

La Concurrence dans les transports en France et en Europe : Quelles méthodes d'évaluation ? Quel bilan ? Quelle régulation ?

Titre : Libéralisation du transport ferroviaire international en Europe, bilan et dynamiques concurrentielles des modèles de contrats

Auteur : Joël Forthoffer, expert transport ferroviaire, Comité international des transports ferroviaires à Berne et membre de la Comité de Géographie des transports à Paris

Mots clefs : transport ferroviaire, concurrence, modèle de contrat, coopération, sous-traitance

En France la concurrence dans le marché des transports ferroviaires de fret a été introduite en avril 2006 et en janvier 2010 dans le transport ferroviaire international de passagers avec l'ouverture à la concurrence. La pertinence du transport ferroviaire étant avérée sur de longues distances nous nous intéresserons, dans le contexte de la libéralisation, aux trafics internationaux et à l'évolution des modèles de coopérations des entreprises ferroviaires au sein de l'Union européenne (UE). Nous mesurerons leurs évolutions par rapport aux règles uniformes de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) introduites en 1999.

Ouverture à la concurrence des transports ferroviaires

Avant la libéralisation du transport ferroviaire et la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation dans les années quatre-vingt-dix, les coopérations entre les chemins de fer constituaient la seule possibilité d'effectuer des transports internationaux. Le transport ferroviaire était assuré par des entreprises ferroviaires (EF) traditionnelles qui bénéficiaient d'un monopole légal.

Les coopérations entre chemins de fer nécessitent d'être réglementées au niveau technique, opérationnel, financier et juridique. Le traitement de ces aspects dépassant le cadre d'un pays, dès la création des échanges entre les chemins de fer des entités internationales sont créées. Par exemple, concernant les aspects techniques, ils relèvent de la compétence de l'Union internationale des chemins de fer (UIC, 1922) alors que les aspects juridiques relèvent de la compétence du Comité international des transports ferroviaires (CIT, 1902). Pour permettre

des économies de temps et d'argent, ces instances représentant les entreprises ferroviaires, tentent d'harmoniser les systèmes au niveau européen et au-delà.

De plus la complexité des coopérations - du fait des aspects techniques, opérationnels, financiers et juridiques à prendre en compte ; de l'application du droit national, droit européen et droit international, ainsi que des compétences différentes des organisations ferroviaires - nécessite une architecture contractuelle pour proposer des modèles de coopérations. La libéralisation et la fragmentation des activités de services, la compétence des organismes internationaux sont renforcées auprès des acteurs ferroviaires internationaux et leurs rôles accrus.

Evolution du transport international ferroviaire de marchandises

Aujourd'hui, le principe de l'open access, c'est-à-dire le libre accès d'une entreprise ferroviaire détentrice d'une licence à une infrastructure ferroviaire, est applicable sur le territoire des Etats membres de l'Union européenne. Le nombre des intervenants, dans l'exécution des transports a fortement augmenté avec l'arrivée de nouveaux intervenants, à différents niveaux comme les opérateurs de proximités, ou avec la spécialisation de certains métiers. Aussi, proposer un service de transport international est devenu complexe sur le plan contractuel. Le transporteur, situé au cœur d'un réseau dense de relations contractuelles avec le client, gestionnaire d'infrastructure, détenteur de wagon, ... est confronté au défi d'organiser sa responsabilité la plus transparente possible. Sous l'impulsion de l'UE, la sous-traitance s'est développée créant de nouvelles opportunités contractuelles, au détriment du régime traditionnel de transporteurs travaillant en coopération. Une des conséquences pour les EF comme Fret SNCF ou DB Cargo est la création de filiales spécialisées pour la commercialisation et la gestion de leurs contrats de transport.

