

Aérien-rail : l'absurde concurrence

jeudi 9 octobre 2008, par [TENOR Charles](#) (Date de rédaction antérieure : 18 septembre 2008).

Air France annonce qu'à compter de 2010, elle pourrait s'allier à Veolia pour faire rouler ses propres TGV et concurrencer ceux de la SNCF. De son côté, la SNCF se félicite de prendre des parts de marché à l'aérien. Pendant ce temps-là, il y a toujours plus de camions et de voitures sur les routes...

À l'origine, le TGV n'a pas été conçu pour désengorger les routes, mais pour faire concurrence à l'avion. Avec un certain succès ! Ainsi on constate que, pour les trajets inférieurs à trois heures, les trains vident les avions. Cette « agressivité commerciale » se traduit aussi dans les tarifs pratiqués à la SNCF, qui deviennent largement aussi complexes et illisibles que ceux de l'aérien.

L'annonce selon laquelle Air France va faire rouler ses propres TGV confirme que, sur les petites distances, l'aérien a « perdu le marché ». Elle prend acte aussi qu'à compter de 2010, le trafic ferroviaire voyageurs va s'ouvrir à la concurrence et qu'il y a du business à faire pour tout le monde (SNCF, Air France, Veolia, etc.).

Après l'expérience des télécoms et de l'énergie, il est illusoire de croire que cette concurrence sera bonne pour les usagers et les salariés concernés.

La pression sur les conditions de travail des cheminots sera forte. Ainsi se discute actuellement une convention collective pour les travailleurs du rail, où les propositions patronales sont bien en dessous des normes sociales de la SNCF.

Aujourd'hui, sur de nombreux axes, le trafic ferroviaire est saturé. Avec l'arrivée de la concurrence, chaque compagnie voudra faire circuler ses trains sur les créneaux rentables et elle délaissera les autres.

Pour la LCR, la concurrence est un échec. Compte tenu des enjeux de société, l'alternative est d'avoir une vraie politique des transports, basée sur la complémentarité entre les différents modes. À l'évidence, l'avion reste pertinent pour les grandes distances. Pour limiter la place de la voiture, il faut moderniser et développer le réseau ferré, baisser les tarifs du train. Dans ce domaine comme dans d'autres, cela suppose une autre répartition des richesses.

P.-S.

* Paru dans Rouge n° 2266, 18/09/2008.