

Nationalisation du chemin de fer en Grande Bretagne...et de 4.

Le ministre des transports du Pays de Galles vient d'annoncer la nationalisation des chemin de fer. En effet, cette franchise est exploitée via une co-entreprise Kéolis/Amey depuis 2018 pour une durée de 15 ans. Suite à des désaccords importants sur la gestion des transports notamment due à la crise du covid, le gouvernement Gallois vient d'annoncer sa nationalisation. **C'est donc un revers supplémentaire pour la gestion privée du chemin de fer britannique exploité par Kéolis, une filiale de la SNCF.** Pour Kéolis, c'est par ailleurs son plus important contrat mondial, voisinant les 6 milliards d'euros, qui disparaît...

C'est la quatrième nationalisation en GB.

En 2014, face aux nombreux accidents ferroviaires, le gouvernement britannique n'a d'autre choix que de nationaliser Network Rail, le gestionnaire d'infrastructure. Les exploitants ferroviaires restant eux, privés via des franchises ferroviaires.

En 2018, en pleine grève des cheminots contre la réforme du ferroviaire, le gouvernement britannique annonçait la première nationalisation d'un exploitant de chemin de fer: Virgin train East Coast. Cela n'a d'ailleurs perturber personne d'ouvrir à la concurrence le chemin de fer français, au moment où l'Angleterre commençait à renationaliser le sien.

En mars 2020, c'est au tour de Northern, la plus importante franchise de GB d'être nationalisée par le gouvernement de Boris Johnson. Là aussi, c'est un échec pour la gestion privée, alors même que la crise du Covid 19 n'est toujours pas là. Là aussi c'est Arriva, une filiale d'un grand groupe public qui exploite cette franchise. Car en GB, les principales compagnies ferroviaires publiques européennes se jouent une guerre commerciale sans merci... via leur filiale de droit privé. Kéolis pour la SNCF, Arriva pour la DB.

Par ailleurs, en septembre 2020 le gouvernement britannique met fin au système de franchise.

Il existe une vingtaine de franchise en GB. Celles-ci ont toutes été mises sous tutelle pendant la crise du Covid 19. Depuis septembre, les compagnies sont sous concession, permettant un cadrage plus stricte de l'exploitation ferroviaire.

Aujourd'hui, le gouvernement écossais se pose la question de la nationalisation de son chemin de fer.

Et si pour une fois on tirait les leçons des échecs.

Aujourd'hui les régions PACA, Grand Est, Pays de Loire et Hauts de France veulent ouvrir leur TER à la concurrence. L'Etat ouvre également à la concurrence les lignes de trains d'équilibres du territoires Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux. **La SNCF s'est déjà positionnée afin de passer par des filiales pour y répondre.** En gros, c'est exactement la même stratégie d'échec qui est mise en place en France. Alors que l'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs internationaux est un échec qui conduit Thello, seul opérateur ferroviaire toujours en liste, à jeter l'éponge en 2021. Au Fret également, l'ouverture à la concurrence mise en place depuis 2003 n'a pas permis de prendre des part de marché au camion, en effet la part modal du fer dans le fret n'a jamais été aussi faible. **Pour des raisons idéologique, le gouvernement et certaines régions s'acharnent à vouloir privatiser des lignes de chemin de fer.**

