

L'ouverture à la concurrence **DU TRANSPORT FERROVIAIRE** de voyageurs en France

1

Les enseignements européens

Mars 2018



arafer
autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Sommaire

///01

Introduction

Objectif : contribuer au débat en apportant des éléments d'éclairage

Un réseau ferroviaire conséquent, mais des services en perte de vitesse

///02

Panorama des entreprises ferroviaires présentes en Europe

Une situation hétérogène

Typologie des acteurs

Quelques éléments de conclusion sur l'intensité concurrentielle européenne

///03

Évolutions des marchés : quels effets de l'ouverture à la concurrence ?

Les effets sur la demande des services de transport ferroviaire de voyageurs

Les effets sur l'offre des services de transport ferroviaire de voyageurs

Les effets sur la qualité des services offerts aux voyageurs

Les effets sur les prix payés par les clients des services de transport ferroviaire de voyageurs

///04

Modalités d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs : les « incontournables »

Conclusion

14

14

15

15

17

09

09

12

13

20

21

1. INTRODUCTION

1.1. Objectif : contribuer au débat en apportant des éléments d'éclairage

Ce document synthétique présente une série d'éclairages que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) souhaite partager avec les acteurs du secteur ferroviaire et les pouvoirs publics à l'aube de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs en France. De nombreux travaux ont été conduits ces dernières années sur la question de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. L'Arafer ne prétend pas ici apporter une vision exhaustive des problématiques qu'entraîne le processus de libéralisation. Elle souhaite contribuer au débat en relatant les expériences des principaux pays qui ont déjà procédé à cette ouverture, en présentant en particulier des exemples de solutions mises en place et en tentant de dresser un panorama objectif des effets constatés de cette ouverture.

Il incombe à l'Autorité de concourir « *au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire* »¹. C'est dans cet esprit que l'Autorité présente ici les expériences étrangères de libéralisation, en se plaçant plus particulièrement du point de vue des usagers et clients des services ferroviaires que sont les voyageurs et les autorités organisatrices des services de transport ferroviaire conventionnés.

1.2. Un réseau ferroviaire conséquent, mais des services en perte de vitesse

Avec près de 29 000 km de lignes exploitées et près de 3 000 gares, le réseau ferroviaire français se classe en deuxième position en Europe, derrière l'Allemagne, sur ces deux critères. La France dispose également du deuxième réseau à grande vitesse le plus long d'Europe, derrière celui de l'Espagne².

¹ Article L. 2131-1 du code des transports

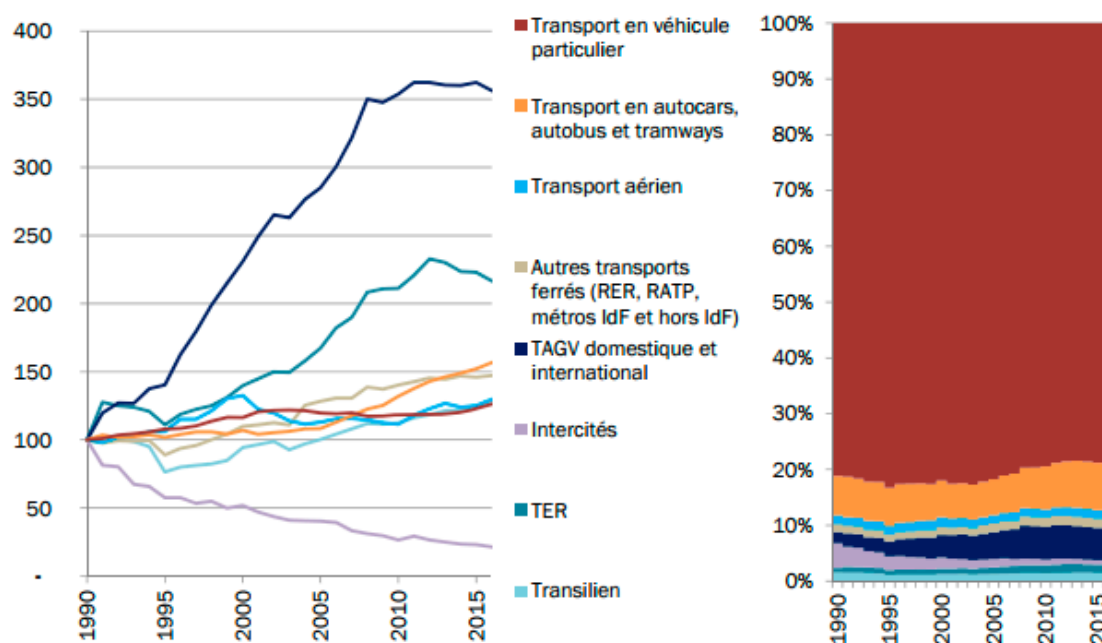
² Fin 2017, la longueur des lignes à grande vitesse s'élève à 2 800 km en France, selon SNCF Réseau, faisant du réseau à grande vitesse français le plus long d'Europe, devant celui de l'Espagne.

En terme de fréquentation des trains et avec près de 90 milliards de voyageurs-kilomètre³, la France se positionne également à la deuxième place en Europe, juste derrière l'Allemagne, mais assez loin devant les autres pays européens. S'agissant de l'offre ferroviaire, avec 424 millions de trains-kilomètres⁴, la France se situe en troisième position en Europe, derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Malgré ce réseau particulièrement dense et cette forte fréquentation, le marché du transport ferroviaire de voyageurs, aujourd'hui sous monopole, profite peu de la croissance globale des marchés de la mobilité et présente certains indicateurs dont l'évolution sur plusieurs années est préoccupante.

Avec plus de 950 milliards de voyageurs.km en 2016⁵, le transport intérieur de voyageurs en France a certes progressé de 2,3 % sur un an, ce qui constitue un taux de croissance supérieur à celui observé à la fois sur les 5 dernières années (+1,2 % depuis 2011) et sur une plus longue période (+1,0 % en moyenne depuis 1990). Mais, si le développement du TGV et des TER à la fin des années 1990 et au cours des années 2000 a permis au mode ferroviaire d'atteindre 10 % de part modale en 2011 (contre 7,1% en 1995), cette tendance s'est inversée : depuis 2011, la fréquentation recule avec le plafonnement de la fréquentation du TGV et la baisse de celle des TER (en particulier des passagers non-abonnés)⁶, alors que celle des autres modes de transport (voitures particulières, avion, autocars, autres transports ferrés) progresse.

Figure 1 – Croissance du transport domestique de voyageurs et répartition par mode entre 2000 et 2016 (en passagers-kilomètre et en base 100 en 2000)



Source : SDES – Comptes des transports

³ Le voyageur-kilomètre est une unité de mesure utilisée dans le domaine du transport de passager. Cette unité équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. Elle permet de tenir compte tout à la fois du nombre des voyageurs et de la distance parcourue par chacun d'eux.

⁴ Le train-kilomètre est une unité de mesure utilisée pour mesurer l'offre ferroviaire. Cette unité équivaut à la circulation d'un train sur une distance d'un kilomètre.

