

Transport ferroviaire: le mythe des bienfaits de la concurrence

 ecointerview.wordpress.com/2018/04/04/transport-ferroviaire-le-mythe-des-bienfaits-de-la-concurrence

Le reste du monde

April 4, 2018

Une nouvelle fois, la passion réformatrice de l'Etat conduit le réseau ferroviaire au bord de la paralysie.

Mal motivée, imposée à la hussarde, donnant l'impression de nier la spécificité et l'excellence du modèle ferroviaire français, la réforme gouvernementale témoigne d'un amateurisme et d'une arrogance technocratique dont le pays a décidément bien du mal à s'extraire.

Alors que s'engage un conflit social majeur, et qu'un rouleau compresseur médiatique commence à s'abattre sur l'opinion publique, il est utile de tordre le cou quelques idées reçues concernant la qualité et la qualité du transport ferroviaire français.

Comme on va le constater, il est faux de présenter la SNCF comme un dinosaure de la planification quinquennale.

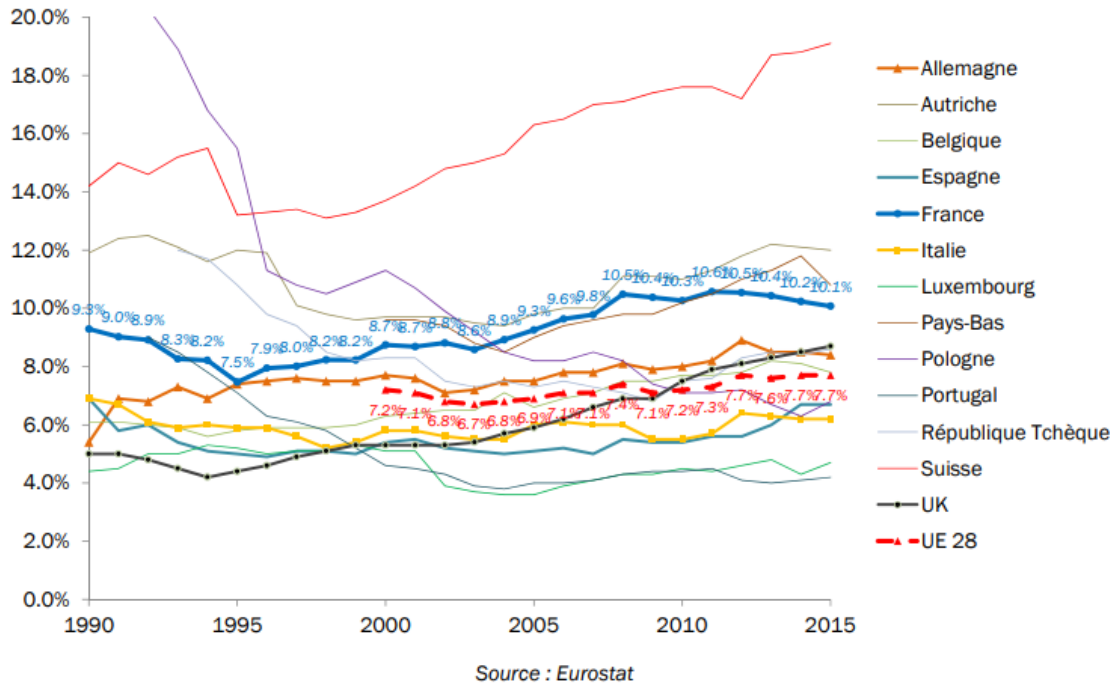
Avec ce goût assez typique de la France pour l'équilibre dans le paradoxe, on observe que notre service public de transport ferroviaire des voyageurs parvient à offrir à servir des prestations attractives et de qualité pour un coût budgétaire que peuvent nous envier nombre de pays européens.

En France, le rail se développe deux fois plus vite que dans l'Union européenne

Depuis 2000, la part du rail dans l'ensemble des transports terrestres de voyageurs est passée de 8,7% à 10,1% **[1]**, ce qui correspond à une augmentation relative de 16%.

