

les rencontres

de l'Association française du rail

N° 11 / décembre 2015

ÉDITORIAL



Une mutation nécessaire

L'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs a été réalisée depuis près de vingt ans en Allemagne, en Grande-Bretagne et en Suède avec des résultats bénéfiques en matière de qualité de service, de régularité, de fréquentation, de coûts et de report modal. À ce stade, il est donc dans l'intérêt de la France d'anticiper sur la réglementation européenne.

L'ouverture à la concurrence est avant tout une décision politique. Elle serait d'autant plus opportune que l'opinion publique est désormais convaincue de ses avantages. Selon le dernier sondage réalisé par Elabe pour le compte de l'Association française du rail, quatre Français sur cinq considèrent que l'ouverture à la concurrence est une « bonne chose ». On ne s'étonnera pas de ce résultat car le sondage indique également que près d'un Français sur deux n'est pas satisfait du transport ferroviaire en région.

Le transport ferroviaire régional de voyageurs est à réinventer. Le développement du ferroviaire implique notamment que des ■■■

Suite page 4

Les Français peu satisfaits de leurs transports ferroviaires en région

Un nouveau sondage réalisé par Elabe montre que seulement 54 % des Français sont satisfaits de leurs TER ou Intercités. Parallèlement, une forte majorité d'entre eux (79 %) est favorable à l'ouverture du transport ferroviaire régional à la concurrence.

Selon le dernier sondage réalisé début novembre par le cabinet d'études et de conseil Elabe pour le compte de l'Association française du rail (AFRA), les Français ne sont que 54 % à se déclarer satisfaits du transport ferroviaire dans leur région, 45 % se disant « pas vraiment » ou même « pas du tout » satisfaits.

Et l'insatisfaction est d'autant plus élevée (50 %) que l'on interroge les populations des zones rurales qui s'inquiètent pour leur desserte de proximité. Insatisfaction majoritaire aussi en Normandie (59 %) où, souligne le député socialiste du Calvados Philippe Duron, « *le TGV ne passe pas et où le service sur des lignes comme Paris-Granville ou Paris-Le Havre est dégradé* ». Il en va de même en PACA (58 % d'insatisfaits), où les conflits sociaux sont fréquents. À l'inverse, dans les régions bien desservies par le train, la satisfaction est bien meilleure (de 59 à 66 %) comme dans les Pays de Loire, la Bretagne, le Nord-Picardie et le Grand Est.



45 % des usagers du réseau ferroviaire régional se disent aujourd'hui insatisfaits de la qualité du service.

© SNCF Réseau

Les bénéfices de l'ouverture s'affirment

Autre enseignement : quatre Français sur cinq (79 %) considèrent que la concurrence dans le ferroviaire est « une bonne chose ». En termes de préférence politique, les sympathisants de droite sont certes les plus favorables à l'ouverture (à 87 %), mais plus des deux tiers (68 %) des partisans de gauche le sont également.

Ce qui fait dire à Bernard Sananès, président d'Elabe, que « *l'adhésion à* ■■■

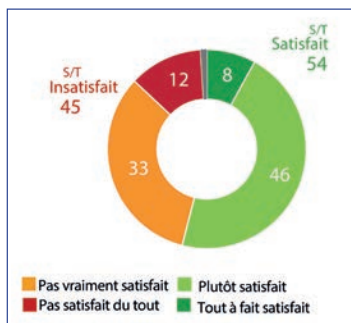
Suite page 4

Les principaux enseignements de l'étude

Offre ferroviaire satisfaction mitigée en région

[graphe 1 : satisfaction par rapport à la qualité de service – %]

L'offre de transport ferroviaire en France suscite un degré de satisfaction tout juste honorable (64 % de satisfaits). En revanche, l'offre de transport à l'échelle de la région de résidence fait l'objet d'un jugement plus que mitigé : 54 % des sondés se déclarent en effet satisfaits dont seulement 8 % « *tout à fait satisfaits* » tandis que 45 % se disent insatisfaits et, pour les clients hebdomadaires, cette proportion atteint même un voyageur sur deux.



