

Non classifié

Français - Or. Anglais

26 septembre 2017

**DIRECTION DES AFFAIRES FINANCIÈRES ET DES ENTREPRISES
COMITÉ DE LA CONCURRENCE**

Groupe de travail n° 2 sur la concurrence et la réglementation

Synthèse de la table ronde sur la concurrence et l'innovation dans le secteur des transports terrestres

28 novembre 2016

Cette synthèse rédigé par le Secrétariat de l'OCDE contient les principales conclusions des discussions tenues au titre du point III de l'ordre du jour de la 62^e réunion du Groupe de travail n° 2 sur la concurrence et la réglementation qui a eu lieu le 28 novembre 2016.

D'autres documents relatifs à cette discussion sont disponibles sur

www.oecd.org/daf/competition/competition-and-innovation-in-land-transport.htm

Veillez prendre contact avec M. Chris Pike pour toute question concernant ce document [tél. : +33 1 45 24 89 73 -- courriel : chris.pike@oecd.org].

JT03419394

Synthèse

*Par le Secrétariat**

Les discussions tenues lors de la table ronde organisée par le Groupe de travail n° 2 le 28 septembre 2016, les contributions des délégués, les présentations des intervenants et la note de référence du Secrétariat ont mis en évidence les points suivants :

1. Les réformes réglementaires et les progrès technologiques ont eu d'importantes conséquences sur la concurrence intramodale et intermodale dans le secteur du transport terrestre

Au cours des dernières décennies, le transport terrestre a été marqué par d'importants processus de réforme réglementaire (transport ferroviaire et transport routier de voyageurs), des changements radicaux de paradigme (train à grande vitesse) et certaines innovations radicales (dans le camionnage, même si elles en sont encore au stade expérimental).

Toutes ces évolutions ont eu un impact sur les pressions concurrentielles qui s'exercent sur différents acteurs du marché. Dans de nombreux pays, l'avènement des services à grande vitesse a intensifié la concurrence entre transport ferroviaire de moyenne/longue distance et transport aérien (en augmentant le choix pour les consommateurs sensibles au facteur temps). La déréglementation du transport par autocar a entraîné un renforcement de la concurrence entre services ferroviaires, mais aussi entre autocars et taxis (élargissant là encore le choix du consommateur). Enfin, des innovations radicales dans le fret routier, et notamment l'apparition de convois de véhicules – dans lesquels les camions roulent à proximité les uns des autres, comme les wagons d'un train – devraient procurer des avantages environnementaux, réduire les embouteillages et accroître la concurrence entre fret routier et fret ferroviaire sur certains segments du marché.

2. Les services de transport terrestre pâtiront d'importantes inefficiences de prix

Le prix des services de transport terrestre sont pénalisés par des inefficiences considérables. Dans la plupart des pays, les prix du transport routier tentent d'internaliser des externalités telles que les coûts environnementaux et de congestion en appliquant des taxes sur le gazole et des péages autoroutiers. Dans le même temps, les services ferroviaires sont massivement subventionnés, généralement pour prendre en compte les coûts de construction, de maintenance et d'exploitation des infrastructures ferroviaires. Les distorsions de prix actuelles conduisent à des décisions inefficaces et à un mauvais

* Ce résumé ne représente pas nécessairement l'avis consensuel du Comité de la concurrence. Il rend compte des principaux points de la discussion tenue lors de la table ronde, des contributions écrites des délégués, des exposés des intervenants et de la note de référence du Secrétariat.

usage des deniers publics. S'acheminer vers des prix des services de transport fixés selon les règles du marché permettrait d'éviter ces distorsions et conduirait à une meilleure affectation des ressources.

Certains intervenants ont suggéré que, pour parvenir à un équilibre fondé sur le marché, les externalités telles que les embouteillages et les effets sur l'environnement soient soumises à des mécanismes de tarification directe, en recourant le moins possible aux subventions. Cet équilibre devrait mieux refléter les coûts de construction et d'amélioration des infrastructures nécessaires, tout en favorisant une concurrence intermodale basée sur des signaux de prix qui ne soient pas faussés.

