

Gares & Aéroports

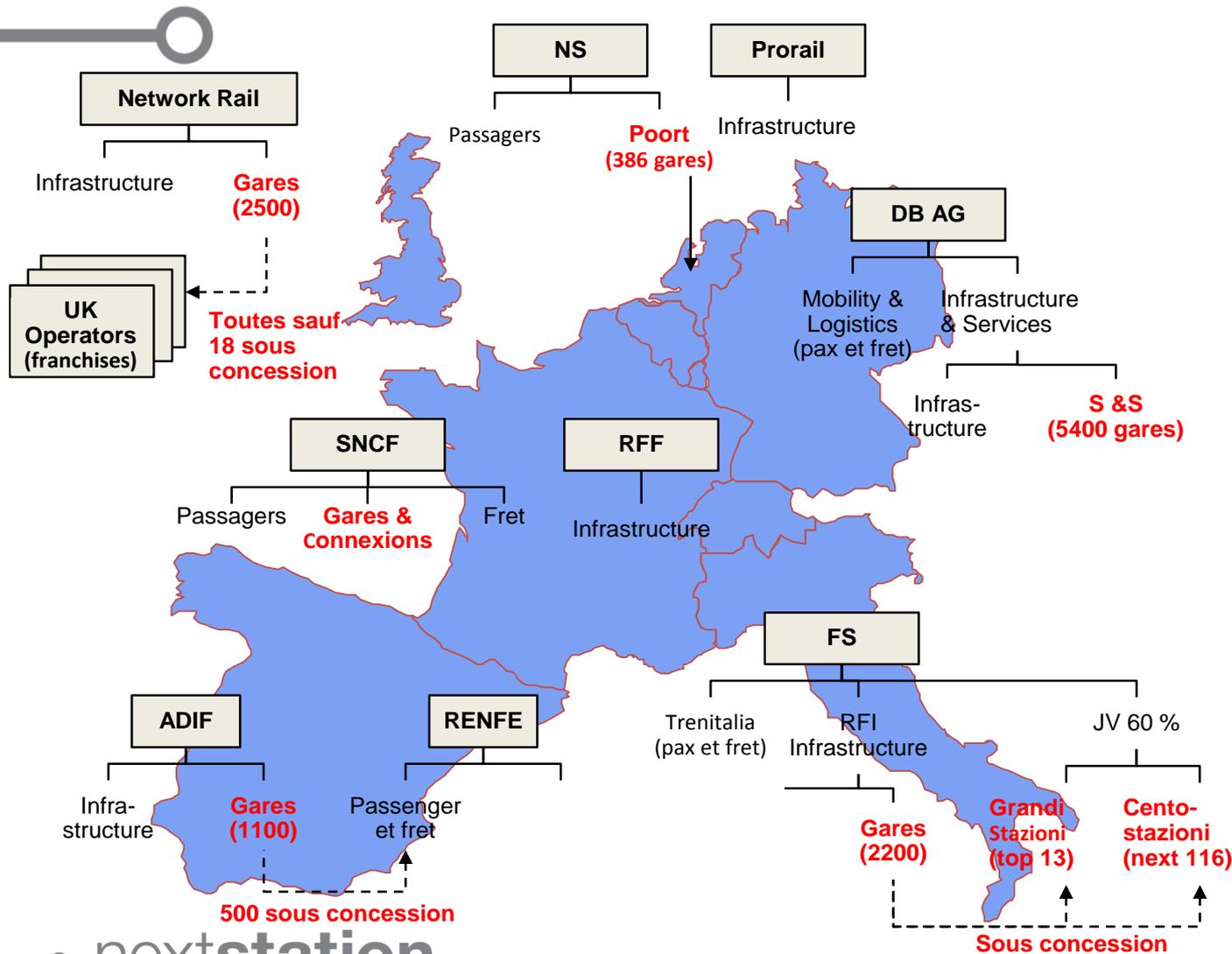
Où les similarités commencent... et où elles s'arrêtent

Robert TASIAUX

AT Kearney

Partner

Structure: les gares se cherchent



- Business Unit à part entière?
- Capitaux privés? (grandes gares)
- Infrastructure?
- Passagers – libéralisation?

Structure: les aéroports comme modèle?



