

PÉAGES D'INFRASTRUCTURES¹

Rémy Prud'homme²

1^{er} décembre 2010

A quel prix et sur quelles bases les voies de chemin de fer appartenant à RFF doivent-elles être louées à la SNCF (ou demain à Trenitalia) qui les utilisent ? Comment fixer les redevances ou péages ? C'est une question à plusieurs milliards d'euros. Elle est d'autant plus importante que la politique affichée en France est d'augmenter considérablement le stock de voies ferrées dans les dix ou vingt ans qui viennent. Le problème ne concerne pas seulement les voies ferrées, mais également les aéroports, et toutes les infrastructures caractérisées par la séparation juridique et économique du propriétaire et du locataire. Cette séparation a été voulue par l'Union Européenne au motif qu'elle rend possible la concurrence entre plusieurs locataires, et nous apporte (ou nous apportera) tous ses bienfaits.

Un premier point est clair : les péages actuellement payés sont très inférieurs au coût du service rendu par RFF à la SNCF. Ils s'élèvent à 3 milliards d'euros par an, ce qui est assez exactement le coût de l'entretien des voies ferrées, entretien qui est notoirement insuffisant. En d'autres termes, la SNCF ne supporte pas du tout le coût du capital des lignes qu'elle utilise. Elle est comme un locataire qui ne payerait que les charges de copropriété de son appartement. Dans un secteur aussi capitalistique que le chemin fer, cet accès gratuit au stock de capital fixe utilisé est un bel avantage. Il fera rêver beaucoup d'industriels. Est-il justifié ?

Probablement pas. Certes, le rail a besoin de grosses subventions. Les paiements des usagers couvrent à peu près la moitié des coûts de production. Plus pour certaines activités (TGV), moins pour d'autres (fret, TER). Si le chemin de fer devait payer tous ses coûts internes, la plupart des lignes fermentaient. Admettons, ce qui ne va pas de soi dans la situation actuelle des finances publiques, que le contribuable doit continuer à payer quelques 10 milliards par an pour le rail – beaucoup plus dans le futur car les lignes nouvelles seront moins

¹ Publié, avec des coupes, sous le titre « Le juste prix du rail » dans *Les Echos*, 21-22.1.2011

² Professeur (émérite), université Paris XII

rentables encore que les lignes existantes. Reste à savoir quelles formes doit prendre cette subvention : doit-elle être versée aux opérateurs, y compris étrangers ? Ou au gestionnaire de l'infrastructure (ce qui profitera également aux opérateurs étrangers) ? Ou aux usagers ? Pour des raisons de clarté et d'incitation, c'est-à-dire de démocratie et d'efficacité, se rapprocher de la vérité des coûts est désirable, et implique une forte augmentation des péages.

RFF a donc raison de demander une telle augmentation (que la SNCF combat bien entendu vigoureusement). Mais RFF a tort de vouloir l'asseoir sur ce qu'elle appelle la « capacité contributive » des différentes lignes. Selon cette théorie, un train qui emporte 1000 passagers devrait payer presque 10 fois plus qu'un train qui transporte 100 passagers. Le train du vendredi qui conduit dans leurs villas de la Drôme les riches bobos à capacité contributive élevée, devrait payer davantage que le train qui emporte au travail de pauvres banlieusards à capacité contributive faible. RFF voudrait donc étendre aux péages le *yield management* que les compagnies aériennes et la SNCF pratiquent avec talent, et qui consiste à vendre le même service cher à ceux qui sont prêts à payer beaucoup et bon marché à ceux qui n'ont pas cette capacité.

Pourquoi le *yield management* serait-il légitime pour la SNCF et pas pour RFF ? Parce que les clients de la SNCF sont des consommateurs finaux alors que ceux de RFF sont des producteurs. Un prix unique du transport ferroviaire crée un important surplus du consommateur. Le *yield management* permet à la SNCF de s'approprier une bonne partie de ce surplus. Mais il ne modifie pas la production, c'est-à-dire l'allocation des ressources.

En revanche, la demande de sillons ferroviaires – tout comme la demande d'électricité ou de travail – qui émane de la SNCF est une demande de facteurs de production. Imagine-t-on EDF chercher à vendre plus cher le kWh qui fait marcher un train de 1000 passagers que le kWh qui fait marcher un train de 100 passagers ? Ou bien les conducteurs du train des bobos demandant une augmentation au motif de la plus grande capacité contributive des passagers qu'ils transportent ?

Non bien sûr. Une telle tarification aurait pour inconvénient de brouiller l'information sur les coûts. Le coût unitaire, c'est-à-dire par passager, dans un train de 1000 passagers est bien moindre pour la collectivité que le coût unitaire dans un train de 100 passagers. Il ne faut pas occulter cette réalité. Le système de prix doit

au contraire la refléter pour orienter les choix vers la minimisation des coûts collectifs. Un opérateur intégré (la SNCF avant la création de RFF) a une comptabilité analytique qui fait ce genre de calculs et éclaire ses décisions. La séparation de l'infrastructure et de l'exploitation ne doit pas nous conduire à lâcher la proie des avantages de l'efficacité pour l'ombre des bénéfices de la concurrence. Les péages doivent refléter les coûts - tous les coûts et rien que les coûts - de la mise à disposition des infrastructures.

Dans la pratique, ce principe doit être mise en oeuvre avec souplesse. Des considérations d'aménagement du territoire peuvent intervenir. Certaines péréquations peuvent avoir des justifications commerciales. Des demandes concurrentes pour certains sillons pourront nécessiter des mises aux enchères. Mais à trop ignorer ou violer les principes, on alloue mal les ressources rares, de plus en plus rares, et on réduit des taux de croissances faibles, de plus en plus faibles.

(900 mots)