Au niveau des régions, on note que les insatisfaits dominent nettement chez les usagers de PACA et de Normandie (respectivement 57 et 59 %). Enfin, si l'on se penche sur la préférence politique, on constate que la satisfaction décroît régulièrement en allant de la gauche (59 %) à la droite (54 %) et au Front national (51 %).

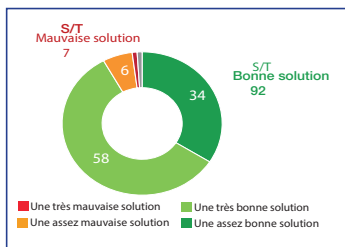
Changement climatique l'impact positif des TER-TET et Intercités

[graphe 2 : le transport de voyageurs en TER ou Intercités est-il une solution en matière de climat ? – %]

Pour les Français, l'important est de développer aussi bien le transport régional de voyageurs (92 %) que le transport ferroviaire de marchandises (91 %),

activités jugées plus respectueuses de l'environnement que le transport routier.

Émis à la veille de la COP 21 et alors qu'une part croissante de la population est de plus en plus consciente de l'importance de mener des politiques durables, ce jugement sans ambiguïté constitue un soutien important en faveur d'une stratégie active de développement du secteur ferroviaire en France.

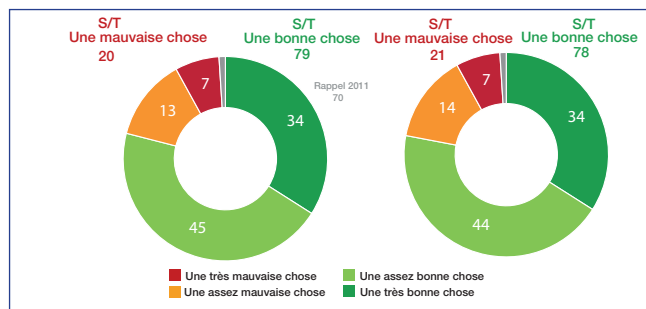


Ouverture à la concurrence, une forte adhésion

[graphe 3 : opinion sur l'impact de l'ouverture à l'échelle nationale (gauche), en région (droite) – %]

La perspective de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire régional ou interrégional de voyageurs est « *une bonne chose* » pour 79 % des répondants (et même une « *très bonne chose* » pour 34 %). Il s'agit là d'une adhésion massive qui marque une progression de 9 points par rapport à la précédente étude réalisée en 2011. Cette adhésion frise même l'unanimité dans certaines régions : Aquitaine (81 %), Pays de Loire (87 %), Bretagne (87 %) et Normandie (90 %). Du point de vue de la préférence politique, les sympathisants de gauche sont favorables à la concurrence à 68 % tandis que ceux de la droite et du centre le sont à 87 %.

L'âge entre aussi en ligne de compte, les jeunes de 18 à 24 ans et ceux de 25 à 34 ans se montrant les plus enthousiastes (87 et 83 %). Par ailleurs, 78 % des sondés estiment que c'est à la Région de choisir ses opérateurs ferroviaires.

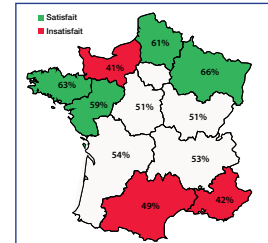
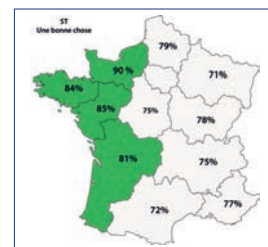


L'adhésion à l'ouverture ne dépend pas de la satisfaction

[graphe 4 (haut) : opinion en région sur l'opportunité de l'ouverture; graphe 5 (bas) : satisfaction par rapport à l'offre – %]

L'adhésion à l'ouverture à la concurrence est très marquée dans les régions de l'Ouest : de l'Aquitaine à la Normandie (+ de 80 %). Or, il est intéressant de noter que Pays de Loire et Bretagne sont plus satisfaites en matière d'offre régionale de transport ferroviaire (59 et 63 % contre 54 % au niveau national).