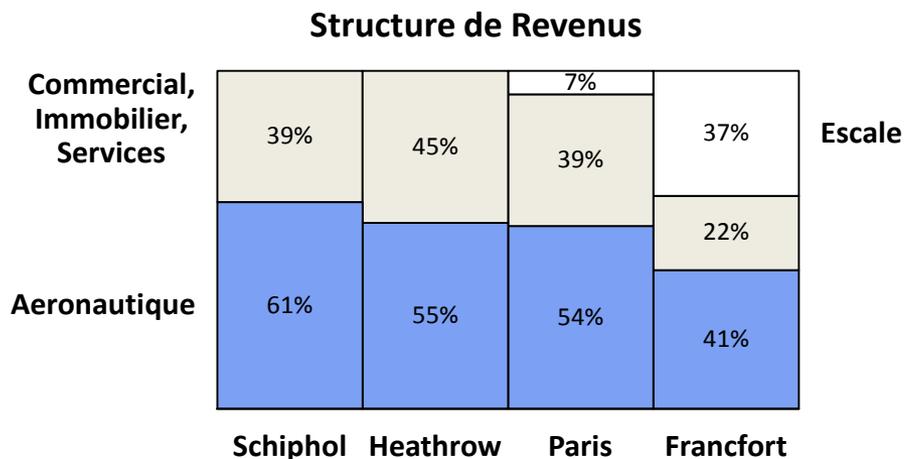
Aéroports aujourd'hui:

- Privatisés (au moins partiellement)
- Groupes internationaux
- Partenariat difficile avec les transporteurs
 - monopole vs concurrence
 - prospères vs fragiles
 - mais dominés par la puissance politique des compagnies nationales

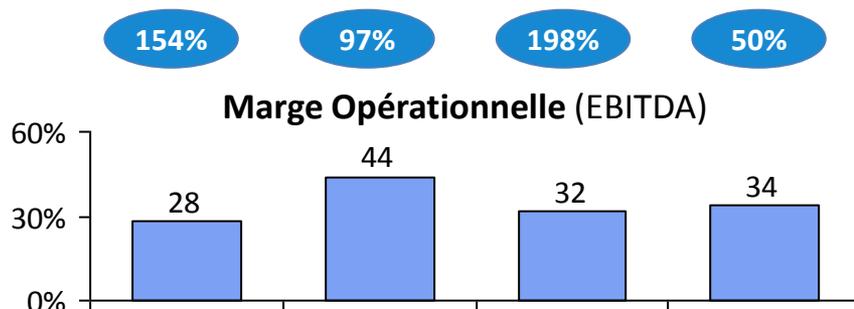
Gares demain:

- Commercialisables? Sûrement
- Privatisables? En partie
- Séparables?
 - Contraintes physiques
 - Multiplicité – de très grandes à minuscules

Modèle économique



Couverture des investissements par la génération de cash flow opérationnel



Applicable aux Gares?

- Revenus aéronautiques (taxes d'atterrissage) ✓
- Revenus commerciaux financent l'activité aéronautique -- par design ✓
- Retail ~
 - taille critique, grandes unités
 - trafic « captif », surtout transit
 - « révolution culturelle » achevée
- Parking: pas d'élément de service public ~
- Immobilier: clientèle plus ou moins captive ~
- Gestion des coûts X
 - grands ensembles, effets d'échelle
 - type de public

Expérience passager

« Airports: queues longer than flights »

The Daily Telegraph



- ❑ **Aérien:** l'aéroport est la source des plus grandes frustrations
 - Accès
 - Files (check-in, passeports, sécurité, embarquement)
 - Séparation et risque bagages
- ❑ **Rail:** la frustration est d'abord liée aux trains
 - Ponctualité, congestion, etc.
 - Problèmes propres aux gares: sécurité, etc.

Intermodalité: contraintes fortes pour les gares

Aéroports

Gares

Localisation

- Périphérie

- Centre-ville
- Périphérie (TGV France)

Besoins

- Accès rapide aux réseaux routiers et ferroviaires

- Proximité du centre ville
- Accès rapide au réseau routier (voyageurs)

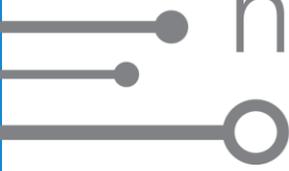
Contraintes

- Terrains plus ou moins disponibles pour aménagements
- Site unique, coût / recette raisonnable

- Terrains souvent indisponibles pour aménagements, percement de voies rapides, etc.
- Sites multiples, coût / recette élevé

Certaines leçons doivent être tirées des aéroports, même si les gares ont leurs spécificités propres

- **Le rail a le vent en poupe...**
 - Ecologie, grande vitesse, etc.
- **... et, où il est en concurrence avec l'aérien, lui vole lentement (mais sûrement) son « statut »**
 - Facilité d'usage, centre-à-centre
 - Fluidité du processus, confort
- **Sans pour autant que les gares ignorent leurs spécificités propres**
 - Spécificités de service public
 - Implications de la fragmentation des infrastructures
- **... Elles peuvent clairement emprunter certaines caractéristiques aux aéroports**
 - Diversité des sources de financement (y compris privé)
 - Revenus du transport (généralisation des droits d'accostage)
 - Et des activités commerciales



nextstation

BRUSSELS 2011

March 17-18

