



CONCURRENCE EN EUROPE

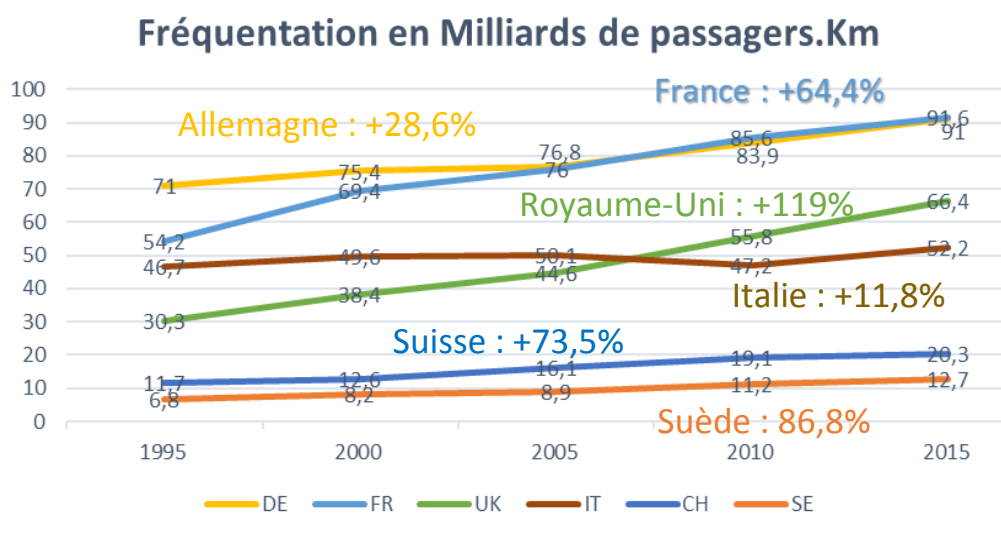
PARLONS-EN : POUR EN FINIR AVEC LA DÉSINFORMATION

Alors que la propagande et la désinformation sont à l'œuvre, la Fédération CGT des cheminots souhaite éclairer le débat et rétablir quelques vérités ! Il s'agit de comparer ce qui peut être comparable et de mener une réelle analyse socio-économique de l'impact des politiques libérales dans le ferroviaire en Europe.

Tous les chiffres cités dans ce document sont issus de statistiques européennes (Eurostat) et études de la Commission européenne.

NON, la concurrence n'augmente pas la fréquentation, n'améliore pas la qualité de service et ne baisse pas les prix !

LA CONCURRENCE N'AUGMENTE PAS LA FRÉQUENTATION



Dans le graphique ci-dessus, nous avons comparé 6 pays d'Europe de l'ouest parmi les plus cités par les médias : trois pays n'ont pas ouvert à la concurrence sur les services régionaux¹ (France, Italie et Suisse), les trois autres sont : Royaume-Uni, Allemagne et Suède.

L'effet supposé bénéfique de la concurrence ne saute pas aux yeux ! Pourquoi ?

Il y a une multitude de facteurs pour expliquer ces différences :

- I. Il est plus facile de doubler son trafic lorsque le volume est faible (exemple suédois).
- II. L'aménagement du territoire, la géographie, la population, la densité des villes et les km du réseau doivent être pris en compte.
- III. De même, la démographie et les facteurs socio-économiques tels que les taux d'emploi ou le niveau moyen de richesse et de revenu doivent rentrer dans le champ de l'évaluation. Par ailleurs, l'activité commerciale, le nombre d'emplois, le niveau d'activité touristique, le PIB, et bien d'autres facteurs entrent aussi en jeu.
- IV. Enfin, Les politiques publiques menées en matière de transport sont déterminantes pour les aspects suivants : report modal, péages routiers, taxes poids lourds, coût de l'automobile, prix de l'assurance des véhicules, prix du transport en commun ou encore prix des carburants...

