

LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE CONVENTIONNÉ TER, TET, Transilien



► INTRODUCTION

La concurrence est aujourd'hui une réalité dans le monde ferroviaire ! Le calendrier de l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire dit "conventionné" se précise semaine après semaine.

Depuis les années 90, la concurrence dans ce domaine était perçue par les économistes libéraux comme un moyen de permettre au secteur ferroviaire de retrouver son attractivité face aux autres modes de transport. *A contrario*, elle est perçue comme une véritable menace pour celles et ceux qui considèrent le train **comme un acteur essentiel de l'aménagement des territoires** et qui veulent toujours voir ce mode de transport évoluer dans une dynamique de service public.

L'UNSA-Ferroviaire s'est toujours mobilisée **CONTRE la concurrence**, non par dogmatisme, mais parce qu'elle considère que **la concurrence va complexifier**

un modèle déjà complexe par définition. L'UNSA-Ferroviaire a toujours pris ses engagements en travaillant avec l'ensemble des acteurs (direction du groupe SNCF, UTP, Autorités Organisatrices de la Mobilité, élus et groupes politiques, fédérations d'usagers des transports...) afin d'**anticiper et de défendre les droits des travailleurs du rail**, mais aussi d'alerter sur les conséquences de la concurrence, en termes de sécurité ferroviaire et de dumping social.

Active à la table des négociations depuis le 4^e Paquet Ferroviaire de la Commission Européenne, dont les travaux ont été transposés par nos gouvernants au travers des différents pactes, l'UNSA-Ferroviaire vous informe en faisant un **point complet sur la situation**, dans ce dossier spécial Concurrence qui se veut le plus complet possible.

▶ ET 1, ET 2, ET 3, ET 4! L'union européenne active pour la concurrence du ferroviaire !

La politique européenne des transports ferroviaires, lancée en 1991 avec la publication d'une toute première directive 91/440/CEE, a concrétisé la mise en concurrence du secteur ferroviaire, avec pour objectif de parvenir à une libéralisation et une régulation du marché. Elle prévoyait concrètement la séparation obligatoire entre la gestion des infrastructures ferroviaires et l'exploitation des services, mais également l'instauration d'un droit d'accès aux réseaux ferroviaires nationaux pour les entreprises européennes de transport combiné et de transport international de marchandises.

En 2001 apparaît le 1^{er} paquet ferroviaire qui concerne la libéralisation du fret européen, transnational et national.

L'adoption du 2^e paquet ferroviaire a eu lieu en 2004, avec l'émergence d'autorités de contrôle indépendantes dans les différents États européens, pour vérifier la mise en œuvre de cette libéralisation.

En 2007, le 3^e paquet ferroviaire permet d'ouvrir le transport de passagers à la concurrence. Avec cette loi, le transport international de passagers sera ouvert en 2010, avec possibilité de "cabotage" (c'est le droit donné par l'Union Européenne à un transporteur européen non domicilié en France de réaliser un transport sur le territoire national, à la suite d'un trans-



port international à destination du territoire français). Pour ce faire, cette évolution est matérialisée par la certification européenne des conducteurs et l'harmonisation des droits des voyageurs.

Cette politique européenne s'est concrétisée avec le vote par le Parlement européen, le 14 décembre 2016, du volet « marché » du 4^e paquet ferroviaire. L'objectif de ce quatrième paquet est d'éliminer les derniers obstacles à la création d'un espace ferroviaire unique européen.

Il vise à finaliser l'ouverture à la concurrence des marchés domestiques ferroviaires de

l'Union Européenne. Il ouvre à la concurrence les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs ("open access") et rend obligatoire l'attribution après appel d'offres des contrats de service public. Le quatrième paquet ferroviaire vise à réformer le secteur ferroviaire de l'UE de façon à permettre une plus grande interopérabilité des réseaux européens à niveau de sécurité constant et à assurer un traitement équitable et non discriminatoire des nouveaux opérateurs entrant sur les marchés nationaux du transport de voyageurs. Il harmonise les conditions d'accès au marché ferroviaire européen des matériels roulants, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure.

▶ LA COMMISSION EUROPÉENNE EN A RÊVÉ, LA FRANCE L'A FAIT

Afin de transposer cette politique européenne des transports en France, différentes lois sont successivement intervenues :

- > la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France pour gérer le réseau ferré français ;
- > la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, qui rassemble l'infrastructure et l'exploitation au sein d'un groupe public unifié constitué de trois EPIC : l'EPIC de tête SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ;
- > La loi pour un "Nouveau Pacte ferroviaire" du 27 juin 2018 transformant, à partir du 1^{er} janvier 2020, la SNCF en Société Anonyme dont le capital intégralement détenu par l'État sera "inaccessibles". La société détiendra le capital des sociétés SNCF Réseau et SNCF Mobilités également inaccessibles. Dans le cadre de l'application des textes communautaires et au même titre que ses voisins européens, la France a ouvert à la concurrence le marché du transport de voyageurs au travers de la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire.

▶ LE CALENDRIER DE LA CONCURRENCE FERROVIAIRE

Décembre 2023, toutes les régions devront mettre en place un appel d'offres pour l'exploitation des circulations ferroviaires sur leur réseau.

