



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

<http://www.convergence-nationale-rail.fr/>
convergence.rail@hotmail.fr

L'ouverture à la concurrence, chance ou danger pour le transport ferroviaire ?

1° La concurrence peut-elle faire baisser les coûts (pour les passagers comme pour la société) ?

Contrairement à un service public, une entreprise privée verse en règle générale des dividendes à des actionnaires. L'ouverture à la concurrence induit de plus du gaspillage dans la gestion administrative (multiplicité des structures, argent consacré aux appels d'offre...).

Les exemples de services publics assurés par un monopole national à but non lucratif, démantelés et ouverts à la concurrence, ne manquent pas. Ils ne font pas baisser les coûts, du moins à service égal. Dans un premier temps, une diminution temporaire peut être observée, mais rapidement des restructurations adviennent (dans le secteur des transports, c'est déjà le cas des compagnies des « cars Macron », moins d'un an après leur lancement !) et quelques grosses compagnies se partagent l'essentiel du marché (cf. la téléphonie).

Les coûts trop élevés du transport ferroviaire en France ne proviennent pas de l'absence de concurrence mais d'une politique délibérée : désengagement de l'État, qui finance largement les routes, absence de reprise de la dette de l'infrastructure réseau qui pèse lourdement sur tout le système ferroviaire, subventions massives aux modes de transports concurrents du rail (route, avions « low cost ») pourtant bien plus néfastes en matière tant écologique que sociale. De plus, l'augmentation exponentielle du montant des péages (droits d'accès, de circulation...) que doit verser la SNCF pour faire circuler ses trains (plus de trois milliards d'euros par an) se répercute sur le prix des titres de transport alors que les transports routiers ne paient pratiquement rien pour utiliser les infrastructures routières. Dans ces conditions, sans changer de politique globale de transports, la seule manière de faire baisser les prix serait de détériorer le service (conditions de sécurité dégradées, suppression massive d'emplois, baisse de salaires des cheminots, appel à la sous-traitance...), détérioration qui se fait déjà malheureusement sentir depuis plusieurs années au sein de la SNCF... pour la préparer à l'ouverture à la concurrence, que veut imposer l'Union Européenne et qui est présentée comme inéluctable.

2° L'ouverture à la concurrence permettrait-elle d'améliorer l'offre ferroviaire ?

L'un des principaux problèmes du rail en France réside dans l'état vieillissant

donc moins performant de l'infrastructure réseau. En Angleterre, après la privatisation thatchérienne, l'état de cette infrastructure s'est tellement détérioré que de nombreux accidents sont survenus et que l'État a dû par la suite renationaliser la gestion du réseau. En France, même les partisans de l'ouverture à la concurrence s'accordent et pour cause sur le fait que l'infrastructure réseau doit rester sous maîtrise et financement publics. Son amélioration ne peut donc venir que d'une volonté politique et d'investissements publics, pas de la concurrence.

De plus, l'ouverture à la concurrence incite les opérateurs privés à s'intéresser aux lignes où le trafic est le plus important au détriment des autres, les plus menacées et jugées les moins rentables financièrement. Un contre-exemple significatif l'a illustré en 2016 : tout en supprimant la quasi-totalité des trains de nuit de la SNCF, les pouvoirs publics ont lancé un appel d'offre pour que d'éventuelles compagnies privées proposent de reprendre ses services. **Aucune** n'a répondu ! Le nécessaire rétablissement des trains de nuit passera par la mobilisation des cheminots, des usagers et des citoyens, pas par la concurrence.

Enfin, le rail est un système de transport intégré qui s'exploite en réseau : séparer son exploitation en plusieurs opérateurs ne peut que nuire à son efficacité. On en voit déjà les effets néfastes, avec le démembrement de la SNCF en plusieurs entités étanches, qui est destiné à préparer l'ouverture à la concurrence et la privatisation de certains secteurs du système ferroviaire. En cas de trajet comportant une correspondance avec deux compagnies différentes, quelle coordination de tarif, quelle continuité de trajet en cas de service perturbé ? La seule réponse possible sans nuire à la qualité du service consiste à... introduire une régulation publique pour corriger les dysfonctionnements liés à la multiplicité des compagnies, régulation qui représenterait un coût et des complications supplémentaires pour quelque chose qui se gère naturellement avec une société nationale unique.

