



HAL
open science

La libéralisation du secteur ferroviaire ne devrait pas faire baisser significativement les prix de nos voyages

Florent Laroche

► To cite this version:

Florent Laroche. La libéralisation du secteur ferroviaire ne devrait pas faire baisser significativement les prix de nos voyages. 2022. hal-04056692

HAL Id: hal-04056692

<https://hal.science/hal-04056692>

Submitted on 3 Apr 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire l'[article original](#). Laroche, F. (2022). « La libéralisation du secteur ferroviaire ne devrait pas faire baisser significativement les prix de nos voyages ». *The Conversation* (Éd. française), 26 janvier 2022, 20:27. <http://theconversation.com/la-liberalisation-du-secteur-ferroviaire-ne-devrait-pas-faire-baisser-significativement-les-prix-de-nos-voyages-175588>

Sous licence [Creative Commons Attribution/Pas de modification](#).

Règles de republication : <https://theconversation.com/fr/republishing-guidelines>

La libéralisation du secteur ferroviaire ne devrait pas faire baisser significativement les prix de nos voyages

Publié : 26 janvier 2022, 20:27 CET



Les trains de la SNCF ne sont plus les seuls à sillonner la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Shutterstock

Florent Laroche (Université Lyon 2, LAET).

Le 18 décembre dernier, lorsque des passagers ont pu embarquer à Paris dans un [train Trenitalia à destination de Lyon](#), une étape symbolique dans l'ouverture à la concurrence et la fin du monopole historique de la SNCF a été franchie. Et cette actualité n'est pas seule en la matière. À l'automne, sur le réseau TER, [Transdev a devancé la SNCF](#) lors de l'appel d'offres pour l'exploitation de la liaison Nice-Marseille.

Plus discrètement, Railcoop prépare, elle, [l'ouverture de lignes transversales](#). Après un Lyon-Bordeaux (via, notamment, Montluçon, Guéret et Limoges) prévu pour la fin de l'année, la coopérative a tout récemment obtenu l'autorisation d'engager, à terme, ses rames sur des Nantes-Lille avec 17 arrêts dont Caen et Rouen, des Clermont-Ferrand-Strasbourg ou même des Le Croisic-Bâle.

Ouvrir le rail à la concurrence reste un point de débat assez sensible, chargé de nombreuses peurs et appréhensions quant à leur effet sur les prix et la qualité du service rendu. La Commission européenne y voit, elle, un moyen de réduire les coûts et de [gagner en compétitivité](#).

Si la littérature académique s'est déjà penchée sur la question, certaines limites doivent encore être dépassées par les chercheurs. Lorsqu'il s'agit d'une étude d'un cas national, peut-on transférer les résultats ailleurs ? Intègre-t-on bien l'évolution de la concurrence issue des autres moyens de transport, avec notamment le fort développement du [co-voiturage](#) mais aussi de l'aérien low cost ?

Nos [travaux](#) se sont focalisés sur les trains grandes lignes (de type LGV ou Intercités). Ils ont ainsi tenté d'identifier les effets d'une concurrence intramodale (entre compagnies ferroviaires) et intermodale (entre le rail, et les autres moyens de transport) sur les prix et la fréquence des trains. En nous concentrant sur 90 routes entre métropoles européennes issues de sept pays, nous montrons que l'ouverture à la concurrence, si elle a un impact sur la fréquence des trains, n'engendre qu'un effet faible, voire non significatif, sur les prix, paradoxe que nous tentons de résoudre.

Pas ou peu d'impact sur les prix

Parmi les pays retenus pour alimenter notre base de données, on retrouve tant des pays qui font plus que la moyenne européenne en termes d'ouverture à la concurrence du train (l'Italie, la Suède, le Royaume-Uni et l'Allemagne) que d'autres qui se situent en dessous (la France, la Suisse, les Pays-Bas). En raison de son modèle particulier, nous avons réalisé des calculs avec et sans le Royaume-Uni pour vérifier que les résultats ne s'en trouvaient pas biaisés.