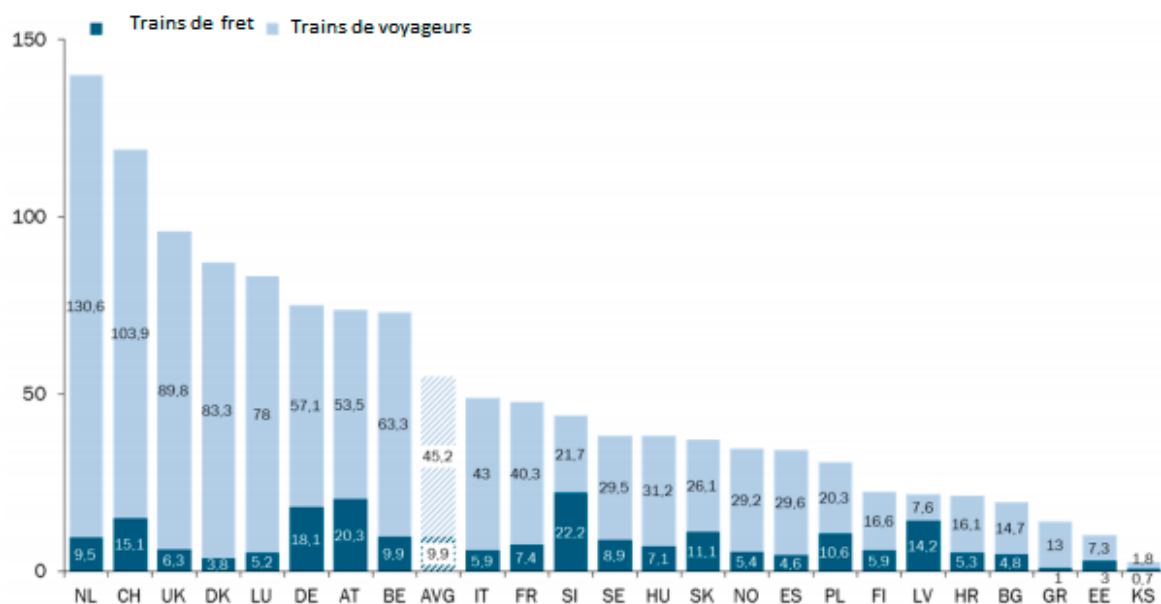
⁵ SDES – Comptes des Transports 2016

⁶ Yves Crozet souligne, « [qu'il] existe des explications conjoncturelles [aux] mauvais résultats [des services conventionnés jusqu'en 2016] (grèves du printemps, faible prix des carburants) comme au rebond de 2017 (reprise économique). Mais des facteurs structurels jouent en défaveur des TER, au premier rang desquels se trouve la réduction de l'offre, - 3,7 % pour les TER (de 43,3 à 41,7 millions de trains-km par trimestre) et - 2,7 % pour les Transiliens. Un autre élément péjorant est la médiocre qualité du service. 5 % des trains programmés ont été supprimés et 11 % des trains sont arrivés à destination avec un retard d'au moins six minutes. La fréquentation baisse donc plus que l'offre. Les clients se détournent des TER où l'on retrouve de plus en plus les seuls abonnés, ceux qui contribuent le moins ». La Vie du rail, n° 3341, janvier 2018, pages 42-45.

Avec une part modale de 9,2 % en 2016, en baisse constante depuis 2011, le transport ferroviaire de voyageurs ne bénéficie donc pas du développement de la mobilité observé en France. La part modale du ferroviaire dans le transport de voyageurs reste certes supérieure à celle observée dans d'autres pays européens (+ 2 points par rapport à l'Allemagne, + 4 points par rapport à l'Italie, par exemple), mais elle est décroît en France alors qu'elle augmente chez nos voisins européens⁷. La comparaison est d'autant plus défavorable pour la France par rapport au Royaume-Uni où la part modale a quasiment doublé depuis l'ouverture à la concurrence, atteignant aujourd'hui près de 10 % des mobilités.

En outre, avec une moyenne de 40 trains de voyageurs circulant chaque jour par kilomètre de ligne et par sens en 2015, la France ne se place qu'en 10^{ème} position en Europe en matière d'intensité d'utilisation de son réseau ferroviaire, devant l'Espagne, mais derrière le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie. De surcroît, l'intensité d'utilisation du réseau ferroviaire national est très hétérogène sur le territoire français dans la mesure où 80 % des circulations de trains de voyageurs s'effectuent sur seulement 27 % des lignes du réseau ferré national.

Figure 2 – Intensité moyenne d'utilisation du réseau ferroviaire en 2015
(en trains-kilomètre par kilomètre de réseau par jour)



Source : IRG Rail

C'est ainsi que, globalement, le taux de remplissage moyen est de 43 %, avec de fortes disparités entre les services : 25 % en moyenne dans les TER et jusqu'à 67 % dans les TGV sur des trajets domestiques.

En 2016, l'offre et la fréquentation des TER ont baissé de près de 3 %, entraînant une diminution des recettes commerciales de plus de 5 %, en raison de l'érosion de la part des voyageurs non abonnés. Ainsi, pour chaque kilomètre parcouru sur un TER ou un Transilien en 2016, le passager paye en moyenne 6,5 centimes d'euro HT et la Région paye le complément à SNCF Mobilités, soit 17,7 centimes pour l'équilibre du service public, outre les 5,6 centimes d'euro versés à SNCF Réseau au titre de la redevance d'accès au réseau ferré. Le coût des transports régionaux pour la

⁷ Eurostat : Evolution de la part modale du ferroviaire dans les transports terrestres de voyageurs (hors transport aérien intérieur, hors transports en commun urbains) entre 1990 et 2015.

collectivité est ainsi particulièrement lourd, sans que l'on perçoive de tendance à la baisse, puisque les revenus du TER proviennent aujourd'hui à 75 % du concours financier des régions.

La qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs en France ne peut davantage être regardée comme satisfaisante, ainsi que l'Arafer l'a déjà signalé dans son bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs en France pour les années 2015 et 2016 publié en novembre 2017 :

- En 2016, 5 % des trains programmés ont été supprimés et 11 % des trains qui ont circulé sont arrivés avec un retard de plus de 6 minutes à leur terminus.
- 55 % des minutes perdues par les trains de voyageurs sont liées à des causes dites « maîtrisables » par SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires.
- Le taux de retard moyen des TER est de 10 % sur l'année 2016. Pendant les jours de semaine, le taux de retard franchit le seuil des 10 % pendant les heures de pointe du service, c'est-à-dire entre 6h et 8h le matin et après 16h l'après-midi. 1/4 des retards enregistrés sont par ailleurs supérieurs à 20 minutes. A noter qu'un TER parcourt en moyenne 81 km en 59 minutes.
- Concernant les TGV, le taux de retard moyen s'élève à 18 %. Il dépasse les 20 % entre 14h et 20h et atteint 25 % lors de la pointe du vendredi après-midi. Près de 20 % des retards sont supérieurs à 30 minutes. A noter que le parcours moyen d'un TGV est de 2h46, pour une distance de 430 km.
- Enfin, le taux de retard des services Intercités est de 22 % en moyenne. Il dépasse les 30 % entre 9h et 10h, entre 16h et 17h ainsi que la nuit (entre minuit et 7h du matin). En jour de pointe (la veille du week-end), ce taux demeure similaire. 1/4 des retards sont supérieurs à 30 minutes. A noter que le temps de parcours moyen d'un Intercités est de 2h52.

Les caractéristiques du réseau ferroviaire français, l'évolution générale de la mobilité en France et les évolutions observées en Europe devraient plutôt se traduire par une hausse de la fréquentation du transport ferroviaire de passagers. La question des mécanismes propres à permettre au mode ferroviaire pour le transport de voyageurs de renouer avec la croissance peut alors être posée.

Parmi ces mécanismes, la directive du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires⁸ posait déjà l'idée selon laquelle une plus grande intégration du secteur communautaire des transports, dont les chemins de fer, était un élément essentiel du marché intérieur et qu'il importait d'en améliorer l'efficacité afin de l'intégrer dans un marché compétitif. La directive considérait ainsi qu'il était nécessaire de stimuler la concurrence au sein de ce marché pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport. Après l'ouverture à la concurrence du fret (deuxième paquet ferroviaire) et des services de transport international de voyageurs (troisième paquet), l'adoption du quatrième paquet ferroviaire en 2016 marque une étape décisive dans ce processus, puisqu'il acte l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs pour 2019⁹.