À l'inverse, la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées est à la fois moins satisfaite que la moyenne (49 % contre 54 %) et moins favorable à l'ouverture (72 % contre 78 %). En somme, il n'y a pas corrélation entre satisfaction et désir d'ouverture. C'est le signe que le désir d'ouverture reflète une aspiration au changement et à la modernité. Il ne traduit pas une attitude de dépit.



Les bénéfiques espérés de la concurrence

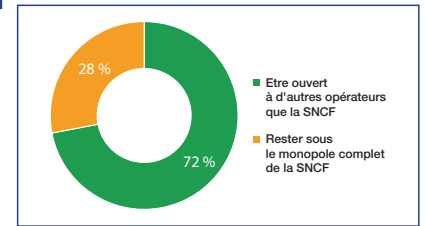
[graphe 6 : quels sont les effets attendus de l'ouverture ? – %]

Assez logiquement, 78 % des sondés pensent que l'ouverture à la concurrence permettra de proposer de nouveaux services dans les trains et 76 % qu'elle débouchera sur une meilleure prise en compte des besoins. Mais le fait que le principal bénéfice attendu de l'ouverture (82 %) soit la baisse du prix des billets traduit l'acuité des problèmes

de pouvoir d'achat des Français. Cette position s'explique aussi par l'émergence de nouveaux services innovants tel que le covoiturage, l'avènement de plateformes de réservation digitales à prix compétitifs... Dans ce sondage réalisé avant les attentats de Paris, les Français apparaissent moins préoccupés par la sécurité dans les trains.

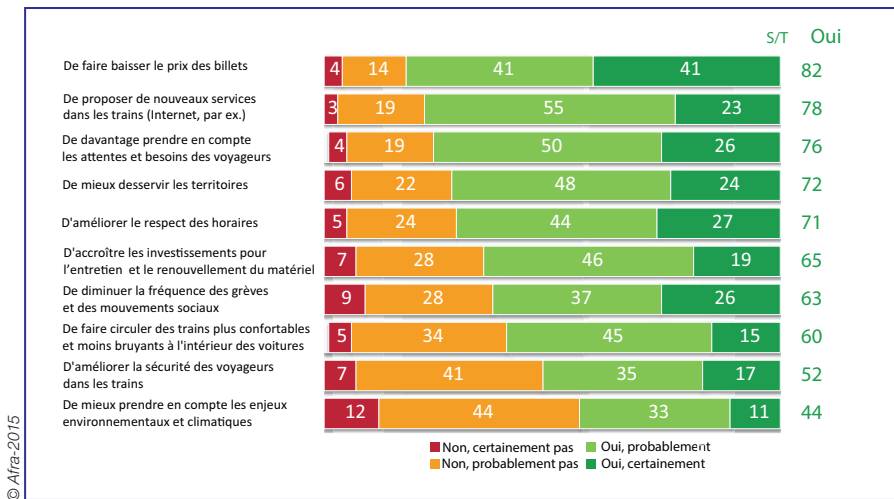
Les pro-actifs de l'ouverture sont réalistes

[graphe 8 : attentes à l'égard des pouvoirs publics concernant l'évolution de la concurrence en région – %]



Il n'y a pas d'ambiguïté sur la notion d'ouverture à la concurrence. 72 % des sondés considèrent que le marché du transport de voyageurs en TER ou TET « doit être ouvert à d'autres opérateurs de transport que la SNCF ». Ils ne sont que 28 % à considérer qu'il doit « rester sous le monopole complet de la SNCF ».

Par ailleurs, les sondés sont 52 % à espérer « plus d'avantages que d'inconvénients » de la concurrence, dont ils attendent manifestement qu'elle fasse ses preuves. Mais ceux qui sont pessimistes sur les apports de la concurrence ne sont que 20 %.