Les lignes TER sont aujourd'hui exploitées par la Société Anonyme "SNCF VOYAGEURS" dans le cadre de conventions avec les Conseils Régionaux, Autorités Organisatrices des TER. La loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire est venue définir le calendrier d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau national, avec des modalités progressives et différenciées pour les marchés TER, TET, Transilien et TGV.

En France, la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire a inséré de nouvelles dispositions dans le Code des transports. La libéralisation du marché du transport des passagers sera effective en décembre 2023 pour les lignes régionales. Pour les transporteurs conventionnés (TER, Intercités), les régions ou l'État, en tant qu'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), devront organiser un appel d'offres à la fin des différents contrats d'exploitation. Aujourd'hui, les AOM concernées peuvent cependant attribuer directement des contrats de service public. Pour Transilien, l'ouverture à la concurrence est prévue entre 2023 et 2039 en fonction des lignes en Île-de-France.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
LIGNES À GRANDE VITESSE (longues distances)	Monopole		Concurrence autorisée en accès libre (plusieurs compagnies peuvent exploiter une même ligne)							
TRAINS D'ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES (Intercités) dont l'État est l'autorité organisatrice	Monopole		L'État peut lancer des appels d'offres ou reconduire la SNCF			Appels d'offres obligatoires (sauf dérogation) Une seule compagnie en exploitation				
TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL (TER) régi par des conventions passées avec les régions	Monopole		Les régions peuvent lancer des appels d'offres ou reconduire la SNCF			Appels d'offres obligatoires (sauf dérogation) Une seule compagnie en exploitation				

▶ QUATRE RÉGIONS SONT AUJOURD'HUI DANS LES STARTING-BLOCKS



SUD PACA

La Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur est aujourd'hui **la plus avancée en termes d'ouverture à la concurrence**. Les TER de cette région sont aujourd'hui exploités par SNCF Voyageurs dans le cadre d'une convention d'exploitation avec la Région SUD PACA, renouvelée en 2019 et ce jusqu'en 2023. Dans le cadre de la loi pour un "Nouveau Pacte Ferroviaire" du 27 juin 2018 permettant la libéralisation des lignes ferroviaires en France, **la région a lancé deux appels d'offres** : pour l'**Axe Inter-métropoles** (Marseille - Toulon - Nice) et pour les **Axes Azur** (Les Arcs-Draguignan - Nice - Vintimille ; Cannes - Grasse ; Nice - Breil - Tende). Ces deux lignes représentent, à elles seules, **30% en termes de train-kilomètres** de la région et **50% du budget Transport** de l'Autorité Organisatrice.

Ces deux appels d'offres concernent l'**exploitation des trains régionaux** sur ces deux axes. Ils intègrent pour chacun des deux périmètres **la conception, la construction**



et l'**exploitation d'un atelier de maintenance** sur le site de Nice Ville pour l'axe Inter-métropoles et Nice Saint-Roch pour l'axe Azur. Les appels d'offres comprennent également l'**exploitation du site de maintenance** de Marseille-Pautrier pour le premier axe et Cannes La Bocca, pour le second. La région demande également aux différents candidats **la garde du matériel roulant et la réalisation de leur maintenance**. Enfin, cette libéralisation intégrera aussi l'**exploitation d'un système de billettique, de vente de titres de transport, d'encaissement et reversement des recettes** pour le compte de la région.

Les opérateurs avaient jusqu'au 31 mars 2020 pour déposer leur candidature dans le



cadre de cet appel d'offres. Cinq offres ont été déposées pour le premier lot et quatre pour le second. L'exécutif régional compte maintenant sélectionner trois finalistes en **août 2021**. La région veut **voir rouler les premiers trains des futurs opérateurs à l'été 2025** pour Marseille-Toulon-Nice - avec du matériel neuf payé par le Conseil Régional après avoir été choisi par l'exploitant - **et en décembre 2024** pour le «lot de l'étoile ferroviaire niçoise».

HAUTS-DE-FRANCE



Dans les Hauts-de-France, le Conseil Régional a choisi trois lots sur dix pour tester la concurrence, représentant 20% du réseau TER :

> **Les lignes dites de l'Étoile d'Amiens :**

Amiens vers Abancourt, Rouen, Abbeville, Albert, Saint-Quentin, Laon, Compiègne et Creil ainsi que Creil vers Beauvais, Beauvais vers le Tréport, Abbeville vers le Tréport et Laon vers Hirson. Entre 500 et 600 salariés seront nécessaires pour assurer l'exploitation des lignes mises en concurrence.

> **L'Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise dans le Pas-de-Calais.** L'avis de concession publié par la région précise un besoin allant jusqu'à 100 salariés pour l'exploitation des lignes mises en concurrence.

> **Et la ligne Paris-Beauvais.** Entre 100 et 200 salariés sont nécessaires pour assurer l'exploitation de la ligne.

La Région Hauts-de-France a publié les trois avis de concession le 30 juillet 2020.