Or, le réseau ferroviaire français est l'un des derniers grands réseaux européens dont les services domestiques de transport de voyageurs ne sont pas ouverts à la concurrence, au contraire,

⁸ Directive 91/440/CEE du Conseil

⁹ Le cadre de cette ouverture résulte des dispositions de la directive (UE) 2016/2370 et du règlement (UE) 2016/2338, dit règlement « OSP » (obligations de service public) ; qui complètent les textes alors applicables. La directive pose le principe d'un droit d'accès des opérateurs au réseau ferroviaire à compter du 1^{er} janvier 2019 pour leur permettre d'exploiter des services commerciaux (services offerts librement, sans convention avec une autorité organisatrice). Le règlement « OSP » permet une mise en concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs (services publics faisant l'objet d'une convention entre une entreprise ferroviaire et une autorité organisatrice, par exemple : services TER, Transilien ou Intercités) à partir du 3 décembre 2019 et impose cette mise en concurrence au plus tard le 23 décembre 2023.

notamment, de l'Allemagne (depuis 1994), de l'Italie (depuis 2003), ou encore du Royaume-Uni (depuis 1994).

Dès lors, la question se pose de savoir selon quelles modalités cette libéralisation peut constituer un levier pour le secteur apte à restaurer une croissance du transport ferroviaire de passagers en France, au bénéfice de ses utilisateurs.

Comme évoqué ci-avant, le présent document propose un panorama des entreprises ferroviaires présentes en Europe, quelques illustrations relatives à des expériences de libéralisation des services ferroviaires de voyageurs dans un certain nombre de pays européens et une mise en lumière de traits communs relatifs aux processus de libéralisation mis en œuvre dans ces pays européens.

2. PANORAMA DES ENTREPRISES FERROVIAIRES PRESENTES EN EUROPE

2.1. Une situation hétérogène

L'ambition européenne de restaurer la compétitivité du transport ferroviaire en engageant l'ouverture progressive à la concurrence du secteur¹⁰ suppose d'homogénéiser les conditions de fourniture des services de transport entre Etats membres. Au plan technique, il s'agit de créer un espace où les services sont rendus les plus interopérables possible à travers la mise en comptabilité des réseaux, la création de normes techniques communes et le développement d'offres nouvelles dans le cadre du jeu concurrentiel. L'observation de la situation des services de transport ferroviaire de voyageurs en Europe montre que cette homogénéité reste perfectible.

Dans une étude récente¹¹, le groupement des régulateurs ferroviaires européens (IRG Rail)¹² a évalué le degré d'ouverture à la concurrence de 24 pays européens sur la base de données datant de 2015. La France fait partie des 8 pays sur 24 pays européens qui n'ont pas encore libéralisé les services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Sur les 16 autres pays qui ont procédé à cette libéralisation, la concurrence est effective dans 12 pays.

Plus précisément, en 2015, sur les 24 pays européens considérés dans l'étude de l'IRG :

- 8 pays n'ont pas ouvert à la concurrence les services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs : Belgique, Croatie, Espagne, Finlande, France, Grèce, Slovaquie et Suisse.
- 4 pays ont ouvert à la concurrence les services domestiques conventionnés et non conventionnés¹³ de transport ferroviaire de voyageurs, mais aucune licence n'a été accordée à un nouvel entrant ; il n'y a donc en pratique pas de concurrence : Bulgarie, Estonie, Kosovo et Luxembourg.
- 6 pays ont ouvert à la concurrence les services domestiques conventionnés et non conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs, mais la concurrence ne s'exerce en pratique que sur les services non conventionnés, en open access : Autriche, Danemark, Italie, Hongrie, Lettonie et Slovaquie.

¹⁰ Exprimée dans le texte fondateur qu'est la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires

¹¹ 5ème rapport annuel d'observation des marchés ferroviaires publié en mars 2017

¹² L'IRG Rail est composé de régulateurs de pays européens membres et non membres de l'Union européenne

¹³ Les services de transport ferroviaire conventionnés correspondent à des services de transport ferroviaire qui sont exploités dans le cadre d'une convention conclue entre une autorité organisatrice des transports (AOT) et une entreprise ferroviaire. L'exploitation d'un service conventionné peut être réalisée par attribution directe à une entreprise ferroviaire par l'AOT ou par un processus d'attribution concurrentiel (par appel d'offres). On parle dans ce cas de concurrence pour le marché. Les services commerciaux sont des services non conventionnés qui sont offerts librement par des entreprises ferroviaires aux voyageurs. Lorsque la concurrence est ouverte pour ce type de service, les entreprises ferroviaires sont libres de définir les services de transport qu'elles offrent aux voyageurs. On parle de concurrence sur le marché ou de concurrence en open access.

- 1 pays n'a ouvert à la concurrence que les services conventionnés (attribution concurrentielle par appels d'offres) et la concurrence est présente : Pays-Bas.
- 5 pays ont ouvert à la concurrence les services domestiques conventionnés et non conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs et des concurrents sont présents pour opérer les deux types de services : Allemagne, Norvège, Pologne, Royaume-Uni et Suède.

Parmi les 16 pays qui ont ouvert les services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, des entreprises sont en concurrence pour le marché et/ou sur le marché dans 12 pays.

Par ailleurs, un certain nombre d'entreprises ferroviaires concurrentes des opérateurs historiques, sont des opérateurs de transport multimodaux. Il en est ainsi, notamment, de :

- Transdev, société française détenue par la Caisse des Dépôts et Consignations, qui opère des services de transport collectifs urbains (bus et métro) en France et à l'international ;
- Stagecoach, entreprise ferroviaire britannique, qui est un groupe de transport multimodal international fournissant également des services de bus locaux et longue distance, des services de tramway ;
- MTR, entreprise ferroviaire présente en Suède, qui est l'opérateur du métro de Hong-Kong mais également du métro de Stockholm.

Figure 3 – Niveau d'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs en Europe

Pays	Services	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Allemagne	Conventionnés Commerciaux																										
Autriche	Conventionnés Commerciaux																										
Belgique	Conventionnés Commerciaux																										
Bulgarie	Conventionnés Commerciaux																										
Croatie	Conventionnés Commerciaux																										
Danemark*	Conventionnés Commerciaux																										
Espagne **	Conventionnés Commerciaux																										
Estonie	Conventionnés Commerciaux																										
Finlande	Conventionnés Commerciaux																										
France	Conventionnés Commerciaux																										
Grèce	Conventionnés Commerciaux																										
Hongrie	Conventionnés Commerciaux																										
Italie	Conventionnés Commerciaux																										
Kosovo	Conventionnés Commerciaux																										
Lettonie	Conventionnés Commerciaux																										
Luxembourg	Conventionnés Commerciaux																										
Norvège*	Conventionnés Commerciaux																										
Pays-Bas	Conventionnés Commerciaux																										
Pologne	Conventionnés Commerciaux																										
Royaume-Uni	Conventionnés Commerciaux																										
Slovaquie	Conventionnés Commerciaux																										
Slovénie	Conventionnés Commerciaux																										
Suède	Conventionnés Commerciaux																										
Suisse	Conventionnés Commerciaux																										

Légende :

- TEE Ouverture à la concurrence sur le marché (open access) des services non conventionnés non limité (pas de test d'équilibre économique)
- TEE Ouverture à la concurrence pour le marché (appels d'offre) des services conventionnés limitée (test d'atteinte à l'équilibre économique)
- Ouverture à la concurrence pour le marché (appels d'offre) des services conventionnés
- Attribution de la première licence à une entreprise ferroviaire pour la fourniture de services non conventionnés en open access
- Entrée du premier opérateur alternatif pour la fourniture de services conventionnés dans le cadre d'un appel d'offre
- A Pays non ouvert à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs
- A Pays ouvert à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs mais sans concurrence effective
- A Pays ouvert ou partiellement ouvert avec concurrence effective sur les services conventionnés ou les services non conventionnés
- A Pays totalement ouvert à la concurrence avec concurrence effective sur les services conventionnés et les services non conventionnés

