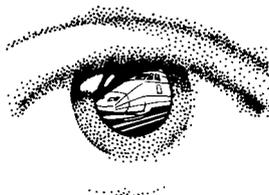


LA RÉFORME DU SECTEUR FERROVIAIRE EN GRANDE-BRETAGNE

Sonia GOUJON



La Grande-Bretagne a mené à partir de 1994 une réforme qui peut être vue comme une des plus ambitieuses en Europe, par laquelle elle a privatisé et segmenté son système ferroviaire. Le résultat est indéniablement positif en termes de trafic, puisque la Grande-Bretagne est le seul pays en Europe à avoir connu une augmentation de la part modale du fer, dans le transport de voyageurs (+ 1,1 point entre 1995 et 2001) aussi bien que dans celui du fret (+ 3,1 points). Entre 1994 et 2002, le transport de voyageurs (exprimé en voyageurs-km) a ainsi augmenté de 36,2 % et le transport de marchandises (en tonnes-km) de 45 %. La politique commerciale offensive et innovante des opérateurs a joué un rôle certain dans un contexte d'accroissement de la congestion routière.

Toutefois, les tarifs des chemins de fer britanniques sont parmi les plus chers d'Europe ; la fragmentation importante du secteur ferroviaire, source de multiples relations contractuelles entre les acteurs, a entraîné un fonctionnement complexe ; des décennies de sous-investissement ont fait naître des problèmes récurrents en matière de qualité et de sécurité. Afin de réduire ces dysfonctionnements, le gouvernement britannique procède par touches successives : le gestionnaire d'infrastructures a été renationalisé, l'entretien courant des infrastructures est retourné à la régie, une autorité stratégique (SRA) a été chargée de définir concrètement des plans coordonnés de développement des lignes. Sans remettre en cause l'orientation générale de libéralisation, la gestion des infrastructures revient par étapes à un statut public.

La réforme britannique du système ferroviaire mise en œuvre en 1994 est unique en Europe parce qu'elle a instauré à la fois une séparation totale entre l'infrastructure et l'exploitation et une privatisation totale du gestionnaire d'infrastructures¹ et des transporteurs ferroviaires. Cette réforme visait à dynamiser un secteur économique jugé peu performant et largement critiqué pour la vétusté de ses trains, ses retards importants et ses tarifs élevés. La concurrence entre les compagnies, lors de l'attribution des concessions, ou ensuite pour conquérir la clientèle, devait, selon ses promoteurs, favoriser le retour à une meilleure santé financière, ouvrant ainsi la possibilité de mettre un terme à la plupart des subventions et même de dégager des excédents au niveau global. En outre, les entreprises concessionnaires devaient être capables d'anticiper les aléas économiques et de constituer des réserves financières.

Un système fragmenté

La base de la réforme reposait sur la segmentation de British Rail en une centaine de sociétés privées, ce fractionnement aussi bien vertical qu'horizontal devant susciter une plus grande réactivité des acteurs privatisés. Toutefois, l'unicité du réseau a été conservée, l'infrastructure étant considérée comme un monopole naturel.

La principale entreprise concessionnaire, Railtrack, cotée à la bourse de Londres depuis mai 1996, a repris le 1^{er} avril 1994 l'infrastructure ainsi que les quatorze principales gares². Dans les premiers temps de la réforme, Railtrack possédait et gérait les infrastructures (voies, signalisation et ouvrages d'art) et en assurait l'exploitation. Elle possédait les gares et dépôts loués aux exploitants,

¹ Dans un premier temps, tout au moins.

² On note que dans le cas français, c'est l'opérateur ferroviaire (SNCF) qui a repris les gares et non pas le gestionnaire des infrastructures (RFF).

approuvait les horaires proposés par les exploitants et en assurait la bonne exécution. Ses ressources étaient principalement constituées de redevances d'infrastructures (track access charges) payées par les opérateurs de fret et de passagers.

Une concurrence a été introduite dans l'exploitation du réseau ainsi que dans les activités externalisables (maintenance, nettoyage, location de matériel roulant). En fait, les entreprises ne sont que marginalement en concurrence sur le marché de la demande finale (voyageurs), mais le sont pour le partage du marché lors de l'attribution des concessions. Sur les lignes exploitées, les transporteurs sont en général en situation de monopole ou de quasi-monopole, assortie de règles encadrant l'exploitant. Toutefois, il arrive que plusieurs opérateurs interviennent sur certaines sections, comme c'est le cas entre Londres et Birmingham où Virgin West Coast et Chiltern sont en présence. Pour le fret, les sociétés sont également en quasi-monopole du fait de leur spécialisation dans un secteur.