Les appels d'offres sur les trois lots concernent **le transport de personnes et la gestion des interfaces avec le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire des gares.** Ils comprennent également **les prestations de services afférentes au transport et notamment le pilotage de prestations nécessaires à la bonne exécution du service** qui seraient confiées à des tiers, **la réalisation de prestations liées à la commercialisation du service, la mesure, l'animation et l'amélioration de la qualité effective**



Région
Hauts-de-France



du service rendu, la gestion des actions de prévention en faveur de la sûreté dans les trains et en gares et la lutte contre la fraude, la réalisation de prestations d'études et de conseil visant à améliorer l'offre et le service rendu. D'autres prestations sont mises en appel d'offres telles que la gestion, l'entretien et la maintenance des biens utilisés pour le service.

Côté matériel roulant, pour les trois lots, la Région Hauts-de-France demande aux opérateurs soumissionnaires **la maintenance du matériel roulant portant sur l'ensemble des opérations de niveaux 1 à 5. L'Autorité Organisatrice mettra à disposition des matériels roulants.** Pour l'Étoile d'Amiens, la Région mettra à disposition les installations fixes affectées au service public concédé, comprenant notamment les installations de maintenance. Quant à la ligne Paris-Beauvais, la Région versera une subvention d'investissement destinée à couvrir une partie du besoin en investissements, notamment pour les matériels roulants.

GRAND EST

La convention d'exploitation TER Grand Est court jusqu'à 2024 et prévoit une ouverture de 10% de son réseau à partir du service annuel 2021. **La Région Grand Est a décidé l'ouverture à la concurrence pour la gestion des infrastructures et la circulation ferroviaire sur la ligne Nancy-Contrexéville et pour un ensemble de tronçons entre Strasbourg (Bas-Rhin) et Épinal (Vosges) formant la liaison Bruche-Piémont-Vosges.** Ces lignes sont aujourd'hui fermées, suspendues ou dans un état qui limite leurs capacités de trafic.

Les appels d'offres désigneront donc **un seul opérateur, qui sera à la fois exploitant fer-**



roviaire et gestionnaire d'infrastructure. Les avis de concessions ont une durée prévue de 22 ans. Un groupement d'entreprises sera ainsi constitué par l'opérateur historique pour répondre à ces appels d'offres.

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDEENNE LORRAINE

Le futur opérateur devra assurer l'exploitation ferroviaire en sécurité, performance et qualité, la rénovation et la maintenance des infrastructures sur les portions dont la gestion sera transférée, la gestion des circulations sur ces portions en coordination avec SNCF Réseau (gestionnaire des sections attenantes), la mise en place et la gestion des dessertes routières, la réalisation et la gestion des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), la maintenance des matériels roulants, la gestion et la maintenance des gares montransporteur et la qualité de service (information voyageurs, régularité, propreté, relation client, lutte antifraude).



> **La liaison Bruche-Piémont-Vosges** représente 1,5 million de trains-km par an. Le tronçon Saint-Dié-des-Vosges-Épinal est fermé pour travaux depuis décembre 2018. L'avis de concession d'une période conventionnelle 2025-2046 prévoit une offre cible qui pourrait s'élever à 2,3 millions de trains-km par an, avec une deuxième phase de travaux sur le tronçon, pour atteindre un temps de

trajet de 53 minutes au maximum et 8 à 10 allers-retours quotidiens en semaine. De plus, le matériel roulant serait homogène puisque la flotte serait composée de X76500. 189 salariés seront nécessaires pour assurer l'exploitation de la ligne.

> **La ligne Nancy - Contrexéville** qui représente 0,2 million de trains-km par an. Le tronçon Pont-Saint-Vincent - Vittel est

fermé aux circulations ferroviaires depuis 2016. L'avis de concession d'une période conventionnelle 2024-2045 cible une offre de 0,87 million de trains-km par an avec réouverture du tronçon. 39 emplois seront nécessaires pour assurer l'exploitation de cette ligne. L'Autorité Organisatrice envisage, pour la ligne Nancy-Contrexéville fermée depuis 2016, une offre d'un train par heure du lundi au vendredi et un temps de parcours ramené à un peu plus d'une heure : *"la cible pour reconquérir des parts de marché par rapport à la voiture"*.

> **Un troisième lot doit associer le Grand Est aux länder allemands voisins** pour ouvrir ou renforcer fin 2024 sept lignes transfrontalières vers Karlsruhe, Sarrebruck ou Trèves.

Pour la Région, le recours à la concurrence doit permettre *"de moderniser le réseau des lignes concernées et d'augmenter les fréquences, de façon à rendre l'usage du train attractif dans des territoires éloignés des principales agglomérations"*. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité prévoit de désigner les lauréats entre mi-2022 et début 2023, pour une **reprise de l'exploitation ferroviaire fin 2024/début 2025**, après deux ans de travaux de modernisation.

PAYS DE LA LOIRE



La Région Pays de la Loire a fait connaître le 21 juillet 2020 son intention d'**ouvrir à la concurrence près de 30% de son réseau TER**, soit deux lots, pour une durée minimum d'exploitation de 10 ans :

> **L'ensemble des lignes du Sud Loire** : Nantes-Pornic, Nantes-St Gilles Croix de Vie, Nantes-La Roche-sur-Yon, Nantes-Les Sables-d'Olonne, Nantes-La Rochelle, Nantes-Cholet, Angers-Cholet.