* dates d'ouverture à la concurrence non communiquées

** Attributions de licences à des entreprises ferroviaires, mais pas d'exploitation d'un service de transport ferroviaire

Source : IRG Rail

2.2. Typologie des acteurs

Le marché monopolistique que connaît la France ne doit pas faire oublier que de nombreux opérateurs nouveaux entrants assurent aujourd'hui, en Europe, une activité de transport ferroviaire de voyageurs. Ainsi, en 2015, selon l'étude de l'IRG Rail, 230 entreprises ferroviaires¹⁴ opérant des services domestiques et internationaux de transport de voyageurs pouvaient être recensées à l'échelle des 24 pays analysés. Sur ces 230 entreprises ferroviaires, 161 opéraient exclusivement des services de transport ferroviaire de voyageurs et 61 à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret. 205 entreprises ferroviaires parmi les 230 étaient indépendantes des entreprises ferroviaires historiques de l'un des 24 pays retenus dans le périmètre de l'étude de l'IRG.

S'agissant des 25 entreprises ferroviaires opérateurs historiques ou liées à un opérateur historique, assurant des services de transport ferroviaires de voyageurs domestiques et/ou internationaux, plusieurs comportements peuvent être recensés :

1. Le premier correspond à la situation où l'opérateur historique fournit des services dans son pays d'origine à travers une seule entreprise ferroviaire. Il s'agit par exemple de SNCF Mobilités en France.
2. Le deuxième correspond à la situation où l'opérateur historique fournit des services dans son pays d'origine à travers plusieurs filiales dont il est actionnaire à 50 % ou plus. Il s'agit par exemple de DB AG qui opère en Allemagne à travers 7 filiales détenues à 100 %. Cette pratique correspond généralement à l'application du droit national ou d'une exigence des autorités organisatrices des transports qui, pour des raisons de transparence, souhaitent qu'il y ait autant d'entreprises distinctes que de types de services opérés.
3. Le troisième peut être observé dans 5 pays parmi les 24 étudiés. Il s'agit du cas où l'opérateur historique fournit directement des services de transport ferroviaire dans un ou plusieurs autres pays que son pays d'origine. C'est le cas, par exemple, de l'opérateur historique suédois, SJ, qui opère directement des services au Danemark.
4. Enfin, le quatrième et dernier type de comportement, qui peut être recensé dans 11 parmi les 24 pays étudiés, correspond à la situation dans laquelle l'opérateur historique fournit des services dans un ou plusieurs autres pays que son pays d'origine, à travers une ou plusieurs filiales dont il est actionnaire à 50 % ou plus. C'est le cas, par exemple, de Keolis Deutschland, entreprise ferroviaire allemande filiale à 100 % du groupe public ferroviaire français SNCF, qui opère des services en Allemagne et aux Pays-Bas.

La quasi-totalité des 205 entreprises ferroviaires indépendantes des opérateurs historiques des 24 pays étudiés est constituée de régies (les autorités organisatrices du transport opèrent elles-mêmes ou pilotent directement la structure qui offre les services de transport) ou bien d'entreprises dont les actionnaires, publics ou privés sont originaires de l'un des 24 pays étudiés. C'est le cas, par exemple, de Transdev, entreprise ferroviaire française, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, qui opère des services en Allemagne et en Suède. L'exception notable est MTR Express AB, entreprise ferroviaire de nationalité suédoise qui opère en Suède mais qui est détenue par MTR Corporation Ltd, entreprise basée à Hong-Kong (il s'agit de l'opérateur du métro de Hong-Kong).

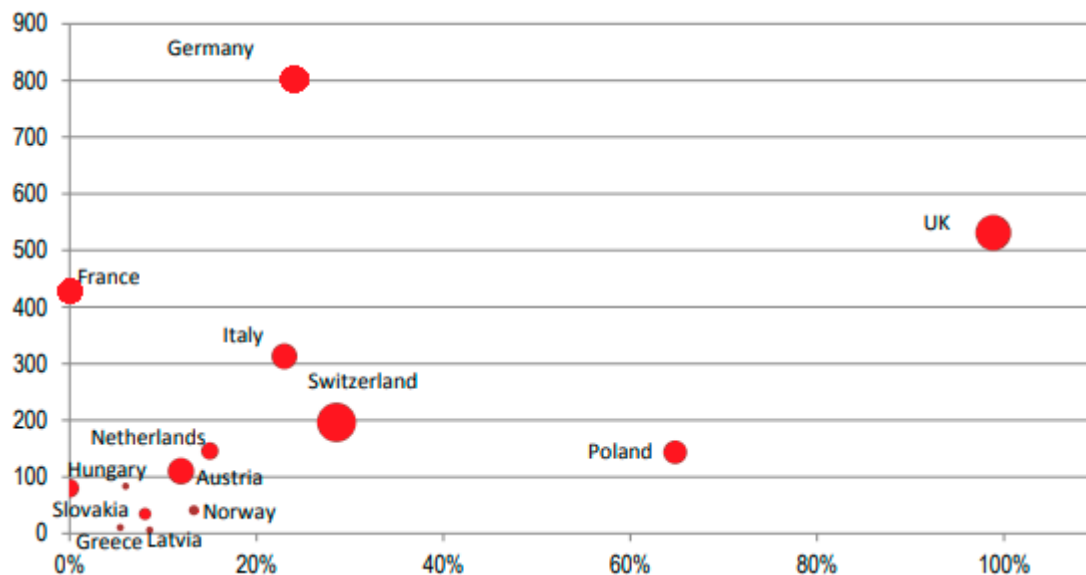
La présence d'entreprises ferroviaires autres que l'opérateur historique n'est toutefois pas toujours la résultante de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs. Ainsi, en Suisse, pays qui pratique exclusivement l'attribution directe, sans appel d'offres pour les services conventionnés, 35 entreprises ferroviaires sont présentes. En outre, les pays qui ont ouvert les services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs peuvent également confier directement l'exploitation des services conventionnés à des entreprises ferroviaires ou à des régies.

¹⁴ Ces 230 entreprises ferroviaires opèrent dans les 24 pays étudiés à travers 303 licences.

Enfin, s'il existe un grand nombre d'entreprises ferroviaires alternatives à l'échelle des 24 pays européens étudiés, leur part de marché cumulée (exprimées en trains-kilomètre) demeure en deçà du seuil 30 % dans la plupart des pays, à l'exception notable de la Grande-Bretagne, où le processus de libéralisation s'est accompagné de la disparition de l'opérateur historique.

Figure 4 – Parts de marchés (en % de trains-kilomètres) des entreprises ferroviaires concurrentes des opérateurs historiques, tous services domestiques et internationaux de transport ferroviaire de voyageurs, en 2015

Taille du marché (en millions de trains-kilomètre)



Part de marché des opérateurs alternatifs (non historiques) (en % de trains-km) - Source : IRG Rail

2.3. Quelques éléments de conclusion sur l'intensité concurrentielle européenne

Malgré l'hétérogénéité des situations au regard de la libéralisation des services de transport de voyageurs, l'analyse des acteurs en présence permet de tirer les enseignements suivants :

- La concurrence correspond à une réalité dans les services de transport ferroviaire de voyageurs : compte-tenu du nombre et de la diversité des opérateurs, il existe un réel potentiel de concurrence dans le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs.
- Les principaux opérateurs nouveaux entrants sur le marché d'un Etat membre sont dans la majorité des cas les opérateurs historiques d'un autre Etat membre. Cette situation constitue un indice de l'existence de barrières à l'entrée dans le secteur ferroviaire.
- l'existence d'une frange concurrentielle d'opérateurs alternatifs illustre toutefois le fait que la possibilité d'entrée de nouveaux acteurs sur le marché est bien effective.
- Il convient également de mentionner que les autorités organisatrices des transports jouent de facto un rôle dans le développement de la concurrence, dans la mesure où les parts de marché des nouveaux entrants sur les services conventionnés sont directement liées au nombre et à la taille des lots de services publics de transport ferroviaire de voyageurs soumis à attribution directe ou concurrentielle.

