

Transdev gagne le premier appel d'offres TER

Gilles DANSART – Directeur de Mabilettre – 07.09.21

Moment historique sur la Côte d'azur: la SNCF perd l'appel d'offres des TER sur la ligne Marseille-Nice, au profit de son concurrent hexagonal Transdev.

La région Sud-Paca vient d'envoyer les notifications aux trois opérateurs ayant concouru à l'appel d'offres pour l'exploitation des TER sur la ligne Marseille-Nice. Et c'est Transdev qui sort gagnante de la compétition, au détriment de la SNCF, opérateur historique sortant, et de Thello. L'attribution est définitive et ne s'accompagne pas d'une période de négociation, probablement pour éviter des surenchères de dernière minute.

L'annonce est d'un retentissement bien supérieur aux chiffres qui décrivent le lot littoral, attribué pour dix ans (+ deux en option): 2,6 millions de trains/km, 50 millions d'euros de chiffre d'affaires par an, 250 millions d'euros d'investissement sur la durée du contrat, 15 allers/retours par jour. Car la victoire de Transdev est aussi l'échec de la SNCF, qui entendait bien ne pas lâcher une exploitation qu'elle avait entrepris depuis de nombreuses années de moderniser. Il lui faudra décrypter avec attention les offres pour savoir pourquoi, au-delà de la volonté de changement affichée publiquement par Renaud Muselier, la sienne a été évaluée inférieure à celle de son concurrent.

Transdev crédibilise sa prétention d'être une alternative crédible à la SNCF sur le marché régional

Ce résultat est autant une belle victoire qu'un soulagement pour Transdev qui avait fait depuis longtemps de cet appel d'offres une priorité, après quelques déboires (CDG Express) et renoncements (Intercités Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux). Sur tous les plans (l'offre, l'information, la lutte contre la fraude, le matériel, la sûreté, et par-dessus tout la régularité), l'entreprise dirigée par Thierry Mallet, grâce à une équipe projet expérimentée, a voulu crédibiliser sa prétention d'être une alternative crédible à la SNCF sur le marché régional. A elle maintenant de préparer son arrivée aux commandes en compagnie de ses alliés NGE et Alstom, notamment avec un nouvel atelier et un nouveau matériel, puis de réussir plus tard ses premiers pas d'opérateur. Elle devra trouver l'appui solide de l'autorité organisatrice, qui a ses propres responsabilités dans l'insuffisante performance actuelle des TER et aura donc tout aussi intérêt à démontrer que son audace n'était pas de l'inconscience.

Au-delà de l'enjeu régional, cette annonce est aussi la deuxième concrétisation, quelques jours après l'annonce d'un Paris-Lyon-Milan en *open access*, d'une lente mise en place du cadre concurrentiel, dont certains doutaient de plus en plus de l'inéluctabilité à mesure que les freins se multipliaient et les échéances s'allongeaient. Même si tout n'est pas achevé d'un point de vue social et réglementaire en ce qui concerne les conditions du transfert des cheminots, la décision souveraine de la région Sud-Paca doit achever de convaincre l'Etat et les partenaires sociaux de finir le travail au plus vite. Enfin, il faudra que SNCF Réseau prouve par l'exemple l'indépendance totale qu'elle revendique et que la loi lui impose, sous le regard attentif d'un régulateur probablement ravi de constater que l'ouverture à la concurrence n'est plus un serpent de mer, du côté de la Méditerranée. **G. D.**