

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE FERROVIAIRE EN FRANCE : L'AVIS DE JOSEPH DUSSART, UN INGÉNIEUR FERROVIAIRE

Par Gaspard Denurra et Sacha Ledran Lewin 1A ISFJ



Photo de Joseph Dussart, Photo de profil Facebook, autorisation d'exploitation : Joseph Dussart

Alors que la concurrence ferroviaire s'ouvre progressivement en France, Joseph Dussart, ingénieur chez Egis-Rail, partage son regard sur l'arrivée de nouveaux opérateurs. Entre opportunités techniques, dynamisation du marché et innovations inspirées de l'étranger, il décrit un secteur en pleine mutation où les enjeux écologiques prennent également de l'ampleur.

Êtes-vous favorable à l'arrivée de nouvelles compagnies ferroviaires en France ?

Oui, j'encourage cette arrivée. D'un point de vue technique les trains d'une compagnie étrangère peuvent parfaitement circuler sur les lignes françaises et n'ont pas besoin d'adapter leurs trains à la caténaire SNCF (alliage de plusieurs câbles permettant l'alimentation électrique des trains). En fait, les compagnies sont soumises à des règles européennes qui stipulent que chaque train de n'importe quelle compagnie peut circuler sur toutes les lignes en Europe. Mais ça serait également intéressant d'avoir un autre opérateur que la SNCF pour avoir des billets de train plus accessibles économiquement.

À titre professionnel, qu'est-ce que cette concurrence vous apporterait ?

La concurrence incite les opérateurs à innover, que ce soit du nouveau matériel roulant pour gagner en ponctualité ou améliorer le confort. Pour moi, ça serait forcément intéressant car ça représenterait un défi technique personnel. Je pense également que pour ma société (Egis-Rail), on recevrait plus d'offres donc plus de projets, plus d'occasions d'appliquer de nouvelles technologies. Avec cette concurrence, le marché ferroviaire serait complètement relancé. Au niveau de la création d'emplois mais également au niveau des conditions de travail et de salaires qui seraient actualisés. Je pense que le marché du travail deviendrait plus intéressant et moins monopolisé.

Avez-vous appris de nouvelles techniques venant de l'étranger ?

Effectivement, j'ai travaillé à l'étranger notamment en Pologne et au Maroc. En Pologne, actuellement, ils cherchent à développer leur propre caténaire. On peut donc observer leur manière à eux d'approcher la chose. En règle générale, la SNCF est décrite à l'étranger comme l'une des structures ferroviaires les plus avancées, lorsque l'on dit que nous sommes français, les autres compagnies sous-entendent que nous maîtrisons les techniques SNCF. Mais dans notre métier on apprend toujours.

Est-ce qu'il est possible d'avoir une démarche écologique en étant ingénieur ferroviaire ?

Ces derniers temps, les démarches écologiques prennent de plus en plus de place dans notre métier. On effectue du recyclage de matériaux mais pas de tous, le cuivre par exemple habituellement réutilisé, ne l'est pas dans le ferroviaire. Mais les choses, avancent, il y a un an, j'étais à Barcelone et les ingénieurs locaux étudiaient justement la possibilité de réutiliser le cuivre. Peut-être que dans les prochaines années, ça sera possible...

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE FRANÇAIS : FABIEN VILLEDIEU, SECRÉTAIRE FÉDÉRAL DU SYNDICAT SUD-RAIL, RÉPLIQUE...

Par Gaspard Denurra et
Sacha Ledran Lewin 1A
ISFJ



Fabien Villedieu ©SEBASTIEN BAER / RADIO FRANCE

Alors que Trenitalia et d'autres opérateurs étrangers s'installent sur les rails français, l'ouverture à la concurrence divise toujours le monde ferroviaire. Pour Fabien Villedieu, secrétaire fédéral du syndicat Sud-Rail, cette évolution présente un risque majeur pour l'équilibre du réseau et pour l'avenir du service public. Il alerte sur les conséquences d'un marché ferroviaire livré aux lois du profit.

De quel œil voyez-vous l'arrivée de nouvelles compagnies ferroviaires telles que Trenitalia ?

Attention danger ! Même si les préjugés des gens sont pas en faveur de la SNCF qu'ils qualifient de « tout le temps en grève, pas productif car ils ont le monopole », l'arrivée de ces nouvelles compagnies représente un danger pour le système ferroviaire français.

À quel danger faites-vous allusion ?

Il faut savoir que l'État français investit très peu dans le ferroviaire, il dépend de la SNCF. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de subventions publiques donc c'est la loi du marché qui s'applique. Aujourd'hui, la SNCF dessert toutes sortes de gares en France : celles qui rapportent économiquement, celles qui ne rapportent rien et celles qui coûtent économiquement. C'est un équilibre, celles qui rapportent permettent de rentabiliser celles qui ne rapportent pas. Les nouvelles compagnies desservent uniquement les gares qui rapportent de l'argent. Ils mettront donc la SNCF en concurrence et en danger, car pour survivre la SNCF serait obligée de se consacrer uniquement aux gares qui rapportent. Le système ferroviaire français serait donc en danger.

Qu'est-ce qui différencie la SNCF de Trenitalia ?

Que ce soit Trenitalia ou encore Velvet, ce sont des compagnies étrangères. À l'étranger, en l'occurrence en Italie, l'État investit dans le ferroviaire avec les subventions européennes. En France, ce n'est pas le cas car il y a déjà le réseau de la SNCF donc avec ces subventions, on investit dans le domaine agricole. Avec ces subventions, Trenitalia n'a pas besoin d'être rentable économiquement, ils sont même en perte. En 10 ans, le bilan est de 250 millions de pertes. Donc ils peuvent proposer des prix bas sur les grandes lignes françaises sans problème, ça ne leur coûte rien du tout.

Que diriez-vous aux personnes favorables à la concurrence dans le domaine ferroviaire français ?

Que le réseau ferroviaire français est en danger, que des gares ne seront plus desservies. Certes, les billets de train sont moins chers, mais la compagnie Trenitalia est subventionnée par leurs impôts. Car oui, dans les subventions européennes, il y a le contribuable français. Il faut également dire que la SNCF a toujours fait des gains de productivité qui étaient imposés par l'État, avec notamment la maintenance des trains la nuit pour être plus productive le jour. Les trains de la SNCF restent les plus productifs actuellement dans le monde. La France possède les seuls trains à deux niveaux sur les lignes à grande vitesse.