> **Les lignes Tram-Train** : Nantes-Clisson et Nantes-Châteaubriant (comportant la gestion de la maintenance de l'infrastructure),

L'attribution de ces contrats est envisagée au **second semestre 2022**. L'Autorité Organisatrice vise l'**arrivée d'un nouvel opérateur au plus tôt en 2024**.

L'objectif de l'exécutif régional est d'**augmenter l'offre TER de plus de 80% d'ici 2030** et de créer de *"l'émulation au niveau de la qualité de service"*, selon le vice-président actuel chargé des transports, pour qui *"il reste des marges de manœuvre"*.





▶ LE CAS PARTICULIER DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Région
Île-de-France

Le transport ferroviaire en Île-de-France est un autre marché particulier, qui a besoin de tout sauf d'une multiplicité d'opérateurs qui va complexifier un réseau dense, déjà très complexe. **70% des voyageurs de la SNCF sont concentrés sur les 10% du territoire d'Île-de-France.** Cette région représente le plus gros contrat pour la SNCF (**trois milliards d'euros**). Le territoire concentre un **niveau de trafic de plus de 3,4 millions de passagers par jour sur 1.700 km de lignes.**

Le réseau compte **cinq lignes de RER** (A, B, C, D, E) dont les A et B coexploitées avec la RATP, **huit lignes de trains régionaux** : H, J, K, L, N, P, R, U, **deux lignes de tram-train** (T4 et T11) et **la desserte de 392 gares et stations.** Deux lignes de tram-train en construction (T12 et T13) viendront compléter ce réseau dans les prochaines années, ainsi que le prolongement du RER E à l'ouest.

La Région Île-de-France est dotée d'un calendrier particulier qu'elle souhaiterait accélérer. Île-de-France Mobilités (IDFM), l'Autorité Organisatrice des transports présidée par Valérie Pécresse, a adopté les détails de ce calendrier lors de son conseil d'administration, début décembre 2020.

Ce calendrier prévisionnel **commencera par les petites lignes de tram-train T4 et T11,**

dont l'appel à la concurrence sera lancé dès 2021. Les lignes de trains de banlieue (Transilien) - H à U, T4 et T11 sont donc concernées. Le processus d'ouverture à la concurrence doit durer **jusqu'en 2033. Un concurrent pourrait arriver en décembre 2023.**

L'objectif est toujours le même : *"l'amélioration de la qualité de service pour les voyageurs", une "redynamisation des lignes en souffrance"* et une organisation plus *"agile"* qui permettrait, selon IDFM, de faire des économies afin de proposer davantage d'offres de transports.

Le choix de libéralisation des lignes concernées s'est fait **sur des raisons essentiellement techniques** : l'allocation d'un matériel homogène (une seule sorte de train), l'existence d'un centre de maintenance qui ne soit pas partagé avec d'autres lignes, car il sera dédié au nouvel opérateur qui assurera aussi l'entretien des trains, et également l'assurance qu'il n'y ait pas trop de travaux de prolongement en cours. Ces paramètres sont complexes à réunir et ne concernent que ces petites lignes. C'est la raison pour laquelle la mise en concurrence du ferroviaire en Île-de-France est une usine à gaz et va durer plus de dix ans.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mise en concurrence de la SNCF engendrera une diminution

de la qualité du service, en renforçant la complexité d'un réseau déjà complexe. Par exemple, les lignes R et le RER D font l'objet de deux lots séparés dans le cadre des futurs appels d'offres, alors qu'ils empruntent les mêmes voies et sont actuellement sous une direction unique à la SNCF.

LE CONTRAT TRANSILIEN ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS/ SNCF 2020-2023 PRÉPARE LES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE

En attendant la concurrence sur le marché TRANSILIEN, la nouvelle convention entre Île-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs est déjà finalisée **pour une période conventionnelle 2020 - 2023.** Les Conseils d'Administration de la SNCF du 29 octobre 2020 et de SNCF Voyageurs du 30 octobre ont validé le nouveau contrat ; idem pour le Conseil d'Administration d'IDFM, le 9 décembre.

En tant qu'Autorité Organisatrice, IDFM a évolué et **se montre dorénavant plus exigeante sur de nombreux items.** Elle reprend notamment directement la main sur **la gestion des recettes dans une logique de préparation de la libéralisation du marché**

ferroviaire francilien. Le schéma directeur d'information voyageurs est dorénavant **défini et imposé** par l'AOM et la marque "IDFM" sera **de plus en plus présente** sur la livrée des matériels roulants.

Le contrat global portera **sur l'exploitation de la totalité des services Transilien, pour un montant de 12 milliards d'euros.** SNCF Voyageurs portera donc le risque avec **un seul contrat** rémunéré par un forfait annuel (et "à l'euro l'euro" sur les péages). L'opérateur historique **s'engage également sur la qualité de service sur les volets RÉSEAU, GARES & CONNEXIONS et AUTRES TRANSPORTEURS.** En effet, **les gares régionales sont intégrées dans le forfait de charges,** basé sur le point de départ financier de 2019 incluant les effets des investissements pour un "rebasage" très substantiel de la contribution financière régionale.