3. La promotion de la concurrence dans le secteur du transport terrestre doit prendre en compte les avancées technologiques qui influent sur les modalités d'accès des clients à ces services, et s'attacher à supprimer les obstacles injustifiés à l'accès

Les progrès en matière de collecte, de traitement et de diffusion de données sur les services de transport ont ouvert à la voie à une intensification de la concurrence dans le secteur du transport terrestre. La mise en œuvre de systèmes rendant possible la concurrence intermodale permettra de mieux informer les clients, d'élargir l'éventail de leurs choix et d'accroître la concurrence.

La levée des obstacles injustifiés à l'accès est également une condition nécessaire au renforcement de la concurrence, à la fois au sein d'un même mode de transport et entre différents modes de transport. Néanmoins, le maintien de certaines barrières à l'entrée, conjugué à une réglementation efficace, peut conduire à de meilleurs résultats qu'une stratégie visant à maximiser la concurrence dans les situations de monopole naturel. Par exemple, les réformes réglementaires menées dans le transport ferroviaire, et notamment la séparation structurelle, sont les plus bénéfiques là où elles ne sont pas adoptées mécaniquement mais poursuivies de façon systématique. De fait, les incitations à l'entrée sur les marchés ferroviaires sont largement influencées par la façon dont la séparation structurelle est organisée, par exemple la facilité d'accès des nouveaux entrants au matériel roulant, aux locomotives ou aux conducteurs de train. Il importe toutefois de souligner que la facilité d'accès peut réduire les incitations à investir dans le réseau, ce qui peut avoir des répercussions négatives sur la qualité du réseau et le budget de l'État.

Néanmoins, la suppression des obstacles à l'entrée est le plus souvent bénéfique et doit être mise en œuvre. Les règles en matière de cabotage en sont un bon exemple. Ces règles érigent des obstacles à l'entrée en confinant les services de transport à l'intérieur des frontières nationales, à la fois pour les services de transport de voyageurs et ceux de fret routier, même dans les zones d'échanges intégrées telles que l'Union européenne. Ces obstacles brident la concurrence, maintiennent les prix à la consommation à un niveau élevé et sont préjudiciables à l'environnement parce qu'ils augmentent le nombre de véhicules inutilement vides en circulation.

4. Même si la concurrence intermodale s'accroît, des mesures en faveur de la concurrence intramodale sont nécessaires

Le renforcement de la concurrence intermodale n'est pas un outil disciplinaire suffisant pour stimuler la concurrence intramodale, à moins qu'elle s'accompagne de mesures spécifiques destinées à promouvoir la concurrence au sein des différents modes de transport et à favoriser l'entrée sur le marché de technologies innovantes.

Dans le secteur du transport ferroviaire, les juridictions devraient envisager d'introduire de la concurrence au moyen de séries de réformes réglementaires progressives, systématiques, soigneusement réfléchies et fondées sur l'expérience acquise. Pour faire en sorte que l'accroissement de la concurrence conduise à une amélioration de la qualité de service, à une baisse des prix et à un avantage net pour le consommateur, les juridictions peuvent et doivent confronter leur expérience, tout en veillant à concevoir des réformes adaptées à leurs caractéristiques nationales.

La déréglementation des services de transport moyenne/longue distance par autocar et les progrès techniques ont favorisé l'augmentation du nombre de fournisseurs, l'intensification de la concurrence et la baisse des prix en Europe comme aux États-Unis. L'accroissement de la concurrence en Europe a été déclenché par la libéralisation des règles d'entrée sur le marché, et a conduit à des gains d'efficacité et à une amélioration de la qualité du service dans le secteur. Néanmoins, un certain nombre d'obstacles à la concurrence persistent auxquels il convient de remédier. Le premier d'entre eux tient à la lourdeur des procédures d'autorisation en vigueur dans de nombreux pays pour modifier les horaires ou approuver de nouvelles liaisons. Un autre obstacle résulte de l'absence de systèmes de réservation intégrés, ce qui complique la mise en place de systèmes intégrés de vente de billets.