



**HAL**  
open science

## Renouveau du ferroviaire : y-a-t-il un "modèle italien" ?

Yves Crozet

► **To cite this version:**

Yves Crozet. Renouveau du ferroviaire : y-a-t-il un "modèle italien" ?. Le Rail, 2016, 224, pp.17-20.  
halshs-01394672

**HAL Id: halshs-01394672**

**<https://shs.hal.science/halshs-01394672v1>**

Submitted on 21 Dec 2017

**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.

# Renouveau du ferroviaire: y-a-t-il un "modèle italien"?



L'ETR 1000, Frecciarossa 1000 ou Zefiro V300 de Bombardier Transport (et AnsaldoBreda) a été mis en service par Trenitalia en juin 2015

**Italie** "Le modèle italien" est le titre d'un ouvrage de Fernand Braudel. Centré sur la période 1450-1650, qu'il qualifiait de "seconde renaissance", le livre évoque aussi "trois Italie" et la capacité de ce pays, par son génie propre, à éclairer toute l'Europe. Peut-on aujourd'hui reprendre cette idée dans le domaine du ferroviaire? Alors que la Deutsche Bahn annonce pour 2015 des pertes de plus de 1 milliard € et que la SNCF inscrit dans ses comptes plus de 12 milliards € de dépréciations d'actifs, le transport ferroviaire évolue en Italie de façon plus positive. Que penser de ce renouveau et peut-on l'ériger en modèle?

**D**EPUIS le début des années 2000, le transport ferroviaire connaît en Italie un réel dynamisme. La première manifestation en est le développement des lignes à grande vitesse. En quelques années, la LGV qui va de Turin à Naples a été pratiquement achevée. Il manque seulement quelques tronçons en zone urbaine. Les Freccie offrent désormais entre les grandes villes italiennes des

services nombreux permettant des allers-retours dans la journée, au point que l'on peut parler de métro interurbain. Lignes nouvelles, à grande vitesse, signifie aussi capacité accrue du réseau. Ce qui s'est traduit par un sensible développement des trafics. Une tendance qui devrait se poursuivre dans les années à venir car des extensions sont en cours ou programmées vers Venise, Reggio de Calabre, etc.

La concurrence a joué un rôle clé pour inciter au développement des trafics. Une concurrence sur le marché et non pas un système de franchise ou d'appel d'offres. Il s'agit d'un cas, sinon unique, du moins assez rare en Europe de concurrence "on the track" puisqu'à côté de l'opérateur historique Trenitalia, existe depuis 2012 un opérateur, NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) qui opère sous l'appellation

commerciale Italo. NTV est une société privée (la SNCF en était actionnaire à hauteur de 20% avant de se retirer en 2015) détenue par des investisseurs italiens (MDP Holding, IMI investimenti, Generali...). Son entrée sur le marché a été fortement soutenue par le ministère des Transports qui voyait là un stimulus pour réformer l'opérateur historique. Tout a donc été fait pour que NTV dispose de sillons ferro-



© DR

viaires de qualité, pour que les grandes gares lui soient accessibles, y compris récemment, à Termini, la gare principale de Rome.

Les premières années d'exploitation ont été difficiles pour NTV. Malgré une gamme tarifaire étoffée, y compris une voiture Super premium avec sièges Pullman, personnel dédié et salle de réunion, le taux de remplissage dépassait à peine 50% et les pertes s'accumulaient. Les voyageurs à forte contribution étaient les plus difficiles à attirer.

Les résultats de l'année 2015 qui viennent d'être publiés, sont beaucoup plus encourageants. Le taux de remplissage dépasse désormais les 70% et le nombre annuel de voyageurs a bondi d'un peu plus de 6 millions de voyageurs à plus de 9 millions. Aussi pour la première fois, NTV a pu dégager un excédent brut d'exploitation et la société envisage le développement de ses activités, y compris dans les autocars.

