

JUILLET 2023

CONCURRENCE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS

CE QU'IL FAUT SAVOIR...

L'ACTUALITE DE LA
CONCURRENCE



Le modèle économique du système ferroviaire Français à l'épreuve des autres systèmes européens.

Avant de parler d'ouverture à la concurrence, il faut bien comprendre comment fonctionne le financement de notre système ferroviaire. En Italie, Allemagne et Espagne, qui sont souvent des pays cités lorsqu'on parle d'ouverture à la concurrence, l'infrastructure est massivement subventionnée par l'État. Les trains qui circulent sur le réseau, ne paient en général que la redevance de circulation. Il s'agit souvent du coût marginal d'exploitation fixé à l'avance pour un train qui circule entre 2 gares. Le poids des subventions publiques afin de financer la maintenance du réseau est donc très important.

En France ce sont les opérateurs, donc principalement la SNCF, qui financent l'exploitation et la maintenance du réseau. 86% des revenus de SNCF Réseau proviennent des péages versés par les opérateurs. **La principale conséquence de ce choix est un prix des péages bien plus important en France que pour les autres pays d'Europe. À titre d'exemple, pour les trains de voyageurs non-conventionnés (TGV), les péages sont de 18,48 euros train/KM en France, 1,9 € train/KM en Allemagne, 2,4 € du train/KM en Italie et 7 € du train/KM en Espagne. Ce n'est donc pas le voyageur qui finance le réseau dans ces pays, mais l'État.**

En France, un autre choix politique a été privilégié depuis la loi de 2018, celui de faire payer au voyageurs le financement du Réseau, quitte à mettre en place des subventions aux abonnements pour les trains du quotidien. L'autre moyen de financement de la maintenance et du développement de notre réseau a été pendant très longtemps l'endettement, les fameux 60 milliards de dette de 2018 qui ont été abandonnés lorsque SNCF Réseau est devenue une S.A. avec un niveau de dette de fait limité.

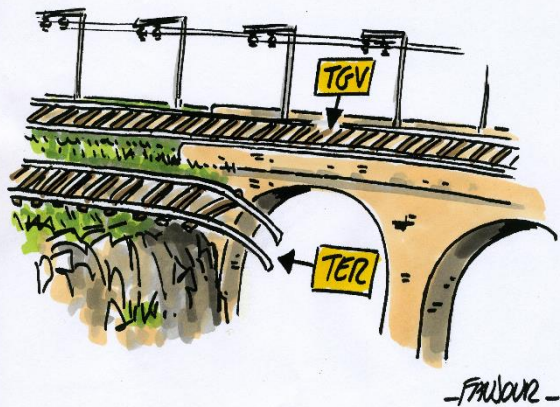
La conséquence de ce modèle économique est que si vous faites trop baisser les prix des billets de trains, que vous limitez la dette, vous faites alors baisser mécaniquement les ressources de SNCF Réseau, au moment même où elle en a le plus besoin. Si on ne comprend pas cela, on ne peut pas comprendre notre système ferroviaire. Les médias qui, en ce moment, s'appuient sur la situation en Italie ou en Espagne, se fourvoient avec des comparaisons inadaptées en raison de contextes totalement différents.

SUD-Rail revendique un changement complet de méthode de financement du réseau français. L'État étant propriétaire de l'infrastructure, c'est à lui de financer les travaux de son réseau et pas aux opérateurs, aux usagers ou aux travailleurs du rail. Les baisses des tarifs engendrés par l'application de ce schéma permettraient, en favorisant réellement le ferroviaire, de répondre en partie à la crise écologique!

En France, 2 types de concurrence !

La concurrence sur les trains en Open Access (sans AO) et la concurrence à la suite de la mise en appel d'offres par les autorités organisatrices des transports (TER / IC / TN)

LA SNCF À 2 VITESSES...



La concurrence en open Access dans le voyageur, c'est principalement le TGV, Ouigo et Ouigo classique. Les « concurrents » sont aujourd'hui Trenitalia et Renfe... D'autres devraient suivre. En open access, Il peut y avoir plusieurs compagnies qui exploitent une même ligne. Ces trains ne bénéficient pas, en théorie, de subventions publiques.

La concurrence des délégations de services publics à la suite de mise en appels d'offres lancés par les Autorités Organisatrices (les régions pour les TER/TN et l'État pour les Intercités). Les découpages se font par lots et le monopole est maintenu le temps du contrat. Le voyageur n'a pas la possibilité de prendre différentes compagnies sur une même ligne, seule l'AO, peut changer d'opérateur. L'utilisateur passe donc d'un monopole public à un monopole...privé.

