

## En France, pourquoi l'ouverture à la concurrence des trains voyageurs patine

Jacques Sayagh, Ouest-france.fr, 5 août 2022.

<https://www.ouest-france.fr/economie/transports/train/en-france-pourquoi-l-ouverture-a-la-concurrence-des-trains-voyageurs-patine-60f462c6-0d1c-11ed-adc0-0d21530731c8>

« L'activité ferroviaire est en forte reprise cet été [été 2022]. C'est l'occasion de se demander où en est l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs. Voici les trois raisons qui font que ça patine.

### Une procédure complexe

Hormis l'arrivée de l'italien Trenitalia, sur la ligne grande vitesse Paris-Lyon fin 2021, le bilan de l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs est maigre. La loi, qui a lancé le processus découlant de la réglementation européenne, date pourtant de 2018. Et les appels d'offres, mettant en concurrence la SNCF avec d'autres opérateurs, sont possibles pour les TER (gérés par les régions) et les Intercités (par l'État), depuis décembre 2019.

L'État a bien lancé un appel d'offres pour les Intercités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. Mais il l'a déclaré infructueux fin 2020, car seule la SNCF y a répondu. Plusieurs régions ont également lancé des appels d'offres. Un seul a pour l'instant abouti : la région Sud a confié à l'entreprise française Transdev l'exploitation, à partir de l'été 2025, des TER de la ligne Marseille-Nice.

Les processus sont longs. Pour rédiger les appels d'offres, les Régions ont besoin d'obtenir des informations techniques de la SNCF. Les Hauts-de-France s'y sont cassé les dents. "La SNCF n'a pas répondu aux demandes des Hauts-de-France", déplorait Bernard Roman, le président de l'Autorité de régulation des transports (ART), lors d'une audition au Sénat en février 2022. La Région a dû saisir l'ART. "Ce conflit a conduit la Région à retarder d'un an l'ouverture à la concurrence", souligne Bernard Roman. "SNCF Voyageurs s'est conformé à la décision de l'ART", assure aujourd'hui l'entreprise. "Et a fourni toutes les données demandées à la Région."

### Un coût pour le contribuable

Opposés à l'ouverture à la concurrence, plusieurs syndicats de la SNCF pointent son coût pour le contribuable. "L'objectif était de baisser les coûts", note Didier Mathis, de l'Unsa. "Or, à l'issue des appels d'offres, ce sont les régions, donc le contribuable, qui supportent les investissements". Pour Marseille-Nice, la région Sud va financer l'achat de nouvelles rames à hauteur de 212 millions d'euros et un nouvel atelier de maintenance, pour 30 millions. "Si la SNCF avait été choisie, il n'y aurait pas eu besoin d'un nouvel atelier", note Aurélien Hamon, de la CGT. "Cela aurait généré des économies substantielles."

Mais le coût est également élevé pour les compagnies, qui doivent verser des péages à SNCF Réseau, en charge de la maintenance des 30 000 kilomètres de rails. "Sur Paris-Lyon, le péage varie de 26 à 39 € par train-kilomètre", calculait Roberto Rinaudo, le PDG de Trenitalia France, devant les sénateurs en février. "Sur un tronçon similaire comme Rome-Milan, il s'établit entre 6 et 8 €."

Depuis, Trenitalia a obtenu une ristourne temporaire. À cela, s'ajoutent les difficultés d'accès aux rames d'occasion ou neuves. Cela n'empêche pas, toutefois, les projets de réouverture de lignes longue distance, comme ceux de Railcoop ou du Train.

### **Des répercussions sociales importantes**

"Les cheminots, employés à plus de 50 % sur les lignes transférées, seront contraints de passer chez l'opérateur qui remporte l'appel d'offres", rappelle Didier Mathis. "D'ici à quinze ans, 25 000 des 145 000 cheminots pourraient être concernés."

