

# MISE EN CONCURRENCE DES TER EN RÉGION PACA

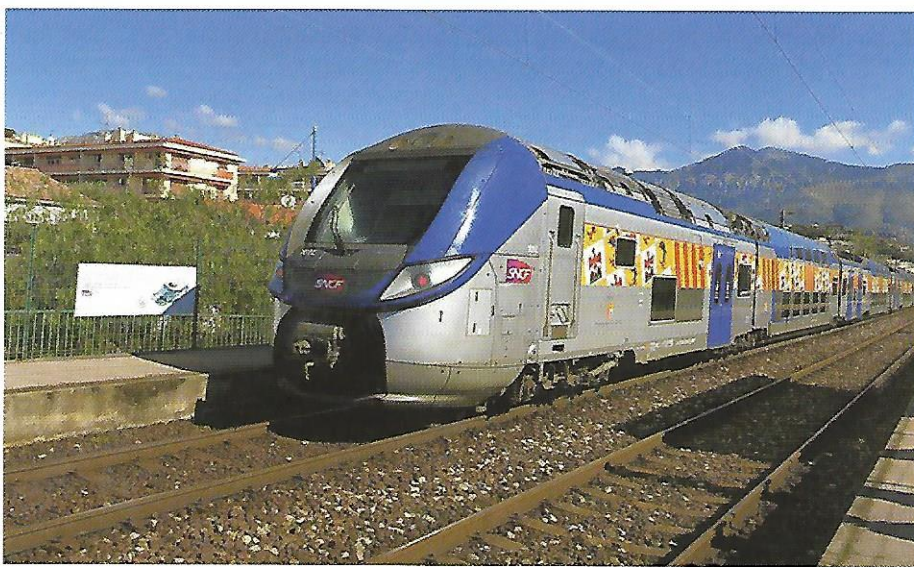
## Les usagers n'y retrouveront pas leur compte !

Par Alain PATOUILLARD

**Pour la première fois en France, une ligne TER va être privatisée et c'est en Provence entre Marseille et Nice.**

Pour le MNLE, il s'agit d'une décision purement idéologique qui va coûter cher aux contribuables et aux usagers. Malgré les échecs successifs et scandaleux liés à l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, des cars Macron, de l'appel à manifestation d'intérêt pour les trains de nuit, du fiasco des appels d'offres pour les deux lignes ferroviaires Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, les élus de la Région Paca ont décidé d'offrir au privé (la Société Transdev) une des lignes la plus fréquentée de France Marseille-Toulon-Nice sous les applaudissements du Gouvernement. Cela est difficile à comprendre.

La ligne Marseille-Nice représente pour la région 10% du trafic mais 34% des recettes. Généreuse la Région Paca à la signature du contrat, versera dix millions d'euros de subvention à Transdev avant même que le premier train ne roule (première circulation prévue en 2025) puis la Région financera aussi de nouveaux matériels roulants (10 à 12 rames) ainsi que la construction d'un technicentre dédié à la maintenance des rames. Un investissement chiffré à 270 millions d'euros dont quatre millions seulement à la charge de l'opérateur privé. Et cerise sur le gâteau Transdev verra transférer le personnel sans dépenser un seul euro pour sa formation et disposera des compétences des cheminots formés par le Service Public. Ce contrat rapportera à Transdev 50 millions par an pendant 10 ans. Alors pourquoi ne pas avoir mobilisé autant d'argent pour l'Entreprise Publique SNCF ? Par ce choix la région PACA s'avèrera rapidement perdante.



Faire de la mise en concurrence le prétexte d'une meilleure qualité de service avec le privé, c'est idéologique. Une étude de 2015 du BCG (Boston Consulting Group) faisait de la SNCF le 3ème système ferroviaire le plus performant d'Europe derrière la Suisse et la Suède, alors qu'à contrario dans ce même rapport la Grande Bretagne qui avait privatisé son réseau depuis environ deux décennies faisait pâle figure, entre prix élevés et mauvais service, avec des retards catastrophiques, confirmant sans appel que les Britanniques n'avaient tiré aucun bénéfice de la privatisation de leur service ferroviaire.

Transdev a promis « *monts et merveilles* » à la région et à ses futurs usagers, leur faisant miroiter un passage de 7 à 14 rotations par jour, mais derrière ce discours, comme souvent, la réalité risque d'être bien différente car il ne sera pas possible d'intercaler des trains à l'infini sur les sillons actuels sauf peut-être en supprimant des trains gérés par la SnCF, car le trafic est déjà dense et la ligne est à sa capacité maximale de circulation et les infrastructures nécessitent une importante modernisation.

La casse des services publics et la mise en concurrence poussent les prix à la hausse, comme on peut le constater pour le gaz et l'électricité depuis plusieurs années. Plus globalement, il semble aussi complètement irréaliste que les régions puissent aussi décider indépendamment les unes des autres qui exploite leur réseau ferroviaire. Le réseau national doit être géré de manière unifiée. La fragmentation revient à considérablement complexifier sa gestion, avec des opérateurs aux intérêts contradictoires et se sont les usagers qui en pâtiront.

Quand d'autres pays en Europe envisagent la renationalisation de leur réseau, la France quant à elle fait un bon de 100 ans en arrière en essayant de réinstaurer un modèle qui fut un échec économique et social avant que ne soit fait le choix de nationaliser les chemins de fer français.

**La concurrence : ce n'est pas la Solution, c'est le Problème.**