

# TGV : vers une libéralisation à minima à partir de fin 2020

- Le « quatrième paquet ferroviaire » a enfin été conclu à Bruxelles.
- La concurrence sur les lignes voyageurs s'ouvrira très progressivement.

## TRANSPORT

**Gabriel Grésillon**  
 @GGresillon  
 — Bureau de Bruxelles

Enfin ! Tous les négociateurs européens ont poussé un profond soupir de soulagement, dans la soirée de mardi, lorsqu'ils sont parvenus à s'entendre sur l'avenir du rail. Le « quatrième paquet ferroviaire », ensemble de réformes impulsées par la Commission européenne, a fait l'objet d'intenses tractations, au point que la plupart des protagonistes ressentent un immense réconfort à l'idée de tourner la page de cette négociation éprouvante.

Sur le fond, ils restent toutefois divisés : les uns déplorent un texte beaucoup moins ambitieux qu'il n'était à l'origine. Les autres, au contraire, se réjouissent du fait que l'essentiel, selon eux, est préservé : à savoir un principe d'ouverture à la concurrence des lignes commerciales en Europe, y compris pour celles qui, à l'image des trains régionaux français, font l'objet d'une obligation de service public.

Dans un entretien aux « Echos », Violeta Bulc, la commissaire européenne aux Transports, s'est vue très positive devant un texte qui, selon elle, va obliger le secteur fer-

roviaire à évoluer, et va bénéficier « aux consommateurs, aux prestataires de services et à l'ensemble de l'industrie ». « C'est la première fois que nous posons des règles claires pour la concurrence en Europe », se félicite-t-elle en se réjouissant de la fin programmée des monopoles protégés. Le ferroviaire, espère-t-elle, va ainsi pouvoir connaître « un changement comparable à celui que nous avons vu dans l'aérien ». Et d'appeler à la création de nouveaux « easyJet du secteur » à l'image du projet de la compagnie ferroviaire tchèque, LEO Express.

### Plusieurs points sensibles

Si la négociation entre les Etats-membres et le Parlement européen était ardue, c'est qu'elle touchait à plusieurs points sensibles dans de nombreux Etats membres, en particulier la France. Le texte, qui doit encore être approuvé au plan formel, acte quelques nouveautés. D'une part, c'est en décembre 2020 que les lignes commerciales devront être ouvertes à la concurrence en Europe. Il s'agit essentiellement, pour la France, des TGV. D'autre part, les lignes soumises à obligation de service public – en particulier, dans l'Hexagone, celles gérées par les régions – entreront, à partir de décembre 2023, dans un nouveau mode de fonctionne-

ment : au lieu de l'attribution directe à la SNCF, ce sont des appels d'offres qui devront déterminer quel opérateur effectuera le service de transport. Enfin, au plan de la gouvernance, le texte tente de créer les conditions d'une indépendance effective entre gestionnaires de réseaux et opérateurs de transport. Le but étant que les opérateurs historiques ne bénéficient pas d'un accès privilégié aux rails.

Mais pour les partisans d'un big bang du secteur, la déception domine. La mise en concurrence des lignes commerciales sera très encadrée : lorsque l'opérateur historique doit se plier à des contraintes liées à sa fonction de service public (fréquence des trajets, nombre de dessertes...), les régulateurs nationaux pourront, le cas échéant, prendre des mesures afin qu'un nouvel acteur ne pratique pas une stratégie dite « d'écrémage », en raflant pour lui seul les tronçons ou les passagers les plus rentables. Quant aux trains régionaux, ils pourront faire l'objet de contrats d'attribution directe jusqu'à 2023, et ce pour une durée de dix ans. Autrement dit, il est techniquement possible d'assurer un monopole de fait jusqu'à la fin de 2032. Un point sur lequel Violeta Bulc reconnaît être « un peu déçue ». Il existera, en outre, des possibilités de

dérogations : si une région peut démontrer que, de façon quantifiable et conforme à ses engagements, la qualité de service s'améliore, le régulateur pourra l'autoriser à opter pour une attribution directe.