Le réseau a été découpé en 25 concessions (franchises) dont la durée varie entre 5 et 15 ans. Les transporteurs ferroviaires, TOCs (Train Operating Companies), sont de ce fait souvent contraints de louer le matériel roulant aux ROSCOs (Rolling Stock Companies), car la durée des concessions est inférieure à la durée de vie du matériel. L'attribution des concessions se fait par adjudication. Un contrat fixe aux opérateurs ferroviaires le niveau de service, les performances minimales, les tarifs et les subventions. Une fois que les TOCs ont obtenu une licence d'exploitation auprès de l'ORR (Office of the Rail Regulation), Railtrack conclut avec elles un contrat d'accès dans lequel figurent les sillons dont elles disposent et le montant des péages d'accès.

La majorité des concessionnaires (15 sur 25) appartient à un groupe opérant également dans le secteur des transports par autocar³. Progressivement, on a assisté à un phénomène de concentration des transporteurs. Ainsi, douze groupes au départ (dix actuellement) se sont partagés les 25 concessions. Pour le fret, quelques compagnies coexistent sur le marché, telles que EWS (English, Welsh and Scottish Railways) qui est la plus importante, ainsi que Freightliner, GB Railfreight, RDS et Mendip Rail.

Une réforme réformée

Alors que le modèle initial affirmait un désengagement de l'État, Railtrack est passé sous la tutelle de l'État en 2001. Un nouveau gestionnaire d'infrastructures lui succède en octobre 2002 : Network Rail, qui reste une société privée à responsabilité limitée mais sans actionnaire (analogue en première approche à un établissement public industriel et commercial). Les bénéfices de Network Rail doivent être réinvestis pour moderniser le réseau.

Cette nouvelle réforme fait suite à l'accident de Hatfield suite auquel le gouvernement a obligé le gestionnaire d'infrastructures à moderniser son réseau sans compenser les coûts engendrés par cette décision. La faillite de Railtrack a montré que la privatisation du gestionnaire d'infrastructures était incompatible avec une intervention de l'État sur les normes de sécurité, en tout cas sans indemnisation des surcoûts engendrés.

Au début de la réforme, le gouvernement britannique avait mis en place deux organismes publics pour encadrer les opérateurs privés : l'OPRAF (Office of Passenger Rail Franchising) et l'ORR. L'OPRAF était principalement chargé de l'adjudication des concessions pour les compagnies de transport de passagers. A partir de 1999, il a été remplacé par la SRA (Strategic Rail Authority), « Shadow Authority » (autorité de préfiguration) qui a été institutionnalisée en février 2001.

³ En Grande-Bretagne, le transport inter-urbain par autocar a été libéralisé.

La SRA qui dépend du ministère des transports, a une mission plus stratégique que l'OPRAF. Ainsi, elle doit clarifier les responsabilités des différents acteurs, planifier la stratégie de développement du réseau, promouvoir le mode ferroviaire et développer l'intégration des différents modes de transport. La SRA a, par exemple, publié en mars 2004 un document relatif à la stratégie d'utilisation du réseau de la « Midland Main Line », une des lignes les plus fréquentées. Elle y expose dans le détail les possibilités d'amélioration : restructuration des horaires, rallongement des trains, trains supplémentaires aux heures de pointes. Cette initiative sera reconduite sur d'autres lignes du réseau.

Depuis le renouvellement des concessions, la SRA a décidé de donner aux exploitants davantage de visibilité à moyen terme et de les inciter à investir en allongeant la durée des concessions. Elle a également décidé de simplifier les offres multiples, lorsque plusieurs opérateurs interviennent sur une même zone géographique, le dispositif étant devenu trop complexe pour les clients, bien que le découpage initial en 25 concessions eût pour but de leur offrir un choix entre différents opérateurs, tout au moins pour les principales lignes. Ainsi, la nouvelle franchise TransPennine unifie sous un même opérateur les services express interurbains entre les grandes agglomérations du nord de l'Angleterre.

L'ORR est, quant à lui, indépendant du gouvernement. Il délivre, modifie et fait appliquer les licences d'exploitation. Il approuve les accords d'accès entre les opérateurs et Network Rail et enfin veille au respect de la réglementation en matière de concurrence. En février 2002, la SRA et l'ORR ont conclu un accord pour développer leur coopération et préciser leurs compétences respectives. Afin de vérifier le respect des règles de sécurité ferroviaire, une agence de sécurité et de santé, HSE (Health and Safety Executive) a également été instituée. Elle contrôle les règlements et les procédures de sécurité et édicte les normes de conception et d'exploitation du matériel ferroviaire.

Le 15 juillet 2004, le gouvernement britannique a présenté une nouvelle réforme du système ferroviaire qui prévoit notamment la disparition de la SRA dont les responsabilités stratégiques vont être assurées par le ministère des transports. Les missions de la HSE vont être transférées à l'ORR. Le nombre de franchises doit diminuer et être davantage aligné sur la structure régionale de Network Rail. Ce dernier aura l'entière responsabilité du fonctionnement et de la performance du réseau.