Quelques dates importantes :

- **Décembre 2010** : ouverture à la concurrence des trains de voyageurs internationaux.
- **Décembre 2019** : possibilité d'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs TER/Intercités. Les appels d'offres deviennent obligatoires à partir de décembre 2023. Voilà pourquoi de nombreuses régions renégocient leurs conventions avec la SNCF en ce moment.
- **Décembre 2020** : ouverture à la concurrence des TGV nationaux et des trains de voyageurs en Open Access, par exemple les trains Ouigo Classique.
- **Décembre 2023** : ouverture à la concurrence des Transiliens. Néanmoins, celle-ci a maintenant son propre calendrier d'ouverture par ligne. Le premier lot étant le T4/T11 en décembre 2024, le dernier lot sera la ligne C en décembre 2033.

La concurrence en Open Access, TGV et trains non subventionnés... Comment ça marche ? Qui paie ?

Cette concurrence existe depuis décembre 2020, pour les trains nationaux et décembre 2010 pour les trains internationaux. Comme on peut le voir sur les trains internationaux, celle-ci n'a pas eu lieu, les états préférant la coopération. Le seul opérateur alternatif à la SNCF était Thello, qui faisait des trains de nuit, puis de jour entre la France et l'Italie, mais qui, depuis, s'est retiré du marché. Depuis décembre 2021 circulent des TGV Trenitalia entre Milan et Paris. Il y a aujourd'hui une dizaine de circulations Trenitalia par jour. La Renfe va opérer des circulations entre Barcelone et Lyon et entre Madrid et Marseille en 2023, puis des Paris/Lyon en 2024.

Une concurrence... déloyale !

En effet, ces opérateurs bénéficient de **ristournes sur les péages de leur trains**, 37% la première année et 16% la deuxième. Pour ce qui est de la troisième année, l'ART n'a toujours pas validé les 8% de ristourne. C'est donc une aide publique qui est un élément anticoncurrentiel vis-à-vis de SNCF-Voyages qui elle paie plein pot ses sillons. Deuxième distorsion à la concurrence. **60% des bénéfices de SNCF Voyageurs financent un fonds de concours**, lequel alimente les travaux sur les lignes circulées utilisées pourtant par tous les opérateurs ferroviaires. **Ce fonds, c'est comme un impôt sur les bénéfices de la SNCF que les autres opérateurs ne paient pas !**

Lorsqu'on voit comment la Commission Européenne a été très à cheval sur les conditions d'exercice du marché au fret, il est surprenant qu'elle ne réagisse pas sur ces 2 avantages.

Troisième distorsion à la concurrence, sans doute la plus importante : **les TGV font de l'aménagement du territoire**. La majorité des TGV en France font perdre de l'argent à la SNCF. C'est le cas des Paris/Dijon, Paris/Toulouse, Paris/Tours, Paris/Bordeaux, pour ne citer que ceux-là. Or les concurrents de la SNCF, ne sont pas là pour faire de l'aménagement du territoire, eux, ils vont se positionner uniquement sur les dessertes rentables. Paris/Lyon, Paris/Milan, bientôt Paris/Barcelone. Aujourd'hui ce n'est qu'avec la rentabilité de quelques trains que le modèle tient. La péréquation permet de faire circuler les TGV non-rentables. Mais demain, ce seront des centaines de trains privés qui vont venir déséquilibrer ce modèle.



Que va donc faire la SNCF ? Elle va faire comme au moment de l'ouverture à la concurrence du fret, elle va rationaliser son offre, en gros, supprimer les TGV les moins rentables. Elle a déjà commencé à le faire. Pour maintenir ces dessertes, elle demandera sûrement aux collectivités locales, donc au contribuable de financer ses trains... Avec en plus sûrement la création de filiales dédiées pour définir le montant de la subvention.

Que fait la SNCF afin de soutenir le modèle économique de la péréquation ? Elle ajuste ses tarifs, remplit ses TGV au maximum et rationalise son parc TGV. Nous sommes passés de 450 rames TGV à 350 en 10 ans. Ce qui fait qu'au moindre problème matériel, c'est la suppression des TGV. Par ailleurs afin de faire circuler les rames au maximum, la maintenance ne se fait quasiment plus le jour, là où les TGV roulent, mais la nuit. Voilà pourquoi maintenant les agents des ateliers TGV travaillent principalement la nuit.



Donc tout le débat médiatique sur la baisse des prix des TGV grâce à l'arrivée des TGV concurrents, n'est qu'un leurre. Alors oui, certains trains seront moins chers sur les Paris/Lyon, mais au prix de la suppression de dizaines de circulations sur d'autres lignes. Par ailleurs dans la mesure où les conditions de concurrence ne sont pas les mêmes entre la SNCF et ses concurrents (ristournes sur les péages, fonds de concours, aménagement du territoire), il est particulièrement malhonnête de faire des comparaisons.

L'ouverture à la concurrence dans l'Open Access, le TGV, va donc se traduire inéluctablement par une baisse du nombre de circulations sur certains axes ou par l'augmentation de subventions publiques afin de les maintenir.