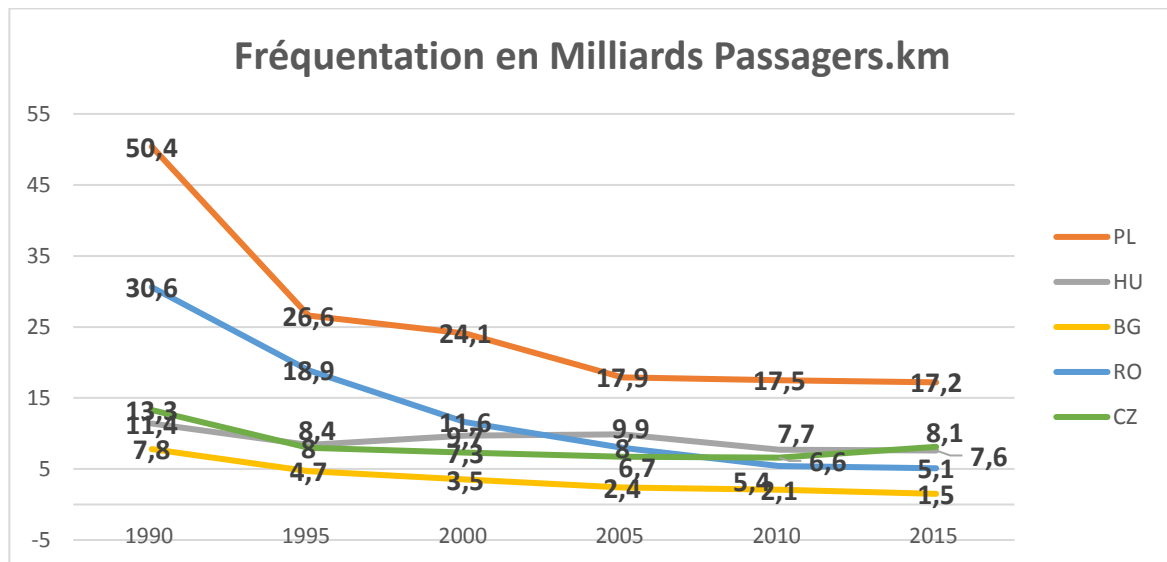
¹ Thalys et Eurostar ne sont pas en concurrence avec d'autres opérateurs bien que ce soit des compagnies privées. On peut en dire autant de Thello (Paris-Venise en train de nuit). C'est différent en Italie sur la grande vitesse, avec NTV et TRENITALIA.



La Suisse réussit une performance remarquable, avec ses 3 500 km de réseau. En effet, elle transporte annuellement plus de 20 milliards de Passagers/Km, et ce sans libéraliser.

La comparaison avec les pays de l'Est est éloquent, car elle est à rebours de la tendance observée avec les pays de l'ouest.

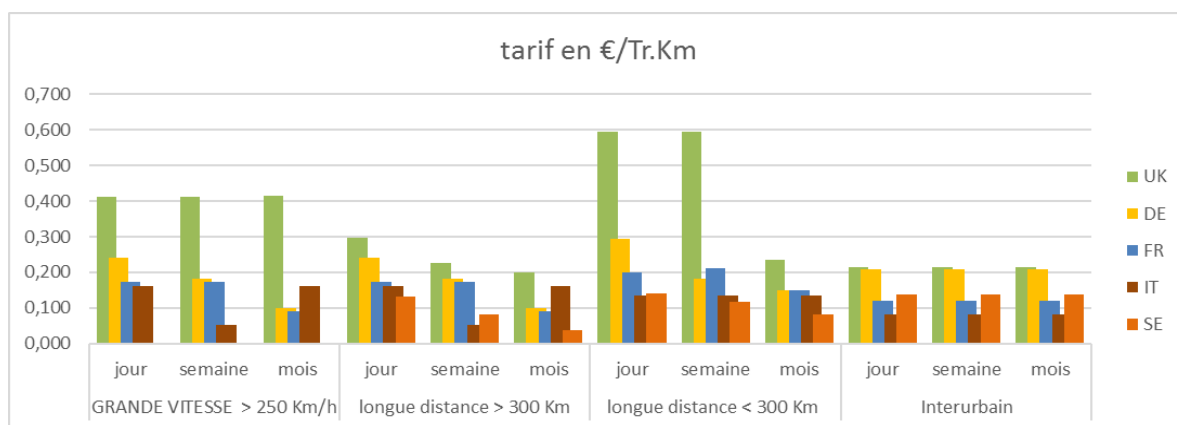
Pologne, Hongrie, Bulgarie, Roumanie et République Tchèque, qui ont dû entamer des processus de libéralisation à marche forcée de leurs services publics afin d'adhérer à l'Union Européenne ont enregistré une chute spectaculaire du volume de passagers transportés :



Quand notre gouvernement nous parle de libéralisation « qui fonctionne », il y a aussi ce qui ne fonctionne pas !

