



JOURNEE SUR LA CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS DU 13 FEVRIER 2026 :

Nous étions 15 participants dont 5 en visio dont Philippe Haumont journaliste au IN Magazine qui compte faire un reportage sur les transports dans le prochain journal.

Nous tenons remercier les intervenants de cette journée : Cyril CAPDEVIEILLE (FD CGT Cheminots), Bertrand HAMMACHE (syndicat CGT RATP), Olivier GENDRON et Jean-François ORS (association d'usagers CNR qui compte 130 groupements en province).

Deux militants de l'INDECOSA-CGT 83 (VAR) étaient présents et se battent dans un collectif : Dans le dossier des dessertes de la métropole Toulon Provence Méditerranée, Indecosa-CGT a rejeté le choix du bus à haut niveau de service (BHNS) en faveur d'un retour du tramway structurant. Avec le Collectif pour un tramway qui contestait la capacité du BHNS à répondre durablement aux besoins d'une agglomération dense et congestionnée, l'association a porté la voix des usagers et souligné les enjeux d'égalité territoriale et de qualité de service.

Bernard FILAIRE: membre du bureau national et du collectif transport.

Cyril : Depuis la création de RFF (Réseau Ferré de France) en 1997 qui a séparé le réseau à la SNCF, et depuis juin 2018, un découpage continu de l'entreprise pour préparer à l'ouverture à la concurrence.

Actuellement, c'est donc 50 lots de lignes régionales qui ont été ouvertes à la concurrence, à chaque fois SNCF Voyage mets en place une filiale pour mettre en place le dumping social (condition de travail, primes et polyvalence). Pour le personnel, c'est violent, comme sur les sociétés de ménage, d'abord sur le volontariat, puis si pas assez de monde, désigné volontaire et si refus licenciement, pour le personnel à statut, il perd leur statut au bout de 15 mois. Quel gâchis aussi par rapport aux coûts financiers à la formation spécifique (conduite, matériel, contrôle et personnel en gare)

Pour Cyril, c'est un gâchis, social par le dumping social, financier, il faut financer de nouveaux matériels roulants, de nouveaux ateliers de maintenance (60 millions d'€uros) alors qu'il existe des ateliers SNCF, un exemple, trois régions se sont unis en créant une société public locale qui peut s'endetter par rapport à la SNCF pour acheter du matériel roulants, ateliers, etc.

Alors qu'avant la SNCF avait le monopole et pouvait bénéficier de baisses sur les contrats de groupe...

Et pour terminer, suite à différentes lois, la ressource principale financière vient du TGV et doit mettre une partie sur un fond de concours pour alimenter SNCF réseau !

Bertrand : avant la RATP avait le monopole bus sur les départements 75, 92 et 93 et au-delà le réseau qui s'appelle OPTIL regroupait des compagnies de bus qui renouvelaient leur contrat de gré à gré.

Depuis une loi a permis d'opérer hors de son territoire et a créer une filiale RATP Dev.

Depuis 2021, la région Ile de France a décidé de tous mettre en concurrence sur plus de 10 ans.

En 2021, de grèves importantes sur des dépôts du réseau OPTIL sont intervenues qui ont forcé la région à mettre un peu de social (un peu) dans les appels d'offre.

Depuis ce sont les lignes de bus de la RATP qui sont impactées, 3 lots ont été mis en concurrence et en 2026 le reste 12 lots. Actuellement 3 sociétés ont été désignées : ATM (Italie à Milan), RATP dév. et Transdev, le groupe Lacroix a été écarté suite à de grandes grèves en 2024 sur le Val d'Oise.

Le constat est là, plus de coopération, ni d'interopérabilité en matière de matériels et de conducteurs de bus. Bertrand nous signale un exemple sur sa ligne de bus qui le conduit chez lui, la société fait appel à un nombre important d'intérimaires qui ne savent que conduire mais c'est tout, les réclamations et la sécurité des usagers ne sont pas dans leurs cordes.

Pour conclure, la région Ile de France a un énorme déficit de 16 milliards qui retarde les mises en concurrence et l'achat de nouveaux matériels et c'est sûr le prix du Pass Navigo n'est pas prêt de baisser.

CNR : Olivier et Jean-François : L'association dont le président est Didier Le Reste regroupe début 2026 plus de 130 associations locales, énormément sollicité pour aider les associations locales sur les réouvertures de petites lignes, contre la fermeture de petites gares et de guichets.

Les relations avec la grande association d'usagers qu'est la FNAUT n'est pas simple, elle revendique plus de transports mais prône la concurrence, le mot public est banni du langage de la FNAUT, elle a aussi les oreilles des ministères, de la SNCF et la RATP, des régions et départements et siège dans d'innombrables commissions.

Fermetures de gares : Pas mal de régions ont demandé à la SNCF pour baisser les coûts et fermer les petites gares pour les baptiser ensuite PANG (point d'arrêt non gardé) pour aussi lors de mise en concurrence, transférer le moins possible de personnels.

Les usagers qui sont en grande fragilité numérique (14%) sont les grands oubliés de ce système, INDECOSA-CGT avait écrit en collaboration avec CNR à la défense des droits sans résultat.

CNR nous explique qu'il y a eu des batailles assez dures qui ont abouti à des victoires locales régionales.