3. EVOLUTIONS DES MARCHES : QUELS EFFETS DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE ?

L'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs intervenue en Allemagne, en Grande-Bretagne et en Suède (respectivement à partir de 1990 en Suède, 1994 en Grande-Bretagne et 1997 en Allemagne) s'est traduite par l'exercice d'une concurrence effective depuis le début du processus. Ces trois exemples de libéralisation des services sont particulièrement riches sur les effets potentiels qu'entraîne cette ouverture, notamment pour ce qui concerne les services conventionnés. Les cas de l'Italie et de la République tchèque fournissent également de nombreux enseignements sur le développement des services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cas d'une concurrence sur le marché des services commerciaux.

A travers tous ces exemples, il est possible de constater que la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs s'accompagne toujours d'une évolution de la demande comme de l'offre. Pour autant, il n'est pas toujours possible de démontrer que cette évolution constitue un effet direct de cette libéralisation, ou que la libéralisation en est l'unique explication. De même, le lien de causalité entre l'évolution de l'offre et la demande de services de transports ferroviaires n'est pas simple à établir. Il convient de distinguer d'une part les services commerciaux pour lesquels les clients sont a priori peu captifs, et font des arbitrages modaux, des services conventionnés pour lesquels les clients sont plus captifs même si un arbitrage avec la voiture particulière reste effectué. La hausse de la fréquentation des services commerciaux pourrait ainsi être assez directement liée à la hausse de l'attractivité des services de transport ferroviaires. En revanche, la hausse de la fréquentation des services ferroviaires conventionnés est premièrement liée à la politique de mobilité mise en œuvre par les autorités organisatrices (offre, qualité de service et tarifs) pour rendre le mode ferroviaire plus attractif.

3.1. Les effets sur la demande des services de transport ferroviaire de voyageurs

Dans tous les pays ayant ouvert à la concurrence les services de transport ferroviaire de voyageurs, une croissance de la demande a été observée. Il convient de noter que, si cette croissance n'est pas seulement imputable à l'ouverture, des travaux académiques conduits au Royaume-Uni ont mis en évidence les effets positifs sur la demande de l'ouverture à la concurrence¹⁵.

C'est ainsi que la libéralisation des services de transport ferroviaire de voyageurs s'est accompagnée en Allemagne, au Royaume-Uni et en Suède d'une hausse sensible de leur attractivité¹⁶ (mesurée à travers l'évolution de la fréquentation exprimée en voyageurs-kilomètre), depuis l'ouverture. En Allemagne, la fréquentation s'est accrue de 29 % (1,6 % de hausse moyenne par an). En Grande-Bretagne, la fréquentation a plus que doublé sur la période 1994-2015 (hausse moyenne annuelle de près de 6 %). En Suède, la fréquentation a progressé de 80 % entre 1988 et 2013 (croissance annuelle moyenne de 3,2 %). Sur une période récente plus restreinte de 5 ans, entre 2010 et 2015, la fréquentation a continué de progresser dans les trois pays avec un taux annuel moyen de croissance de 0,3 % en Allemagne, 0,7 % en Grande-Bretagne et 0,5 % en Suède.

En Italie, l'entrée en 2012 d'un nouvel opérateur alternatif face à l'opérateur historique sur les principaux services de trains à grande vitesse a contribué à dynamiser la fréquentation des services ferroviaires à grande vitesse. Entre 2012 et 2015, le nombre de passagers sur les services de trains à grande vitesse a ainsi augmenté de 49 %¹⁷, au bénéfice des deux entreprises ferroviaires (24 % pour l'opérateur historique et 355 % pour le nouvel entrant).

¹⁵ M. Wardman (2006) Demand for rail travel and the effects of external factors, Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review, Vol. 42(3), p.129-148.

¹⁶ Source : Centre on regulation in Europe (CERRE), 2016 titre complet du rapport.

¹⁷ Rapport de l'Autorité de regulation des transports italienne au Parlement Italien de 2014, p. 70.

En République tchèque, sur la liaison Prague-Otrava, ouverte à la concurrence en *open access* en 2011, avec l'entrée de deux opérateurs concurrents face à l'opérateur historique, la fréquentation a presque doublé (augmentation de 92 % en nombres de passagers) entre 2010 et 2015, évoluant de 3,6 millions de passagers par an en 2010 à 6,9 millions de passagers par an en 2015.

3.2. Les effets sur l'offre des services de transport ferroviaire de voyageurs

S'agissant des services conventionnés, comme pour la fréquentation, la libéralisation s'est accompagnée en Allemagne, au Royaume-Uni et en Suède, d'une hausse conséquente de l'offre mesurée en trains-kilomètres, ainsi que l'illustre le tableau suivant :

Figure 5 – Evolution de l'offre

	Allemagne	Royaume-Uni	Suède
Croissance du nombre de trains.km offerts depuis le début de la libéralisation	20 % entre 1996 et 2014	30 % entre 1998 et 2016	53 % entre 1990 et 2014

CERRE 2016, National Rail Passenger Surveys

S'agissant des services commerciaux en Italie, la fréquence des services ferroviaires à grande vitesse a connu un accroissement conséquent. Il convient de noter que cet accroissement a été le plus net entre 2010 et 2013, en parallèle de l'entrée de l'opérateur alternatif en 2012 : entre 2010 et 2013, l'opérateur historique a ainsi augmenté le nombre de trains circulant sur les liaisons à grande vitesse de 61 %¹⁸.

En République tchèque, sur la liaison Prague-Otrava, ouverte à la concurrence en *open access* en 2011, la hausse du nombre d'allers et retours a suivi la très forte hausse de fréquentation (+ 90 % entre 2010 et 2015)¹⁹

3.3. Les effets sur la qualité des services offerts aux voyageurs

L'absence d'indicateurs homogènes rend délicate toute comparaison précise de l'évolution de la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs entre Etats membres. Il est cependant aisé de constater que l'existence d'une situation de concurrence entre opérateurs s'accompagne de manière habituelle d'une amélioration quantitative et qualitative des services offerts, que ce soit dans le cadre d'une concurrence (pour le marché) des services conventionnés ou d'une concurrence (sur le marché) des services non conventionnés.

En Allemagne, la libéralisation s'est traduite par un renouvellement de grande ampleur du parc de matériel roulant, de sorte que l'âge moyen du parc de la DB est passé de 17,3 ans à 7,5 ans entre 1997 et 2015²⁰.

En Italie, dès son entrée sur les services de trains à grande vitesse, le nouvel entrant a cherché à innover du point de vue de la qualité des services à bord des trains en mettant en place un Wi-Fi gratuit, des services multimédia et une restauration haut de gamme. Au final, le nouvel entrant et l'opérateur historique ont tous deux développé des services complémentaires de bus, de location de voiture, d'auto partage. Les deux entreprises ont également étendu leurs offres de services en gares.