Ailleurs en Europe, la part de marché du rail ne progresse que de 7% et reste inférieure à celle qu'on observe en France (7,7%)

Figure 4 – Evolution de la part modale du ferroviaire dans les transports terrestres de voyageurs (hors transport aérien intérieur, hors transports en commun urbains)³⁷



Comparons cette situation avec celle de trois pays qui ont ouvert leur marché à la concurrence: le Royaume-Uni et l’Allemagne en 1994, l’Italie en 2003.

Dans chacun de ces pays, le rail est moins populaire qu’en France.

Seul le ferroviaire britannique a tendance à rattraper la part de marché française, ce qui s’explique en partie parce que le rail y occupait au départ une part de marché très faible (4%).

Ailleurs, le rail libéralisé plafonne et sa part de marché ne décolle pas par rapport à l’année 2000.

Les tarifs ferroviaires français sont raisonnables

Une étude du voyageur allemand Eurogo a montré que se déplacer en train ne coûtait pas beaucoup plus cher en France (17,59 euros pour 100 kilomètres) que de prendre un bus en Suisse (16,33 euros) [2].

En effet, bien que jouissant d’un monopole légal dans le domaine du transport ferroviaire des voyageurs, la SNCF ne dispose pas toujours d’un monopole lorsque ceux-ci ont la possibilité d’arbitrer entre le rail, le bus, voire l’avion.

Moins onéreux que le train britannique, néerlandais ou suisse, le prix du ferroviaire hexagonal doit compter avec la forte pression concurrentielle du transport aéronautique ainsi que du bus, qui sont parmi les moins chers d’Europe.

Les pays européens où voyager est le plus cher

Coût moyen pour 100 km de trajet en transports collectifs en 2016



@Statista_FR

Source : GoEuro

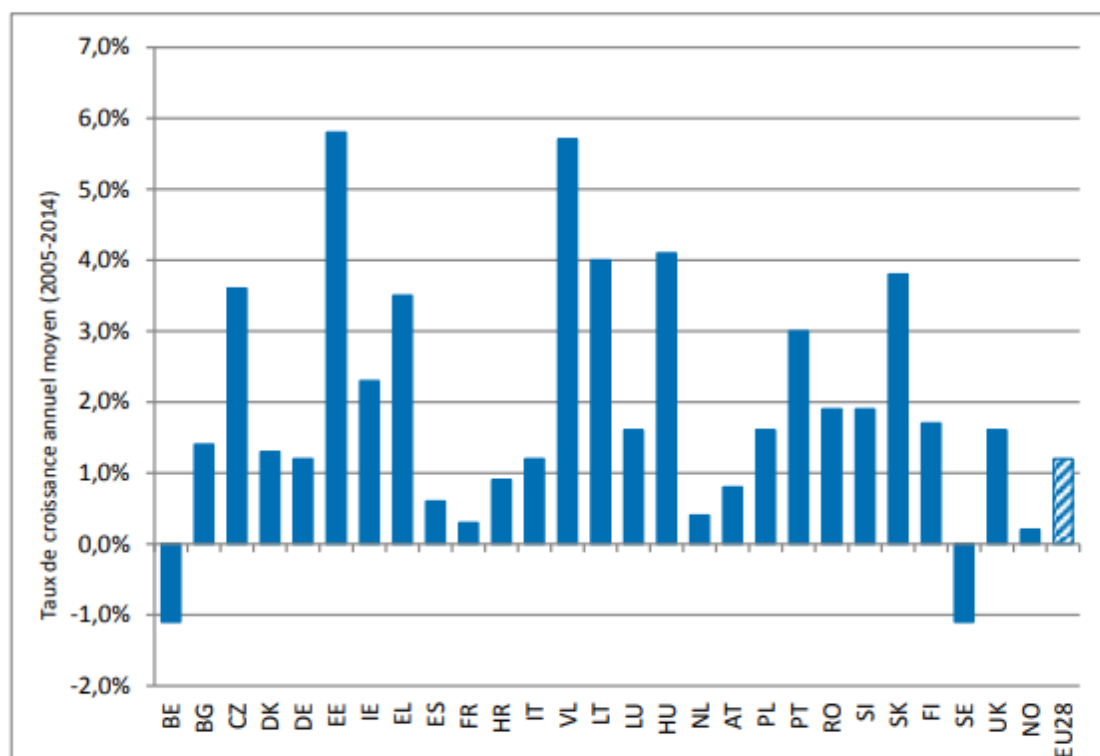
LA TRIBUNE statista

Près de 300 millions de trajets dans 40 pays ont été compilés sur un an pour comparer les prix. (Crédits : Statista*)

Contrairement à ce qu'on imagine, la discipline des prix règne plus en France que dans nombre de pays qui glissent sans retenue sur les rails de la libéralisation.