"La SNCF elle-même répond aux appels d'offres *via* des filiales hors du groupe public unifié", poursuit le syndicaliste. "Or, qui dit filiale, dit renégociation de l'accord 35 heures."

Aurélien Hamon redoute lui aussi "une dégradation des conditions sociales. La SNCF doit répondre en direct aux appels d'offres et non *via* des filiales." »

<b>Exploitation pédagogique</b>
---------------------------------

1. Qu'est-ce qu'un marché de concurrence pure et parfaite ?
2. En quoi consiste « l'ouverture à la concurrence » d'un secteur d'activité ?
3. Depuis quand le trafic ferroviaire de voyageurs est-il ouvert à la concurrence en France ?
4. Pourquoi l'ouverture à la concurrence prend-elle du temps dans ce domaine ?
5. Quels sont les arguments avancés par les syndicats pour rejeter l'ouverture à la concurrence ?
6. Pourquoi les compagnies qui pourraient concurrencer la SNCF éprouvent-elles des difficultés à entrer sur le marché ?
7. Quelles sont les conséquences prévisibles de l'ouverture à la concurrence sur une partie des cheminots ?

**Corrigé**

1. La concurrence pure et parfaite est une structure de marché hypothétique décrite au XIX<sup>e</sup> siècle par les économistes dits « néoclassiques » et qui permet d'assurer l'équilibre des marchés. Parmi les hypothèses régissant ce modèle, on repère notamment l'atomicité (grand nombre de demandeurs et grand nombre d'offreurs) ou encore l'homogénéité du produit (les produits vendus sont similaires). Un marché de concurrence pure et parfaite est donc un marché sur lequel aucune entreprise n'est en mesure d'influencer le prix de vente (à la différence d'un monopole par exemple).
2. L'ouverture à la concurrence d'un secteur d'activité consiste, pour les pouvoirs publics, à favoriser l'entrée de concurrents sur le marché, de manière à faire fonctionner le jeu de la concurrence. Le transport ferroviaire de voyageurs a longtemps été un monopole public, assuré par la SNCF. L'ouverture à la concurrence de ce secteur consiste à mettre en concurrence la SNCF sur les lignes qu'elle exploite (TGV, TER, etc.).
3. Le transport ferroviaire de passagers est ouvert à la concurrence depuis 2018 en France.
4. L'ouverture à la concurrence prend du temps car les processus permettant à de nouvelles entreprises d'intervenir sur le marché sont très longs. Pour rédiger les appels d'offre, les régions ont besoin d'informations techniques de la SNCF, qui ne sont pas toujours fournies à temps (comme cela a été le cas dans la région des Hauts-de-France), ce qui bloque le processus d'ouverture à la concurrence et maintient temporairement la situation de monopole de la SNCF.
5. Les syndicats sont opposés à l'ouverture à la concurrence. Ils expliquent notamment que celle-ci risque d'engendrer un coût important pour le contribuable, à travers les investissements que les régions vont devoir effectuer pour aider les nouveaux concurrents de la SNCF à déployer leur activité (construction d'ateliers de maintenance, subvention pour l'achat de nouvelles rames). Ce sont les contribuables qui, *in fine*, vont en supporter le coût.
6. Il existe des barrières à l'entrée qui empêchent les concurrents d'entrer sur le marché. En effet, les compagnies qui pourraient concurrencer la SNCF hésitent à rentrer sur le marché à cause des droits de péage élevés qui sont demandés par SNCF Réseau, chargée de gérer les infrastructures ferroviaires. Le péage varie ainsi de « 26 à 39 euros par train-kilomètre », ce qui engendrerait des coûts importants pour les compagnies potentiellement intéressées par une entrée sur le marché, rendant la rentabilité de leurs investissements incertaine.
7. Enfin, les cheminots sont inquiets car si l'ouverture à la concurrence se poursuit, ils risquent de devoir quitter la SNCF pour les nouvelles compagnies. Ils risquent alors d'être perdants en matière de conditions de travail ou de rémunération.