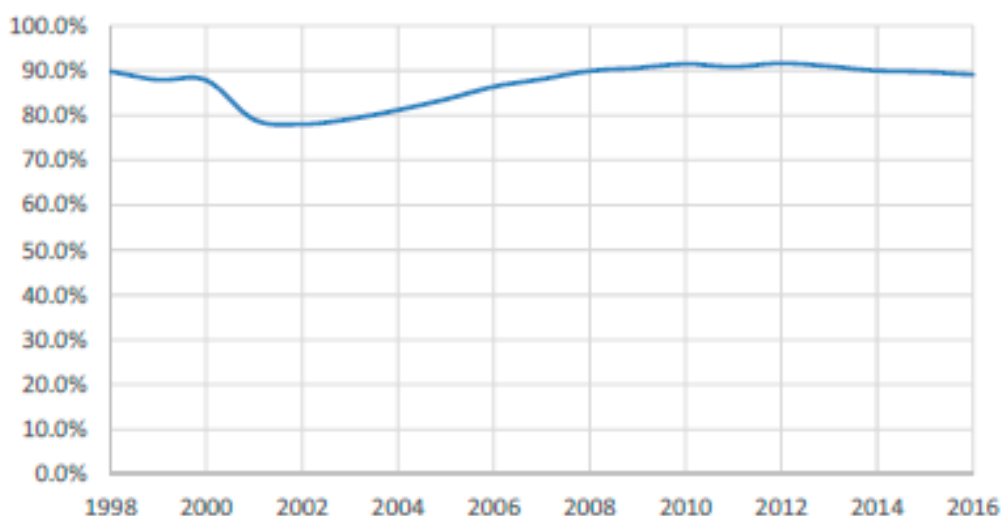
¹⁸ Bergantino et al, 2015.

¹⁹ Open access passenger rail competition in the Czech Republic, ZdeněkTomeš, MartinKvizda, MonikaJandová, VáclavRederer, 2016, Department of Economics, Faculty of Economics and Administration, Masaryk University, Brno, Czech Republic

²⁰ CERRE, 2016.

Au Royaume-Uni, l'autorité de régulation (ORR) publie tous les trimestres un indicateur global de qualité de service pour l'ensemble des services et pour chaque convention de service public : la mesure publique de la performance (« Public Performance Measure » ou « PPM »). Cet indicateur mesure la proportion de trains qui arrivent l'heure prévue²¹ à leur destination finale. Son évolution présentée ci-après montre à tout le moins que les hausses de la demande et de l'offre ne se sont pas accompagnées, au final, d'une dégradation de la qualité de service. La baisse de qualité de service entre 2000 et 2002 est liée aux problèmes de remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire qui était très dégradée, bien avant la libéralisation.

Figure 6 – Evolution de l'indicateur PPM entre 1998 et 2016



Office of Rail and Road, National Trends Data Portal

L'exemple de cet indicateur de qualité de service publié par le régulateur britannique illustre l'intérêt porté aux usagers que tend à susciter un marché ouvert. D'autres indicateurs de qualité de service sont mis en œuvre au Royaume-Uni, dont certains orientés vers la perception qu'ont les usagers du service rendu. Ainsi, une mesure pluriannuelle de la satisfaction des usagers (« Rail National Passenger Survey ») est réalisée et publiée tous les trimestres par le régulateur. Cet indicateur atteste d'une progression de la satisfaction globale des voyageurs qui est passée de 72 % en 2002 à 83 % en 2017.

En Suède, l'office national des statistiques et le gestionnaire indépendant des infrastructures ferroviaires et routières publient conjointement, tous les trimestres, des indicateurs sur la ponctualité des services ferroviaires de passagers²². Ces indicateurs sont fournis par type de service (courte distance, moyenne distance, longue distance), par mois et par intervalle de retard. Outre l'intérêt d'une telle publication qui offre de la transparence aux usagers quant aux performances des services de transport ferroviaire, son analyse permet de faire le constat que l'ouverture à la concurrence n'a pas eu d'impact négatif sur la qualité de service, malgré une hausse importante de l'offre et de la demande de services ferroviaires depuis l'ouverture à la concurrence.

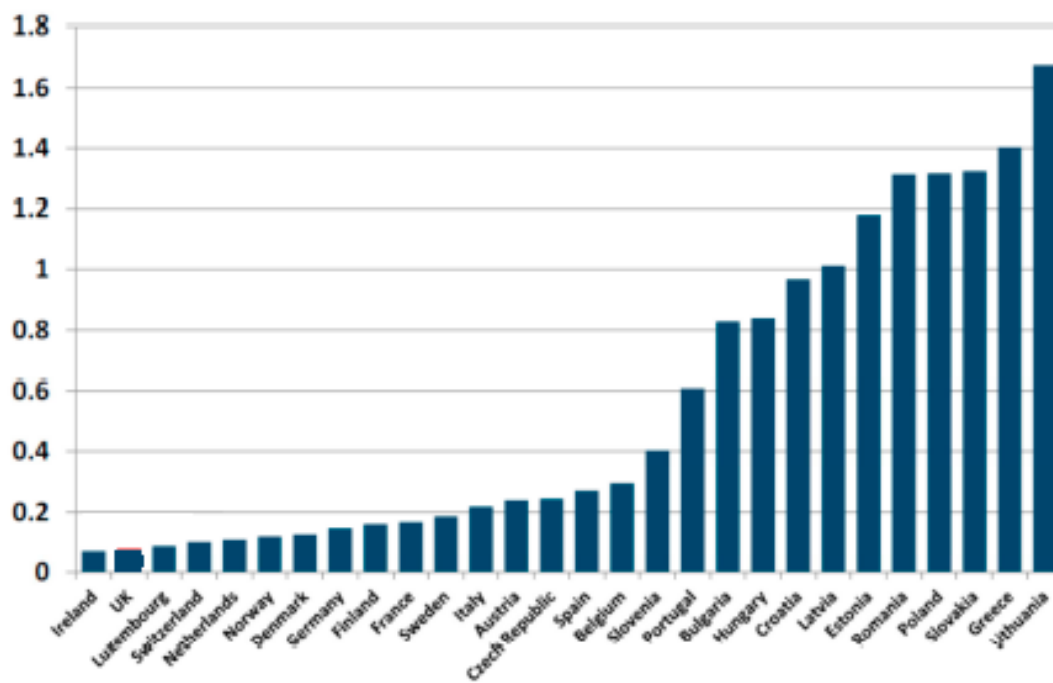
Il est également possible d'affirmer que l'ouverture à la concurrence n'a pas eu d'impact négatif sur la sécurité ferroviaire. Au contraire, les pays européens qui ont ouvert leur marché à la concurrence dans le transport ferroviaire domestique de voyageurs sont parmi les plus sûrs en termes de

²¹ L'heure prévue correspond à une arrivée avec un maximum de 5 minutes de retard pour les trains régionaux et un maximum de 10 minutes de retard pour les trains longue distance. Les indicateurs de qualité de service sont accessibles à l'adresse suivante : <http://orr.gov.uk/statistics/published-stats/statistical-releases>.

²² Cet indicateur recense la part des trains qui arrivent à destination avec au maximum 5 minutes de retard par rapport à l'horaire prévu. Cet indicateur est accessible à l'adresse suivante : <https://www.trafa.se/en/rail-traffic/train-performance/>.

sécurité ferroviaire en Europe. Ainsi, le Royaume-Uni et l'Allemagne affichent moins d'accidents de train, relativement au niveau de leur trafic ferroviaire, que la France. L'Italie et la Suède sont proches de la France sur ce critère.

Figure 7 – Nombre de personnes tuées et blessée gravement par millions de trains-kilomètre en Europe entre 2010 et 2013



Rail Safety and Standards Board (RSSB)

3.4. Les effets sur les prix payés par les clients des services de transport ferroviaire de voyageurs

Si l'on associe habituellement l'ouverture à la concurrence d'un marché à une baisse des prix pour le client final, la situation du transport ferroviaire de voyageurs présente des spécificités qui nécessitent de l'analyser en distinguant les services conventionnés des services non conventionnés.

