



# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

SAINT-DENIS | 05 AVRIL 2022

## TRANSPORT FERROVIAIRE : UNE CONCURRENCE DÉLOYALE, FORCÉE ET TRÈS FAUSSÉE.

**Dans un article paru le 5 avril, le journal «le Parisien» pointe la «ristourne» qui serait accordée à un nouvel opérateur concurrent de la SNCF.**

**Si le dispositif est strictement légal et encadré, il n'en reste pas moins la traduction d'une volonté politique marquée contre le service public ferroviaire et celles et ceux qui le font. Ce système, de plus, fait peser un risque lourd sur l'avenir du ferroviaire. Explications.**

L'article paru aujourd'hui parle de «réductions généreuses» et de «remises substantielles». En effet, ainsi que l'indique le journal, l'entreprise Trenitalia qui augmente son offre en passant de deux à trois allers-retours entre Paris et Lyon chaque jour, devrait se voir attribuer par SNCF Réseau «une ristourne de 37% la première année, 16% la seconde et 8% la troisième année (en option)». A ce stade, les propos du journal n'ont pas été démentis.

### **DES ACTEURS OBNUBILÉS PAR LA CONCURRENCE ET UN CADRE LÉGAL TAILLÉ POUR LA FAVORISER CÔTÉ QUE CÔTÉ :**

Les dispositions légales et réglementaires sont faites pour favoriser l'ouverture à la concurrence. Le rôle et les objectifs de l'ART, sur le sujet, ne laissent aucune place au doute. Si le principe d'une tarification différenciée rentre dans les dispositions légales et réglementaires, elle doit être faite sous le contrôle de l'ART.

### **LA CFDT CHEMINOTS ALERTE SUR LES EFFETS DE CETTE DÉCISION.**

**#1 Cette décision pose la question de l'égalité de traitement entre la SNCF et ses concurrents.** Le principe de la tarification différenciée est présenté comme une solution destinée à favoriser l'ouverture à la concurrence. Mais quel sont les éléments de soutien à l'opérateur historique ? Clairement : aucun. Au contraire, il est évident que la décision politique d'ouverture à la concurrence, transformée en droit, doit maintenant s'accompagner de tous les moyens, même s'ils ne sont pas justes, pour exister.

**#2 Cette décision renvoie à un financement déséquilibré du système.** Alors que la part des sillons est très significative dans le prix des billets et contribue à renforcer l'idée que le train est cher, il apparaît que des opérateurs vont bénéficier de conditions plus favorables. De son côté, SNCF Voyageurs doit reverser une part de ses dividendes, calculée sur le résultat net du groupe SNCF, dans un fonds de concours destiné au réseau ferroviaire. En résumé, l'opérateur public contribue à l'entretien de l'outil industriel quand d'autres se voient attribuer des ristournes. **C'est donc une concurrence faussée qui va diminuer la part de revenus de l'opérateur public et, par conséquent, mettre à mal le financement du réseau.**

### **L'ENJEU POLITIQUE L'EMPORTE SUR LE BIEN COMMUN.**

**#3 Cette décision marque la volonté de faire rentrer une concurrence sous perfusion sur les LGV et met à mal toute la question de l'aménagement du territoire.**

Dans l'équilibre économique du ferroviaire, les lignes les plus rentables sont celles qui permettent à l'opérateur public de financer des dessertes d'aménagement du territoire. Ce modèle de tarification fait totalement l'impasse sur ce sujet et va à l'encontre des annonces faites en 2018 par le gouvernement.

**#4 Cette décision pointe l'ambiguïté du modèle de gouvernance de l'opérateur public imposée par la loi de 2018.** Celle-ci a en effet créé un Groupe Public qui porte l'obligation d'organiser sa propre concurrence. Au-delà des éléments juridiques, la CFDT Cheminots alerte sur les conséquences sociales.

