

COMMENT LE TRANSPORT FERROVIAIRE PEUT-IL S'ADAPTER AUX OFFRES

A PRIX REDUITS DES AUTRES MODES ? L'ANALYSE DE LA FNAUT

RESUME

L'étude, menée avec le soutien financier de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, a porté sur l'analyse par la FNAUT des modalités d'adaptation du transport ferroviaire aux offres à prix réduits des autres modes.

Elle a été élaborée par le service juridique de la FNAUT (Marc DEBRINCAT, Anne-Sophie TRCERA et Poehere VIAUX) ainsi que par Jean LENOIR (vice-Président de la FNAUT).

Le low cost est un modèle économique caractérisé par la fourniture d'un bien ou d'un service de base, à prix contenu, auquel le consommateur peut adjoindre des services supplémentaires payants.

Les stratégies de développement d'offres à bas-coûts ou « low cost » se sont généralisées ces dernières années à l'ensemble des secteurs d'activité et ont fait leur entrée dans le domaine des transports. Un service low cost peut être caractérisé par quatre composantes : prix bas, exploitation simplifiée, matériel optimisé, services annexes réduits.

1. ETAT DES LIEUX

Dans le secteur du transport aérien, c'est à partir de 1997 que le modèle a vraiment décollé (c'est le cas de le dire), avec l'autorisation, accordée par la Commission européenne, de l'exploitation des liaisons intérieures par tous les transporteurs aériens. En France, les compagnies aériennes low cost ont représenté en 2012 plus de 22% du trafic et transporté plus de 35 millions de passagers.

Le modèle low cost repose sur un élément fondamental : l'hyper-rationalisation basée sur une très forte spécialisation. Une compagnie low cost peut se définir comme une compagnie régulière spécialisée dans le court-courrier point à point. Cette recette permet de proposer des prix bas. Elle s'appuie sur l'utilisation intensive des actifs.

Transport aérien - Les méthodes des compagnies aériennes low cost reposent sur :

- la densification des cabines,
- l'augmentation du nombre des rotations par le raccourcissement de la durée des escales,
- le choix d'aéroports secondaires (lorsqu'il est possible),
- les coûts d'exploitation réduits : un seul type de matériel affecté au service, contrôle à l'embarquement, pas de dédommagements des retards.

Transport ferroviaire - Le low cost est apparu comme une solution à développer, notamment pour s'adapter à l'ouverture de l'open access international et à l'émergence de nouveaux acteurs sur le marché (covoiturage et autocars de longue distance).

Les services ID TGV et TGV 100 % Prem's peuvent être considérés comme des précurseurs du low cost dans ce secteur. La SNCF a lancé en avril 2013 une ligne de TGV à bas coût, OUIGO, en s'appuyant sur le même modèle que les entreprises de transport aérien.

Le concept d'OUIGO repose notamment sur une classe unique, des places réservées, un contrôle à l'embarquement, une limitation du nombre et de la taille des bagages, la suppression du bar.

Les méthodes d'exploitation d'OUIGO reposent sur des rames densifiées et fiabilisées, des péages moindres, une gamme tarifaire réduite, une distribution intégralement dématérialisée.

Covoiturage - Une étude du cabinet ADETEC estime que le covoiturage assure environ 1 % de l'ensemble des déplacements à longue distance et 5 % des déplacements en « modes collectifs terrestres » (train, car et covoiturage). Le développement de ce mode de consommation collaborative est très lié à l'usage des smartphones. La qualité du service ferroviaire influence aussi la pratique du covoiturage, de nombreux voyageurs se repliant sur le covoiturage lorsque le train répond mal à leurs besoins.

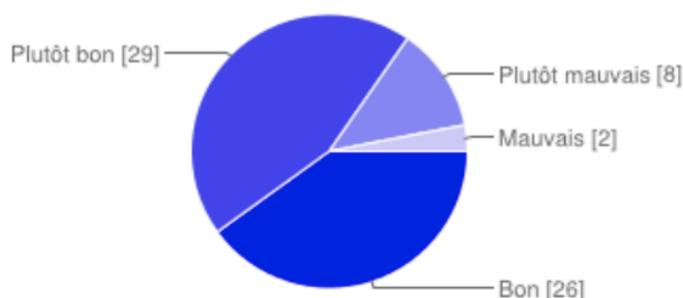
Autocar longue distance - La loi permet, depuis 2009, aux autocaristes disposant d'une licence communautaire de transporteur d'assurer des services intérieurs à l'occasion d'un trajet international. A l'heure actuelle, il existe 4 opérateurs proposant des liaisons internes dans le cadre de liaisons internationales dont Eurolines et iDBUS (SNCF). L'offre de service iDBUS met l'accent sur la qualité du confort à bord. Ce mode de transport ne représente, pour le moment, qu'une très faible part du transport en France.

Les prix des transports low cost sont souvent assimilés à leurs prix d'appel, voire aux effets d'annonce de publicités sur des prix très bas.

2. EVALUATION DE CERTAINS SERVICES

La FNAUT a élaboré un questionnaire de satisfaction à destination de personnes ayant effectué récemment un voyage en OUIGO dont le rapport qualité-prix est clairement apprécié.

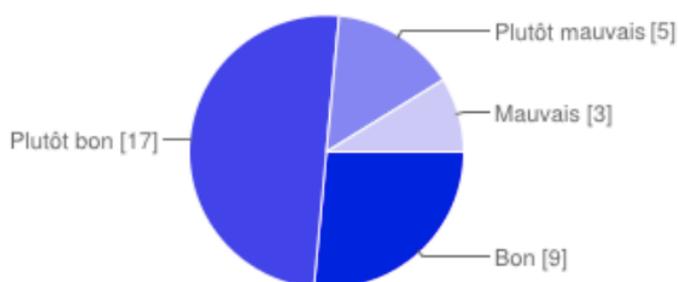
Comment évaluez-vous le rapport qualité-prix de OUIGO ?



