

La Charente-Maritime concernée par une révolution nationale

TRAINS La ligne Nantes-Bordeaux fait partie des deux liaisons nationales qui devraient être ouvertes à la concurrence dès 2022. Un choix qui fait débat

Le 9 janvier dernier, le gouvernement a annoncé une révolution : l'ouverture à la concurrence de deux premières lignes ferroviaires nationales. Ce sont les liaisons Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux qui auront les « honneurs » de ce baptême. La Charente-Maritime, traversée du nord au sud par cet axe structurant reliant les capitales régionales des Pays de la Loire et de la Nouvelle-Aquitaine, sera donc concernée au premier plan par ce changement.

Fantasmée, espérée ou redoutée, cette ouverture potentielle à des prestataires privés en 2022 est indéniablement une évolution majeure du monde ferroviaire français. Un changement qui, à terme, concernera aussi les liaisons en TGV et les liaisons en TER dans les régions qui le souhaiteront. En Nouvelle-Aquitaine, la Région ne semble pas décidée à accélérer le processus pour ses TER. Même si Alain Rousset continue de laisser planer la menace sur la SNCF en ne l'excluant pas sur du long terme (« Sud Ouest » du 15 janvier).

Au cours de l'année 2019, l'appel d'offres devrait être lancé pour Nantes-Bordeaux. Il sera assorti d'un cahier des charges dans lequel l'État notifiera le type de service qu'il veut et notamment la fréquence des trains. En janvier, le ministère des Transports prévenait : « Il ne s'agit pas de sortir la SNCF. Nous ne sommes pas dans une posture de défiance. Chacun a ses chances. Nous voulons la mise en place de nouveaux services, des innovations, une amélioration de la qualité de service et pourquoi pas une baisse des coûts. Mais ce n'est pas le seul critère. Nous ne sommes pas dans une logique de dumping social. »

Quid du personnel ?

Actuellement, le Nantes-Bordeaux transporte 680 000 passagers par an. En janvier, le ministère des Transports a expliqué « avoir choisi les lignes dont le réseau aura été rénové et le matériel roulant renouvelé » d'ici-là. Une déclaration qui plaide pour le lancement de chantiers rapides sur les tronçons de Nantes-Bor-



Un train Intercités entrant en gare de La Rochelle sur la ligne Nantes-Bordeaux. PHOTO ARCHIVES PASCAL COUILLAUD

deaux le nécessitant (lire ci-contre) à condition que les collectivités locales adhèrent à ce choix stratégique. Avec Alain Rousset à la Région et Dominique Bussereau au Département, cela semble plutôt le cas.

Avec cette première ouverture à la concurrence, si la SNCF n'est pas retenue lors de l'appel d'offres, l'État testera alors le transfert des chemins de fer vers une entreprise concurrente. Un transfert qui pourrait s'avérer périlleux mais qui n'inquiète pas Dominique Bussereau, fervent par-

tisan de l'ouverture à la concurrence : « Pour le fret, quand le réseau a été ouvert à la concurrence, il y a eu du sabotage mais aujourd'hui 50 % du trafic du fret est assuré par des opérateurs autres que la SNCF sans que cela ne pose le moindre problème. »

Quant à Jean-Yves Couturier (CGT Cheminots), il estime au contraire que « la convention collective du rail n'est pas finalisée. On met la charrie avant les bœufs. »

L. B.

Estimez-vous que la concurrence peut être une bonne chose pour la ligne Nantes-Bordeaux ?

OUI
NON



DOMINIQUE
BUSSEREAU
(PRÉSIDENT DU DÉPARTEMENT
DE LA CHARENTE-MARITIME)

« C'est une ligne d'intérêt national, et c'est d'ailleurs pour ça que l'État l'a naturellement conservée dans le giron des lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET). Au-delà de relier deux grandes régions entre elles (les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine), elle offre aussi des connexions potentielles avec la Bretagne, la Normandie ou le Pays basque. D'ailleurs, si un opérateur propose de prolonger la ligne jusqu'à Rennes, Caen ou Bayonne, il y a de fortes chances pour que l'État accepte de revoir sa

« Ce sont 20 %
en moins à
la charge du
contribuable »

copie. Le principal intérêt de la mise en concurrence réside dans la baisse des coûts. Dans tous les pays où elle a été appliquée, cela a entraîné une réduction des dépenses de 20 %. Ce sont 20 % en moins à la charge du contribuable ! Et puis, la concurrence permet aux prestataires de proposer des solutions nouvelles : une grille horaire différente, des matériels divers, d'autres services

(restauration, boissons, wifi). Mais Guillaume Pépy (président de la SNCF, NDLR) a très envie de garder cette ligne dans son giron même s'il m'a dit qu'il s'attendait à voir débouler des candidats comme Transdev voire des Espagnols, des Suisses ou des Allemands. En revanche, pour que la mise en concurrence soit une réussite, il faut au préalable que l'État veille à l'exécution des travaux sur les infrastructures sinon pas un opérateur français ou étranger ne viendra s'y risquer. Il faut que cette ligne redevienne compétitive avec les autres modes de transport en termes de temps de trajet. Sinon, sans ce préalable, les opérateurs ne viendront pas. Mais avec des temps de trajet attractifs, cette ligne a un réel avenir sur un marché concurrentiel. »

OUI
NON



JEAN-YVES
COUTURIER
(CGT CHEMINOTS)

« Nous sommes déjà opposés philosophiquement car on a une multiplication d'exemples où l'État a assuré des investissements massifs avant d'offrir un outil commercial à des opérateurs privés. La pratique on la connaît. C'est celle qui a présidé à la gestion des autoroutes que l'on accole aujourd'hui aux lignes des Trains d'équilibre du territoire (TET) : le public rénove les infrastructures et les délègue au privé. L'expérience du fret que l'on a ouvert à la concurrence n'est pas

« Le public rénove
les infrastructures
et les délègue
au privé »

spécialement encourageante puisque le trafic national transitant par les rails est passé de 15 % à 10 % alors que celui par la route a augmenté, passant de 76 à 83 % dans le même temps. Pour les bus Macron, on a bien vu les limites de la mise en concurrence. Au départ, il y avait de nombreuses compagnies et, aujourd'hui, il n'y en a plus que trois qui se

partagent le marché. Et les dessertes s'en ressentent. Au début, ces bus desservait des villes comme Guéret ou Montluçon mais elles ont estimé que le coût de ces dessertes était trop important et elles ont donc cessé de les assurer. Demain, sur la ligne Nantes-Bordeaux, si l'arrêt de Jonzac est jugé peu rentable, on n'est pas à l'abri que l'opérateur choisisse de l'abandonner. Face à la pression des entreprises privées, les cahiers des charges risquent de vite changer et la desserte de petites gares peut être remise en cause sur l'autel du temps de trajet à offrir en bout de ligne. Enfin, on doute des intentions de la SNCF. On craint que la SNCF ne se positionne pas sur l'ensemble des lignes qui vont être ouvertes à la concurrence. Globalement, d'un monopole de service public, on risque de passer à un monopole de service privé. »

Regroupez au
un seul PDF.