Network Rail reprend la maintenance des infrastructures

Network Rail assure l'entretien et les projets de modernisation de petite ampleur, alors que la SRA prend en charge la maîtrise d'ouvrage des grands projets. Network Rail a annoncé fin octobre 2003 qu'il envisageait de reprendre en direct la maintenance du réseau pour des raisons de sécurité, dans moins d'un an. Concrètement, Network Rail va doubler ses effectifs en récupérant 18 500 cheminots. Cependant il ne reprend pas les activités de renouvellement de voies et autres infrastructures, estimant que la qualité des travaux de renouvellement est plus facile à contrôler. Depuis 1994, l'entretien des gares, des voies et des signaux était confié à sept sous-traitants privés (Amec, Amey, Balfour-Beatty, Carillion, Jarvis, Tarmac et Serco) dont les contrats devraient être résiliés en 2004.

Répondant à la demande de la SRA, cette réintégration de la maintenance ferroviaire dans le secteur public devrait permettre un meilleur service à un moindre coût. L'économie attendue est estimée à 300 millions de livres par an sur un montant total de 1,2 milliard de livres atteint par les contrats de maintenance dévolus aux sociétés privées. La différence tient en partie aux augmentations de prix pratiquées par les concessionnaires, mais aussi aux surcoûts liés à une duplication du personnel et aux procédures complexes d'inspection.

ROYAUME-UNI

L'entretien courant du réseau ferroviaire est rarement externalisé dans sa totalité par les réseaux continentaux européens, à la différence du renouvellement de l'infrastructure. Le revirement observé en Grande-Bretagne après quelques années d'expérience en montre les limites.

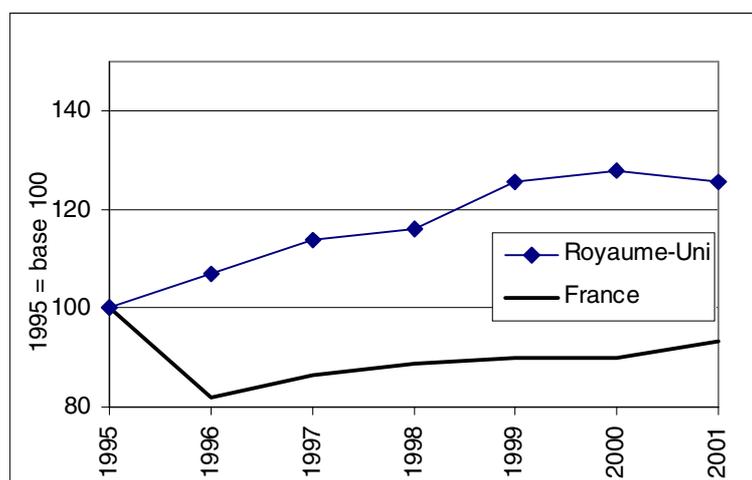
Une des plus fortes croissances de transport ferroviaire en Europe, aussi bien pour le fret que pour les passagers

D'un point de vue purement commercial, un constat s'impose : celui d'une réussite, aussi bien pour le fret que pour les voyageurs.

Le transport de passagers a augmenté de 36,2 % entre 1994 et 2002 en passant de 28,7 à 39,1 milliards de voyageurs-kilomètres. En dépit d'une légère baisse enregistrée en 2001, conséquence des désordres (limitations de vitesse, suppressions de trains...) liés à l'accident de Hatfield, l'accroissement du trafic de voyageurs s'est poursuivi en 2002 (+ 2,3 %). La part modale du fer a progressé entre 1995 et 2001, passant de 4,3 % à 5,4 % (Graphique 1).

Toutefois, cette croissance continue du trafic, s'ajoutant à l'insuffisance des investissements destinés à moderniser les infrastructures et le matériel roulant, a conduit à la surcharge d'un équipement frappé de vétusté.

Graphique 1 - Evolution de la part modale du fer dans le transport de voyageurs



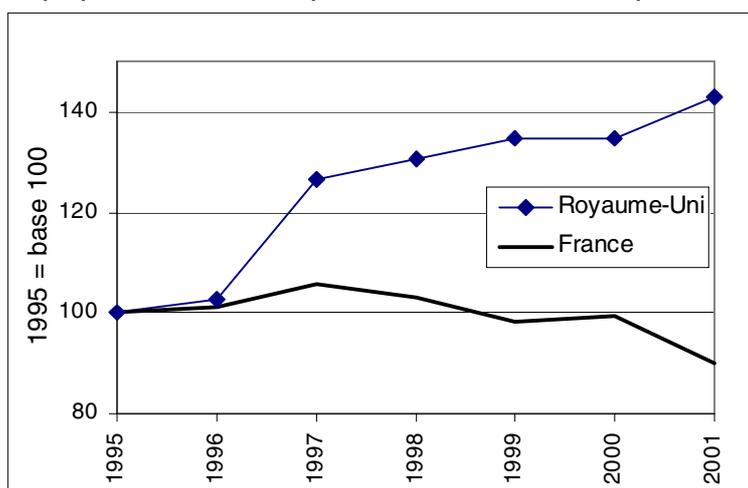
Source : *Statistical Pocketbook 2002 – Commission européenne DG TREN*

Le transport de fret a connu le même dynamisme, avec une croissance de 45 % entre 1994 et 2002 pour atteindre 18,9 milliards de tonnes-km en 2002. L'ouverture du tunnel sous la manche constitue sans doute l'un des facteurs explicatifs de cette hausse. Jusqu'en 1998, la part modale du fer dans le transport de marchandises évolue de façon relativement similaire en France et au Royaume-Uni. En revanche, entre 1998 et 2001, la part modale augmente de 0,9 point au Royaume-Uni, alors qu'elle baisse de 2,1 points en France (Graphique 2).

