

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Les challengers de la SNCF veulent rouvrir des lignes abandonnées

Nathalie Arensonas | actus experts technique | France | Publié le 22/09/2021

La récente victoire de Transdev pour exploiter une ligne TER en région Paca et l'arrivée imminente de trains à grande vitesse italiens et espagnols en France occultent une autre conséquence de la libéralisation du rail : la réouverture de lignes secondaires abandonnées par la SNCF. Une vingtaine de projets sont sur la table, portés par des petits opérateurs et... par la SNCF



A peine élu, et tandis qu'il inaugurerait le TGV Paris-Rennes en juillet 2017, Emmanuel Macron stoppait les projets de lignes à grande vitesse (LGV). Place aux transports du quotidien et à la poursuite de la rénovation du réseau ferré, défendait alors le chef de l'État. Une courte pause, quatre ans à peine. Le 17 septembre 2021, pour les 40 ans du TGV et le dévoilement du « nez » du TGV nouvelle génération, il a annoncé trois nouvelles LGV : Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Marseille-Nice, déjà promises par son Premier ministre Jean Castex.

Il y a comme une urgence, à l'heure où les concurrents de la compagnie publique viennent toquer aux portes des gares françaises. La concurrence devient concrète : dans quelques semaines, Thello (filiale de Trenitalia) mettra en service un service à grande vitesse entre Paris, Lyon et Milan, suivie de l'Espagnole Renfe entre Lyon et Marseille, en 2022. Une compagnie privée charentaise, Le Train, veut lancer des rames à grande vitesse fin 2022 entre Arcachon et Bordeaux Angoulême, Poitiers et La Rochelle, et jusqu'à Nantes et Rennes le week-end.

Remettre les lignes classiques sur les rails

En revanche, les trains d'équilibre du territoire (TET), qui circulent sur des voies classiques, peinent à intéresser les concurrents de la SNCF. Fin 2020, l'État a dû déclarer infructueux un premier appel d'offres pour les deux premières lignes qu'il souhaitait ouvrir : Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux. Aucune n'a trouvé preneur.

Pourtant, les opérateurs entrants sont pleins d'imagination pour les lignes classiques et secondaires. Trois « pure players », la coopérative Railcoop, Le Train et l'Allemand FlixTrain (qui a finalement jeté l'éponge à cause de la crise sanitaire), ont déposé auprès de l'Autorité de régulation des transports (ART) plusieurs dizaines de demandes de liaisons ^[1], parfois exotiques. Avec des mises en service prévues mi-2022 et 2023.

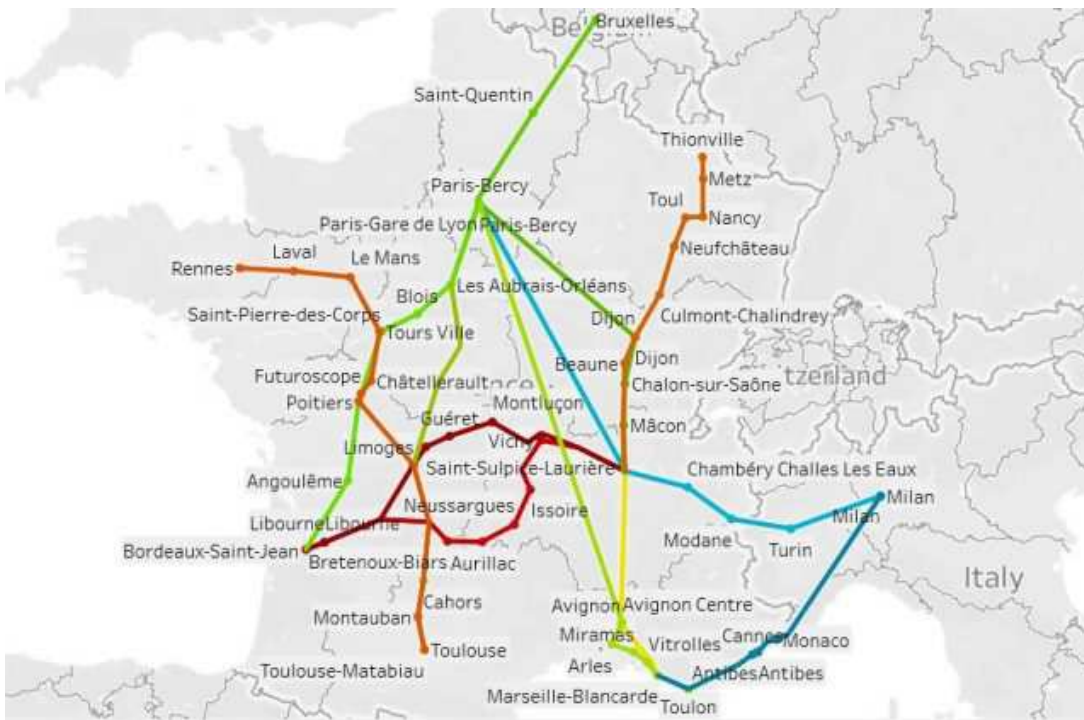
Des lignes qui relient les territoires ruraux aux villes moyennes