NTV n'est pas le seul nouvel entrant dans la péninsule. Une autre société, Thello, dont les actionnaires sont Trenitalia et Transdev, exploite des trains de Milan vers Paris d'une part et Marseille d'autre part. L'opérateur historique italien se prépare donc effectivement à la concurrence en Europe, y compris dans le fret ferroviaire. Trenitalia est aujourd'hui le quatrième opérateur européen de fret après la DB, le polonais PKP Cargo et la SNCF. Trenitalia est aujourd'hui une entreprise bénéficiaire, au point que le gouvernement italien a annoncé la prochaine ouverture du capital de l'opérateur historique.

Après le succès récent d'une opération similaire pour la poste italienne qui a rapporté 3 milliards € à l'Etat, les chemins de fer sont en haut de la liste des privatisations annoncées par le Premier ministre, Matteo Renzi.

Extension du réseau, concurrence pour le marché de la grande vitesse, arrivée de capitaux privés... le chemin de fer est en Italie sur la voie d'un réel renouveau. Les politiques publiques se sont largement inspirées des mesures recommandées par les Livres blancs

## Coûts des tronçons du réseau à grande vitesse et temps de parcours

Section	Coût total M. €	Coût au km* M.€/km	Description ligne	Temps de parcours	
				1999	2011
Turin-Milan	7 788	54	Zone de plaine, le long d'une autoroute	1h35	1h03
Milan-Bologne	6 916	31	Zone de plaine le long d'une autoroute	1h42	1h05
Bologne-Florence	5 877	68	Succession de tunnels	50'	36'
Rome-Naples	5 671	24	Plaine et collines en zone rurale	1h45	1h10

\* y compris les connexions avec les lignes classiques

Source : P. Béria

européens: développement de la grande vitesse, mise en place de l'ERTMS, déréglementation sous forme d'ouverture à la concurrence et aux capitaux privés. On ne peut pas pour autant se contenter de ce bilan flatteur. Un examen plus attentif révèle une situation plus contrastée, une autre Italie comme le suggérait F. Braudel.

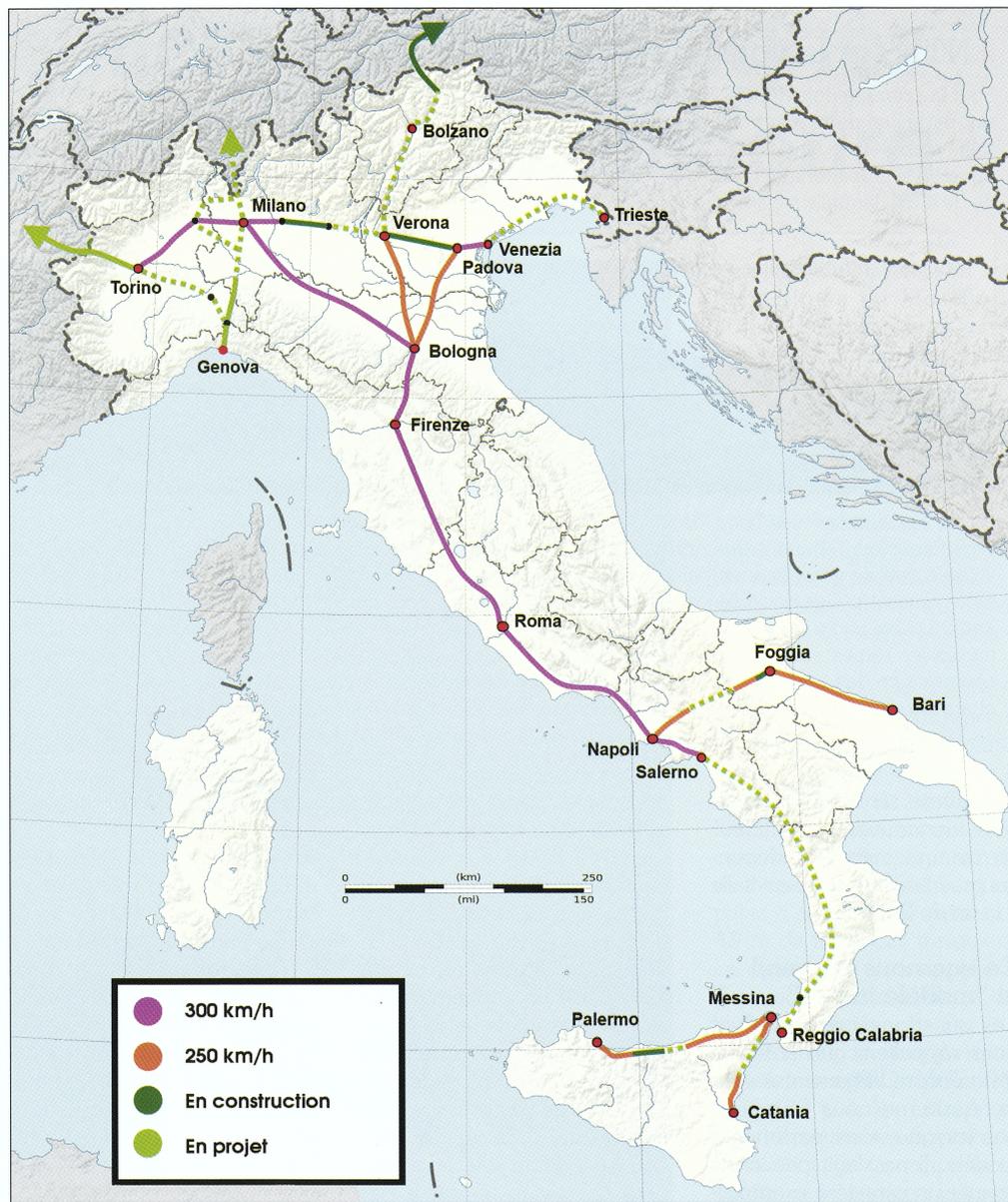
### Surcoûts, trafics, dette publique...

