

La libéralisation timorée du rail fait des déçus

TRANSPORT

L'accord négocié à Bruxelles sur l'ouverture à la concurrence du ferroviaire ne soulève pas l'enthousiasme en France.

Lionel Steinmann

[@lionelsteinmann](#)

Le compromis obtenu mardi au niveau européen sur les modalités de libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs (« Les Echos » du 21 avril) ne soulève pas l'enthousiasme en France, notamment chez ceux qui souhaitent une mise en concurrence rapide de la SNCF.

Le groupe de transport de proximité Transdev, qui milite depuis plusieurs années pour la fin du monopole de l'entreprise publique, a fait part de sa déception dans un communiqué. « *Le résultat n'est pas à la hauteur des espérances placées sur le ferroviaire en Europe* », regrette la filiale de la Caisse des Dépôts, qui déplore que la « *vision ambitieuse* » du projet initial de la Commission européenne ait été « *édulcorée* » par une série de compromis avec les ministres des Transports européens et le Parlement.

Transdev relève notamment l'allongement des périodes de transition : les liaisons commerciales comme le TGV seront ouvertes à la concurrence à partir de décembre 2020, mais le recours à un appel d'offres pour celles faisant l'objet d'une délégation de service public pourra être repoussé jusqu'à 2023. Et encore, « *l'introduction de nombreuses exemptions* », pointe Transdev, laisse la possibilité théorique d'en rester à une attribution sans mise en concurrence. Le groupe espère malgré tout que la France sera « *exemplaire* » dans la poursuite de la réforme du rail européen.

L'Arafer dans le viseur

Très pessimiste tout au long des négociations, l'eurodéputé Dominique Riquet ne varie pas

dans son analyse sur le résultat de celles-ci : « *le système ferroviaire français ne va pas bien, et ce n'est pas en le pérennisant qu'il ira mieux. L'accord conforte les monopoles nationaux là où ils existent, et repousse encore la constitution d'un espace ferroviaire européen ouvert et performant.* »

Le plus sévère est le député socialiste Gilles Savary. Rapporteur de la réforme ferroviaire votée en 2014, ce très bon connaisseur du secteur estime que le gouvernement a tenté à Bruxelles une « *contre-réforme* » en revenant sur des principes inscrits dans la loi il y a à peine deux ans.

Le camp français, explique Gilles Savary, a cherché à affaiblir le régulateur du secteur, l'Arafer, chargé de s'assurer que SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, n'avantage pas l'opérateur historique.

L'Arafer dispose pour cela, depuis la loi de 2014, d'un droit de veto lui permettant de s'opposer à la nomination d'un nouveau dirigeant de SNCF Réseau s'il décèle un risque de conflit d'intérêts. Dans le cadre de la future directive, le gouvernement a cherché à lui retirer ce droit de veto. Le texte définitif de l'accord n'ayant pas encore été diffusé, il n'était pas possible de savoir, jeudi soir, si cette disposition a été retenue.

Autre exemple, avance le député de la Gironde, « *la France a introduit dans le texte une disposition stipulant que les régions ne seraient plus autorités organisatrices exclusives en matière de transport* ». Traduction : l'Etat aura son mot à dire si, d'aventure, une région voulait jouer les pionnières dans l'ouverture du marché. Une disposition qui n'est pas encore actée définitivement dans le texte bruxellois, mais sur laquelle l'Association des régions de France demande des éclaircissements depuis des mois.

Autant d'obstacles à l'ouverture effective du marché « *qui tombent à pic au moment où l'Etat, déjà embarqué dans une négociation à hauts risques sur le cadre social de cheminots, cherche à éviter de braquer les syndicats* », avance un expert. De leur côté, ni le gouvernement ni la SNCF n'ont souhaité commenter l'accord intervenu mardi. ■



Shutterstock

Pour la Caisse des Dépôts, la « *vision ambitieuse* » du projet initial a été « *édulcorée* » par une série de compromis.