Les données utilisées ont été collectées le mardi 12 décembre 2017, une journée relativement standard. Différentes variables sont mobilisées pour expliquer les fréquences ce jour-ci et les prix (exprimés en parité de pouvoir d'achat pour les rendre comparables d'un pays à l'autre). Certaines concernent le trajet (la distance entre les villes, la vitesse du train), d'autres saisissent des caractéristiques macroéconomiques (le PIB et la population des villes). On intègre également des variables qui valent 1 ou zéro selon si le trajet peut ou non être effectué en avion, en car ou en co-voiturage. Enfin, une dernière variable (fondée sur l'indice d'Herfindahl-Hirschman) capte, elle, le degré de concurrence interne au marché ferroviaire sur le sillon concerné.

Pour ce qui est des prix, nos résultats montrent qu'ils s'avèrent surtout sensibles au PIB et à la distance. Toutes choses égales par ailleurs, une hausse de 1 % du PIB conduit à une hausse des prix de 0,8 %. Elle est de 0,55 % quand la distance augmente de 1 %. Il apparaît surtout que la concurrence intramodale, entre compagnies ferroviaires, n'a pas d'impact significatif.

Celle-ci en a toutefois un sur la fréquence : plus les acteurs sont nombreux, plus il y a de trains proposés. La concurrence de la route ou de l'aérien semble, elle, influencer davantage les prix des trains (à la baisse) que leur fréquence, avec des résultats moins robustes néanmoins.

Un paradoxe ?

La hausse de la fréquence des trains avec une ouverture du marché ferroviaire à la concurrence semble [théoriquement](#) logique puisque plusieurs acteurs se mettent à assurer un service auparavant proposé par un seul. On pourrait en revanche attendre des prix qu'ils diminuent significativement, l'arrivée de nouveaux concurrents poussant l'opérateur historique à réduire ses marges pour conserver la clientèle.

Comment expliquer que nos résultats ne confirment pas empiriquement cette prédiction sur les prix ? Lorsque plusieurs opérateurs se partagent un sillon ferroviaire, ils ne sont généralement pas plus de deux. Le régulateur européen (IRG-Rail) ne relève d'ailleurs [pas plus de 25 %](#) de part de marché pour de nouveaux opérateurs sur les trajets longue distance là où le marché est le plus ouvert (Suède, Italie, Allemagne). C'est ici un modèle économique particulier de duopole qui entre en jeu.

Dans la majorité des cas, avec la mise en concurrence, on retrouve un opérateur historique et un nouvel arrivant. Le premier conserve, au moins dans un premier temps, un avantage sur le second. Il bénéficie de la rente issue de son monopole passé quand son rival doit encore trouver une forme de rentabilité. Le concurrent n'a donc pas vraiment intérêt à mener immédiatement une guerre par les prix et à s'attaquer à la rente de l'acteur historique. Il peut en effet lui-même en bénéficier au moment de se lancer.

Il faut aussi tenir compte de facteurs externes comme le prix des péages à verser au gestionnaire de l'infrastructure et le niveau de saturation de ces dernières. Il est ainsi difficile pour un nouvel arrivant de remettre en cause les anciens modèles économiques en ce qui concerne la gestion des coûts. C'est donc davantage sur la qualité de service qu'il peut faire la différence.

Un « big bang » sur les prix est donc peu probable au moment de libéraliser les marchés ferroviaires. La hausse du nombre de trains quotidiens que l'opération pourrait induire questionne en revanche la gestion de l'infrastructure, plus sollicitée, suggérant des besoins d'investissements nouveaux.

Quelques éléments nous invitent cependant à rester prudents à ce stade et motivent des recherches en cours, notamment pour mieux appréhender l'effet prix. Ceux-ci restent en effet d'une grande variabilité en raison de ce que l'on appelle le *yield management* : faire varier les prix en fonction du comportement de la demande. Autrement dit, optimiser le chiffre d'affaires en fonction du niveau de remplissage des trains. Des incertitudes persistent donc sur la capacité des modèles à le traiter correctement. Une modélisation plus poussée reposant sur des bases de données plus riches est actuellement en cours de développement. Les résultats préliminaires ne semblent pas remettre en cause nos précédents travaux.

Cet article a été publié sur d'autres sites :

Laroche, F. (2022). « La libéralisation du secteur ferroviaire ne devrait pas faire baisser significativement les prix de nos voyages ». *La Tribune*, 28 Jan 2022, 8:25, section Opinions, Tribunes. <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/la-liberalisation-du-secteur-ferroviaire-ne-devrait-pas-faire-baisser-significativement-les-prix-de-nos-voyages-902862.html>.