

RÉSUMÉ

Extrait de :
Jacques Pelkmans et Giacomo Luchetta,
« Un marché unique pour les industries de réseaux ? »,
Études et rapports n° 95,
Notre Europe – Institut Jacques Delors, février 2013.

Début 2013, l'UE peut revenir sur **25 années d'efforts pour développer et approfondir un marché unique des industries de réseaux**. Il est donc important de dresser un bilan et d'essayer d'évaluer jusqu'où le marché unique est allé et quels sont les bénéfices et coûts pouvant être identifiés.

Les **sept industries de réseaux traitées à l'échelle européenne** (radio et télédiffusion, télécommunications, services postaux, gaz et électricité et transport aérien et ferroviaire) étaient auparavant **strictement réglementées** et constituaient des **monopoles d'État dans lesquels l'influence politique était extrêmement forte**. En outre, elles avaient **tendance à être inefficaces en termes de production et d'approvisionnement** et étaient absolument **sourdes aux préférences des consommateurs et des citoyens**, qu'elles soient exprimées en termes de longs temps d'attente, de choix restreint ou simplement de mauvaise qualité de service. Pour toutes ces raisons, le développement du marché unique a été un processus long et complexe. (pages 13-16)

Cette Étude fournit un **bref aperçu de la logique et de l'état du marché unique dans les industries de réseaux aujourd'hui**, rappelant aux lecteurs les logiques économiques et européennes sous-jacentes à cette transformation. Le marché unique implique d'introduire une compétition nationale et transfrontalière tout en encadrant la puissance écrasante des acteurs dominants du marché et en préservant les obligations de services aux consommateurs, y compris pour les plus pauvres et les régions périphériques. (pages 17-20)

Malgré l'**existence d'une législation européenne dans ces sept secteurs**, cela **n'implique pas pour autant l'existence d'un marché unique pour les services (ou les infrastructures)**. Pour que le marché unique européen fonctionne, il faut non seulement une véritable concurrence sur les marchés nationaux, ce qui n'est souvent pas le cas, mais il faut aussi qu'il n'y ait plus

de « barrières » ni de distorsions de concurrence au niveau européen. Ces processus sont longs et nécessitent des efforts par les entreprises sur les marchés mais aussi par les responsables politiques européens et nationaux. (pages 20-22)

Cette Étude fournit une **analyse détaillée de deux types de réseaux dans lesquels la libéralisation est souvent considérée comme plutôt réussie** (transport aérien et télécommunications), et **de deux secteurs dans lesquels le rapport coûts/bénéfices serait plus problématique** (électricité et services ferroviaires).

- Le **transport aérien** est la seule des quatre industries étudiées pour laquelle **il existe pour ainsi dire un marché unique**. La libéralisation du transport aérien a conduit à garantir un marché dynamique et en pleine croissance pour les passagers et le fret. La libéralisation a permis aux compagnies low-cost d'entrer sur le marché et de conquérir un tiers du marché des passagers en Europe, **contribuant à la baisse des prix et à l'ouverture de nouvelles liaisons**. Les marges de profit extrêmement basses montrent que le marché aérien européen est devenu réellement compétitif, conduisant même à une concurrence féroce. Parallèlement, **la cohésion territoriale a été renforcée** par l'émergence de nombreuses nouvelles liaisons et les normes de sécurité ont été préservées. (pages 23-31)
- La **libéralisation du marché des communications électroniques est également considérée comme une réussite**. Même s'il n'existe pas de marché unique, de nombreux avantages économiques majeurs ont été acquis grâce à une concurrence nationale accrue résultant de la libéralisation européenne. Les données présentées dans cette Étude relatives aux taux de pénétration, aux parts de marché des acteurs, aux nouveaux services et aux prix témoignent du succès de la libéralisation dans ce secteur. Tous les avantages acquis aux niveaux nationaux pourraient toutefois être plus importants s'il existait un véritable marché unique dans ce secteur. (pages 31-43)
- Le **secteur de l'électricité s'est montré plus difficile à libéraliser** que d'autres industries de réseaux, **en raison de caractéristiques propres**

à cette industrie. Aujourd'hui, l'image d'ensemble est celle d'un marché unique divisé en grands sous-marchés sur lesquels la **persistance de la disparité des prix** montre bien que les échanges transfrontaliers seraient plus nombreux s'il existait suffisamment de capacités d'interconnexion. Pour le secteur de l'électricité, le marché unique reste un objectif lointain, malgré les nombreux efforts en cours pour l'atteindre d'ici cinq ans. (pages 44-55 et 65-68)

- La **mise en œuvre des paquets de libéralisation du rail a été lente et difficile**. La législation européenne préconisant la libéralisation constitue une condition nécessaire mais largement insuffisante pour parvenir au bon fonctionnement du marché du fret européen : il convient de s'attaquer aux **barrières physiques et d'infrastructures**, une entreprise coûteuse qui peut prendre des décennies. Il existe encore bien trop d'**obstacles, parfois majeurs, pour le développement de véritables services européens de fret ferroviaire**, malgré d'incroyables gains potentiels dans le secteur et un potentiel de gains indirects dans les chaînes de valeur pour les entreprises européennes. (pages 58-68)

Nous concluons que **l'UE montre désormais plus de détermination à poursuivre le marché intérieur des industries de réseaux**. L'ouverture des marchés de ces réseaux s'est révélée complexe et hasardeuse, et la libéralisation est très inégale selon les divers secteurs étudiés. Les nombreux exemples chiffrés de cette Étude montrent que **l'UE a bien progressé sur cette voie** et qu'**avec une mise en œuvre politique, réglementaire et anti-trust, des investissements et des efforts de la part des entreprises, la réalisation du marché unique des industries de réseaux pourrait potentiellement être achevée d'ici une décennie**. (pages 69-72)