Dans un contexte de croissance économique naturellement favorable à l'augmentation du trafic, divers facteurs exogènes contribuent à l'expansion du ferroviaire. La saturation routière, notamment dans le sud-est de l'Angleterre, ainsi que la mise en place du péage à Londres ont entraîné un report des automobilistes sur les trains de banlieue pour leurs déplacements quotidiens. De plus, la saturation des réseaux de transport ainsi que le niveau élevé des prix des carburants jouent en faveur du fret ferroviaire. En revanche, la taille modeste du territoire qui n'autorise que des déplacements limités, ou la proximité des ports, tendent à le désavantager.

ROYAUME-UNI

Graphique 2 - Evolution de la part modale du fer dans le transport de fret



Source : Statistical Pocketbook 2002 – Commission européenne DG TREN

Des innovations importantes en matière d'offre de transport

La politique commerciale offensive des nouveaux exploitants a joué un rôle majeur dans la croissance des trafics au Royaume-Uni. Beaucoup de concessionnaires, Arriva et National express notamment, opéraient déjà dans le transport public, surtout par autocar. Certaines lignes comme Londres-Birmingham ont fait l'objet d'une concurrence accrue, poussant les opérateurs à toujours innover en augmentant les fréquences des services, en diversifiant les produits proposés et en baissant les prix. Par exemple, certaines compagnies offrent des réductions pour les groupes de quatre personnes ou réservent des voitures aux familles. D'autres opérateurs incluent dans le prix du billet une boisson chaude ou des réductions sur les boissons dans le train. Chiltern a enlevé les sièges de première classe au profit des classes standard pour augmenter la capacité des matériels.

Afin de remédier aux inconvénients initiaux résultant de la fragmentation du réseau, les opérateurs ont créé un service national de renseignement « National Rail Enquiries » pour l'ensemble du réseau. Il permet au voyageur de planifier un trajet faisant appel à plusieurs opérateurs en l'aidant à coordonner ses horaires.

Les pouvoirs publics ont également développé les transports intégrés (multimodalité) : rail, tram, métro, voiture. Il existe ainsi dans plusieurs villes, d'une part des parkings de persuasion « park and ride » qui incitent les clients à laisser les voitures en dehors des villes et à utiliser les transports publics, d'autre part des tickets intégrés bus-rail. Depuis septembre 2003, une expérience de trains de type métro « Overground Network » est menée dans le sud de Londres afin d'encourager les Londoniens à davantage emprunter les trains hors des périodes de pointe, sur quatre des lignes principales du réseau.

L'offre de transport, mesurée en trains-km, a surtout augmenté pour le transport sur longue distance (+ 44 % entre 1997-98 et 2002-03), alors que la région de « Londres et sud-est » n'a proposé que 14 % de trains-km supplémentaires bien qu'elle enregistre la plus forte hausse de trafic (+ 23 %). On peut en déduire une augmentation de l'emport par train pour les opérateurs londoniens.

Une production par agent supérieure à celle des autres pays européens

La réforme engagée en 1994 a permis au secteur ferroviaire britannique d'afficher des gains de productivité. La productivité partielle du travail a été multipliée par 3,5 entre 1994 et 2002, en raison de la baisse drastique du nombre d'employés du secteur, intervenue à partir de 1996, première année d'attribution des concessions. L'effectif est passé de 128 à 51 milliers de personnes em-

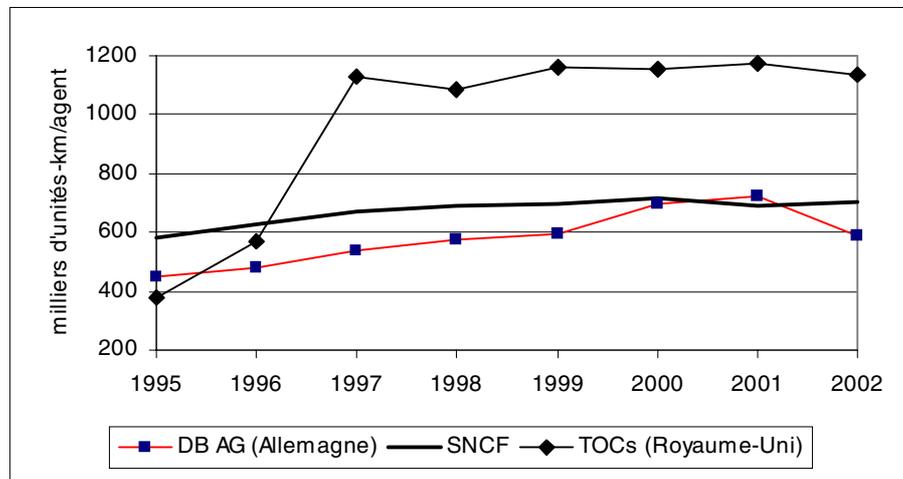
ROYAUME-UNI

ployées (- 60 %) entre 1994 et 2002 alors que le trafic (exprimé en unités-kilomètres⁴) a augmenté de 39 %.

