

23 - Réflexions sur l'ouverture du transport intérieur de passagers

Posté le : 24/01/2007

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Est-il de notre intérêt de retarder la libéralisation partielle du transport intérieur?



En quelques lignes, voici les raisons qui nous font penser que de ne pas ouvrir le marché des voyageurs à la concurrence internationale va pénaliser encore davantage l'équilibre économique de notre territoire.

L'existence et surtout la réalité logistique de l'axe Fermed pour le transport des marchandises peut dessiner de manière identique la circulation des flux de personnes. En effet dans tous les cas les volumes frets suivent les zones de consommation et donc les consommateurs.

Ce qui veut dire qu'une fois de plus, protéger la France va décaler le centre de gravité économique de notre Pays vers l'Est du territoire qui sera accessible aux services internationaux libéralisés.

Si à cela on ajoute le fait que la libéralisation partielle du transport intérieur par cabotage va conduire dans le cadre réglementaire Européen à un accès aux segments de marché intérieurs, la concurrence pour s'introduire sur notre marché, pour des raisons tant stratégiques que juridiques fera de l'axe nord sud par la Vallée du Rhône le point de chute des compagnies ferroviaires assurant les services internationaux libérés.

Paris perdra donc de son attractivité et l'on risque de voir naître des gares internationales de transit voyageur dans ce couloir. Lyon peut envisager dès lors un rôle de pôle Européen majeur.

En effet cette gare serait un lieu d'échange de passagers entre compagnies étrangères utilisant la libéralisation internationale. Paris avec son étoile TGV Franco Française s'exclura toute seule des grands courants. Le TGV ne servira tout au plus que de rabatteur vers les services ferroviaires du sillon Fermed. En ce qui concerne les services régionaux voyageurs nous n'avons de toute façon rien à craindre puisque les Conseils Régionaux sont garants du service public. Le fait de protéger la SNCF pour 15 ans ne peut que protéger le ferroviaire au coût à la française qui n'est plus réaliste pour des gestionnaires ferroviaires européens.

En conclusion, la SNCF sera concurrencée sur les lignes nationales et internationales d'intérêt stratégique. Souhaitons-lui simplement que l'attractivité de la grande vitesse soit l'élément décisif de choix touristiques Européens. Ainsi Paris et son étoile ferroviaire conserveront leur position de HUB français incontournable du séjour d'agrément pour touristes aisés.

Derrière une protection imposée par la France, se cache le décentrage de la France par rapport au cœur de l'activité Européenne.