Dernier point : la « muraille de Chine » qu'espéraient certains gestionnaires de réseaux et opérateurs de transports a été sérieusement

**Au plan de la gouvernance, le texte tente de créer les conditions d'une indépendance effective entre gestionnaires de réseaux et opérateurs de transport.**

abîmée. Une source française explique qu'il fallait tenir compte « des spécificités nationales » et « ne pas coller un principe rigide au niveau européen ». Pour celle-ci, l'essentiel est préservé, puisque « l'indépendance du gestionnaire de réseau est sanctuarisée sur ses fonctions essentielles que sont l'attribution et la tarification des sillons ». Mais l'idée de départ de garantir des structures totalement séparées, y compris au plan capitaliste, a fait long feu. ■



François Henry/REA

Sur le marché des TER, qui donne lieu à des subventions publiques, la mise en concurrence se fera par appel d'offres dès fin 2023.

## La SNCF plus vulnérable sur les trains régionaux

**Le marché des liaisons TGV serait coûteux et compliqué à pénétrer pour de nouveaux entrants. Celui des TER offre plus de latitude.**

**Lionel Steinmann**  
 @lionelsteinmann

Des guichets de la Deutsche Bahn dans les gares parisiennes et vendant des billets Paris-Strasbourg ou Paris-Lyon à bord de trains opérés par la compagnie allemande... D'après l'accord conclu mardi soir à Bruxelles sur la libéralisation du transport ferroviaire, ce scénario sera en théorie possible à partir de fin 2020. Pourtant, ce n'est pas sur le marché des liaisons « commerciales », c'est-à-dire celui des TGV, que la SNCF a le plus à redouter d'une ouverture à la concurrence.

Certes, le marché de la grande vitesse est le plus prestigieux, et c'est celui qui, historiquement, génère le plus de marges pour la SNCF. Mais ces profits ont fondu ces dernières années avec la hausse régulière des péages que la compagnie

doit acquitter pour faire circuler ses TGV sur le réseau ferroviaire. Ces péages seront les mêmes pour ses concurrents potentiels.

Ces derniers devraient par ailleurs investir massivement pour se lancer, que ce soit dans le matériel roulant ou dans des infrastructures de maintenance. « Et aujourd'hui, des barrières techniques empêchent des trains venus d'Italie ou d'Allemagne de circuler en France », assure un expert.

### Pression de l'aérien, du covoiturage et du car

De surcroît, la SNCF n'est déjà plus vraiment en situation de monopole sur les liaisons nationales. Elle doit faire face depuis quelques années à la pression grandissante de l'aérien (et notamment des compagnies low cost), du covoiturage et, depuis l'été dernier, de l'autocar, où la compétition est féroce sur les prix.

Cette concurrence a déjà forcé l'entreprise à réagir. Elle a répliqué sur les prix, en lançant son offre de TGV low cost Ouigo, dont le nombre va fortement augmenter dès cette

### Il a dit



**« La réglementation européenne permet déjà le lancement d'appels d'offres pour les trains régionaux. »**

**JEAN-MARC JANAILLAC**  
 PDG de Transdev

Photo Eric Piermont/AFP

année. Et multiplie les initiatives commerciales, comme l'a montré l'an dernier le lancement des #TGV-pop, pour les réservations de dernière minute. Sur les grandes lignes, elle est donc déjà en ordre de bataille.

La situation est différente pour les trains régionaux, qui représentent

12.000 des 15.000 trains en circulation chaque jour. Ils font l'objet de délégations de service public, conclues à intervalles réguliers entre chaque région et la SNCF. Sur ce marché donnant lieu à des subventions publiques, la mise en concurrence se fera par appel d'offres, le vainqueur étant ensuite le seul à opérer les lignes régionales pour la durée du contrat.

Ce cadre est bien plus sécurisant pour les concurrents potentiels de la SNCF. Il permet de limiter les investissements initiaux et d'avoir une visibilité sur ses revenus. Et le terrain est a priori plus favorable, les régions se plaignant régulièrement de la qualité de service de la SNCF et de l'inflation de ses factures. Le groupe Transdev, filiale de la Caisse des Dépôts, milite depuis des années pour la mise en concurrence de la SNCF dans les régions. « Et rien n'oblige à attendre pour cela la date limite fixée par Bruxelles, plaide Jean-Marc Janailac, son PDG. La réglementation européenne permet d'ores et déjà le lancement d'appels d'offres pour les trains régionaux. » ■