

source de revenus importants, est absolument essentielle à la rentabilité du service. C'est pourquoi le train à grande vitesse compte s'emparer d'une partie aussi importante que possible du marché des gens d'affaires. Néanmoins, on a également affirmé que l'on encourageait les touristes et la famille à se prévaloir de ces services en faisant la publicité de tarifs spéciaux (assujettis à certaines conditions) et d'aubaines en dehors des périodes de pointe.

Même si la concurrence entre le train à grande vitesse et l'avion est acharnée, le Comité a constaté avec intérêt qu'on déploie par ailleurs de réels efforts pour coordonner et corrélérer les deux modes de transport. En Allemagne, un certain nombre de trains interurbains, y compris le ICE, se rendent à l'aéroport de Francfort, et Lufthansa loue des trains qui amènent des passagers de toute l'Allemagne à cet aéroport. Le Comité a appris que Lufthansa tenait à coopérer avec les chemins de fer allemands dans le domaine du service à grande vitesse et comptait abandonner certains courts trajets intérieurs. En France, la SNCF prévoit de relier le TGV à l'aéroport international de Roissy et à l'aéroport de Lyon. Ces deux nouvelles lignes se trouveraient à faire partie de l'ensemble du réseau du TGV et par conséquent le train et l'avion se fourniraient mutuellement des clients de toute la France.

Assurément, lorsqu'il s'agit de concurrence, le Comité reconnaît que les lignes européennes à grande vitesse sont un bon produit. Il a été impressionné par la rapidité, le confort et le rendement des deux technologies. Il a également été impressionné par les gares ferroviaires. Elles assurent toute une gamme de services, on y trouve même des supermarchés; ce sont des plaques tournantes très efficaces et dynamiques pour différents modes de transport, qu'il s'agisse du train, de l'autobus, du métro ou du taxi. Elles sont véritablement le pivot du transport dans les villes européennes et sont un modèle pour le reste du monde.

D. Les considérations environnementales

On avance souvent l'argument selon lequel le service à grande vitesse est respectueux de l'environnement et qu'il présente donc un important avantage socio-économique. Compte tenu de la grande importance que revêtent les préoccupations environnementales aujourd'hui, c'est sur cet aspect que le Comité a décidé de se concentrer lors de sa visite en Europe.

D'après certaines études, les lignes à grande vitesse ont un meilleur rendement énergétique et polluent moins que les voitures ou les avions. Cependant, le Comité tenait particulièrement à savoir dans quelle mesure l'adoption de cette technologie avait contribué à réduire la pollution atmosphérique, c'est-à-dire à persuader les automobilistes d'opter pour le train à grande vitesse lors de leurs déplacements d'une ville à l'autre. On lui a indiqué que peu d'études et d'analyses détaillées avaient été faites sur cette question. Les résultats dont on dispose ne sont pas très encourageants puisqu'ils indiquent, au mieux, qu'à l'heure actuelle le service à grande vitesse est probablement en train de réduire légèrement le taux de croissance du trafic automobile.

En fait, la CEE vient de terminer une étude qui indique que les services interurbains du train à grande vitesse n'entraîneront probablement qu'une faible réduction du trafic interurbain actuel sur les autoroutes. Cette constatation est sans doute attribuable au fait que