

# L'ouverture à la concurrence



Article du bureau Économie des réseaux, de la direction de la Prévision et de l'analyse économique.

*Cet article est issu d'une conférence sur l'Ouverture des réseaux à la concurrence, tenue le 24 avril 2003, dans le cadre de l'Université mutuelle à l'Institut de la gestion et du développement économique. Il présente les avantages que peut induire l'ouverture des services en réseaux à la concurrence tout en soulignant les conditions de sa réalisation pour obtenir les résultats les meilleurs.*

(...)

## L'ouverture à la concurrence du rail en France Situation actuelle

En France, la SNCF est aujourd'hui le seul transporteur ferroviaire sur le réseau ferré (à l'exception, anecdotique, de CFTA, filiale de Connex, sur quelques lignes régionales et d'intérêt local), tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le décret 2003-194 du 7 mars, qui transpose le premier paquet ferroviaire (Directives 2001-12, 2001-13, 2001-14), prévoit l'ouverture à la concurrence pour les trafics internationaux de fret (au sens large, incluant le transport combiné) sur le Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF). En pratique, 50 % du chiffre d'affaires de Fret SNCF sera ouvert à la concurrence.

Seules les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence (dans le pays où elles sont établies) et d'un certificat de sécurité (dans les pays traversés) peuvent réserver des sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure. En particulier, les chargeurs et les Autorités organisatrices ne pourront pas réserver directement des sillons, alors que les directives prévoient cette possibilité.

Les entreprises ferroviaires doivent présenter leurs demandes à RFF, lequel est tenu de communiquer au préalable un document de référence, qui précise les sillons offerts sur chaque tronçon.

Un second paquet ferroviaire a fait l'objet d'un accord politique lors du Conseil des ministres des transports, fin mars, qui prévoit notamment une ouverture à la concurrence de l'ensemble du transport de fret (y compris le cabotage) en 2008. Par ailleurs, le Parlement européen a voté en janvier une résolution demandant à la Commission de présenter des propositions pour libéraliser le transport international des passagers en 2008, mais il est peu probable que le Conseil souhaite ouvrir ce dossier à court terme.

## Effets espérés

La situation du fret ferroviaire est préoccupante, en France comme ailleurs en Europe. Sa part de marché baisse continûment depuis 30 ans, la qualité du service est très irrégulière, le déficit de la branche Fret de la SNCF s'élève, suivant les années, à 10 ou 20 % de son chiffre d'affaires, et la redevance d'infrastructure est largement inférieure au coût d'entretien et d'exploitation pour RFF (d'un facteur 2 à 4, suivant les évaluations).

Dans ces conditions, l'ouverture à la concurrence est souvent vue par ses promoteurs comme la dernière chance de « sauver le soldat fret ». De manière générale, on en attend un meilleur service (en particulier en termes de fiabilité) pour un moindre coût, un service adapté aux besoins des usagers (les chargeurs) et non conditionné par les seules contraintes découlant de l'organisation interne de l'entreprise, et une plus grande solvabilité du système qui permettrait, le cas échéant, de financer les investissements de développement.

## Effets attendus

En pratique, il est probable que la concurrence restera négligeable, et au mieux marginale. Tout d'abord, la transposition du premier paquet ferroviaire a été réalisée à minima. La SNCF garde en effet un rôle prépondérant à la fois dans l'établissement des licences, des certificats de sécurité, dans l'établissement des sillons (transfert de seulement 30 superhonoraires à RFF), et dans la gestion des circulations. On peut craindre dans ces conditions que les entrants potentiels ne soient pas incités à payer le coût d'entrée, en raison du risque de concurrence déloyale. De plus, seules les entreprises ferroviaires ont le droit de demander des sillons, alors que la Directive 2001-14 autorise aussi les chargeurs, les transitaires, et les autorités organisatrices. En revanche, en cas de saturation d'un tronçon, les transports internationaux de marchandises sont prioritaires par rapport aux TER : de l'application de cette disposition en pratique, dépend en partie le succès de l'ouverture à la concurrence.

Les expériences de libéralisation, qui dans certains pays voisins ont commencé depuis plusieurs années, montrent que l'opérateur national reste prépondérant : en Allemagne, la présence d'une centaine d'entreprises ferroviaires, qui pour la plupart sont des sous-traitants de la Deutsche Bahn, n'a pas réduit la part de marché de celle-ci en deçà de 95 %. Au Royaume-Uni, la libéralisation s'est davantage traduite par l'apparition d'entreprises spécialisées (conteneurs, déchets nucléaires, trains de travaux) que par une concurrence sur les mêmes produits.

En tout cas, les entrées se concentreront probablement sur le marché des trains complets, qui sont les seuls rentables. Le risque d'écrémage est réel : la concurrence avec la route sur les trains complets est en effet faible (les matériaux transportés sont lourds, à faible valeur ajoutée), et la marge de la SNCF sur ces trains est conséquente. La concurrence pourrait alors conduire à des baisses de prix, qui priveraient Fret SNCF de ses marchés rentables et aggraveraient son déficit. Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence s'accompagne de la crainte de moins-disant social (par analogie avec le transport routier), et de conséquences en termes de sécurité. Cette dernière préoccupation pourrait s'exprimer avec plus de force demain, à l'occasion de l'ouverture à la concurrence pour les passagers, et surtout pour l'entretien de l'infrastructure.

Au total, l'ouverture à la concurrence est sans doute une condition nécessaire mais non suffisante pour contrecarrer le déclin du fret ferroviaire. En effet, le fret ferroviaire a la caractéristique d'avoir un concurrent – la route –, qui à la fois est en situation de quasi-monopole (à l'exception du vrac, de l'agro-alimentaire, des produits chimiques), et présente un rapport qualité-prix qui n'a cessé de progresser. Il faut ainsi inciter les chargeurs à aller chercher ailleurs ce que la route leur offre, démarche qui doit être encouragée par les pouvoirs publics (par des moyens à déterminer<sup>(2)</sup>) si ceux-ci souhaitent le développement du fret ferroviaire.

(2) Par exemple, au Royaume-Uni, le SRA dispose de subventions pour inciter les chargeurs à transférer des camions de la route vers le rail (d'un montant de l'ordre de 0,2 euro par PI\*km détourné).

*L'ouverture à la concurrence*

---