Le niveau de productivité partielle du travail est notablement supérieur à celui de la France et pratiquement le double de celui de l'Allemagne (Graphique 3). Les TOCs comptabilisent 1 139 milliers d'unités-kilomètres par agent en 2002, contre 704 pour la SNCF et 590 pour la DB AG. Toutefois, l'externalisation de certaines prestations a un effet mécanique de hausse sur le ratio ainsi calculé, alors que l'ensemble du nombre d'agents affectés au service ferroviaire incluant les sous-traitants a probablement nettement moins baissé que l'effectif recensé par les TOCs.

En outre, le bilan réel des progrès de productivité reste à faire. Le corollaire de la réduction des effectifs a été la perte de certaines compétences ferroviaires au sein des entreprises, ce qui a obligé l'État à lancer un programme de formation. Un autre effet a été l'augmentation des salaires du fait de la pénurie de main d'œuvre qualifiée.

Graphique 3 - Productivité partielle du travail



Sources : Die Bahn Facts and Figures, SNCF, Transport Statistics Bulletin, Statistical Pocketbook (Commission européenne, DG TREN)

Des prix élevés et une forte concurrence avec l'avion et l'autocar

Le Royaume-Uni a les tarifs ferroviaires les plus élevés d'Europe. Il existe deux types de tarifs : encadrés (navetteurs autour de Londres, abonnements et périodes de pointe) et libres (longue distance). Le prix moyen pour 100 voyageurs-km est de 21,27 € alors que ce prix s'élève à 13,50 € en Allemagne, 12,56 € en France et 4,83 € en Italie. Or en juin 2003, le gouvernement a annoncé une augmentation de 4 % des tarifs afin d'équilibrer les comptes de Network Rail qui a engagé d'importantes dépenses pour la maintenance du réseau et le renouvellement des voies.

Les opérateurs ferroviaires sont confrontés à la concurrence des compagnies d'autocars qui parcourent tout le territoire et offrent selon les trajets des tarifs souvent plus avantageux que le train, ainsi que des compagnies aériennes à bas prix. La comparaison entre les prestations proposées par les différents modes de transport met en évidence des différences de prix importantes. Entre le train et l'autocar, les durées de trajet ne sont bien souvent pas comparables, non plus que les prix pratiqués qui peuvent varier dans un rapport de 1 à 10 (Londres-Liverpool). La meilleure compétitivité prix-durée de l'autocar concerne les lignes régionales dans une zone dense (Manchester - Liverpool) où le train est presque deux fois plus cher que l'autocar pour un même temps de trajet.

⁴ L'unité-kilomètre est une unité de mesure du transport (somme des voyageurs-kilomètres et des tonnes-kilomètres).

ROYAUME-UNI

Pour un même trajet, sur une distance assez longue (Londres–Glasgow, par exemple), les prix pratiqués varient énormément selon les contraintes liées au billet. Sur ce type de distance, l'avion se révèle compétitif en terme de prix et de durée. L'autocar est le moins cher, mais le plus lent.

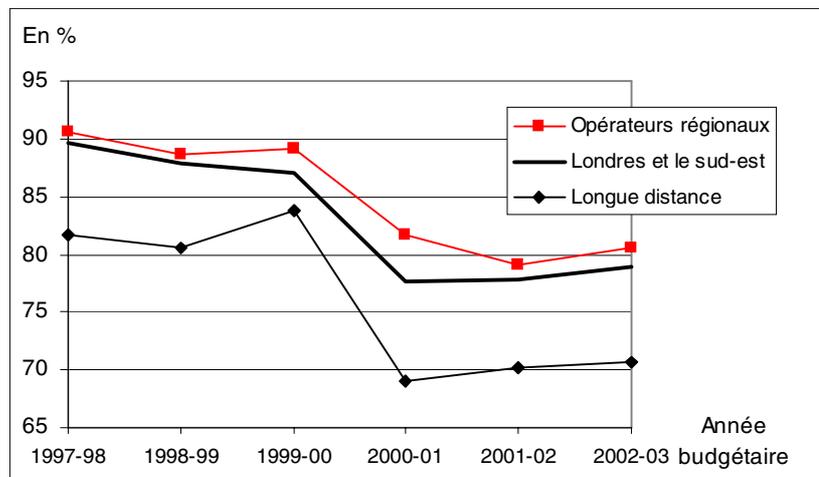
La qualité des services s'est détériorée

Pour mesurer la qualité, la SRA utilise un indicateur composite dénommé PPM (Public Performance Measure), dont le calcul prend en compte le pourcentage de trains arrivés à destination avec moins de 5 minutes de retard (10 minutes pour les grandes lignes), les trains annulés et les trains partiellement annulés. La qualité des services ferroviaires s'est améliorée durant la courte période qui a suivi la privatisation, puis s'est dégradée à partir de 1997.