LA CONCURRENCE NE BAISSE PAS LES PRIX

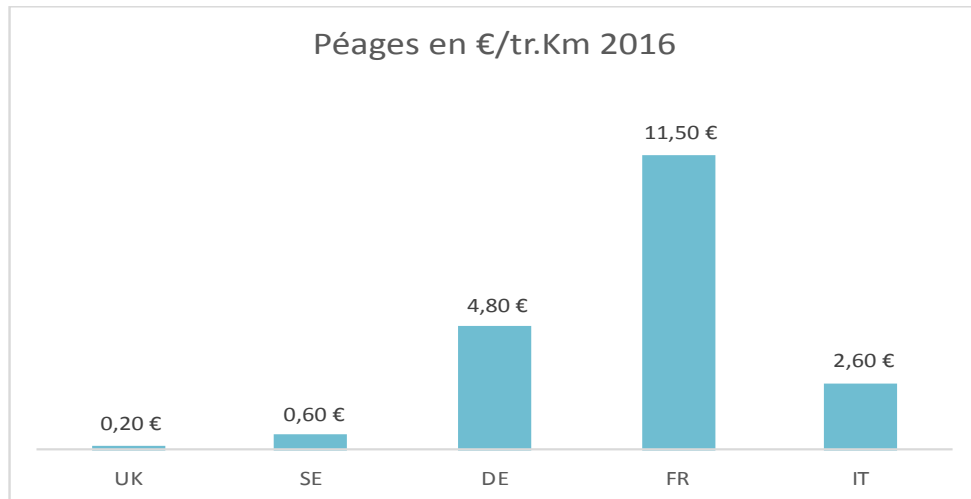
Contrairement à l'affirmation des libéraux, la concurrence ne fait pas baisser les prix dans leur ensemble.



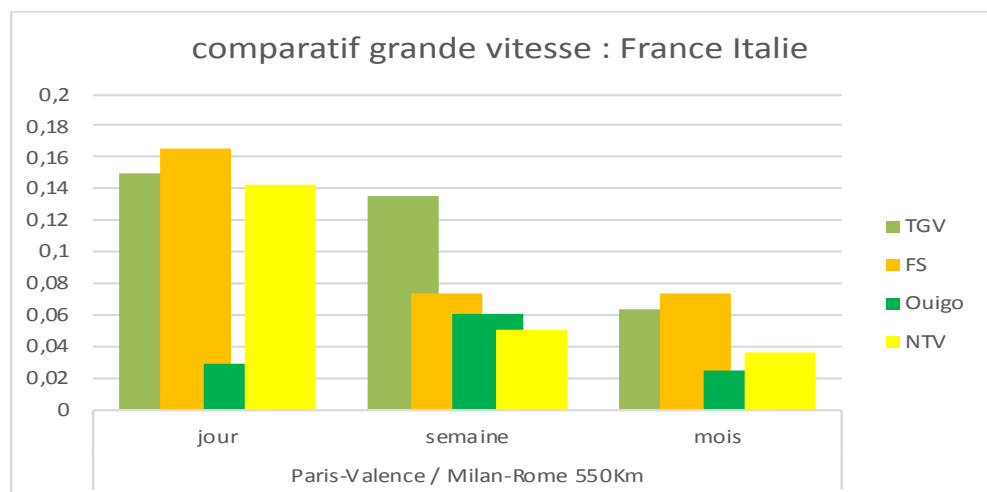
Le graphique ci-dessus permet de comparer plusieurs offres ferroviaires (TER, longue distance < 300km, longue distance > 300km, Grande Vitesse) et de comparer les prix à différentes périodes d'achats (jour-même, semaine et un mois avant).



Dans le prix du billet, il y a aussi le prix des péages d'accès à l'infrastructure. Tous les pays ne sont pas comparables en la matière. Les pays qui ont le plus ouvert à la concurrence sont ceux qui subventionnent le plus leur réseau par de l'argent public en pratiquant des péages très faibles.



L'Italie et la France ont les prix les moins chers pour les trains régionaux (non ouverts à la concurrence régionale) et ce bien que la France a les péages les plus élevés. Sur la longue distance, le Royaume-Uni est hors normes, il a les tarifs les plus chers d'Europe !



