

**LE POINT
DE VUE**

de Marc Ivaldi

Train et concurrence : quand Bruxelles fait fausse route

La Commission vient de reporter sine die l'actualisation de son catéchisme sur l'organisation du transport ferroviaire, où elle réaffirme mordicus que la rédemption de ce secteur passe par la séparation entre gestionnaire du réseau et opérateurs ferroviaires, et par une politique de concurrence sur le réseau. Le doute s'installerait-il sur l'efficacité de ces politiques présentées comme meilleur moyen d'augmenter la part modale du rail et de baisser les prix ?

Ce catéchisme pose la séparation entre gestionnaire du réseau et opérateurs comme condition nécessaire à l'ouverture à la concurrence, car elle seule permettrait de garantir aux opérateurs un accès équitable au réseau. Certes, il a forcé l'industrie ferroviaire européenne à réaliser des gains substantiels de productivité et d'efficacité. Mais que constate-t-on ? La concurrence n'a quasiment pas avancé d'un pouce en France, en Espagne ou en Italie, où pourtant on a séparé le gestionnaire du réseau de l'opérateur de transport ferroviaire. En Allemagne, nos voisins n'ont pas été plus loin que la séparation comptable, puisque le gestionnaire d'infrastructure reste au sein d'un holding aux côtés des entreprises chargées des services voyageur ou fret. Pourtant la concurrence dans le transport régional y est forte, puisque 30 % du trafic est maintenant assuré par des concurrents de la Deutsche Bahn. Au Royaume-Uni, où la séparation entre gestionnaire et transporteur est effective, le réseau est découpé en sous-ré-

seaux qui font chacun l'objet d'une concession octroyée à un transporteur pour une durée donnée.

Bref nulle part n'est appliqué à la lettre le catéchisme, qui d'ailleurs n'a été adopté par aucun pays au monde. Comme méthode alternative pour s'assurer d'un accès équitable au réseau, ne vaudrait-il pas mieux faire confiance à la capacité du régulateur ferroviaire à édicter des bonnes pratiques en la matière et à celle de l'Autorité de la concurrence pour détecter et sanctionner les pratiques d'abus de position dominante ?

La séparation entre réseau et opérateur n'est pas un encouragement à la concurrence.

Mieux vaut ouvrir à la compétition le transport régional de voyageurs.

Mais de quelle concurrence parlons-nous dans le ferroviaire ? Les études économiques mettent en évidence deux aspects particuliers à cette industrie. Premièrement, si l'on ouvre à la concurrence la ligne TGV entre Paris et Marseille par exemple, il y a plus de risques de voir un quasi-monopole perdurer que de voir s'installer un duopole, où les deux entreprises se partageraient le marché également. Une des raisons est que le

voyageur « affaires » privilégie la fréquence du service plutôt que le tarif. Ainsi la demande structure l'offre, pas l'inverse. Et cela, d'autant plus que le train est en concurrence avec l'avion. Deuxièmement, la concurrence peut affecter l'investissement à long terme. En exerçant une pression à la baisse des prix payés par les voyageurs, elle réduit certes les marges des opérateurs, mais aussi celles du gestionnaire du réseau, qui ne disposera plus des ressources pour maintenir ou pour développer ce dernier. Or de l'état de celui-ci dépend la qualité du service en termes de vitesse et de fréquences. Autrement dit, la concurrence sur le réseau, notamment TGV, n'est pas consubstantielle au ferroviaire.

En revanche c'est la concurrence pour le réseau qui a permis de baisser le coût du train-kilomètre régional à 11 euros en Allemagne, alors qu'il est plus élevé de 60 % en France. Quand il y a urgence à régler les impacts de la congestion des grandes villes européennes, notamment de Paris, et à s'attaquer à la montagne de la dette du système ferroviaire français, ne devrions-nous pas commencer par ouvrir à la concurrence le transport régional de voyageurs en permettant aux autorités régionales d'attribuer, selon un processus d'appel d'offres, des concessions de service à un ou plusieurs opérateurs sur des périodes limitées avec des règles de rémunérations et de subventions bien définies ?

Marc Ivaldi est directeur d'études à l'Ehess.