Pour obliger les opérateurs à assurer une bonne qualité des services aux consommateurs, un système de bonus/malus (performance regime) a été mis en place en 1995. Railtrack (puis Network Rail) a un objectif de référence dont le dépassement lui permet de percevoir de l'opérateur un bonus. Dans le cas contraire, il verse à l'opérateur une pénalité (malus). Si l'opérateur est responsable du retard, il verse à son tour une pénalité au gestionnaire de l'infrastructure. Chaque retard enregistré est attribué à un responsable (gestionnaire ou opérateur utilisant la voie). Du fait des transactions qui en résultent entre les acteurs, ce système génère une bureaucratie importante et coûteuse qui a obligé le recrutement d'agents pour traiter les contentieux.

En dépit de ce dispositif, la fiabilité des trafics ne s'est pas améliorée. Sur la période 1997-2001, le PPM est passé de 89,7 % à 78 % pour l'ensemble des opérateurs (Graphique 4). Ce sont les trajets sur longue distance qui obtiennent les plus mauvais scores, avec seulement 70,2 % des trains arrivés à l'heure en 2001-02⁵. Par ailleurs, à la suite de l'accident de Hatfield imputable à un rail cassé en octobre 2000, le gouvernement britannique avait décidé de limiter la vitesse sur plusieurs lignes et même de fermer des lignes complètes. De ce fait, au cours du dernier trimestre 2000, l'indicateur de ponctualité est tombé à 64,3 % pour l'ensemble des opérateurs (47,9 % pour les trajets de longue distance). Toutefois l'année 2002-03 marque un progrès, avec un PPM moyen pour l'ensemble des opérateurs de 79,2 %.

Graphique 4 - Pourcentage de trains arrivant à l'heure



Source : *Transport Statistics Bulletin 2002, Royaume-Uni*

⁵ A partir de 1991, les données statistiques sont relatives aux années budgétaires britanniques qui vont du 1^{er} avril au 31 mars.

ROYAUME-UNI

Plusieurs facteurs peuvent expliquer une telle détérioration de la situation ces dernières années. Tout d'abord, l'intensification des trafics a entraîné des surcharges aux heures de pointe, aggravées par les retards de mise en service de nouveaux matériels roulants, conséquence de la complexité des relations entre les acteurs. Par ailleurs, les défaillances de l'infrastructure insuffisamment entretenue ont provoqué des ralentissements fréquents. Enfin, la situation de sous-effectif en personnel consécutive à la politique de réduction des coûts, n'est pas sans conséquence sur la qualité du service rendu.

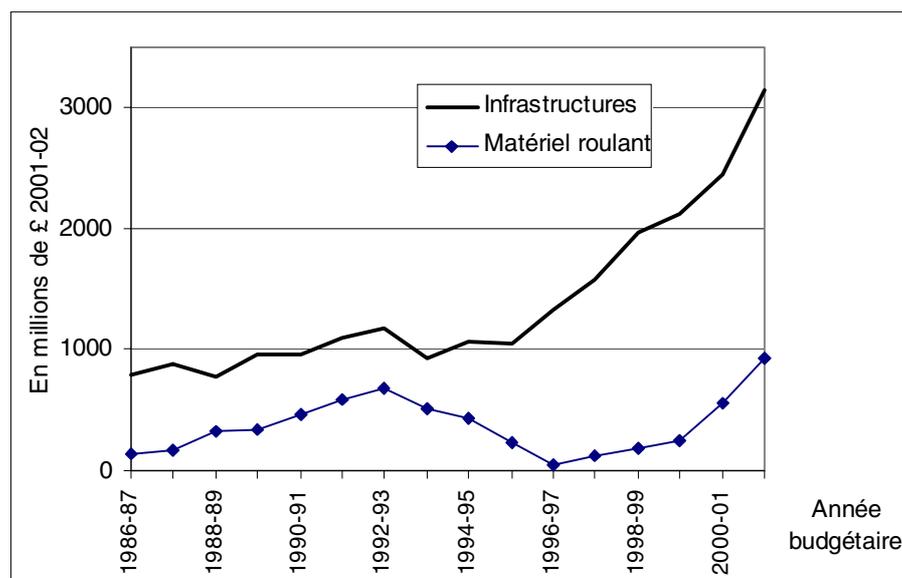
La nécessité de rattraper des années de désengagement en matière d'investissement...