Ainsi que le montre la carte jointe, le réseau italien de la grande vitesse se conforme à la géographie, comme une épine dorsale reliant les grandes villes de la Péninsule. Mais les coûts de construction ont peu à voir avec les difficultés techniques de réalisation. Il suffit pour cela d'examiner les chiffres. Il peut paraître surprenant que le coût au kilomètre soit aussi élevé sur le tronçon Turin-Milan, le long d'une autoroute: 7,78 milliards € pour 32 minutes. Cela met la minute de temps gagné à 243 M.€, plus de deux fois la ligne Tours-Bordeaux.

Pour l'ensemble des projets réalisés et en cours, le coût total dépasse 31 milliards €, deux fois plus que ce qui avait été programmé. Certains surcoûts ont une explication logique, comme le passage à l'ERTMS ou les contraintes environnementales et archéologiques.

D'autres sont plus difficiles à justifier, comme l'accroissement du nombre de connexions avec le réseau classique, des murs antibruit entre la ligne ferroviaire et l'autoroute et, surtout, une attribution de gré-à-gré des marchés de travaux. Ce dernier problème a été résolu au cours des années récentes, ce qui explique sans doute les coûts plus raisonnables des derniers tronçons.

Au point actuel de son développement, le réseau ferroviaire à grande vitesse se trouve confronté en Italie à un problème que nous connaissons bien en France: jusqu'où ne pas aller trop loin dans la construction de lignes nouvelles? Sans même évoquer ici les gaspillages que représente le tunnel de base de la liaison Lyon-Turin, il est évident que plus le réseau s'étend et moins la fréquentation augmente. La ques-



tion est particulièrement cruciale en Italie car dans ce pays plus qu'ailleurs, une logique de vases communicants a été observée entre les trafics des lignes classiques et ceux de la grande vitesse.

Ces derniers ont fortement progressé: 8,6 milliards de voyageurs-km en 2011 (23,4 M. voyageurs) contre 11,09 milliards de voyageurs-km en 2015 (31,2 M. voyageurs), soit une progression de 29%. Une performance alors même que dans le même temps, la croissance économique était très faible. Surtout si nous comparons ces résultats avec les trafics du TGV français (+0,2% par an seulement depuis 2008).