3.4.1. Les effets sur le financement des services conventionnés par la collectivité

S'agissant des services conventionnés, les exemples européens et notamment les cas de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne et de la Suède montrent à l'inverse que les tarifs des titres de transport ont augmenté de manière plus importante que l'inflation²³. On ne saurait pour autant en déduire que l'ouverture à la concurrence des services conventionnés s'accompagne nécessairement d'une hausse des tarifs, toutes choses égales par ailleurs. En effet, la hausse des prix constatée dans ces trois pays est concomitante à la hausse sensible de la qualité des services offerts aux voyageurs. Par ailleurs, et de manière générale, l'évolution des tarifs payés par les usagers de services de transport ferroviaire conventionnés dépend aussi et d'abord des choix des pouvoirs publics concernant la répartition de la charge du financement des transports ferroviaires de voyageurs entre les usagers (lorsque sont privilégiées les recettes tirées des titres de transport) et la collectivité (lorsque sont privilégiés les concours publics). Enfin, lorsque les opérateurs ferroviaires ont la possibilité, dans le cadre des conventions qui les lient aux autorités organisatrices des

²³ CERRE, 2016, Liberalisation of passenger rail services

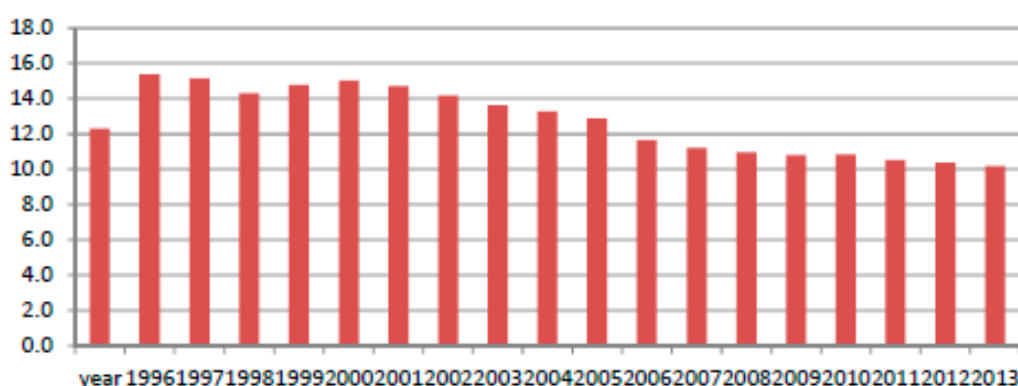
transports, de modifier les tarifs payés par les usagers, ces conventions peuvent prévoir la possibilité d'une hausse de prix en contrepartie de l'atteinte de résultats en terme de qualité des services offerts, ce qui a un effet incitatif pour l'opérateur sortant, même sans appel d'offres

La mise en place de la concurrence permet aux forces incitatives du marché de s'exercer, incitant les entreprises à produire leurs services de manière plus efficiente (baisse des coûts de production pour un même niveau de production). Entre le début de la libéralisation et 2015, les coûts d'exploitation par train-kilomètre des entreprises ferroviaires ont ainsi baissé dans une fourchette comprise entre 20 % et 30 % en Allemagne et en Suède (soit des baisses qui se situent entre 1,1 % et 1,6 % par an).

Pour autant, cette baisse n'est pas observée unanimement. Ainsi, en Grande-Bretagne, les coûts d'exploitation par train-kilomètre ont progressé de 25 % (soit une hausse de 1,3 % par an). Une des causes de cette hausse est le renchérissement des charges de personnel de 44 % sur la période, lié notamment à la pénurie de conducteurs de trains, et au fait que ce derniers ont pu faire jouer la concurrence entre entreprises ferroviaires. Cette hausse des coûts spécifique au Royaume-Uni ne doit cependant pas obérer la baisse d'autres postes de coûts, tels que les charges de location longue durée du matériel roulant qui ont diminué de 20 %²⁴

Liée en partie à cette baisse des coûts, l'ouverture à la concurrence a eu un effet notable, à la baisse, sur la charge financière supportée par les autorités organisatrices dans le cadre des services ferroviaires conventionnés. Rapportés au nombre de trains-kilomètres, les concours publics ont ainsi été réduits dans une fourchette comprise entre 10 % et 43 %²⁵ dans des pays comme l'Allemagne, la Suède ou le Royaume-Uni. Il convient également de noter, comme cela peut être observé dans les pays cités ci-dessus²⁶, que les effets à la baisse sur les subventions publiques ne sont pas constants dans le temps. Ils apparaissent en particulier lorsque la concurrence devient effective, c'est-à-dire lorsqu'il est avéré que l'entrée de nouveaux opérateurs est inéluctable et que les contrats mis en place entre les autorités organisatrices de transports et les opérateurs seront incitatifs sur les sujets de productivité. Les nouveaux opérateurs peuvent proposer leurs services pour des coûts moins élevés, poussant l'opérateur historique à la rationalisation de ses propres coûts. Cette mécanique s'atténue dans le temps, une fois que les efforts de productivité les plus facilement atteignables ont été réalisés, comme l'illustre le cas allemand ci-après.

Figure 8 – Evolution des subventions des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs en Allemagne (en euros 2010 par trains-kilomètre)



Source : H Link own database

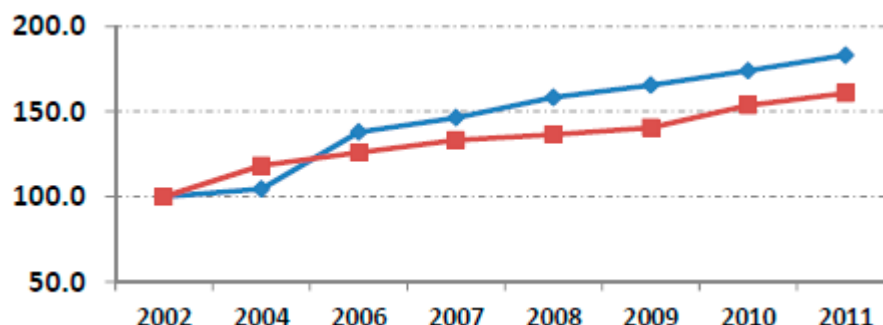
²⁴ ATOC (2013) and Great Britain Rail Industry Financial Information 2011-12 to 2014/15, Office of Rail and Road (ORR). Note: actual vehicle-km data were sourced from ORR and Network Rail for the years 1998 to 2010. From 2010 to 2015 vehicle-km are estimated on the assumption that average train length continues to increase at the same rate as over the 1998 to 2010 period.

²⁵ CERRE, 2016, Liberalisation of passenger rail services, et Alexandersson, 2016.

²⁶ CERRE, 2016, Liberalisation of passenger rail services

A titre de comparaison, en France, les subventions, exprimées en valeur absolue et en train-kilomètre, ont augmenté entre 2002 et 2011 respectivement de 90 % et de 60 %.

Figure 9 – Evolution des subventions des services régionaux conventionnés en France entre 2002 et 2011 (en base 100 en 2002 – en bleu : montant total des subventions / en rouge : montant des subventions par train-kilomètre)



Source : Desmaris Ch. 2014, *La régionalisation ferroviaire en Suisse : la performance sans la compétition*, Revue Politiques et Management Public Revue 31/2 Avril-Juin 2014/pp. 169-191

3.4.2. Les effets sur les prix payés par les voyageurs dans le cas des services commerciaux

S'agissant des services non conventionnés, les exemples européens montrent, de manière plus classique, que la concurrence sur le marché des services commerciaux peut conduire à une pression importante à la baisse sur les prix.