Les accidents graves qui ont eu lieu à la fin des années quatre-vingt-dix (Southall en 1997, Ladbroke Grove en 1999 et Hatfield en 2000) ont mis en évidence les conséquences des décennies de sous-investissement dont le secteur ferroviaire a souffert. Ainsi entre 1967 et 1986, le niveau des investissements oscillait entre 800 et 1000 millions de livres (1 160 à 1 450 millions d'euros). Les pouvoirs publics s'étaient, en effet, délibérément désengagés, estimant que ce secteur subissait un déclin irrémédiable. Depuis 1996-1997, les investissements sont en augmentation constante. Ils sont passés de 1 287 millions de livres (1 933 millions d'euros) en 1995-1996 à 4 070 (6 113 millions d'euros) en 2001-2002.

La mise en service du matériel roulant a connu des retards considérables en raison notamment du manque de savoir-faire des nouveaux opérateurs, mais également des défauts du matériel lui-même. Ont été également mis en exergue d'une part la complexité des procédures de réception liée à la fragmentation du système, d'autre part les délais d'acceptation du matériel par Railtrack qui pouvaient aller jusqu'à deux ans.

Par ailleurs, le matériel roulant n'a représenté durant plusieurs années qu'une faible part des investissements (Graphique 5). La moyenne entre les années budgétaires 1986-1987 et 2001-2002 est de 375 millions de livres avec un creux manifeste durant les premières années de privatisation. Ainsi seulement 53 millions de livres ont été consacrées au matériel roulant en 1996-1997.

Graphique 5 - Les investissements dans les chemins de fer britanniques



Source : Transport Statistics Bulletin 2002, Royaume-Uni

En 2000, le gouvernement a lancé un paquet de mesures : « 10 years plan : Transport 2010 » afin de « remédier à un manque de vision prospective et des décennies de désinvestissement ». L'objectif était de rénover le réseau et d'en

ROYAUME-UNI

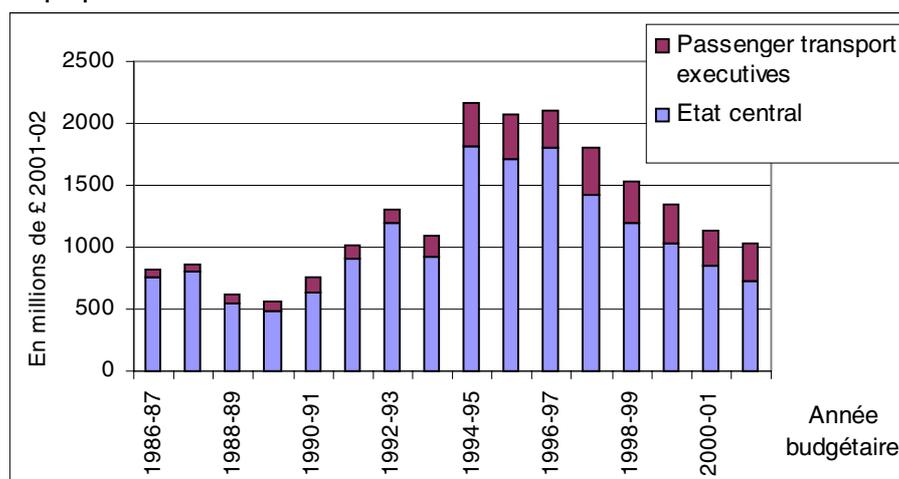
améliorer la performance, mais aussi d'aider à acquérir du matériel roulant. Depuis avril 2001, 970 nouveaux véhicules (soit environ un milliard de £) ont été incorporés au réseau et 2 100 sont en commande. Or les ROSCOs en gèrent environ 11 000, ce qui montre l'importance du renouvellement. Il s'agit de remplacer les modèles de train à portes battantes ouvrant vers l'extérieur (slam doors trains) qui posent des problèmes importants de sécurité.

... empêche l'Etat de baisser les contributions publiques

La réforme prévoyait que les subventions, à la charge de l'État central aussi bien que des sept « passager transport executives » (autorités locales métropolitaines), soient versées aux opérateurs chargés de l'exploitation des trains et non pas au gestionnaire d'infrastructure. Or, compte tenu du niveau élevé des redevances d'accès fixé par le gouvernement, les transporteurs étaient subventionnés de manière à pouvoir les acquitter. Le gouvernement a, par la suite, été accusé de pratiquer un subventionnement indirect de Railtrack.

Ces subventions devaient être dégressives dans le temps pour permettre aux opérateurs (TOCs) de remplir leurs obligations pendant une période transitoire (le temps nécessaire d'engranger les gains de productivité et les progressions de trafic nécessaires). Mais dans les faits, les subventions versées ont fortement augmenté au début de la privatisation. Ainsi les montants annuels versés entre 1994 et 1997 ont oscillé entre 1 712 et 1 815 millions de livres, soit plus du double des années précédentes (Graphique 6). A partir de 1997, la dégressivité a été mise en place.

