

## Ch7 - Activité 5 – Quelle articulation entre Marché et Etat pour les services publics : l'exemple du rail

### Document 1 – L'introduction de la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs



<http://www.franceinter.fr/emission-service-public-l-europe-veut-elle-la-peau-de-nos-services-publics>

Questions portant sur le passage entre 16 minutes 38 secondes et 25 minutes 21 secondes

- ✍ 1- En quoi consiste l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs ?
- ✍ 2- Distinguez privatisation et ouverture à la concurrence.
- ✍ 3- Expliquez la signification du terme « péréquation tarifaire ».
- ✍ 4- Recensez dans le tableau suivant les arguments en faveur et en défaveur de l'ouverture à la concurrence.

	Arguments en faveur de l'ouverture à la concurrence	Arguments en défaveur de l'ouverture à la concurrence
Albert Alday, le directeur général de Thello, le premier train de voyageurs qui va concurrencer la SNCF		
Roger Dillenseger, secrétaire général adjoint du syndicat UNSA cheminots		
Guillaume Erner, journaliste de France Inter		
Pierre Bauby Enseignant-chercheur en science politique		
Pierre Khalfa Co-président de la fondation Copernic (cercle de réflexion proche d'Attac) et membre du conseil scientifique d'Attac		

### Document 2 – La notion de service public

Définition. Un service public est une activité d'intérêt général (besoin social non satisfait par l'économie de marché auquel il est indispensable de pourvoir) assurée :

- soit par une personne publique (État ou collectivité territoriale) ;
- soit par des particuliers, des entreprises privées ou d'autres personnes morales de droit privé sous le contrôle et éventuellement avec l'aide des pouvoirs publics (délégation de service public, société d'économie mixte, Établissement public industriel et commercial).

La notion de service public renvoie aussi bien à l'activité qu'à la personne juridique qui est chargée de la gestion de cette activité.

Droit administratif. Théorisée par Léon Duguit (1859-1928) en 1923, la notion de service public est un élément essentiel du droit administratif français. La notion légale de service public, fondée sur l'idée d'intérêt général, est considérée comme la finalité ultime de l'action de l'État.

La notion de service public française découle du principe républicain d'égalité : la puissance publique doit assurer à tous les citoyens un niveau égal de bien-être matériel et social<sup>1</sup>. L'objet du service public, en-dehors des missions régaliennes de l'État qui sont liées à sa souveraineté, est de fournir un bien commun : celui-ci est soit un bien non-marchand (éducation), soit un

bien marchand (transports). Les premiers sont financés principalement par l'impôt ; les seconds principalement par une activité commerciale.

Principes fondamentaux.

Égalité de traitement. Il implique notamment la pratique de la péréquation qui consiste à déconnecter le prix de la prestation du coût réel de celle-ci et à assurer ainsi une tarification unique, quelles que soient les zones du territoire concernées.

Le principe de neutralité qui comprend le respect de la laïcité.

Le principe de continuité du service (interdisant en principe le droit de grève).

Le principe de mutabilité (levant les obstacles juridiques pouvant empêcher l'adaptation du service à des changements techniques ou une modification de la demande sociale).

« Vers une nouvelle définition des services publics ? », Encyclopédie en ligne Larousse, 14/10/2008

<sup>1</sup> On peut donc dire que l'existence d'un service public dépend d'une décision politique

**5- Pourquoi peut-on considérer que le transport par train des voyageurs est un service public en France ?**

**6- Peut-on considérer les activités économiques suivantes comme relevant d'un service public ?**

Activité	Service public ? (+ justifications)
Acheminement du courrier	
Vente de pain	
Téléphonie fixe	
Soins de santé	
Téléphonie mobile	
Transport ferroviaire	

**7- Donnez des exemples de services publics assurés par le secteur privé.**

### Document 3 – L'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence

Dernière des activités de réseau à être encore en partie gérée sous la forme d'un monopole public confié à la SNCF, le transport ferroviaire a connu des transformations importantes depuis une vingtaine d'années sous l'impulsion de la Commission européenne. Ces évolutions, comme la séparation en 1997 entre la gestion de l'infrastructure (confiée dans notre pays à Réseau ferré de France – RFF) et l'exploitation des services de transport (dévolue à la SNCF) ou la création d'une autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) en 2009, tendent à asseoir les conditions d'une ouverture du secteur à la concurrence.

L'objectif principal de cette ouverture est de permettre au chemin de fer de mieux concurrencer les autres modes de transport, de se développer (...) en améliorant sa compétitivité, à la fois en termes de qualité et de coûts. (...) Il convient de noter toutefois que la réussite de l'ouverture à la concurrence dépend de plusieurs conditions, qui renvoient à la nécessité de l'organiser avec beaucoup de soin.

Une première condition réside dans l'action des pouvoirs publics. (...) Une deuxième condition concerne le partage du financement du secteur ferroviaire entre usagers et contribuables et la question liée du financement des dessertes de service public. Sur ce point, une ouverture mal maîtrisée pourrait conduire à déstabiliser le financement des liaisons non rentables, actuellement assuré en partie par péréquation interne au secteur ferroviaire.

En situation de monopole, les bénéfices tirés de l'exploitation des dessertes rentables sont utilisés, (...) pour compenser, en partie, les pertes sur le reste

du réseau et réduire ainsi d'autant les subventions publiques. L'ouverture à la concurrence peut permettre de réduire globalement le coût de production des services ferroviaires ; selon son mode d'organisation et de régulation, elle peut cependant conduire à une concentration des nouveaux opérateurs sur les liaisons rentables (phénomène dit d'"écrémage") et à une redistribution des bénéfices aux usagers (par une baisse des prix) et aux actionnaires des exploitants privés. Une telle évolution remettrait en cause le système de financement des liaisons non rentables par péréquation interne. (...)

Une troisième condition porte sur la bonne utilisation des actifs ferroviaires. (...) En situation de monopole, l'opérateur historique gère son plan de dessertes sur l'ensemble du territoire, ce qui peut lui permettre d'optimiser la rotation de son parc de matériel roulant. L'arrivée d'un nouvel entrant sur le réseau pour assurer une partie des dessertes peut modifier cet équilibre et même conduire à accroître le parc de matériel roulant nécessaire pour le même niveau de desserte (...)

Centre d'Analyse Stratégique, « Pour une ouverture progressive du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence. » (Note de synthèse 242 - Octobre 2011)

**8- Pourquoi l'introduction de la concurrence ne concerne que la SNCF et pas Réseau Ferré de France ?**

**9- Quel est le risque possible, pour les lignes non rentables, de l'ouverture à la concurrence ?**

**10- Comment les pouvoirs publics peuvent-ils tenter de remédier à cette situation ?**

**11- Discutez les effets de l'introduction de la concurrence sur les coûts de production du transport ferroviaire.**

**12- Quels peuvent être les agents économiques avantagés ou désavantagés par l'ouverture à la concurrence ?**