Par ailleurs, pour faire baisser ses coûts, la SNCF va très certainement créer des filiales comme au Fret et dans les TER. Elle se pose déjà la question pour les ateliers de TGV... Sans attendre, pour le lancement des trafics italiens à grande vitesse, elle crée déjà une filiale pour les TGV Paris/Milan... Elle l'avait déjà fait avec Ouigo classique ou OUIGO España.

SUD-Rail est contre l'ouverture à la concurrence, car cela va affaiblir notre système ferroviaire, la continuité territoriale et apporter plus de dumping social. Mais dans la mesure où celle-ci se met en place, nous exigeons que les conditions soient les mêmes entre tous :

- **Fin des ristournes aux sillons pour les nouveaux entrants !**
- **Égalité de traitement entre opérateurs sur le financement du fonds de concours !**
- **Maintien du cadre Social Cheminot pour tous les travailleurs du rail !**

La concurrence pour les TER/Intercités /TN

Aujourd'hui 11 régions ont des contrats avec TER. À cela, il faut rajouter l'IDF qui a un contrat avec 5 CSE Transiliens et l'État qui a un contrat avec Intercités.

Demain il y aura 40 lots TER, 14 lots TN et 12 lots Intercités, soit 66 lots au minimum, à la place des 17 structures actuelles. C'est donc une balkanisation de notre système ferroviaire auquel nous allons être confronté-e-s.

Certains de ces lots seront remportés par une filiale SNCF, d'autres par une autre entreprise privée, comme Transdev, Régionéo, Arriva.... **Qui peut croire que ces dizaines de PME feront du service public avant de faire des bénéfices et pourront relever le défi des enjeux climatiques que nous avons devant nous ?** Cette privatisation masquée de notre système ferroviaire sera un échec, environnemental d'abord, économique ensuite, comme cela a été UN échec en GB. Arrêtons dès aujourd'hui le massacre !!

Dans le cadre de la (re)signature des conventions TER, la plupart des AO exigent des baisses de coûts et/ou de l'augmentation de charge. Dans tous les cas, **ces gains de productivité contractualisés, le futur opérateur ira les chercher sur le dos des cheminot-e-s**, via la remise en cause de l'ensemble de nos accords d'entreprise, de la réglementation RH de l'entreprise, la polyvalence, la baisse des effectifs, la sous-traitance...

Dans un secteur qui a aujourd'hui de grandes difficultés pour recruter, autant vous dire que faire mieux, avec moins de moyens demain, est tout simplement impossible. Baisse des plans de transports, suppressions de trains, trains en retard, si les voyageurs pensent qu'aujourd'hui nous touchons le fond, ils n'ont encore rien vu ; demain ce sera bien pire.

Demain, ces entités, auront non seulement de très grosses difficultés de recrutements mais surtout de fidélisation de leurs salarié-e-s. Le chemin de fer est un métier très technique qui ne peut se permettre d'avoir le même niveau de turnover que la plupart des entreprises privées.

C'est d'ailleurs pour avoir bien compris cela que les 7 opérateurs privés avaient mis en place un Statut en 1920, afin d'attirer et de surtout fidéliser les compétences. Par ailleurs en étant de moins en moins attractives, ces sociétés seront obligées de baisser leur niveau d'exigences lors des recrutements. Cela se voit déjà aujourd'hui, ce sera bien pire demain. Baisse des niveaux de compétence, de sécurité, de formation, conditions de travail dégradées, tout cela aura forcément un impact sur le service rendu aux usagers.

Par ailleurs quel parcours professionnel pourra-t-on espérer dans des structures de moins de 200 salarié-e-s ? Quelles passerelles possibles, une fois transféré-e à Transdev ?

Aujourd'hui ¼ des agents d'exécution de la SNCF finit cadre et la moitié maîtrise. Cela est possible à la SNCF, entreprise intégrée, proposant de nombreux parcours. À l'inverse, dans une PME de 200 salarié-e-s, pour progresser, la seule solution sera bien souvent de quitter l'entreprise.

Les AO se plaignent de coûts de production trop élevés. Pourtant, dans la plupart des contrats, les coûts de sillons sont en général au même niveau que celui de la masse salariale. En clair ce qui coûte cher, ce n'est pas le cheminot, c'est le modèle ferroviaire qui consiste à faire payer aux régions des péages toujours plus élevés.

Par ailleurs il est particulièrement choquant que seule la filiale de la SNCF doive financer le fonds de concours, alors qu'une autre entreprise privée, comme Transdev n'aura pas à le faire.

SUD-Rail revendique :

- La fin des découpages par lots des trains du quotidien qui vont affaiblir le système ferroviaire en France et le rendre moins sûr.
- L'arrêt des appels d'offres via des filiales de droit privé.
 - En cas de transferts, la transposition intégrale des conditions sociales des cheminots.