Les règles uniformes internationales marchandises (RU CIM 1999) soumettent au droit de la concurrence de l'UE autorisent trois modèles de coopérations :

- le transporteur subséquent, contrat en co-traitance où chaque transporteur est directement responsable vis-à-vis du tiers de l'exécution intégrale du transport sur la base du contrat de transport ;
- le transporteur unique qui conclut le contrat de transport à l'expéditeur, assure la prestation de bout en bout introduisant ainsi une concurrence frontale entre EF;
- le transporteur substitué, contrat de sous-traitance où le transporteur n'a pas conclu le contrat de transport unique avec l'expéditeur, mais à un lien contractuel direct avec un transporteur.

En 2002, le CIT estimait encore à 70% le taux de contrats de transports effectués en co-traitance entre EF traditionnelles. Depuis les relations entre EF ont évolué puisqu'en 2016, le contrat en co-traitance et celui de contrat de sous-traitance se trouvent à taux égal de 50%.

Evolution du transport international ferroviaire de voyageurs

Les EF opérant dans les Etats membres de l'UE doivent en observer les droits. Ainsi, le contrat de coopération et ses annexes, proposé par le CIT sert de référence pour le trafic international ferroviaire de voyageurs. Ils respectent la Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) s'applique en particulier aux coopérations et le Règlement (CE) 1371/2007 concernant les droits et obligations des voyageurs (PRR) s'applique spécialement au transport de voyageurs.

Les règles uniformes internationales du transport voyageurs (RU CIV 1999) permettent deux modèles de coopération. Celui du transporteur subséquent où deux ou plusieurs EF sont liées au voyageur par un seul contrat et répondent vis-à-vis du voyageur sur cette base. Celui du transporteur substitué où une EF qui a conclu le contrat de transport avec le voyageur confie tout ou en partie l'exécution de sa partie du transport ferroviaire à un transport sous-traitant, ce dernier a une relation contractuelle uniquement avec l'EF principale.

Si aujourd'hui, la pratique connaît plusieurs modèles de coopération internationale combinant les modèles de transport, la plus usitée en France est celle pour les liaisons internationales à grande vitesse (Alléo, Eurostar, Lyria, ...), pour les liaisons transfrontalières de proximité le modèle de contrat reste celui de la coopération.

Comme pour le transport de marchandises, d'autres modèles de coopération existent en pratique comme par exemple la traction ou la location de locomotive, mais elles couvrent des prestations entre EF qui sont sans influence sur la relation avec le voyageur.

Perspectives de développement

Le trafic international ferroviaire a vu, au cours de la dernière décennie, sa structure se modifier. Face à des difficultés de nature comparable, auxquelles la plupart d'entre elles se trouvent confrontées, les EF adoptent de plus en plus des positions analogues dans leur structures.

Du fait de la libéralisation du marché les modèles contractuels entre les transporteurs ferroviaires évoluent dans les échanges internationaux. Le transport ferroviaire de fret à

l'international est ainsi de plus en plus assuré par un transporteur unique faisant appel aux services d'un ou plusieurs transporteurs ou auxiliaires.

Le transport ferroviaire de voyageurs à l'international s'effectue encore majoritairement sous le modèle de contrat de coopération pour différentes raisons (manque de réciprocité, restrictions au droit de cabotage, ...). La mobilité croissante des personnes exige également une coopération plus étroite avec d'autres modes de transports. Le droit international du transport en vigueur tient encore peu compte de ces besoins : pour les relations rail-route et rail-mer, il n'existe que quelques dispositions en marge de la relation rail-air.

Bibliographie sommaire

ARTOUS A, SALINI P, (2005), Les opérateurs européens de fret et la mondialisation, Paris, Les collections de l'Inrets, 151 pages

BELOTI, J (2012), Transport international de marchandises, Paris, Vuibert, 360 pages

DABLANC, L coord. (2009), Quel fret ferroviaire local, Réalités françaises, éclairages allemands, Paris, La documentation Française, 235 pages.

LASSERRE, B (2015), Transports, Paris, La documentation Française, 124 pages.