3° La sécurité et la qualité de service

Le niveau quasi-absolu de sécurité qu'atteint le rail provient de l'application de procédures très strictes qui ont un coût, y compris en formation du personnel. Pour conquérir un marché en proposant une offre moins onéreuse que la SNCF, il y a fort à parier que les opérateurs privés ne mettront pas le paquet sur la sécurité à plus forte raison qu'ils considèrent que les impératifs liés à la sécurité ferroviaires sont trop contraignants ! À n'en pas douter ils proposeront de manière générale (sauf peut-être pour quelques « niches » destinées à une clientèle aisée) un service au rabais, comme le montre le succès des compagnies aériennes « low cost » que la concurrence exacerbée dans le transport aérien a fait fleurir.

De plus, même sans service au rabais, la sécurité ferroviaire pâtirait de la perte de vision globale de l'ensemble du réseau qu'engendrerait le partage des circulations entre de multiples opérateurs.

Le secteur du transport ferroviaire de marchandises, où la concurrence est déjà effective depuis 2006 en France, l'illustre : les incidents et accidents sont plus nombreux (en proportion du trafic) sur les trains des opérateurs privés que sur ceux de la SNCF ; quant à la qualité de service, les déboires d'ECR, principal concurrent de la SNCF (et filiale de la Deutsche Bahn, qui possède pourtant une solide expérience en matière de fret), dont une centaine de mécaniciens devraient être repris en 2017 par la SNCF, montrent à quel point les clients n'ont pas été enchantés par la concurrence intra-modale.

4° Un contre-exemple : le fret

Justement, de manière générale, le cas du fret montre à quel point l'ouverture à la concurrence constitue une catastrophe pour le transport ferroviaire. Les partisans de l'ouverture à la concurrence présentaient celle-ci comme un moyen de mettre fin au déclin des trains de marchandises et à l'augmentation du trafic de camions. En fait, la chute du fret ferroviaire par rapport à la route s'est *accélérée* depuis l'ouverture à la concurrence, le fer (toutes compagnies confondues) passant en-dessous des 10 % du tonnage.km de marchandises convoyées en France !

Que n'en tire-t-on les conclusions avant d'envisager la généralisation aux trains de voyageurs de l'ouverture à la concurrence ?

5° La concurrence entre modes de transports

La concurrence « libre et non faussée » constitue un mythe dans le secteur des transports, la construction de voies ferrées, routes ou aéroports relève de la politique nationale de transport, elle relève de décisions des pouvoirs publics et se mène sur un terme beaucoup plus long, à faibles rendements croissants, que les retours sur investissement attendus des entreprises privées. C'est bien dans la *politique* de transports que réside le principal problème : de façon constante, depuis des décennies, l'argent coule à flots pour construire de nouvelles autoroutes et voies rapides, on subventionne à des niveaux incroyables, notamment en régions, les compagnies aériennes « low cost » qui concurrencent durement TGV et trains de nuit, pourtant bien plus respectueux de l'environnement et de l'aménagement du territoire (desserte des centres-villes, possibilité d'arrêts dans des villes moyennes), on adapte les villes, les territoires, les activités économiques avant tout à l'automobile plutôt que de les structurer autour des voies ferrées. Mais la concurrence apparemment « libre » entre modes de transports permet aux gouvernements de faire croire que le chemin de fer ne marcherait pas, que les gens préféreraient la voiture ou l'avion. Quelle liberté, en réalité, quand le chemin de fer, pour de nombreux trajets, propose des parcours aux longueurs dissuasives à des tarifs très élevés et avec une faible fréquence, alors que des routes à grande capacité et gratuites sont disponibles sur le même itinéraire ? Pourtant, quand il n'est pas saboté ou réduit à un service au rabais, le chemin de fer est plébiscité par les usagers : même sur les lignes aux piètres performances ferroviaires, les transferts sur autocar s'accompagnent toujours, pour des fréquences équivalentes, d'une fuite importante de voyageurs vers le transport individuel. Pour preuve, la Commission des Comptes Transports de la Nation, dans une étude de 2014, indique que, lorsque l'on remplace un train par un bus, 36 % des personnes qui prenaient le train prennent leur voiture, et 23 % ne se déplacent plus.