Ainsi, en Italie, la simple annonce de l'entrée d'un concurrent sur le marché des services de transport ferroviaire à grande vitesse s'est traduite par une baisse sensible du prix des billets de l'opérateur historique, avant l'entrée effective du nouvel opérateur. L'opérateur historique a notamment diminué de 31 %²⁷ le prix moyen de ses billets sur le trajet Milan-Rome entre 2011 et 2012, quelque mois avant le lancement des services du nouvel entrant en avril 2012. Après ce lancement, la baisse des prix s'est poursuivie plus modérément. Les tarifs de détail de l'opérateur historique sont restés en moyenne (sur les liaisons principales), suite à l'entrée de NTV, de 30 % à 35 %²⁸ supérieurs à ceux de son concurrent.

Du point de vue de la structure tarifaire, NTV a introduit un niveau de différenciation tarifaire important, poussant Trenitalia à faire de même : mise en place de trois classes de voyageurs et d'un système de réservations avec tarifs différenciés.

En République tchèque, l'entrée d'un premier opérateur alternatif en *open access* sur la liaison Prague-Otrava, a entraîné une baisse des prix moyens constatés des billets de 35 % (hors programme de fidélité). L'opérateur historique s'est aligné sur les prix pratiqués par ce nouvel opérateur. L'entrée d'un deuxième opérateur alternatif a entraîné une nouvelle baisse du prix moyen constaté des billets (hors programme de fidélité), plus modérée, d'un peu moins de 15 %. Il convient cependant de nuancer cette importante baisse des prix de l'opérateur historique puisqu'une procédure portant sur une pratique de prix prédateurs de la part de ce dernier est actuellement en cours d'instruction. Ce cas illustre le fait que la concurrence conduit à des baisses de prix au bénéfice des clients finaux mais qu'elle peut aussi se traduire par des réactions d'adaptation des opérateurs en position dominante potentiellement irrégulières.

²⁷ Bergantino, 2015

²⁸ Bergantino, 2015

4. MODALITES D'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : LES « INCONTOURNABLES »

En Europe, les pays qui ont libéralisé le marché des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs et au sein desquels une concurrence effective s'exerce ne se sont pas contentés d'en poser le principe mais ont tous mis en place des mesures d'accompagnement visant à abaisser (à des degrés divers) les barrières à l'entrée afin de favoriser concrètement l'entrée de nouveaux opérateurs. Si chaque pays a mis en place une réforme ferroviaire qui lui est propre, l'analyse du processus d'ouverture à la concurrence mené en Allemagne, Grande-Bretagne et Suède montre, au-delà des spécificités de chaque pays, qu'il existe un certain nombre de points communs incontournables.

A l'aube de l'ouverture à la concurrence en France, il est nécessaire de prendre conscience que cette ouverture ne peut devenir effective et bénéfique pour le secteur ferroviaire qu'à la condition d'une mise en place de ces mécanismes, constituant le socle minimal sur lequel doit nécessairement reposer le processus :

- La séparation verticale des activités de gestion d'infrastructure, de gestion des installations de service (notamment les gares) de celles des activités de transporteur, afin d'assurer une indépendance des gestionnaires des entreprises ferroviaires et un traitement équitable de ces dernières ;
- Pour les services conventionnés, des autorités organisatrices de transports disposant de moyens humains et financiers leur permettant de gérer efficacement les processus d'appels d'offres et la coordination des entreprises ferroviaires qui fournissent des services conventionnés sous leur autorité ;
- La mise en place d'une régulation permettant d'assurer l'effectivité des procédures d'appels d'offres, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, ainsi que des conditions tarifaires d'accès aux facilités essentielles éventuellement plus favorables aux nouveaux entrants durant une période limitée. La première mission est généralement assurée par les autorités organisatrices elles-mêmes dès lors qu'elles sont dotées des moyens de contrôle appropriés ; les autres sont généralement du ressort d'autorités de régulation indépendantes.

Selon les pays, l'accent peut être mis sur l'un ou l'autre de ces mécanismes.

Ainsi, la Grande-Bretagne et la Suède sont allées plus loin que l'Allemagne dans la séparation verticale des activités. De ce fait, les problèmes de discrimination relatifs à l'accès aux infrastructures et aux gares de voyageurs ont été moindres dans les deux premiers pays. A l'inverse, en 2001, l'office fédéral allemand des cartels a mis en évidence que DB Netz (le gestionnaire d'infrastructure, entité du groupe ferroviaire allemand DB AG) favorisait DB Regio (l'entreprise ferroviaire historique opérant des services conventionnés) au détriment des opérateurs alternatifs à travers des remises aux volumes dans son système de tarification des péages d'accès aux sillons.

De manière générale, le cabinet Steer Davies Gleave, dans un rapport paru en novembre 2012, préparé pour la Commission européenne, souligne que les tarifs d'accès aux gares en Europe n'étaient pas transparents et fondés sur des charges surestimées²⁹.

L'exemple spécifique de la Grande-Bretagne montre que ces mesures peuvent être poussées très loin pour rendre le marché effectivement contestable, à travers notamment le démantèlement de l'opérateur historique, British Railways et la mise en place d'un marché de location longue durée et de gestion des flottes de matériels roulant. De même, la Grande-Bretagne est aussi l'un des pays

²⁹ Further Action at European Level Regarding Market Opening for Domestic Passenger Transport by Rail and Ensuring Non-Discriminatory Access to Rail », rapport final, p. 39.

européens qui est allé le plus loin dans la mise en place d'une régulation économique forte, qu'il s'agisse de la gestion des appels d'offre ou de la régulation économique.

Le rôle des autorités de régulation est central dans l'ouverture des marchés à la concurrence, dans la mesure, en particulier, où ce sont elles qui disposent des moyens d'abaisser les barrières à l'entrée. Ainsi, l'offre de services ferroviaires à grande vitesse italiens ouverts à la concurrence sur le marché a connu une forte croissance de 26 % entre 2013 et 2016 (exprimée en fréquences quotidiennes). Cette évolution résulte notamment de la baisse des redevances d'accès à l'infrastructure, impulsée par l'Autorité de régulation des transports italienne : les redevances ont en effet diminué de 30 % depuis 2014, passant de 12,81 euros/km à 8,2 euros/km.

5. CONCLUSION

Au terme de cette étude, il apparaît que la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs est effective dans plusieurs Etats membres de l'Union européenne qui ont ouvert le marché du transport ferroviaire de voyageurs.

Quelques enseignements importants peuvent être tirés : lorsque les pays européens ont utilisé l'ouverture à la concurrence comme un instrument visant à relancer le transport ferroviaire de voyageurs, cet instrument a, de manière générale, porté ses fruits et contribué à une amélioration parfois spectaculaire de l'offre, des performances, de la qualité de service et du prix payé par l'usager. L'ouverture à la concurrence reste un simple levier qui ne saurait à lui-seul résoudre les difficultés que connaît le transport ferroviaire. Pour autant, elle peut, accompagnée de la mise en place de mécanismes appropriés et d'une régulation qui contribue à lever les obstacles à l'entrée et fournit au marché de la prévisibilité, contribuer à créer un environnement véritablement incitatif pour les fournisseurs de services de transport.

Enfin, les effets de l'ouverture à la concurrence ne se réduisent pas à une baisse des coûts des services de transports conventionnés ou à une baisse des prix des services commerciaux. Elle peut permettre aux usagers et clients des services de transport ferroviaires de disposer d'un choix plus large au sein des services ferroviaires (pour les services commerciaux), d'un accroissement de la qualité du service de transport rendu (fréquence, ponctualité, etc.) et, de manière générale, de bénéficier d'un processus d'innovation constant.

Notes :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



arafer
autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Tour Maine Montparnasse 33, avenue du Maine - BP48. 75755 Paris Cedex 15. Tél : 01 58 01 01 10

Siège 48, boulevard Robert Jarry - CS 81915. 72019 Le Mans Cedex 2. Tél : 02 43 20 64 30

arafer.fr