Un rapport récent de la Commission européenne en fait le constat [3] : l'évolution de l'indice des prix à la consommation ferroviaire, relativement à celui des autres modes de transport, a très peu augmenté en France, relativement à l'Allemagne, l'Autriche, le Royaume-Uni ou l'Italie, entre 2005 et 2014.

Graphique 8 – Indice des prix à la consommation harmonisé: transport ferroviaire par rapport au transport total



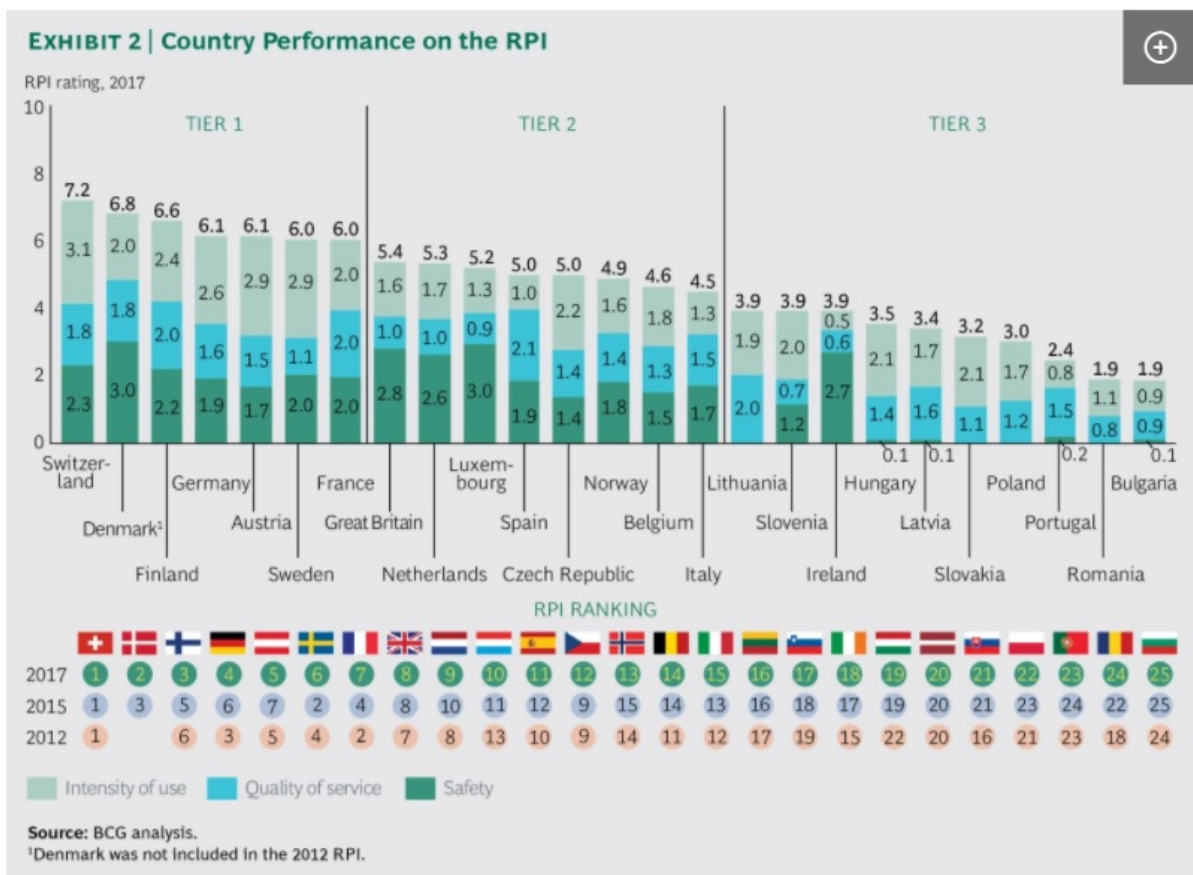
Source: Étude Steer Davies Gleave *Prices and Quality of Rail Passenger Services*, analyse de l'indice des prix à la consommation harmonisé d'Eurostat

