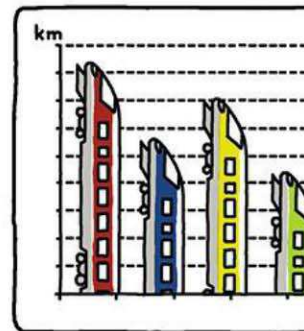


# La concurrence ferroviaire, pour quoi faire ?



Les grandes manœuvres sont lancées : d'ici quelques années, des trains de compagnies privées pourraient concurrencer ceux de la SNCF. Mais le projet de libéralisation divise. Difficile de savoir si le consommateur a quelque chose à y gagner...

Ouverture à la concurrence, libéralisation... Ces mots cristallisent le mécontentement d'usagers, de salariés, de syndicats et d'associations de consommateurs. À l'horizon 2019-2021, la SNCF pourrait ne plus être seule à exploiter des trains sur des trajets intérieurs. Les travaux de l'Union européenne poussent le secteur ferroviaire dans ce sens.

Certes, dès qu'il s'agit de se rendre au Royaume-Uni, en Belgique, en Suisse, en Italie ou en Allemagne, la SNCF n'est plus seule : il y a les compagnies Eurostar, Thalys, Lyria et Deutsche Bahn. Le sujet devient épineux quand on aborde les liaisons régionales (TER, Intercités) et les lignes à grande vitesse... Pour un Limoges-Paris ou un Lyon-Marseille, la SNCF reste maîtresse des lieux. Probablement plus pour longtemps, et ce ne sera pas la première fois !

## À L'ORIGINE, UNE MULTITUDE DE RÉSEAUX

Au début de l'histoire ferroviaire, une multitude de sociétés privées investissent dans des voies ferrées. Sous l'Empire, elles fusionnent en six grandes compagnies, dont la célèbre Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) qui relie Paris à Marseille. Les diverses crises économiques, la guerre de 1914-1918 ont raison de cette gestion décentralisée et quelque peu anarchique. L'État reprend le contrôle sur le réseau ferré, notamment

pour des raisons stratégiques. Jusqu'à la nationalisation de 1937, qui passe par la création d'une entreprise unique, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

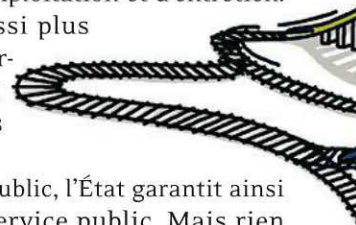
Avant la nationalisation, le législateur français avait prévu qu'une compagnie puisse utiliser le réseau construit et financé par une autre dans une région voisine, mais cela n'arriva jamais dans la pratique. Cela créait trop de litiges entre les entreprises.

## LE MONOPOLE, UNE QUESTION DE COÛTS

À l'intérieur de nos frontières, il n'y a donc jamais eu de concurrence frontale. La théorie économique montre qu'il y a une vraie logique à concentrer dans les mains d'un seul acteur une activité construite en réseau comme l'énergie, les télécommunications ou les chemins de fer. Le monopole est justifié, au départ, par les lourds investissements à consentir, puis par les importants coûts d'exploitation et d'entretien. Au quotidien, c'est aussi plus simple en termes de coordination des personnels et de relations commerciales avec les usagers.

Quand le monopole est public, l'État garantit ainsi un certain niveau de service public. Mais rien n'empêche de concéder l'exploitation du service (pas l'entretien des rails) à une entreprise privée. À charge, pour cette dernière, de répondre au cahier des charges défini par l'État, et d'être reconduite ou pas lors du renouvellement du contrat. Ce mode

La délégation de service public est déjà présente dans d'autres secteurs (eau, déchets...).







de gestion (la délégation de service public) est déjà présent dans les secteurs de l'eau (traitement, distribution, assainissement) et des déchets (collecte, recyclage). Dans le cas du train, des liaisons précises seraient concédées pour un temps déterminé : par les régions pour les TER, par l'État pour les trains Intercités. Déçues par la piètre qualité de service de la SNCF selon l'endroit, certaines régions sont déjà motivées pour lancer des appels d'offres, au regard du coût pour les finances publiques.

### AMÉLIORER LES PERFORMANCES

L'ouverture à la concurrence est possible sur le papier, mais qu'apporte-t-elle aux usagers ? « *La concurrence n'est pas une fin en soi, elle est un instrument permettant d'améliorer la performance de l'opérateur historique*, avance Laurent Guihéry, enseignant-chercheur en économie des transports à l'université de Lyon 2, qui a étudié l'ouverture à la concurrence dans la région de Leipzig. *Partout en Europe où les opérateurs publics sont mis en compétition, ils se sont améliorés, comme en Suède et en Allemagne.* » Lors de la première mise en concurrence, le coût du service tend à baisser, jusqu'à 20 ou 30 %, ce qui profite aux finances publiques, et indirectement aux contribuables. Mais la baisse ne peut pas continuer : les coûts remontent un peu à la deuxième mise en concurrence.

Quant aux avantages directs, les experts interrogés ne s'avancent pas beaucoup. Ils évoquent l'appari-

tion de nouveaux services à bord (plus d'emplacements pour les vélos, une meilleure restauration...), parfois une plus grande fréquence des trains et une meilleure ponctualité. Quasiment aucun ne croit en une baisse durable du prix des billets.

tion de nouveaux services à bord (plus d'emplacements pour les vélos, une meilleure restauration...), parfois une plus grande fréquence des trains et une meilleure ponctualité. Quasiment aucun ne croit en une baisse durable du prix des billets.

L'ouverture à la concurrence pose surtout des questions d'organisation entre l'État, les régions, le gestionnaire de réseau (RFF), la SNCF et les entreprises privées. Il faudra savoir quel matériel roulant sera utilisé par les nouvelles entreprises, dans quelles conditions ces dernières auront accès aux gares, si elles auront un guichet propre pour vendre leurs billets et un service après-vente pour régler les litiges. La route est encore longue... ||

FLORENT POMMIER