Opérateurs alternatifs attentes et réticences

[graphe 7 : impact des opérateurs sur l'évolution de l'offre – %]

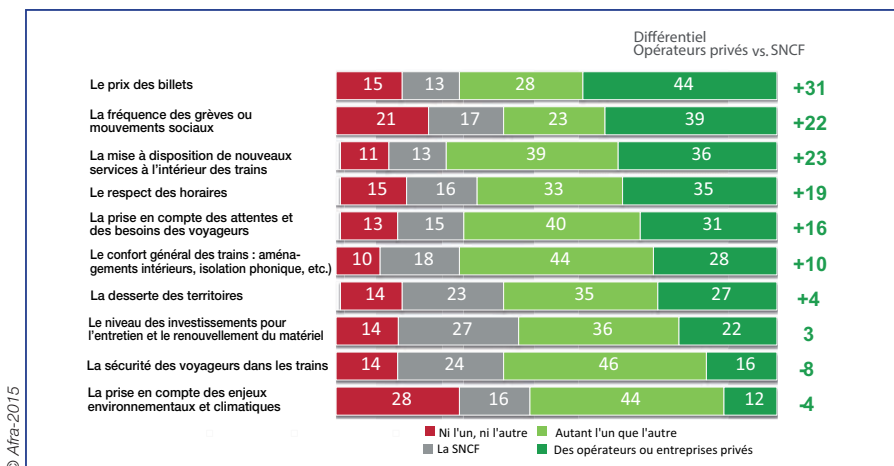
Dans 5 domaines, les Français font beaucoup plus confiance aux opérateurs alternatifs qu'à la SNCF pour améliorer l'offre: prix des billets, fréquences des grèves, nouveaux services, respect des horaires et prise en compte des besoins. Et ils leur font un peu plus confiance

en matière de desserte des territoires et de confort général des trains. En revanche, ils font un peu plus confiance à la SNCF quant aux investissements pour l'entretien et le renouvellement du matériel et la prise en compte des enjeux environnementaux.

La concurrence au secours des trains de nuit

Les sondés estiment à 79 % que l'ouverture à la concurrence est un moyen de maintenir le service des trains de nuit. Cette opinion révèle les inquiétudes des clients du train de nuit à l'égard du désengagement annoncé de l'opérateur historique confronté aux faibles fréquentations et au déficit d'exploitation qui en est la conséquence.

Si les opérateurs alternatifs ne sauraient s'affranchir des contraintes économiques, ils peuvent limiter les pertes occasionnées par ce service grâce à une meilleure maîtrise de la structure de coûts et à des politiques de marketing plus dynamiques. Ce faisant, ils peuvent dégager des marges pour offrir un service plus attractif, plus confortable, et davantage orienté vers une offre de loisir concernant des territoires où le tourisme est vital pour l'emploi. Autant d'initiatives susceptibles de faire remonter la fréquentation de ces services.



Suite de la page 1

■■■ opérateurs alternatifs puissent, aux côtés de l'opérateur historique, apporter leur savoir-faire dans la remise à niveau et la modernisation du transport ferroviaire régional de voyageurs. L'ouverture est d'autant plus nécessaire que les contraintes pesant actuellement sur les finances publiques et la diminution des dotations de l'État aux collectivités territoriales ne permettent ni d'augurer de la viabilité financière du système actuel de monopole ni de faire face aux défis de sa modernisation.

L'ensemble de ces éléments confère aux exécutifs des nouvelles Régions une légitimité pour répondre dès 2016 aux attentes des Français. L'Association française du rail encourage vivement le Gouvernement et les futurs présidents de Région à préparer cette ouverture que les Français soutiennent massivement.

La prochaine mise en place d'une nouvelle convention collective nationale ferroviaire devrait lever toute opposition du Gouvernement puisqu'il en a fait un préalable à l'ouverture à la concurrence. Il appartiendra aux exécutifs régionaux d'agir sans attendre. Quelle que soit leur orientation politique, les nouvelles mandatures régionales ne peuvent ignorer les enjeux de cette mutation.

