rigueur et ne permet pas de distinguer objectivement les éléments de convergence.

Il faut donc se focaliser sur l'objet et sur ses fonctionnalités : l'approvisionnement, la redistribution de flux et la gestion de stock.



Christian Caye



GARE, AÉROPORT, STATION DE MÉTRO :

QUELLES CONVERGENCES ET DIFFÉRENCES ?



Marie-Hélène Massot

Julien Damon donne la parole à Marie-Hélène Massot.

Celle-ci s'intéresse à l'expérience de l'utilisateur et constate que l'utilisateur multimodal ne représente que 2% des voyageurs du quotidien avec une pointe à 7% en Ile-de-France. Cette multimodalité s'effectue principalement en transport collectif et demeure la même depuis trente ans malgré le succès des TER et du tram.

Les modèles économiques doivent considérer les usages attendus tels le sans couture et le fluide qui sont handicapés par les correspondances. Le rapport dans les temps et dans les usages des modes fait que le chaînage n'est pertinent que pour des trajets assez longs.

Marie-Hélène Massot juge que cette problématique de gare de la multimodalité au quotidien est surdimensionnée par rapport à ce qui serait possible aujourd'hui en termes politiques et financiers.

Julien Damon donne la parole à l'auditoire.

Christian Caye admet la complexité du problème et insiste sur son aspect motivant et enthousiasmant.

Robert Tasiaux indique que le contexte intra-urbain de la multimodalité exclut la concurrence. Ce qui n'est pas le cas dans le contexte national.

Pour Marie-Hélène Massot la multimodalité c'est savoir jongler entre les modes, pratique plus personnalisée qu'exercent 60% des Franciliens et 40% des Lyonnais.

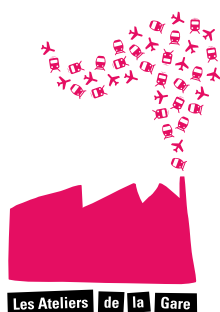
Benoît Mathieu, étudiant à Sciences Po, s'interroge sur les conséquences de la privatisation des gares et se demande si les gares ne doivent pas inventer elles-mêmes leur propre modèle de développement.

Christian Caye répond qu'au-delà du débat public-privé les gares sont des objets uniques qu'il faut étudier au cas par cas.

Robert Tasiaux préconise la création d'un modèle régulateur comme à La Poste.

Sophie Boissard précise que Gares & Connexions gère un réseau de gares inscrit dans un système ferroviaire à financement public.





GARE, AÉROPORT, STATION DE MÉTRO :

QUELLES CONVERGENCES ET DIFFÉRENCES ?

Seule la gare du Nord serait privatisable car 50% de son financement provient de l'exploitation ferroviaire, les 50 autres venant des activités commerciales et annexes. On ne peut donc penser la question des gares indépendamment de l'équilibre économique du système de transport ferroviaire. Plutôt que privatiser, il faut privilégier les alliances et le partenariat. L'activité d'un gestionnaire de gare est celle d'un hébergeur intelligent et d'un architecte des flux. Ses savoir-faire se situent au confluent de plusieurs univers et requièrent des partenariats qui apportent de l'intelligence et des compétences dans la conception de ces lieux denses et complexes. Les gares et les aéroports n'offrant pas le même mixte de services ont donc des modèles économiques différents.

Contrairement à Marie-Hélène Massot, Frédéric Baverez, Directeur général-adjoint de Keolis et Président d'Effia, constate des progrès considérables en matière de multimodalité : le développement des P+R (Park and Ride) et de leurs services annexes, l'intégration du vélo et de l'autopartage dans les DSP (Délégations de Service Public) transport public, l'information du système multimodal, la billettique intégrée. Reste le problème du stationnement en voirie qui relève d'un cadre pénal et fiscal archaïque. Les freins à cette évolution proviennent de la complexité administrative française.



Marie-Hélène Massot maintient qu'on ne voit pas en structure un marquage fort d'évolution des pratiques intermodales.

Michel Perol, Directeur général de Relay, pointe les différences entre les deux modèles : clientèle étrangère et captive, flux dirigés dans les aéroports, espace contraint et centralité urbaine pour les stations de métro et les gares.

Marie-Hélène Massot insiste sur la plus grande diversification de la clientèle des gares.

Michel Perol signale également une forte saisonnalité chez la clientèle aéroportuaire.

Robert Tasiaux pense que les gares petites et moyennes peuvent devenir des sites de commerce de destination.

Lionel Favier, membre de l'Association des Usagers des Transports (AUT-IDF), préconise la venue en gare des services publics et des commerces afin d'en faire de vrais germes de ville et estime que les métiers d'architecte et d'ingénieur doivent se combiner dans un rôle « d'entrepreneur ».

Cyrille Campana, Chargé de mission au Conseil général du Val-de-Marne, demande quel est le modèle existant qui associe les trois entités : station de métro, gare, aéroport et ce qu'il advient du projet concernant l'aéroport d'Orly.





GARE, AÉROPORT, STATION DE MÉTRO :

QUELLES CONVERGENCES ET DIFFÉRENCES ?

Robert Tasiaux cite Heathrow, Lyon-Saint-Exupéry et relativise la complexité de l'entreprise.

Sophie Boissard précise que le pôle d'Orly s'appuiera sur l'expérience de Roissy et qu'il s'agira de démultiplier le potentiel de l'aéroport et de sa zone d'activité environnante à l'instar d'Amsterdam-Schiphol.



Thierry Jacquinod, Directeur des Gares de Paris-Montparnasse-SNCF, retrouve dans certaines gares toutes les problématiques des stations de métro et des aéroports : saisonnalité, attractivité commerciale, guidage des flux, clientèle captive.

Joachim Broomberg, Responsable académique du département Ville-Environnement-Transport. Ecole des ponts et chaussées, déplore l'inconfort des gares.

Robert Tasiaux en convient et ajoute que la ponctualité du train demeure le problème fondamental du ferroviaire.

Benoît Mathieu suggère de transposer aux gares le modèle de l'aéroport de Beauvais.

Julien Damon insiste sur la notion de prix.

Marie-Hélène Massot pense que le prix n'affecte pas la pratique quotidienne du transport pour aller au travail et recommande donc de faire du bon service pour les classes les plus sensibles au tarif.

Pour Robert Tasiaux, la différence de structure des coûts est trop importante pour que cette transposition soit viable.

Pour Christian Caye, la notion d'acceptabilité du prix reste décisive. Il mentionne également la grande difficulté à réaliser un objet complexe : station + gare + aéroport.

Michel Perol demande si en baissant les prix on crée du trafic train.

Sophie Boissard souligne que l'infrastructure gare versus aéroport constitue la différence fondamentale entre le ferroviaire et l'aérien. La rigidité du système ferroviaire, mode de transport lourd, mobilise d'importants capitaux et rend inconcevable l'existence de gares low cost.

Pour conclure Julien Damon propose trois termes.

L'omnimodalité qui sera favorisée par nos smartphones et autres objets technologiques de communication, la mesoéconomie qui se situe entre la micro et la macro-économie et un nouveau C3 : coût-client-contribuable.



Gares & Connexions, janvier 2012

Rédaction : redact-style.com / Photographe M.Vigneau