Concernant les investissements, IDFM financera sur fonds propres à hauteur de 8,1 milliards d'euros. Pour l'Autorité Organisatrice, cela représente une réduction de la facture Transilien et une non-rémunération des fonds propres de la SNCF. **Les investissements font l'objet d'un contrat à part, notamment avec Gares et Connexions pour 1,7 milliard d'euros financés à 25% sur fonds propres et avec SNCF Voyageurs, pour 6,4 milliards d'euros financés à 100% sur fonds propres par IDFM.**

Concernant la gestion directe des recettes par IDFM, deux aspects sont à noter : auparavant, les recettes étaient mutualisées entre RATP, SNCF et Bus Optile par une clé de répartition. Aujourd'hui, avec l'arrivée de nouveaux opérateurs et une clé de partage obsolète, l'opérateur va être intéressé par les

recettes directes au travers des guichets et la vente de billets. **IDFM veut passer à une facturation "à l'usage" et estime qu'il est plus simple qu'elle encaisse directement les recettes issues du trafic voyageurs.** **SNCF Voyageurs est donc moins exposée à un risque sur la gestion des recettes (10% du risque pour l'opérateur historique contre 90% pour IDFM).**

Des engagements plus forts relatifs à la qualité de service à l'axe, conformes avec le pilotage SNCF, sont mis en place dans le cadre de cette convention, tels que la propreté, l'élévatic (ascenseurs, accès PMR), la sûreté via des leviers de qualité de service mesurés par un prestataire externe (ponctualité, information voyageurs, perception voyageurs...).

Un système de Bonus/Malus à hauteur de 100 millions d'euros est également mis en place avec trois sous-ensembles :

- > La **qualité de la production**, à hauteur de 50 millions d'euros (sur la ponctualité, mais aussi sur d'autres éléments comme le respect de la composition des trains et des dessertes) ;
- > La **qualité de service** produite et la priorité donnée à l'information voyageurs à hauteur de 25 millions d'euros ;
- > La **qualité de la satisfaction voyageurs**, à hauteur de 25 millions d'euros.

Concernant les réfections de charges, celles-ci sont déplafonnées et SNCF Voyageurs rendra ces réfections à hauteur des économies qu'elle réalisera. Par exemple :

- > Travaux = substitution = pas de remboursement ;

- > Grèves = remboursement total ;
- > Remboursement des voyageurs graduel (conformément à la demande des associations de voyageurs) en cas de ponctualité inacceptable, c'est-à-dire inférieure à moins de 80% sur un axe durant plus de trois mois.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce nouveau contrat est **clairement le signe de la volonté de l'Autorité Organisatrice d'ouvrir son réseau à la concurrence.** IDFM, qui exigeait auparavant de la SNCF d'être un exploitant proactif dans le cadre d'une délégation de service public via des propositions et des investissements, **financera dorénavant à 100% les investissements du transporteur.**

En reprenant la main sur l'ensemble des éléments (distribution, qualité de service, investissements...), l'AO considère la SNCF **non plus comme un exploitant "force de propositions", mais comme un simple exécutant qui pourra être remplacé au grés des différents appels d'offres au moins-disant.** Derrière une convention d'exploitation plus exigeante en faveur du voyageur, se traduit clairement la volonté d'Île-de-France Mobilités d'avoir **une relation purement contractuelle avec son exploitant.**

L'UNSA-Ferroviaire est très inquiète de ce bouleversement et alerte l'Autorité Organisatrice francilienne des dangers d'un tel changement. **Une relation strictement conventionnelle sans marges de manœuvre pour l'exploitant comporte des risques certains en cas d'aléas futurs.** L'exemple de la crise sanitaire en 2020 nous l'a clairement montré, avec le retrait d'un bon nombre d'opérateurs des appels d'offres TET et TER.



▶ LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE - TET

Les régions ne sont pas les seules Autorités Organisatrices de la Mobilité. L'État l'est également pour certaines lignes que les pouvoirs publics jugent indispensables pour l'aménagement du territoire. C'est la raison pour laquelle les Intercités ont le qualificatif de « Trains d'Équilibre du Territoire » (TET).

Économiquement, ces lignes sont structurellement déficitaires. Leur niveau de trafic est faible et les tarifs sont encadrés. Ces lignes Intercités engendrent un déficit d'exploitation à la SNCF qui n'a pas les moyens de moderniser un matériel roulant très vétuste. De nombreuses régions estimaient à l'époque que c'était à l'État de prendre en charge ces trains longue distance. La SNCF a donc exploité ces trains contre subvention du gouvernement. Ces dernières années, la stratégie de l'État a été de transférer certaines lignes aux régions, moyennant l'achat de matériel roulant neuf. L'opération est profitable pour l'État qui se débarrasse du déficit d'exploitation engendré par ce type de ligne, mais également pour les régions qui mutualisent les roulements avec les lignes TER sur leur réseau respectif et améliorent leur offre ferroviaire. Il reste aujourd'hui une dizaine de lignes TET.

Sur le même modèle que les régions, l'État a décidé de mettre en concurrence les liaisons Intercités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, avec pour objectif d'avoir un nouvel exploitant en 2022. Ces deux lignes ont été choisies en raison de la modernisation des voies et du matériel roulant. Le Nantes-Bordeaux transporte 680.000 passagers par an et Nantes-Lyon, moins de 400.000. Chaque année, ces deux lignes coûtent au total 25 millions d'euros à l'État.

