Route Paris-Londres : le Conseil de la concurrence estime qu' Eurostar n'a pas eu de comportement prédateur visant à éliminer la concurrence

Publié le 26 novembre 2007

Saisi le 18 novembre 2004 par British Airways d'une plainte pour abus de position dominante mettant en cause la SNCF et Eurostar Group Ltd. (EGL) sur le marché du transport de personnes entre Paris et Londres, le Conseil de la concurrence vient de rendre une décision au fond (1), dans laquelle il estime que les pratiques de prédation et de subventions croisées dénoncées par la saisissante ne sont pas établies.

La plainte de British Airways

Dans sa saisine, British Airways soutenait que, sur la route Paris-Londres, Eurostar pratiquait, d'une part, des prix anormalement bas ne lui permettant pas de couvrir ses coûts (tarifs dits *prédateurs*) et mettait, d'autre part, en oeuvre une politique de saturation de ses capacités dans le but de l'évincer de ce marché. Selon elle, cette politique commerciale était financée par des subventions que la SNCF, du fait de son monopole sur le réseau ferroviaire français, était en mesure de verser à sa filiale déficitaire Eurostar (mécanisme dit de *subventions croisées*).

Le Conseil de la concurrence estime qu'Eurostar n'a pas mis en œuvre de stratégie prédatrice dans le but de perturber ou d'éliminer toute concurrence sur la route Paris-Londres

Si le Conseil constate bien une position dominante d'Eurostar sur le transport de voyageurs sur la route Paris-Londres, il estime que la politique commerciale mise en place n'est pas prédatrice.

Une telle stratégie supposerait en effet que, dans un premier temps, Eurostar ait rationnellement consenti à des pertes en mettant en circulation plus de trains que nécessaire et en vendant les billets à des prix anormalement bas afin, dans un second temps, d'éliminer la concurrence aérienne pour pouvoir ensuite remonter fortement ses prix et récupérer les pertes consenties.

Or, sur la période analysée (2004), le Conseil relève qu'Eurostar n'a pas augmenté ses capacités mais les a, au contraire, diminuées.

Quant à la politique tarifaire d'Eurostar, le Conseil estime qu'elle n'a eu ni pour objet ni pour effet de réduire la concurrence sur le marché. Dans son analyse, il constate que chaque train d'Eurostar couvre ses coûts variables, mais non ses coûts complets en raison des charges fixes que représentent l'utilisation du Tunnel et des voies britanniques à grande vitesse et note qu'Eurostar s'est engagé à payer ces charges fixes sur une très longue période, même s'il interrompait son exploitation.

Dès lors, la SNCF et EGL cherchent, au moyen de différents outils de management et de tarification, à optimiser le remplissage et la recette totale par train pour contribuer au maximum à la couverture des coûts : comme chaque passager et chaque train dégagent des profits positifs, cet excédent est utilisé pour payer en partie la partie fixe du coût d'utilisation des infrastructures et réduire ainsi la perte totale.

Enfin, le Conseil considère que le dossier n'apporte pas la preuve d'une perturbation du marché par l'usage de subventions croisées au sein de la SNCF : si les compagnies aériennes ont, en effet, perdu des parts de marché, le marché lui-même a très fortement augmenté du fait des services nouveaux apportés par Eurostar.

(1) Par une décision du 16 mars 2005 (05-D-11), le Conseil avait estimé que l'octroi de mesures conservatoires n'était pas justifié en l'espèce et avait partiellement rejeté la saisine au fond, notamment en ce qu'elle portait sur des pratiques de refus d'affichage.

DÉCISION 07-D-39 DU 23 NOVEMBRE 2007

relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport ferroviaire de personnes sur la route Paris-Londres

Consulter le texte intégral de la décision

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contacter par mail