Le coût financier des mises en concurrence : Cyril nous explique que le coût des dossiers à SNCF Voyage (plusieurs millions) pour postuler auprès des régions qui souhaitent mettre en place des appels d'offre, cet argent pourrait servir aux demandes de transports.

Autre option qui n'est pas obligatoire, les régions indemnisent les entreprises de transports qui n'ont pas remportées le marché pour un coût totale de 7,2 Million d'euros d'argent public (une vraie gabegie) pour le ferroviaire !

Bertrand nous signale pour la mise en concurrence du T 9 (RATP) a coûté 450 000 € à la RATP sachant que la région Ile de France avait plafonnée à 500 000 € les demandes de dossiers.

Beaucoup d'intervenant signale que le coût du service public ne coûte pas plus cher.

En Ile de France, le prix du billet, c'est 48 % employeurs, 27 % l'utilisateur, 1% la TIPCE (taxes) et 18% l'état et départements et régions.

Et ce n'est pas prêt d'être fini, plusieurs régions se sont lancés sur des lots fonctionnels, billetterie, maintenance, essieux, etc. Nous allons tout droit vers des systèmes cloisonnés, morcelés.

Une autre concurrence qui existe est sur les TET (train d'équilibre du territoire) : anciennement Intercité et c'est l'état qui est le donneur d'ordre, le gouvernement a tenu mettre en concurrence mais aucun repreneur car ce n'est pas rentable et c'est des filiales de SNCF Voyageur qui ont remporté les appels d'offre.

Celle sur la grande vitesse qui est **non conventionnée** est un service librement organisé, les nouveaux opérateurs choisissent bien sûr les lignes très rentables comme Trenitalia sur l'axe Paris Lyon Turin et la Renfe espagnole sur l'axe Barcelone Lyon Paris voir Marseille. De plus, ces 2 opérateurs ont obtenus 50 % de réductions sur leurs péages pour 3 ans et comme ce n'est pas

rentable pour l'instant, pour exemple Trenitalia, c'est le contribuable italien qui compense, cela aide, sachant aussi que les péages sont à hauteur de 40 % du prix d'un billet.

SNCF Voyageurs a écrit au ministère des transports fin 2024 pour signaler qu'actuellement les villes moyennes desservies par le TGV sont déficitaires et SNCF Voyage compensent par le trafic sur les lignes TGV rentables tel Paris Lyon (appelé péréquation) et qu'elle ne pourra pas continuer si l'ouverture à la concurrence continue, verra-t-on des arrêts supprimés sur ces villes moyennes, ou sinon qui compensera le déficit ou bien imposera-t-on à la concurrence de prendre sa part de lignes non rentables, la balle est dans le camp du ministère ?

Les nouveaux opérateurs ont bien signifié au gouvernement qui n'était pas question de desservir des villes dont le trafic est déficitaire, nous venons voir passé un article que SNCF réseau serait disposé à diminuer les péages pour desservir ces villes moyennes (à suivre).

Nous remarquons aussi que SNCF Voyage mets de plus en plus de TGV low coast (OUIGO) sur ces villes moyennes, certes les prix sont légèrement plus bas mais pas le confort et il faut payer plein d'options qui renchérit le prix.

Et pour terminer, nous aurons un débat sur le prix du billet, les péages sont à hauteur de 40 à 50 % du billet, pour les prix des billets régionaux, c'est la région qui décide, et, en grande ligne c'est en fonction de l'offre et de la demande et aussi du nombre de rames TGV, comme il n'y a pas assez de rames TGV, toutes les rames sont habituellement remplies et malheur à l'utilisateur qui cherche un billet à la dernière minute.

Une question sur le Fret SNCF : Suite à la plainte en 2023 de plusieurs opérateurs FRET auprès de la commission européenne qui reproche à la France d'avoir financé la filiale FRET de la SNCF en violation des règles de l'Union Européenne, cela conduisait à rembourser plus de 5 milliards d'euros.

Depuis Fret SNCF a été découpé en 2 filiales, une pour le transport et l'autre pour les locomotives, 23 trafics les plus rentables sont cédés à la concurrence.

A la filiale, les trafics les moins rentables, le wagon isolé, le transport dangereux et exceptionnel, des flux qui demandent beaucoup de personnel pour une faible rentabilité et interdiction de répondre pendant 10 ans sur le trafic dit combiné.

A la question posé à Cyril, Fret SNCF n'existe plus et même le train des primeurs Rungis Perpignan a été abandonné pas rentable.

Le prix du billet : 40 % du prix du billet est dû aux péages voir plus sur l'axe Bordeaux (50 %) car c'est un partenariat public privé.

En région c'est la région qui décide des prix et en grandes lignes TGV, c'est en fonction de l'offre et la demande appelé Yield Management (voir dans l'aérien).

Conclusion : Le modèle intégré historique de la SNCF ou de la RATP disparaît progressivement et rend les futurs systèmes de plus en plus complexes pour les usagers.

Il devient urgent de créer des convergences entre les salariés et les usagers pour arrêter ce système qui devient incontrôlable.

Il a été décidé d'un courrier commun INDECOSA-CGT, CNR, FD cheminots et CGT RATP envers les régions car un premier courrier CGT cheminots a été fait mais que sur l'aspect salariés mais sur l'aspect usagers

Paris le 13 février 2026