Certes, le prix du déplacement en train se situe dans la moyenne haute des prix européens (5^{ème} place en 2016) mais il faut aussi tenir compte d'une variable importante : la qualité du service.

La SNCF: un service performant pour l'utilisateur mais aussi pour le contribuable

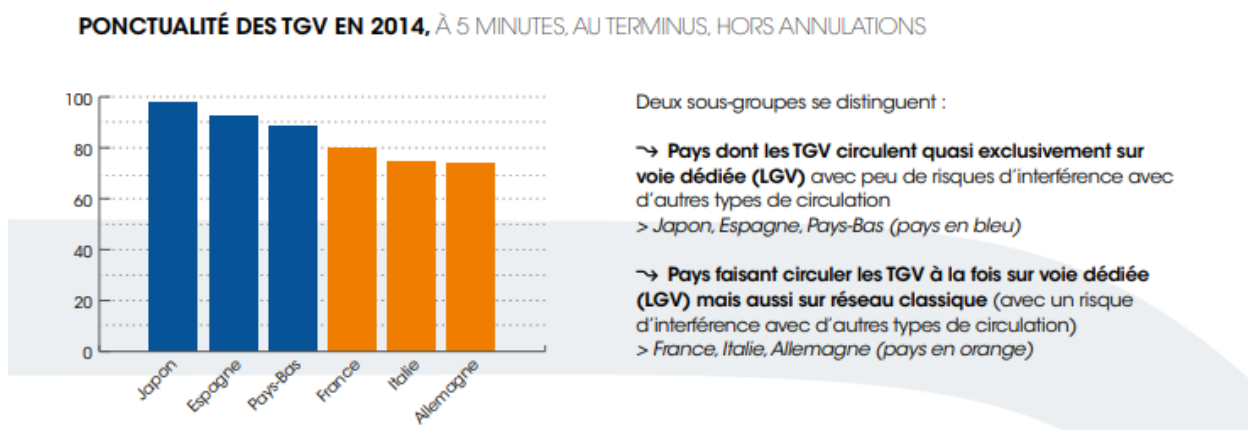
D'après l'étude annuelle du Boston Consulting Group, la France détient le 7^{ème} transport ferroviaire le plus performant d'Europe [4].

Le point fort du rail français réside dans la qualité du service (ponctualité, rapidité, tarifs), qui le place nettement au dessus des performances britanniques, néerlandaises, allemandes ou autrichiennes.