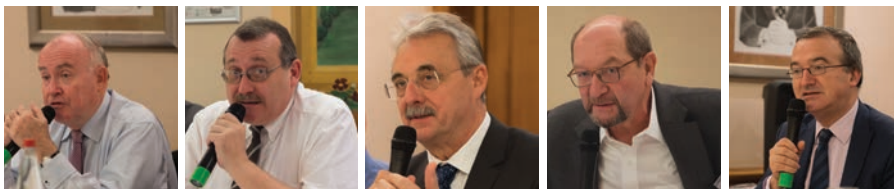
Albert Alday



L'opérateur ferroviaire privé Thello assure des liaisons Eurocités de nuit (Paris-Venise) et de jour (Milan-Marseille).

© Thello/Trenitalia

Suite de la page 1



Selon les experts, l'organisation du système ferroviaire français est à bout de souffle (de gauche à droite : Dominique Bussereau, Joël Giraud, Louis Nègre, Philippe Duron, Hervé Mariton).

© Antoine Bonfils/Alfra

■■■ l'ouverture n'est plus idéologique ». Autre constat du président d'Elabe, « il n'y a pas corrélation entre satisfaction et préférence pour l'ouverture ».

De fait, des régions très insatisfaites de la qualité de service et de l'offre ferroviaire sont favorables à la concurrence, comme la Normandie (à 90 %) ; mais des régions plus satisfaites que d'autres, comme la Bretagne et les Pays de Loire, plébiscitent elles aussi la concurrence (à 84-85 %). Selon Bernard Sananès, « le choix de l'ouverture est fondé sur des bénéfices attendus ».

L'expérimentation comme hypothèse

Dès sa publication, l'enquête d'Elabe a fait réagir plusieurs élus français de la majorité et de l'opposition, fortement impliqués dans la politique des transports. « Toute opposition du Gouvernement à la concurrence ne pourra pas tenir bien longtemps, on y viendra obligatoirement dans les Régions », constate Dominique Bussereau, député « Les Républicains » et président du conseil départemental de Charente-Maritime. Il préconise ainsi de commencer « par des expérimentations sur les trains Intercités ».

Affirmant que « l'offre de transport touristique n'est quasiment pas prise en compte en France », Joël Giraud, député de Radical des Hautes-Alpes, suggère pour sa part « de mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur plusieurs lignes de trains de nuit dont l'organisation est défectueuse ».

Ces expérimentations sont également prônées par Hervé Mariton, député « Les Républicains » de la Drôme, pour qui « les Intercités et les trains de nuit souffrent d'un problème de plages horaires et de fréquences ». S'orienter vers la concurrence

apparaît de plus en plus comme une nécessité. « Nous sommes arrivés au bout d'une logique », affirme ainsi Philippe Duron en observant que « la situation financière du système ferroviaire devient intenable ».

Une mobilisation nécessaire des partis politiques

Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes et conseiller transport auprès de Christian Estrosi pour les élections régionales en PACA, se dit peu surpris du résultat du sondage et rappelle l'un des slogans de l'une des associations d'usagers mécontents, qui promeut la règle des 3A, pour « Assis », « À l'heure », « Averti ». « N'est-ce pas le service a minima attendu d'un service public ? » s'interroge encore le président du Gart.

Pour autant, les experts politiques du secteur ferroviaire sont conscients que le chemin qui conduira à l'ouverture du transport ferroviaire en France demande une mobilisation des partis politiques. À l'exception de Virginie Calmels en Aquitaine et Christian Estrosi en PACA « aucun candidat aux élections régionales ne s'est encore engagé en faveur de la concurrence » déplore Hervé Mariton. Une réticence que Joël Giraud impute « à un défaut de culture du cahier des charges » qui, ailleurs en Europe, est à la base des obligations de service public que les autorités organisatrices de transport imposent aux opérateurs alternatifs comme à l'opérateur historique.

Constatant la volonté de nombreux responsables régionaux d'expérimenter la concurrence, le président de la commission Voyageurs de l'AFRA, Claude Steinmetz, n'en affirme pas moins sa conviction avec force : « Il est temps d'agir. Avançons comme d'autres pays d'Europe l'ont fait. »