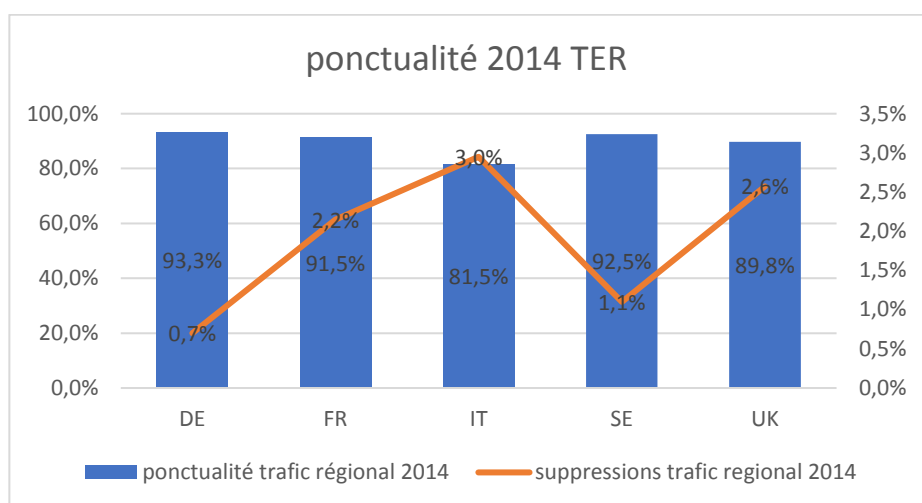
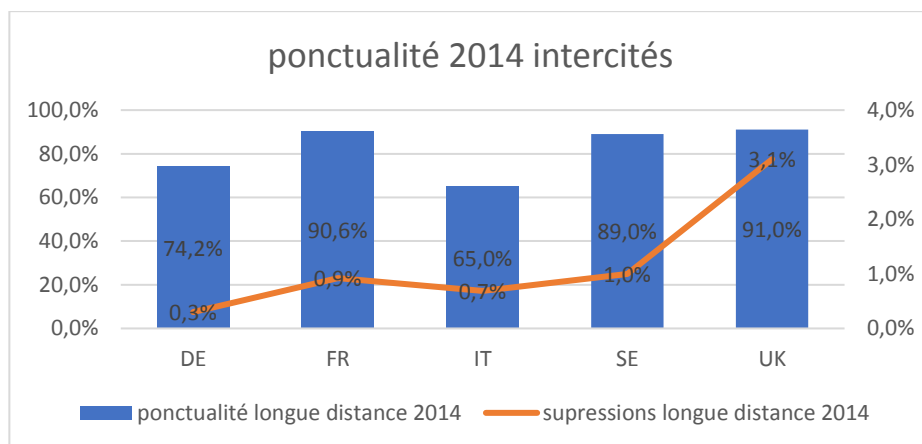
Concernant l'Italie, nous avons comparé les tarifs d'un parcours grande vitesse sur une distance équivalente (Paris-Valence et Milan-Rome).

Il faut donc mettre en relation le tarif et le péage, qui représente une part importante du prix du billet, mais aussi le produit proposé.

Le modèle low-cost italien de NTV peut être comparé avec Ouigo, et le TGV au Frecciarossa de Trenitalia. On s'aperçoit alors que Ouigo est largement en dessous du NTV (données issues des sites internet des opérateurs).



LA QUALITÉ DE SERVICE NE S'AMÉLIORE PAS !



La France est au niveau de la Suède en faisant circuler 7 fois plus de trains de voyageurs. Il faut aussi mettre en relation la ponctualité avec les trains supprimés (en pourcentage de l'offre). L'Allemagne est meilleure sur les TER, mais très médiocre sur les Intercités. Le Royaume-Uni a le service le plus dégradé en supprimant près de 3 % de son offre.

Faut-il rappeler que le débat sur l'ouverture à la concurrence modifiant le règlement « Obligations de service public » (OSP) n'a pas été aussi tranché que certains le prétendent, puisque le texte qui autorise l'ouverture des trains régionaux est passé de peu au parlement européen, avec seulement 24 voix de différence : 354 contre 330, plus 23 abstentions et 49 absents sur un total de 756 députés.

La CGT confirme que les mesures d'exception de l'article 5 du Règlement OSP européen peuvent permettre à la France de garder l'attribution directe pour l'opérateur historique.

Pour preuve, le rapport de mars 2018 de l'ARAFER, autorité de régulation française :

« Mal délimitée, cette dérogation pourrait ainsi avoir pour effet de faire échapper de nombreuses attributions de contrats de service public à l'obligation de mise en concurrence. Si cette dérogation devait être maintenue en droit national, il serait crucial que le législateur définisse précisément les critères à prendre en compte pour justifier le bien-fondé du recours à cette exception. »

Le Fédération CGT des cheminots jouera la transparence dans le débat et ne tombera pas dans la démagogie qui caractérise les positions dogmatiques du gouvernement. Le rapport de la CGT Ensemble pour le fer porte des propositions sérieuses et pérennes pour le système ferroviaire pour alimenter le nécessaire débat public.