« Sur les 26 demandes d'ouvertures de services librement organisés, 24 concernent des lignes classiques, abandonnées par la SNCF », a révélé Bernard Roman, président de l'ART, lors d'un colloque de l'Association française du rail, mi-septembre à Paris. Cela concerne notamment :

- Le Croisic-Mulhouse-Bâle,

- Annecy-Marseille,
- Poitiers-Bordeaux,
- Toulouse-Rennes-Saint-Brieuc, via Limoges, Poitiers, Tours, le Mans,
- Toulouse-Rennes via Brive-la-Gaillarde,
- Saint-Etienne-Lyon-Thionville,
- Massy-Brest,
- Brest-Bordeaux.

L'idée, c'est de faciliter la mobilité entre les territoires ruraux et les villes moyennes. Alors que la SNCF privilégie les liaisons Paris-province, la ligne transversale Bordeaux-Lyon (7h30 de trajet) envisagée par Railcoop sera ponctuée de neuf arrêts dans des villes moyennes comme Périgueux, Guéret ou Montluçon mais aussi des petites villes comme Saint Sulpice-Laurière, Saint-Germain-des-Fossés et Gannat dans l'Allier, qui rouvrirait sa gare désaffectée.



[2]

Cartes présentant quelques-unes des lignes en projet.

« C'est l'un des intérêts de l'ouverture à la concurrence : poser un regard nouveau sur le potentiel de marché et s'intéresser à des services ferroviaires qui ne sont plus exploités aujourd'hui, comme cela s'est passé dans les autres pays européens », analyse le régulateur. Autrement dit, l'entreprise en situation de monopole a tendance à ne s'intéresser qu'aux axes les plus rentables. « Le marché des lignes secondaires existait, l'offre s'était dégradée, pas la demande », réagit Matthieu Marquet, fondateur de Kombo, plateforme française de distribution de billets de trains, bus et avion.

Stratégie de l'État démentie

« La vision stratégique de l'État est totalement démentie par les demandes des opérateurs, y compris la SNCF ! », estime Bernard Roman. La compagnie ferroviaire publique a en effet déposé deux demandes d'ouverture de lignes non-TGV : Paris-Nantes et Paris-Lyon. Provoquant la réaction immédiate des deux régions traversées (Ile-de-France et Bourgogne-Franche-Comté) qui ont saisi le régulateur afin qu'il réalise un test d'équilibre économique pour déterminer si la réouverture du Paris-Lyon ne risquait pas de porter atteinte à la rentabilité des TER qui épousent en partie le même trajet, et qu'elles subventionnent. Jusqu'à présent, le régulateur n'a jamais considéré qu'il y avait un risque, la taille des nouveaux services envisagés n'étant pas susceptible de porter une atteinte considérable aux conventions TER en cours. Parfois, les nouveaux services

peuvent s'inscrire en complémentarité avec les TER et les régions auront la possibilité de contracter avec les opérateurs privés pour des bouts de lignes.

Baisse des prix

Le réseau ferré sous-utilisé (sauf en Ile-de-de-France) peut donc accueillir de nouveaux acteurs, charge à eux d'acheter ou de louer des trains, neufs ou d'occasion. La compagnie Le Train a racheté des rames TGV à la SNCF, Railcoop des TER aux régions. Le ticket d'entrée est cher et la solution de l'investissement minoritaire dans une société de location de matériel roulant (« ROSCO » en anglais) est encore naissant en France.

Les nouveaux entrants vont aussi devoir se battre pour obtenir des créneaux de circulation, à des prix abordables, des conditions d'accès aux gares, aux centres de maintenance, aux stations de carburant (qui appartiennent au groupe SNCF) équitables. C'est le rôle de l'ART de garantir cela. « Plus de concurrents, cela signifie plus de recettes de péages, donc des tarifs de péages en baisse et des billets de train moins chers », plaide Roberto Rinaudo, président de Thello. En Italie, la concurrence ferroviaire a fait baisser les prix des billets de train de 30% .

POUR ALLER PLUS LOIN

- TER : ces régions qui ouvrent le voie de la concurrence
- Ouverture à la concurrence des TER : quatre régions sur la ligne de départ
- TER : en région Paca, la SNCF perd son premier marché