

#Sommaire

05

#Politiques publiques

Transport ferroviaire et ouverture à la concurrence

Olivier Salesse



© Sébastien ORTOLA/REA

15 #Dossier

Quels entrepreneurs pour demain ?



© Fotolia.

16/ Les entrepreneurs français, entre Uber et grands patrons

Chloé Rébillard

24/ États-Unis, Europe, Asie : les visages de l'entrepreneur

Xavier Pavie

32/ En route vers la nation des *start-up*

Béatrice Madeline

36/ Entreprises françaises, un problème de croissance ?

Nadine Levratto

44/ Les « ordonnances Macron » : quel impact ?

Dominique Andolfatto

52/ De nouvelles finalités pour l'entrepreneur

Séverin Husson

60/ L'entreprise dans la révolution numérique

Entretien avec Laurent Baudart

68/ L'entreprise au cœur de la réforme du capitalisme français

Gabriel Colletis

76

#Le dossier en fiches

76 / Ce qu'il faut retenir

77 / Les chiffres clés

78 / Les mots du dossier

79 / Le dossier en dessins

80 / Les dates clés

81 / Pour en savoir plus

83 #En débat

Quelle politique migratoire pour la France ?

Entretien avec Jean-Tomas Lesueur et François Héran



© Alain Jocard/AFP

97 #Le Point sur

La productivité du travail

Laurent Simula



© Interfoto USA/SIPA

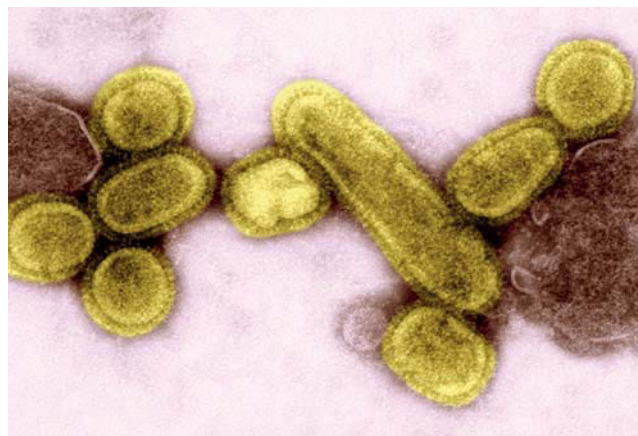


© Gilles Rolle/REA

109 #C'était en... 1918

L'épidémie de grippe espagnole

Guillaume Lachenal



© BSIP/UiG/Getty Images

101 #Société

Paris 2024 : quel projet, quels enjeux ?

Jean-Paul Callède



→ Retrouvez l'univers Cahiers français sur
www.ladocumentationfrancaise.fr/cahiers-français
 → Les fiches au format mobile





Transport ferroviaire et ouverture à la concurrence

Olivier Salesse

*Directeur du transport ferroviaire à l'Arafer
(Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières)*

Trois séries de mesures européennes (dites «paquets») relatives à la libéralisation du fret international d'abord (2001), puis de la totalité du transport de marchandises (2004) et enfin du transport international de voyageurs (2007) ont précédé un dernier paquet, adopté en 2016, qui achève la réalisation de l'espace ferroviaire unique européen. Olivier Salesse nous livre ici les principaux enseignements que l'on peut tirer des exemples d'autres pays européens déjà ouverts à la concurrence dans le transport de voyageurs.

L'adoption du quatrième « paquet ferroviaire » en 2016 marque une étape décisive dans la mise en œuvre de la politique européenne des transports ferroviaires. Ce dernier paquet acte l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Le cadre de cette ouverture résulte des dispositions d'une directive (2016/2370) et d'un règlement (2016/2338) européens, qui complètent les textes 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 (Eurostar, Thalys ou Ouigo, par exemple). Les premiers trains des opérateurs alternatifs pourraient ainsi circuler à partir du 14 décembre 2020.

Le règlement dit « OSP » (obligations de service public) 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, comme les services TER, Transilien ou Intercités) à partir du 3 décembre 2019. Il impose une mise en concurrence au plus tard le 25 décembre 2023.

Le délai de transposition de la directive dans le droit national court jusqu'au 25 décembre 2018. Cette prochaine transposition va engager le processus d'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs en France. Afin de préfigurer ce qu'il pourrait advenir du paysage de ces services à la suite de cette ouverture, cet article s'attache à présenter les principaux enseignements de la libéralisation des services ferroviaires de voyageurs en Europe sous différents angles d'analyse : les acteurs en présence et l'intensité concurrentielle à l'échelle européenne, les effets attendus et les



« incontournables » des réformes ferroviaires nationales qui ont accompagné les processus de libéralisation.

Voies ferrées
en région
parisienne

© Xavier Popy/REA

Les acteurs en présence et l'intensité concurrentielle à l'échelle européenne

Le groupement des régulateurs ferroviaires européens (IRG Rail), dans son 5^e rapport annuel d'observation des marchés ferroviaires, publié en mars 2017, étudie le degré d'ouverture à la concurrence dans 24 pays européens, sur la base de données datant de 2015. La France fait partie des 8 pays, sur les 24 étudiés, qui n'ont pas encore libéralisé les services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Sur les 16 autres pays européens qui ont procédé à cette libéralisation, la concurrence est effective dans 12 pays.

En 2015, 230 entreprises ferroviaires opérant dans le domaine des services domestiques et

internationaux de transport de voyageurs ont été recensées à l'échelle des 24 pays analysés. Sur ces 230 entreprises ferroviaires, 161 fournissent exclusivement des services de transport ferroviaire de voyageurs et 61 offrent à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret. 205 entreprises ferroviaires parmi ces 230 ne sont pas liées à l'une des entreprises ferroviaires historiques de l'un des 24 pays.

S'agissant des 25 opérateurs historiques ou entreprises liées à un opérateur historique qui assurent des services de transport ferroviaire de voyageurs domestiques et/ou internationaux, plusieurs types de situations peuvent être mentionnés.

Tout d'abord, l'opérateur historique peut fournir des services dans son pays d'origine à travers une seule entreprise ferroviaire. C'est le cas dans à peu près les deux tiers des pays étudiés – dont la France, avec SNCF Mobilités.

L'opérateur historique peut aussi fournir des services dans son pays d'origine via plusieurs filiales dont il est actionnaire à 50 % ou plus. C'est la situation que l'on rencontre dans un tiers des pays étudiés. 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, par souci de transparence, souhaitent qu'il y ait autant d'entreprises distinctes que de types de services opérés.

Un autre type de situation peut être observé (dans 5 des 24 pays étudiés), lorsque l'opérateur historique fournit directement des services de transport ferroviaire dans un ou plusieurs autres pays que son pays d'origine. Il en va ainsi de l'opérateur suédois SJ, qui fournit directement des services au Danemark.

Un dernier type de situation (observable dans 11 des 24 pays étudiés) correspond à celui où l'opérateur historique offre des services dans un ou plusieurs autres pays que son pays d'origine, via une ou plusieurs filiales dont il est actionnaire à 50 % ou plus. C'est le cas, par exemple, du groupe public ferroviaire français SNCF, qui fournit des services en Allemagne et aux Pays-Bas avec l'entreprise ferroviaire allemande Keolis Deutschland, sa filiale à 100 %.