Plusieurs opérateurs ferroviaires avaient candidaté (Arriva, Transdev, EuroRail) mais ont finalement renoncé à répondre à l'appel d'offres. Ces derniers préfèrent se concentrer sur l'ouverture à la concurrence des TER et invoquent « des dossiers trop imprécis, des garanties insuffisantes de l'État ou encore les travaux à venir sur les voies ».

La SNCF se retrouve aujourd'hui seule en lice, alors que l'État voulait donner l'exemple et faire de ces deux lignes un symbole réussi de la libéralisation du rail.

L'UNSA-Ferroviaire avait prédit cette situation, tout d'abord en raison du caractère structurellement déficitaire de ces lignes. Cette libéralisation va également à l'encontre de la logique de service public assurée par « la péréquation économique », essentielle dans le secteur ferroviaire ! L'exploitation de l'ensemble des lignes de France, par la SNCF ayant le monopole, permet de faire financer les lignes déficitaires par les lignes rentables. Nous voyons également au travers du retrait des candidatures des entreprises privées qu'elles n'ont pas la taille critique suffisante pour répondre au modèle économique du ferroviaire, « déficitaire » par définition. Sur l'ensemble des appels d'offres proposés par les régions sur le marché TER, bon nombre d'entre elles ne peuvent pas assurer le nombre de roulements imposé par les exécutifs régionaux, tout simplement parce que le modèle économique du ferroviaire est trop fragile. La période de crise sanitaire, qui a refroidi les opérateurs alternatifs et la perte de l'ordre de cinq milliards d'euros de résultats financiers en 2020, en est le meilleur exemple.

Devant cette réalité, l'État a décidé de déclarer sans suite l'appel d'offres Intercités sur ces deux lignes. En effet, par un courrier de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) du 16 décembre 2020, le ministère chargé des Transports a informé l'opérateur historique de sa décision, en raison d'une « insuffisance de concurrence ». L'État a indiqué qu'« il examinera les conditions d'une relance de la procédure de mise en concurrence dès lors que les perspectives sur l'issue de la crise sanitaire seront clarifiées ». SNCF Voyageurs a pris acte de cette décision et regrette qu'il ne lui ait pas été permis de démontrer la qualité de l'offre préparée depuis des mois, son expertise et sa capacité à innover au service des voyageurs.

L'UNSA-Ferroviaire soutient aujourd'hui la position du Groupe SNCF, qui souhaite que l'État aille « jusqu'au bout des appels d'offres » en réaction à cette démarche de l'État de déclarer infructueux les appels d'offres n'ayant suscité qu'une seule candidature.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette mesure est tout simplement inadmissible ! Nous avons prévenu l'État, les régions et l'ensemble des élus que la concurrence ferroviaire sur



le marché du transport ferroviaire conventionné était un non-sens économique. Le marché du ferroviaire relève avant tout d'un « monopole naturel » (situation lorsque la production d'un service donné par plusieurs entreprises est plus coûteuse que la production de ce service par une seule entreprise. Une condition nécessaire à cette situation est l'existence d'économies d'échelle) qui n'a pas besoin de concurrence, mais d'investissements et de stabilité à très long terme ! L'UNSA-Ferroviaire avait, en effet, interpellé le ministère des Transports sur le jusqu'au-boutisme d'une idéologie libérale qui consisterait à autoriser l'organisation, le déroulement et la finalisation d'un appel d'offres pour permettre l'ouverture à la concurrence des TET et, lorsque le processus est terminé, de rejouer la partie en fonction du résultat !

Aujourd'hui, la SNCF a dépensé deux millions d'euros pour répondre à cet appel d'offres. Pourquoi serait-elle pénalisée parce qu'aucun autre opérateur n'a répondu ? L'opérateur historique a joué le jeu en répondant aux règles de l'appel d'offres imposées par les pouvoirs publics. L'État ne peut pas invoquer des règles du marché à géométrie variable ! Dans le cadre de sa candidature, le Groupe SNCF a proposé des améliorations de services et de prix dans le cadre d'un contrat.

Cette situation démontre que la SNCF est la mieux placée pour assurer le service public ferroviaire au service des usagers et de l'aménagement du territoire et qu'elle SEULE, par sa taille et son expérience, pouvait remporter cet appel d'offres dans les conditions sanitaires et économiques désastreuses que l'on connaît aujourd'hui !

La crise sanitaire a bon dos ! Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette situation relève davantage d'un acharnement politique pour défendre. À N'IMPORTE QUEL PRIX, la libéralisation du marché ferroviaire !

▶ L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE CONCERNE AUSSI LA GESTION D'INFRASTRUCTURE POUR LES PETITES LIGNES

En choisissant un opérateur à la fois pour la gestion d'infrastructure, le matériel roulant et la reprise du personnel de SNCF Voyageurs, certaines Autorités Organisatrices comme les régions Grand Est ou Hauts-de-France saisissent **une possibilité ouverte par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019, qui doit leur permettre de se passer de SNCF Réseau pour la maintenance de certaines petites lignes.** En effet, **l'article n°172 de la loi LOM** leur permet de se faire transférer la gestion de lignes d'intérêt "régional" ou "local à faible trafic". Le cadre législatif et social n'est néanmoins pas encore totalement fixé.

