

Espagne, la libéralisation sur les rails, SNCF candidate

La libéralisation du marché espagnol des lignes à grande vitesse avance comme prévu. Le 31 octobre 2019, six regroupements d'entreprises ont fait part de leur intérêt à l'organisme espagnol adjudicateur, ADIF.

Parmi eux, l'opérateur espagnol historique et grand favori Renfe mais également l'opérateur italien Trenitalia associé au groupe Ilsa, Eco Rail, société du groupe Magtel, un autre consortium formé autour du groupe Globalvia, le consortium de l'entreprise Talgo avec son actionnaire Trilantic et la société Globalia, enfin la SNCF qui, à ce stade, semble vouloir y aller seule mais qui opère déjà sur le marché espagnol.

Jusqu'au dernier moment, les discussions entre entreprises ont laissé planer le doute quant aux intentions des uns et des autres. Quoiqu'il en soit, si de nombreux acteurs espagnols se sont positionnés, en ce qui concerne les entreprises étrangères, seuls les grands groupes du type SNCF ou Trenitalia, semblent avoir les reins suffisamment solides pour tenter l'aventure.

En effet, l'absence de certains acteurs privés prouvent que de nombreux doutes subsistent quant à la façon dont est organisée cette libéralisation. Pour des acteurs privés ne bénéficiant pas d'une assise financière importante, le processus laissent entrevoir des risques de coûts et des niveaux de rentabilité peu engageants.

Comme l'explique Andréa Giuricin, président du cabinet Tra Consulting et expert reconnu du secteur, « pour un acteur privé cela reste un marché compliqué à intégrer car il est difficile d'évaluer la rentabilité sur un plan industriel compte tenu de l'espace laissé par la Renfe qui est et restera dominateur sur ce marché. Pour les grands opérateurs publics, a contrario, la question de la rentabilité est moins urgente, la priorité est désormais de se positionner en tant qu'acteur de niveau international. »

« Par ailleurs, il est évident qu'il y aura des changements dans les offres puisqu'il devrait y avoir des discussions entre l'ADIF et les entreprises soumissionnaires d'ici la mi-décembre - date à laquelle l'ADIF devrait rendre son verdict - et peut-être même au sein des consortiums. »

Un contexte particulier qui soulève donc d'autres interrogations plus stratégiques que se posent non

seulement les acteurs privés mais également les grands acteurs historiques qui pourraient avoir besoin de partenaires plus politiques que techniques.

« Pour les étrangers, il faut également trouver un acteur espagnol avec une assise politique, qui puisse être un relais politique dans ce contexte de libéralisation dirigiste » conclut Andréa Giuricin. Trois lots sont en effet en jeu mais dans la pratique le lot A semble acquis à Renfe qui possède tous les atouts pour répondre à cette offre.

L'ADIF prévoit de donner ses réponses autour du 15 décembre pour une possible mise en service effective en mars 2020. Dans la pratique, mis à part les trains de la Renfe ou certains trains de la SNCF déjà présents sur le territoire espagnol, aucune entreprise n'a réellement la capacité de lancer ses opérations à cette date.

Par ailleurs, au-delà des enjeux financiers, des problèmes existent à la fois dans la disponibilité du matériel roulant qui devra obtenir les agréments nécessaires pour pouvoir circuler mais également dans la capacité à disposer des conducteurs possédant les habilitations requises. Un sujet qui préoccupent les syndicats de cheminots qui seront très attentifs aux problématiques de sécurité. Alejandro Martinez, secrétaire du European Autonomous Train Drivers Union précise ainsi: " nous souhaitons que cette libéralisation soit menée d'une façon ordonnée et que tous les aspects liés à l'utilisation des lignes soient pris en compte, comme par exemple les questions de sécurité. Nous avons l'impression aujourd'hui que ce sujet (la sécurité) est un peu mis de côté, or il est primordial. Les directives européennes concernant la sécurité n'ont pas forcément été toutes transposées au niveau national."

A ce jour, diverses incertitudes planent encore sur cette libéralisation et laissent entrevoir de possibles réaménagements au sein des alliances entre les groupes d'ici la fin de l'année, voire au-delà.