

DOSSIER

Mobilités à longue distance : la France à la veille d'un bouleversement ?

En décembre prochain, au moment du passage à l'horaire de service 2021, les services ferroviaires de passagers non soumis à une obligation de service public, c'est-à-dire opérés aux seuls risques et périls de l'opérateur, seront ouverts à la concurrence selon le modèle de l'« open access ». Il s'agira donc d'une concurrence « dans le marché », plusieurs opérateurs pouvant se voir attribuer des sillons et circuler à différents moments sur une même ligne, par opposition à une concurrence « pour le marché », c'est-à-dire pour se voir attribuer un contrat d'exploitation exclusive d'une ligne ou d'un groupe de lignes : contrat de service public dans le cas des transports express régionaux ou les trains d'équilibre du territoire ou franchise dans le cas britannique. La SNCF n'opère aujourd'hui sur ce segment que des TGV (Inoui ou Ouigo), mais les nouveaux entrants pourraient réintroduire des services ferroviaires classiques (comme l'avait envisagé FlixTrain et comme l'ambitionne Railcoop entre Lyon et Bordeaux).

Les opérateurs qui se sont d'ores et déjà déclarés intéressés sont peu nombreux : Thello, FlixTrain, Lisea, Renfe. FlixTrain, qui était le seul à envisager des services non TGV, a récemment annoncé qu'il suspendait son projet, la cherté des sillons sur le réseau français rendant le projet non rentable. Railcoop n'a pas encore les fonds propres pour prétendre obtenir une licence d'entreprise ferroviaire de voyageurs.

Il faut savoir si la concurrence va vraiment se déployer sur le réseau français, et à quelles conditions

La première question qui se pose est donc de savoir si la concurrence va vraiment se déployer sur le réseau français et à quelles conditions. Lionel Clément, économiste des transports chez Transae, répond que la modulation de la tarification de l'infrastructure sera la variable cruciale pour encourager la venue des nouveaux entrants malgré les barrières à l'entrée. Ce sujet est en cours de discussion entre l'ART et SNCF Réseau.

→ « **Ouverture du marché français de la grande vitesse ferroviaire : quelle faisabilité en « open access » ?** » (p.26)

Mais est-on d'ailleurs vraiment sûr des effets bénéfiques qu'aura la concurrence sur le marché français ? Florent Laroche, chercheur au Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) de Lyon, propose un tour d'horizon des effets de la concurrence en « open access » en Europe. Il montre que l'on tend généralement vers des duopoles qui se livrent à une concurrence principalement par les volumes (augmentation des fréquences) plutôt que par les prix.

→ « **Services ferroviaires à longue distance en France : un monopole peut-il cacher un duopole ?** » (p.30)

Il nous a également paru intéressant, parallèlement à l'anticipation des évolutions à venir dans le ferroviaire, de tirer un premier bilan des « cars Macron », secteur qui semble être entré en France dans une phase de consolidation autour de deux acteurs, BlaBlaCar et FlixBus. Thierry Blayac, chercheur au Centre d'économie de l'environnement de Montpellier (CEE-M), et Patrice Bougette, chercheur au laboratoire CNRS « Groupe de recherche en droit, économie, gestion (GREDEG) » à Sophia Antipolis, nous montrent comment ces deux opérateurs relèvent plus du modèle des plates-formes d'intermédiation numériques que de celui des autocaristes. Et comment ils évoluent progressivement vers l'intégration d'une certaine diversité de solutions de mobilité et pourraient, à ce titre, devenir demain des acteurs majeurs de la mobilité des Français.

→ « **Bus à longue distance en France : ouverture, consolidation et perspectives intermodales** » (p.38)

Le cas italien est particulièrement éclairant. Christian Desmaris, chercheur au LAET de Lyon, rappelle qu'après vingt ans de stagnation des services ferroviaires en Italie, l'ouverture à la concurrence a permis en une décennie un essor de l'offre de plus de 50 % et du trafic ferroviaire à grande vitesse de plus de 140 %. Dans un marché en aussi forte croissance, Trenitalia a pu accroître son offre et sa fréquentation, quand bien même NTV, après Italo, prenait 40 % du marché.

→ « **La compétition dans la grande vitesse ferroviaire italienne : une innovation majeure pour un jeu « gagnant-gagnant » ?** » (p.43)

Le secteur aérien permet également d'éclairer ce que l'on peut attendre de la concurrence ferroviaire. Paul Chiambaretto, professeur de marketing et stratégie à Montpellier Business School, nous rappelle comment l'ouverture à la concurrence dans le monde aérien a permis à la fois une augmentation de l'offre et une baisse des prix, avec un nombre d'acteurs par liaison relativement faible et un rôle déterminant des compagnies à bas coût.

→ « **Ouverture à la concurrence : ce que le secteur ferroviaire peut apprendre du transport aérien** » (p.48)

Enfin, la valeur du temps est une variable clé de la concurrence intermodale. Guillaume Monchambert, chercheur au LAET de Lyon, nous rapporte les résultats d'une enquête originale de préférences déclarées appliquées à la valeur du temps comparée entre différents modes et usages. Il montre ainsi comment cette valeur reflète le confort comparé des différents modes et il identifie les conditions de gains de temps sur voies réservées qui seraient nécessaires pour véritablement inciter au covoiturage.

→ « **Nouveaux modes et usages de déplacements : quelles valeurs du temps ?** » (p.51) ■

La rédaction