Le 21 octobre 2020, l'UNSA-Ferroviaire a pris connaissance du projet de décret d'application prévu à cet article n°172 de la LOM. Ce texte, qui **permet aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) qui en feraient la demande, de devenir Gestionnaires d'Infrastructure (GI) sur les petites lignes,** devait former un ensemble cohérent avec les dispositions du décret Gares. Le lendemain, l'Autorité de Régulation des Transports (ART, ex-ARAFER) rendait son avis sur ce projet de décret.

Pour le régulateur, le périmètre des petites lignes ferroviaires transférables est trop flou : la dernière version du projet de décret sur leur



transfert prévoit **trois catégories de lignes concernées.** Cette catégorisation dépend de la définition du « réseau structurant », intégrée au contrat de performance de SNCF Réseau.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette définition approximative peut évoluer au gré des avenants au contrat. **Cela ne permet donc pas de connaître précisément, et dans la durée, les lignes concernées par le décret.** L'ART s'en inquiète d'ailleurs dans son avis du 22 octobre et souligne qu'en englobant l'ensemble des lignes classées 7 à 9 par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), sans critère de fréquentation, **le décret ouvre la porte à des transferts de lignes très empruntées.** Elle soulève également des interrogations concernant les dispositions sur la compensation financière du transfert.

La lecture attentive des deux décrets consacrés aux petites lignes et aux gares, cumulée aux perspectives budgétaires, laisse l'UNSA-Ferroviaire dubitative. Malgré les annonces, tout cela ressemble à **un transfert précipité et difficile, organisé pour satisfaire le**

besoin de transfert d'actifs et de responsabilités pour SNCF Réseau et répondre à la politique de décentralisation de l'État. Notre OS ne voit pas bien comment cela conduira à des modèles vertueux ou un éclaircissement des missions et responsabilités.

Enfin, même si l'ART n'a pas jugé bon de rendre son avis sur les modalités de transfert de personnel de SNCF Réseau ou de Gares & Connexions aux futurs GI régionaux, l'UNSA estime devoir défendre dès maintenant auprès des pouvoirs publics tous les atouts **de la Mise À Disposition (MAD) de personnels, en négociant la primauté de ce dispositif devant tout autre, pour garantir les droits et les garanties individuelles et collectives des agents qui choisiront d'être transférés.**

Pour toutes ces raisons, l'UNSA-Ferroviaire a sollicité dès le 22 octobre un entretien avec le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition Écologique chargée des Transports, afin d'obtenir des réponses claires et précises.



▶ MAIS QU'ENTEND-ON EXACTEMENT PAR "PETITES LIGNES" OU "LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE" ?

Sur le territoire français, il y a environ **12.000 kilomètres de lignes "UIC 7 à 9" ou "petites lignes"**, correspondant aux lignes les moins circulées du réseau. Ces lignes maillent le territoire et sont généralement associées aux lignes de déplacements du quotidien. Un quart d'entre elles sont destinées exclusivement au fret, soit environ 3.000 km. Près de 9.000 km sont consacrés essentiellement à l'activité Voyageurs (TER, TGV, INTERCITÉS, international et fret).

Le réseau ferroviaire est vétuste. Il a 38 ans de moyenne d'âge, contre 17 sur le réseau allemand. **40% risquent une fermeture dans les 10 ans à venir !** Le plan 2018 prévoit 7,6 milliards d'euros d'investissement sur 10 ans. On est passé de 250 millions d'euros à 400 millions par an. Il reste 6,4 milliards d'euros à réaliser au travers de différents plans de rénovation. La moyenne de ces petites lignes s'élève à 400.000 voyageurs par an (deux millions de voyageurs pour les plus fréquentées contre 4.000 voyageurs / an pour les moins circulées).

LE RAPPORT PHILIZOT A CLASSÉ CES PETITES LIGNES EN TROIS CATÉGORIES :

- 1. 1000 km de lignes ferroviaires, soit 14 lignes qui doivent réintégrer le réseau ferroviaire structurant (SNCF Réseau).** Un milliard d'euros sur les 6,4 leur sera consacré. L'UNSA-Ferroviaire est dans l'attente d'un écrit par le ministère des Transports d'une liste exhaustive de ces 14 lignes. Cette réintégration sur le réseau structurant français correspond à une orientation imposée par le ministère du Budget.
- 2. Les lignes à "intérêt local",** dont le sort sera décidé par les Autorités Organisatrices de la Mobilité. Ces lignes sortiraient de SNCF Réseau et pourraient faire l'objet d'une gestion directe par les régions.
- 3. Les lignes qui feraient l'objet d'un Contrat de Plan État/Régions (CPER).** 700 millions seront financés par l'État (85%) et le reste par les Autorités Organisatrices, pour la maintenance et les régénérations. Les AOM financent à 65% la ligne concernée, mais ce financement peut être modulé avec l'État en fonction de l'intérêt de la ligne selon le CPER. Une problématique subsiste : une gestion par les régions de l'infrastructure et des circulations ferroviaires est **non conforme à la Directive Européenne 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires.** En effet, cette directive demande notamment aux États membres de l'Union Européenne de modifier la situation des entreprises ferroviaires **sur la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport.** Cette directive a été modifiée en 2001 par le 1^{er} Paquet Ferroviaire. Un seul opérateur ne peut donc pas gérer ces deux univers, sauf s'il apparaît une catégorie liée au réseau structurant (Réseau Ferré National /hors RFN). Le gouvernement français demandera à la Cour Européenne une dérogation,



DERRIÈRE LE TRANSPORT FERROVIAIRE CONVENTIONNÉ SE CACHE UN MODÈLE ÉCONOMIQUE SPÉCIFIQUE ET FRAGILE

L'actualité récente l'a démontré clairement !

