**Les futurs concurrents de la SNCF fourbissent leurs armes**

De grands opérateurs de transport français ou internationaux lorgnent le marché, à la suite de l’annonce de la réforme ferroviaire, dont la concertation démarre lundi.

LE MONDE | 05.03.2018 à 06h37 • Mis à jour le 05.03.2018 à 09h22 | Par Éric Béziat

Ils sont néerlandais, italien, chinois, allemand, britannique et même français et s’apprêtent à fondre sur le transport ferroviaire français de voyageurs. « Ils », ce sont les grands opérateurs de transport qui tailleraient bien quelques croupières à la SNCF, jusqu’ici protégée par son monopole. Depuis quelques semaines, en effet, avec l’accélération du calendrier de la réforme ferroviaire annoncée par le premier ministre, Edouard Philippe, le 26 février, la fièvre de la concurrence a saisi les états-majors des champions européens du train.

Une petite dizaine d’entreprises lorgnent ainsi, avec plus ou moins d’appétit, le marché intérieur français et ses 400 millions de voyages annuels (sans compter les trains de banlieue franciliens, qui voient passer 1 milliard de passagers par an). Directement ou par l’intermédiaire de l’Association française du rail (AFRA, rassemblant les concurrents de la SNCF), ces futurs candidats participaient à la session de concertation préalable à la réforme organisée par le ministère des transports, qui démarrait lundi 5 mars.

Au premier rang des candidats pressés d’investir le marché français figure Transdev, filiale du Groupe Caisse des dépôts et l’un des fers de lance mondiaux en matière de services de transport. *« Transdev se positionne comme la solution alternative naturelle à l’opérateur historique »*, explique son PDG, Thierry Mallet. Devenu en Allemagne le principal rival de la compagnie historique, la Deutsche Bahn (DB), la société française est également présente sur le marché ferroviaire suédois, lui aussi libéralisé.

Autre compétiteur potentiel sur le marché français, la SNCF allemande – la DB – qui, depuis plus de vingt ans, est confrontée à la concurrence outre-Rhin. La société publique a dû céder 30 % de ses lignes régionales à de nouveaux venus. *« La DB est encore plus motivée que Transdev. C’est tout dire ! »*, assure un bon connaisseur du dossier. Déjà en face de la SNCF dans le fret en France, la DB viendra proposer ses services aux voyageurs français avec sa filiale Arriva.

Celle-ci est, à l’origine, une entreprise britannique reprise en 2010 par le géant ferroviaire allemand et grâce à laquelle elle est devenue l’un des premiers opérateurs privés en Grande-Bretagne, avec 14 % du marché. Bras armé de la DB sur les marchés ferroviaires libéralisés, Arriva est présente sur les voies ferrées de cinq autres pays : la République tchèque, la Pologne, la Suède, le Danemark et les Pays-Bas.

Le troisième candidat sérieux à l’entrée sur le marché français est Trenitalia, la marque ferroviaire de l’opérateur historique italien Ferrovie dello Stato. Il y a un petit goût de revanche chez ce dernier, qui rendrait bien la monnaie de sa pièce à la SNCF venue l’asticoter en 2012 sur son marché historique en prenant 20 % du capital de la société qui exploite les « Italo », ces trains à grande vitesse qui roulent sur le réseau transalpin. Trenitalia aimerait bien être le premier à proposer du « TGV non SNCF » sur le territoire français.

Trenitalia est d’ailleurs aujourd’hui le seul concurrent à se frotter à la compagnie nationale tricolore sur le marché du train de passagers. Sa filiale Thello propose des voyages internationaux (ces derniers sont libéralisés depuis 2009) vers Venise et Milan. Comme Arriva pour la DB, Thello pourrait être la marque de l’opérateur italien en France.

Derrière Transdev, Arriva-DB et Trenitalia-Thello, les compétiteurs potentiels sont plus incertains. En théorie, deux autres compagnies privées, la néerlandaise Abellio et l’écossaise Groupe First, pourraient se présenter, mais la surface financière paraît leur faire défaut pour s’attaquer à un marché sur lequel il faut être capable de brûler du capital. De même, le chinois MTR, opérateur du métro de Hongkong et qui a une petite activité train en Europe, ira probablement davantage concourir sur des appels d’offres des nouveaux métros du Grand Paris que sur des lignes ferroviaires.

Moins spectaculaires, des petites entreprises de fret qui ont déjà profité de la concurrence dans le transport de marchandises se sont déclarées intéressées par des lots permettant de rentabiliser leur activité. C’est le cas de la société belgo-américaine Régiorail.

Du côté des autres concurrents tricolores, la RATP (par l’intermédiaire de sa filiale RATP Dev) déclare étudier *« toutes les opportunités possibles »*. A la régie des transports parisiens, on rappelle qu’on est déjà «*opérateur de services de transport suburbains et régionaux en Ile-de-France, mais aussi hors du territoire historique, comme en Afrique du Sud avec le Gautrain ».*

Plus inattendu, la SNCF pourrait, d’une certaine manière, se concurrencer elle-même. Guillaume Pepy a demandé à Jean-Pierre Farandou, patron de Keolis, la filiale de transport urbain de la SNCF, concurrente directe de Transdev, d’étudier tout appel d’offres correspondant à sa compétence. Keolis sera ainsi candidat à la reprise d’une ligne urbaine dans l’Ouest lyonnais, que la région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé d’ouvrir à la concurrence.

Face à cet afflux de candidats potentiels, à quoi ressemblera, dans cinq à six ans, le paysage du rail français libéralisé ? *« Ce ne sera pas un raz de marée,* regrette Franck Tuffereau, délégué général de l’Afra. *Cela ira probablement assez vite sur quelques lignes régionales transfrontalières. Pour le reste, il y a encore des obstacles. »*

Tout dépendra de la bonne volonté des acteurs, en particulier des régions et de la SNCF. Des observateurs avisés se sont aperçus, par exemple, que les systèmes de sécurité embarqués, obligatoires pour circuler sur les lignes à grande vitesse françaises, n’étaient pas disponibles pour de nouveaux entrants car plus fabriqués. Ils n’existent donc que dans les TGV-SNCF. Les jours du monopole ne sont pas encore comptés.