Dans le même temps, les trafics sur les lignes classiques ont fortement diminué, au point que le trafic ferroviaire total

reste en Italie à peine supérieur à 50 milliards de voyageurs-km, comme au début de la décennie.

Se pose donc la question du coût pour la collectivité de cette substitution entre les clientèles. Les utilisateurs de la grande vitesse ont évidemment accru leur bien-être, d'autant que la concurrence a permis de faire baisser les prix sur les lignes où elle existe. Mais comme il a fallu aussi baisser les péages en 2015 pour éviter une faillite précoce de NTV qui avait déjà fermé certains nouveaux services, la charge pour les finances publiques est lourde dans un pays où la dette publique atteint déjà des sommets. Les péages ne couvrant pas les coûts de construction des lignes, la privatisation des chemins de fer

italiens ne peut concerner le réseau.

Des raisons stratégiques invitent également, en Italie comme ailleurs, à ce que le gestionnaire d'infrastructure (RFI) demeure dans le giron public. De ce fait, la privatisation elle-même, bien qu'annoncée régulièrement par les décideurs publics, tarde à se mettre en place. Le constat est ici le même que dans la plupart des pays européens. Le ferroviaire comporte quelques activités rentables mais elles sont peu nombreuses. Qu'il s'agisse de l'infrastructure ou de l'exploitation, le ferroviaire nécessite beaucoup de subventions publiques. Comment alors introduire les capitaux privés au sein de l'opérateur historique? Quel sera le contrôle public sur l'opéra-

## I NTV sur la voie du redressement

Pour la première fois depuis 2012, année de sa création, NTV vient d'annoncer pour l'exercice 2015 un bénéfice d'exploitation. Nul n'aurait parié l'an dernier sur ce redressement, notamment du fait d'une politique tarifaire acharnée menée par l'opérateur historique, Trenitalia, bien décidé à ne pas se laisser déborder par son concurrent sur les liaisons à grande vitesse, surtout les plus rentables. NTV affiche donc un chiffre d'affaires de 308 M.€ et 258 M.€ de dépenses, soit un solde positif de 58 M.€. L'offre a augmenté durant la même période de 4,2%, laquelle s'est traduite par un nombre de voyageurs en hausse de 39,5% à 9,1 M. contre 6,6 M. en 2014.

Design de la future rame pendulaire de NTV



NTV avait anticipé ces bons résultats dès octobre dernier en passant commande à Alstom de 8 rames à grande vitesse pendulaires de type Pendolino. Montant du contrat: 460 M.€. Ces trains qui viennent s'ajouter au parc de 25 AGV déjà en service viendront renforcer l'offre à grande vitesse, principalement sur les lignes Nord-Est et Nord-Ouest et le cas échéant sur les lignes où la demande se fera fortement ressentir. Ces nouvelles rames qui seront livrées à partir de 2017, possèdent une motorisation répartie et peuvent circuler à 250 km/h. D'une longueur de 187 m, elles offrent une capacité de 480 voyageurs répartis dans sept voitures. Particularité de cette commande, toutes les rames seront construites en Italie. Le siège d'Alstom en Italie, situé à Savigliano, prendra en charge la conception et la construction des trains. L'usine de Sesto Giovanni (Milan) concevra et construira les systèmes de traction. L'usine de Bologne prendra en charge la signalisation. Enfin, l'entretien du parc sera assuré à Nola (Naples), un site qui prend déjà en charge les AGC de NTV. **CS**

teur? Quels seront les pouvoirs réels du nouveau régulateur ferroviaire, autorité indépendante, mise en place en Italie à la fin de 2014?

### Ce que nous apprend le "modèle italien"

Les questions qui précèdent nous rappellent que l'histoire reste encore largement à écrire. Aussi, ne nous trompons pas lorsque nous parlons de modèle. Il ne s'agit pas ici de donner un caractère exemplaire à ce que font nos voisins transalpins, d'ériger les pratiques italiennes en parangon de vertu. Le sens du terme modèle renvoie plutôt ici à ce que font les économistes quand ils parlent de modélisation: isoler sous forme de faits stylisés les variables clés d'un système. Or, dans cette perspective, le modèle italien nous apprend beaucoup de choses, un peu sur l'Italie mais surtout sur les ambitions ferroviaires de l'Union européenne.