L'UNSA-Ferroviaire l'avait prédit, les opérateurs ferroviaires alternatifs ne semblent pas assez solides pour répondre à tous les appels d'offres.

La SNCF, qui perd son monopole, a l'intention de se présenter à tous les appels d'offres pour espérer conserver le maximum de parts de marché, assure son PDG Jean-Pierre Farandou : « Je suis conscient que face à nous, nous aurons des concurrents déterminés, pour qui cette ouverture est d'ailleurs souvent stratégique. Ça veut dire des gens qui se sont préparés, qui ont montré qu'ils savaient déjà faire du ferroviaire », a-t-il expliqué à l'AFP.

La plupart de ces concurrents sont connus : les compagnies françaises Transdev et Régionéo (association de Getlink, exploitant du tunnel sous la Manche, et RATP Dev), italienne Trenitalia (et sa filiale française Thello), allemande Deutsche Bahn (et sa filiale Arriva), néerlandaise Abellio, ou hongkongaise MTR...

Sur le marché de l'open access (liaisons ferroviaires sans subventions) qui s'ouvre lui aussi à la concurrence sur les grandes lignes, Trenitalia devait lancer des trains à grande vitesse sur Paris-Lyon-Milan en juin 2020. Mais personne n'est venu. Le projet a notamment été retardé par la grève des chemins de fer français au début de l'année 2020 et la pandémie de coronavirus. Un peu plus au sud, la compagnie espagnole Renfe a fait savoir qu'elle entendait assurer cinq allers-retours à grande vitesse entre Lyon et Marseille à partir du 13 décembre 2021.

Du côté des trains classiques, la compagnie allemande FlixBus (connue pour les autocars FlixBus) a annoncé en plein confinement le report de ses projets français. Elle a mis en avant le coût de l'accès aux infrastructures, jugé trop élevé, pour expliquer sa décision. Le groupe était intéressé par les liaisons Paris-Bruxelles, Paris-Lyon, Paris-Nice (de nuit), Paris-Toulouse et Paris-Bordeaux, sous la marque FlixFlixTrain, à partir de 2021.

RAILCOOP : LE PETIT POUCE TENTE DE CRÉER LA SURPRISE

La surprise est venue de Railcoop, une petite coopérative basée dans le département du Lot qui n'a encore ni licence ferroviaire, ni train, ni argent à part les contributions des sociétaires. Elle a notifié à l'Autorité de Régulation des Transports (ART) son intention de faire rouler à partir du 26 juin 2022 des trains sur la transversale Bordeaux-Limoges-Lyon délaissée par la SNCF, mais aussi entre Rennes et Toulouse et entre Thionville et Lyon. Sans la présence d'un acteur institutionnel, l'équation économique paraît très compliquée, au premier abord, au regard des contraintes et garanties financières exigées.

LE CAS "THELLO", SYMPTOMATIQUE D'UNE RÉALITÉ ÉCONOMIQUE DU FERROVIAIRE

En région SUD PACA, l'opérateur ferroviaire "THELLO", sur la relation internationale Paris-Milan, offrait un service entre Marseille, Nice et Milan via le cabotage. Cette concurrence interne déguisée était approuvée par la Région qui a signé une convention avec la SNCF et l'opérateur italien, permettant aux abonnés TER d'utiliser les services du concurrent. Malgré l'accueil à bras ouverts de la Région et les facilités qui lui ont été accordées, cet opérateur a annoncé récem-

ment qu'il arrêterait de desservir le réseau TER et qu'il ne se positionnerait pas sur les appels d'offres relatifs au marché TER. Finalement, l'opérateur transalpin se serait-il rendu compte que l'exploitation du mode ferroviaire n'est pas aussi rentable que certains voudraient le faire croire ?

RÉGIONÉO

RATP Dev et GETLINK sont solidement implantés dans les territoires et dotés de toutes les compétences techniques et commerciales pour l'exploitation des services ferroviaires. En novembre 2019, ces deux entreprises ont officialisé la création de leur société à capitaux partagés, pour répondre à l'ensemble des appels d'offres de transport ferroviaire régional de voyageurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du marché TER.

En créant RÉGIONÉO, nouvelle co-entreprise française (55% RATP Dev et 45% GETLINK), les deux entités souhaitent saisir l'opportunité offerte par la loi pour un Nouveau Pacte ferroviaire de se présenter aux différents appels d'offres organisés par les régions et couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur sur le marché du transport ferroviaire conventionné.

RÉGIONÉO souhaite combiner les expertises de ses deux actionnaires pour offrir aux régions des services ferroviaires "sur-mesure et innovants, au plus proche des besoins des territoires et aux meilleurs standards d'excellence opérationnelle et de qualité de service des voyageurs".