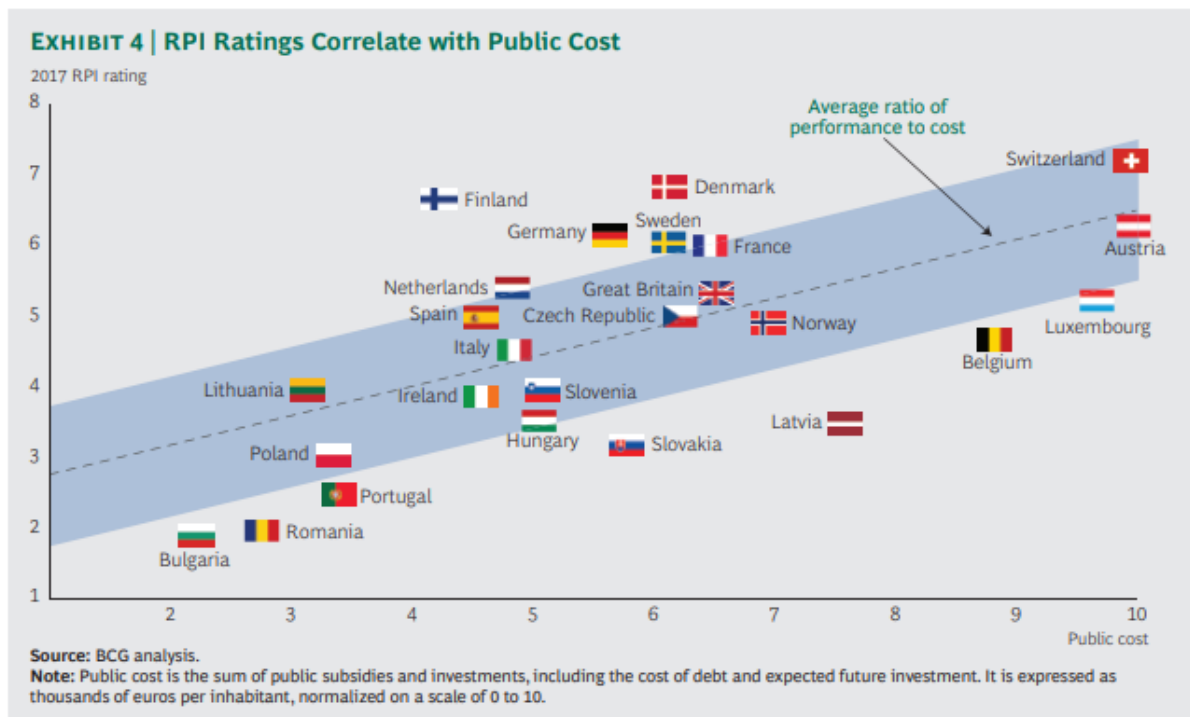
Il est vrai que la performance relative de la SNCF est en baisse depuis 2012 (l'indice passe de 6,2 à 6), en raison d'une dégradation de la sécurité concentrée sur les années 2016-2017.

Les problèmes de ponctualité et d'annulation de trains existent au quotidien, mais une juste mise en perspective exige de comparer ce qui est comparable. Par exemple, la ponctualité des TGV français est significativement inférieure à celle des TGV japonais et espagnols, mais elle est supérieure à celle des TGV allemands et italiens, qui, comme chez nous, et à la différence des TGV japonais et espagnols, circulent à la fois sur un réseau dédié et classique, ce qui multiplie les risques d'incidents [5].



Le contribuable français en a-t-il pour ses impôts?

Oui. Si l'on rapporte la performance des systèmes ferroviaires aux dépenses qui sont engagées pour leur entretien et leur modernisation (investissements, subventions, coût de la dette...), on constate que l'entreprise française est plutôt bien placée.



Certes, l'Allemagne fait un peu mieux avec moins de moyens, mais à moyens identiques ou inférieurs, la France fait mieux que le Royaume-Uni, la Norvège ou la Belgique. A performance identique, la SNCF est beaucoup moins couteuse que ses homologues autrichiens.

Certes, il est difficile de défendre le modèle français de service public dans une marché européen de plus en plus libéralisé, surtout lorsque la SNCF concurrence d'autres opérateurs étrangers sur leur propre sol.

Mais cela implique-t-il qu'on doive basculer dans un régime concurrentiel et faire disparaître la spécificité du statut de cheminot? Ce n'est pas certain car parmi les systèmes ferroviaires les plus efficaces, on compte deux systèmes non concurrentiels (en Suisse et en Finlande) et le passage à la régulation concurrentielle en Italie et au Royaume-Uni ne s'est pas accompagné de performances supérieures à celles de la France.

On le voit, même si la SNCF conserve une marge d'amélioration, le monopole légal dont elle dispose ne l'empêche pas d'offrir à la population les avantages de la concurrence en termes de prix, de qualité et de performance, sans ses inconvénients, en termes de moins disant social et de délitement du sentiment d'appartenance à la collectivité.

Sources:

[1] ARAFER (2016) Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs. p. 14. La part de marché du rail est évaluée en passagers kilomètre.

[2] La Tribune (05-09-2016) Voyager en France coûte-t-il plus cher qu'ailleurs en Europe?

[3] Commission européenne (2016), 5ième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. p. 10

[4] BCG . The 2017 European Railway Performance Index

Publicités

Report this ad

Report this ad