Vues de Bruxelles en effet, les composantes du renouveau ferroviaire italien se présentent comme une concrétisation des ambitions européennes ([www.transforum-project.eu](http://www.transforum-project.eu)). Ce faisant, le bon élève révèle en même temps les marges de manœuvre, les limites de l'exercice.

Avec les performances de Trenitalia, en Italie et en Europe,

nous découvrons qu'il est possible de redonner du dynamisme à ce secteur d'activité. Comme en Allemagne ou en Suisse, la question clé est celle de la productivité. Alors qu'en France, la réforme ferroviaire tarde (c'est un euphémisme) à montrer ses effets positifs, que l'Etat lui-même ne réussit pas à proposer un contrat de performance au gestionnaire d'infrastructure, il devient de plus en plus évident que le renouveau ferroviaire ne passe pas par un simple exercice de mecano institutionnel. L'introduction de la concurrence est certainement plus efficace qu'un soi-disant Etat stratège pour battre en brèche les inerties d'un monopole public. La concurrence sur le marché mise en place en Italie pour la grande vitesse ferroviaire n'est pas la seule façon de faire mais ses résultats méritent que l'on s'y attarde.

Observons aussi les limites de l'exercice. En matière de trafic tout d'abord. Qu'il s'agisse du fret ou des voyageurs, l'ambition européenne est fondée sur un objectif de "report modal". Le fret ferroviaire devait se substituer au fret routier, la grande vitesse ferroviaire (le Livre blanc de 2011 préconisait un triplement du réseau à l'horizon 2030) devait concurrencer l'aérien. Or, les choses ne se passent pas

exactement comme cela était prévu:

- en Italie comme en Allemagne ou en Grande-Bretagne, les bons élèves de la classe européenne, les trafics ferroviaires de fret ont progressé. Mais la part de marché de la route a très peu régressé. Le fret ferroviaire concurrence surtout la voie d'eau et le trafic maritime européen ("short sea"). La part de marché du fret ferroviaire en Italie ne dépasse pas 12%;

- en Italie, la grande vitesse a fait baisser sensiblement le trafic sur quelques liaisons aériennes comme Milan-Rome. De 2007 à 2013, le nombre de passagers aériens entre la capitale économique et la capitale politique est passé de 3,2 à 1,9 M., soit une baisse de 40% (Patuelli 2015). Toutefois, la progression des trafics s'est faite en grande partie aux dépens des lignes classiques. Il n'y a pas eu de boom du trafic ferroviaire de voyageurs en Italie. La grande vitesse constitue une réelle modernisation de l'offre ferroviaire mais elle ne permet pas d'étendre de façon significative la zone de pertinence du transport ferroviaire. Les résultats décevants des trafics voyageurs de la DB et de SNCF depuis quelques années conduisent au même constat. Le caractère relatif des succès du transport ferroviaire inter-

pelle donc les politiques publiques et leur générosité financière pour ce secteur. Jusqu'où faut-il aller dans les investissements ferroviaires dans la mesure où la plupart ont des rendements négatifs? Quand doit-on considérer qu'un réseau à grande vitesse a atteint sa taille maximale? Quelles sont les lignes du réseau classique qu'il faut rénover et quelles sont celles qu'il faut éventuellement abandonner ou sortir du réseau national pour les gérer différemment? Nous savons désormais que la réponse ne réside pas d'abord dans la plus ou moins grande rareté des fonds publics mais dans la capacité du secteur ferroviaire à remettre en cause son organisation. Pour cela, la concurrence est un puissant levier. Pour cette seule raison, il est urgent que du côté français, on ne regarde pas seulement du côté de la Grande-Bretagne (le repoussoir?) ou de l'Allemagne (la référence) mais que l'on s'intéresse aussi aux ombres et aux lumières du "modèle italien". ■

Yves Crozet

Professeur à l'Université de Lyon, Laboratoire Aménagement Economie Transports