Bon	26	39%
Plutôt bon	29	44%
Plutôt mauvais	8	12%
Mauvais	2	3%

Une enquête analogue a porté sur les services iDBUS.

Comment évaluez-vous le rapport qualité-prix d'iDBUS ?



Bon	9	26%
Plutôt bon	17	50%
Plutôt mauvais	5	15%
Mauvais	3	9%

Il est fréquent que les voyageurs pensent, à tort, qu'ils ne disposent pas de droits, notamment en ce qui concerne les indemnités en cas de retard, car ils ont acquis leur billet à bas prix. En réalité, leurs droits sont protégés comme ceux de l'ensemble des voyageurs par les règlements européens relatifs aux différents modes de transport. Des améliorations sont toutefois nécessaires, notamment en ce qui concerne les droits des passagers par autocar.

3. PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DE L'OFFRE FERROVIAIRE

Train et autocar

La libéralisation totale des liaisons interrégionales par autocar, actuellement autorisées uniquement sous forme de cabotage sur des relations internationales, vient d'être annoncée par le ministre de l'Économie, le 16 octobre 2014, dans le cadre du projet de loi sur l'activité. La FNAUT s'inquiète des conditions dans lesquelles cette libéralisation va intervenir : elle plaide pour la complémentarité et l'optimisation des différents modes de transport au profit des voyageurs.

Cette libéralisation du transport par autocar ne doit pas menacer la pérennité des services ferroviaires, déjà fragilisés par la concurrence de l'avion à bas coût, de l'autocar caboteur et du covoiturage.

L'autocar est indispensable dans les territoires dépourvus de voies ferrées, qu'il s'agisse de dessertes intrarégionales ou de dessertes interrégionales à moyenne distance. Il est également pertinent sur des axes très fréquentés où le train ne peut offrir des services aussi avantageux financièrement pour le voyageur : la concurrence train-car restera marginale.

Mais, dans des zones très peu denses et sur des itinéraires peu fréquentés, l'autocar ne doit être conçu que comme un moyen de rabattement vers des lignes ferroviaires. Il faut, au contraire, améliorer les services ferroviaires.

Offre ferroviaire

L'information multimodale, l'information tarifaire et l'information en temps réel, sont, en France, des laissées pour compte de l'organisation des transports publics. Malgré d'innombrables colloques et instances de réflexion sur la question, la question évolue peu, en dehors d'initiatives partielles d'opérateurs ou d'AO. Les comparateurs de prix, qui permettent une meilleure visibilité du coût des offres de transport, doivent intégrer le low cost ferroviaire.

Les tarifications, en accord avec les habitudes de déplacement, doivent être multimodales et disponibles sur des supports de billettiques d'usage simple et généralisable.

Le développement d'offres ferroviaires à bas prix doit être entrepris en améliorant la combinaison des différentes cartes de réductions, en améliorant la lisibilité des offres promotionnelles et en développant un niveau intermédiaire de l'abonnement Fréquence (pour un groupe de lignes).

Le changement du nom du voyageur doit être possible pour l'ensemble des offres en billet électronique. La carte Enfant Famille doit être rétablie et son champ de la carte élargi.

La liberté tarifaire accordée aux régions pour le TER ne doit pas conduire à un émiettement des tarifications, notamment pour les trajets en correspondance.

Une aide aux déplacements pour le transport terrestre à longue distance est un besoin essentiel, croissant, pour lequel les réponses actuelles sont très partielles et doivent être réactualisées. Il s'agirait d'une aide correspondant à deux allers-retours longue distance par an. Ces aides seraient prioritairement fléchées sur les voyages en heures creuses. Ils permettraient de conforter l'existence de trains et de lignes utiles pour les territoires, et qui ont souvent de bonnes réserves de capacité.

Une offre Intercités low cost (sur le modèle de l'Intercités Eco) devrait être développée sur des itinéraires alternatifs à certaines lignes TGV. Le modèle OUIGO pourrait être développé sur de nouveaux axes (notamment Bretagne et sud-ouest).

Les trains de nuit nationaux et internationaux sont un excellent mode de transport low cost par leur capacité à incorporer des voitures de niveaux de services différents.

Une ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux, encadrée, pourrait permettre de contribuer à la maîtrise des prix du transport ferroviaire.

Une amélioration des règles de l'exploitation ferroviaire peut permettre un développement de la qualité de l'offre ferroviaire, une optimisation des coûts de production et donc une diminution du prix des services. Cette amélioration pourrait notamment porter sur l'exploitation de trains à tranches multiples, le développement de TER interrégionaux, l'établissement de relations directes et de correspondances bien organisées.

Enfin l'exploitation d'un réseau maillé et la mise en place de dessertes par zones se combineraient efficacement avec une amélioration de l'exploitation des services.

Conclusion

Le modèle du low cost doit pouvoir être développé dans le secteur ferroviaire, sans oublier la modernisation et le développement des trains classiques qui peuvent également être porteurs d'une réelle dynamique au service des voyageurs.

Le développement du transport ferroviaire, low cost ou non, doit être renforcé par une augmentation du prix des modes de transport pour lesquels les voyageurs ne contribuent pas assez directement et pour ceux dont ils ne supportent pas les coûts externes.