



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

Petite présentation de l'association : *L'association INDECOSA-CGT est une structure et un outil de la CGT qui agit dans tous les secteurs de la vie quotidienne : logement, santé, transports, énergie, consommation, etc.*

Créée en 1979 sous l'impulsion de Georges Séguy alors secrétaire général, INDECOSA-CGT est l'association de consommateurs de la CGT, avec laquelle elle partage le même ADN, une démarche de défense des consommateurs salariés, retraités et privés d'emplois et une démarche collective pour bouger les choses.

Chaque salarié, retraité et privés d'emplois peut se défendre et agir dans l'ensemble des secteurs de sa vie. Dans son entreprise, le salarié dispose du syndicat CGT où il peut s'investir. Hors travail INDECOSA-CGT est naturellement l'association vers laquelle il peut se tourner.

De plus, chaque adhérent CGT, est adhérent de droit à l'association par le 1^{er} timbre FNI, nous avons des adhérents directs qui prennent une adhésion et surtout dans le logement, nous avons aussi des amicales affiliées.

Premièrement, nous avons une pensée émue pour les victimes de l'accident ferroviaires en Espagne qui a fait 46 morts et une centaine de blessés dans la région de Cordoue. La justice espagnole enquête sur fond de privatisation de l'infrastructure ferroviaire et de corruption impliquant des personnalités politiques et le ministère des transports espagnoles. Nous devons combattre l'éclatement du système ferroviaire européen et que la sécurité est primordiale.

Nous partirons de la fiche de la CGT N° 29 des repères revendicatifs confédéraux sur le transport et de la page 9 du cahier de la conso d'INDECOSA-CGT : Le déplacement de personnes et de marchandises est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général.

Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes, d'acheminement des marchandises, et l'organisation du système du transport. Celle-ci doit être compatible avec le développement humain durable. Cela implique une maîtrise publique comme outil de régulation et contrôle.

Nous partirons sur les deux types de concurrence que nous connaissons, celle régionale et depuis peu la concurrence grandes lignes avec de nouveaux opérateurs comme Trenitalia et la Renfe et aussi OUIGO.

La concurrence : Le législateur a vendu du rêve (mieux, moins chère et de qualité) mais n'a pas prévu le fonctionnement sur le terrain !

Commençons par la concurrence régionale : depuis les années 2000, diverses lois sur la décentralisations ont plutôt permis d'améliorer l'offre de transport dans les régions.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 promettait de modifier profondément les pratiques françaises en termes de mobilité, les régions ont obtenu des pouvoirs très étendus en matière de transports régionaux, de prix, de billetteries, la reprise des bus TER en bus région etc.

A peine la loi applicable, la tarification nationale et les cartes de la SNCF (Jeune, Senior, avantage, etc.) étaient remises en cause par certaines régions, des taux différents ou bien non acceptés, comme un avant goût de la concurrence.

La concurrence régionale s'appelle allotissement (par lots) et depuis, hélas c'est plutôt « chacun chez soi » et **nous sommes passés d'un système intégré à un système compartimenté**, peut d'entente entre région, pas simple pour les usagers qui utilisent une ligne sur 2 ou 3 régions, sur la billetterie, les correspondances, etc.

Le coût pour le contribuable devient très important et devant tous ces dysfonctionnements, des usagers reprennent leurs voitures...

Et pour les salariés, c'est extrêmement violents, nos intervenants expliqueront comment fonctionne le transfère des salariés.

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 reprenneur car ce n'est pas rentables 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 Trentitalia 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 pour signaler qu'actuellement les villes moyennes desservies par le TGV sont déficitaires et SNCF Voyageurs 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 camps du ministère ?

Les nouveaux opérateurs ont bien signifiés 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 sur ces villes moyennes, certes les prix sont légèrement plus bas mais pas le confort et il faut payer plein d'options.

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 du 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 remplis et malheur à l'usager qui cherche un billet à la dernière minute.

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.

C'est la page blanche pour tous les responsables, cela aura un impact sur les systèmes d'informations, de la billetterie, de la prise en charges des usagers en correspondances, la prise en charge en situation perturbée, les dédommagements, les services clientèles, la médiation, etc.

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