Dans le domaine du transport collectif de passagers, la concurrence permise par les « cars Macron » qui prennent des parts de marché au train est instructive : service au rabais par rapport au train, accroissement de la pollution, des encombrements routiers et de l'insécurité, et finalement aucune réponse aux besoins de desserte des territoires mal connectés au rail, les compagnies de car se concentrant sur les trajets les plus rentables. La complémentarité entre transports devraient s'organiser loin de toute concurrence, afin de mailler un réseau au service des usagers, les autocars, moins rapides, moins fiables, moins capacitaires et moins

confortables que les trains, devant servir de rabattement vers les lignes ferroviaires, lesquelles devraient être massivement rouvertes, modernisées et exploitées pour répondre aux besoins des usagers, ce que la concurrence ne permet pas.

Les subventions aux compagnies aériennes « low cost » devraient être supprimées et transférées vers le rail, notamment les trains de nuit, bien plus pertinents et écologiques pour la plupart des plus longues distances au sein de l'hexagone (ou vers les pays limitrophes).

Dans le secteur du transport de marchandises, le groupe public SNCF, avec sa filiale Géodis, 1^{er} transporteur *routier* de marchandises en France, a contribué à alimenter la concurrence avec le rail en pratiquant le dumping social. Ainsi Géodis, en créant une filiale routière roumaine, recrute des salariés roumains au salaire roumain de 237 euros par mois tout en les faisant rouler 75 à 80% de leur temps de travail en France pendant 9 semaines consécutives, alors que le cabotage en France doit être payé au salaire français ! Avec les primes, un routier roumain gagne trois fois moins.

Cette fraude au détachement coûte à l'Etat 400 millions d'euros de perte de recette pour notre système de protection sociale. Une entreprise publique, sous l'autorité de l'Etat, qui use de telle pratique pose les questions de la gouvernance et de la responsabilité des dirigeants !!! D'ailleurs, en 2016 une filiale française de Géodis était traduite en justice pour travail dissimulé.

6° Conséquences pour les travailleurs de l'ouverture à la concurrence

Nous l'avons vu, l'ouverture à la concurrence est néfaste au chemin de fer, elle engendre du gaspillage, déstructure le territoire, ne peut entraîner une baisse de coût que par des services au rabais, c'est une catastrophe écologique et sécuritaire. On a déjà des exemples des effets de la concurrence dans d'autres anciens services publics (Poste, Télécom...), qui n'ont pas amélioré le service rendu aux usagers, devenus des clients, et s'est avéré dramatique pour les travailleurs des secteurs concernés. Pourquoi les gouvernements successifs, appliquant en cela les recommandations de l'U.E. ou du F.M.I., s'obstinent-elles ? Il s'agit d'un choix de modèle de société, savoir si on se place du côté de l'intérêt des populations, y compris à long terme (en se souciant notamment de l'état écologique de la planète) ou si l'on cherche à étendre le marché et la recherche du profit à l'ensemble des activités sociales (après le rail, l'éducation, la santé... ?) pour le plus grand profit des actionnaires des grandes entreprises.

Il n'y a pas lieu d'opposer les intérêts des cheminots à ceux des usagers mais ceux des travailleurs aux capitalistes qui sont toujours les seuls bénéficiaires de l'ouverture à la concurrence des services publics. Cheminots et usagers doivent se battre main dans la main pour un service public ferroviaire national de qualité sur tout le territoire français.