Graphique 6 - Subventions accordées au secteur ferroviaire



Source : Transport Statistics Bulletin 2002, Royaume-Uni

A partir de l'année 2004-05, le secteur ferroviaire devait verser de l'argent (34 millions d'euros en 2004) à la SRA grâce aux nouveaux gains de productivité réalisés. Or les gains réalisés par les compagnies se sont avérés insuffisants pour qu'elles soient bénéficiaires. Une quinzaine de compagnies a alors demandé des subventions complémentaires arguant du mauvais entretien de l'infrastructure, du retard de livraison de nouveaux trains et des sillons encombrés dans les régions très urbanisées. La SRA a été obligée de verser des subventions supplémentaires à certains opérateurs pour qu'ils assurent le niveau de service convenu. Toutefois, en 2003 la SRA a retiré à Connex sa concession « South Eastern » qui nécessitait un supplément de subventions. La SRA a estimé que la société était incapable de présenter un programme d'amélioration du fonctionnement de sa concession.

Le plan à 10 ans de la SRA prévoit que l'État doit contribuer à hauteur de 14,4 milliards de livres sur les 49 milliards d'investissements prévus jusqu'à 2010 (le reste étant financé par les investisseurs privés), soit 6,3 milliards de £ par

an. Si on ajoute les subventions d'exploitation versées aux opérateurs, l'État dépensera 29,1 milliards d'euros jusqu'en 2010.

L'impact de la réforme sur la sécurité ferroviaire est à relativiser

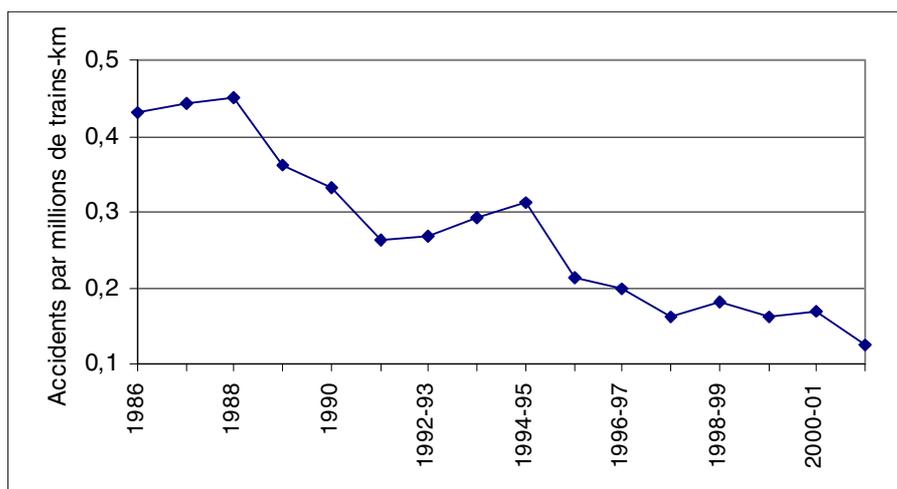
Les accidents graves qui ont eu lieu ces dernières années, ont mis au grand jour les dysfonctionnements du réseau liés en partie à la séparation totale entre l'infrastructure et l'exploitation ainsi qu'au recours à la sous-traitance. Ces défaillances concernent les procédures de sécurité, la signalisation, la gestion des circulations et l'entretien de la voie.

Toutefois, certains chiffres conduisent à tempérer le jugement sur la situation. Le risque d'accident majeur est en net recul depuis la création de Railtrack (Graphique 7) : le nombre d'accidents majeurs par millions de train-km est ainsi passé à 0,13 en 2001-02, contre 0,31 en 1994-95. Les décès accidentels liés aux chemins de fer ont également diminué au cours des trois dernières années (32 personnes tuées en 2001-02). Le risque de décès (rapport du nombre de personnes tuées dans un accident de train au nombre de voyageurs-km) ne diffère pas sensiblement de celui d'autres pays européens. Avec un ratio de 1,86⁶ en 2000, le Royaume-Uni occupe une position intermédiaire entre la France (1,75) et l'Allemagne (2,99).

Les déraillements ont, quant à eux, diminué de 19 % depuis 1996 (69 en 2001-02, dont 33 causés par un défaut technique). Le nombre de rails cassés est en baisse depuis l'année 1998-99, où un niveau record avait été atteint : il a presque été divisé par 2 en trois ans.

Par ailleurs, les SPAD's (Signal Passed At Danger) qui sont les incidents liés au franchissement par les trains de signaux fermés, sont devenus moins fréquents : 436 en 2001-02, soit 146 de moins que la moyenne des six dernières années. Ils sont la cause d'une faible part (2,7%) de la totalité des collisions ou déraillements de ces trente dernières années. Mais ils peuvent entraîner beaucoup de morts. Les franchissements les plus dangereux restent à des niveaux préoccupants.

Graphique 7 - Risque d'accidents de train majeurs



Source : Rapport annuel 2001-2002 de HSE (Health and Safety Executive), Royaume-Uni

⁶ Source : Union internationale des chemins de fer
Les accidents de passage à niveau sont pris en compte. On compte le dénominateur en milliards de voyageurs-km.