

Nationalisation du chemin de fer en Grande Bretagne...et de 5.

Les chemins de fer écossais seront gérés par une entreprise publique à partir de mars 2022. Actuellement, l'opérateur ScotRail est entre les mains du Néerlandais Abellio, une filiale des chemins de fer néerlandais (NS).

C'est la cinquième nationalisation en GB.

- **En 2014, face aux nombreux accidents ferroviaires, le gouvernement britannique n'a d'autre choix que de nationaliser Network Rail, le gestionnaire d'infrastructure.** Les exploitants ferroviaires restent eux, privés via des franchises ferroviaires.
- **En 2018, en pleine grève des cheminots contre la réforme du ferroviaire, le gouvernement britannique annonçait la première nationalisation d'un exploitant de chemin de fer: Virgin train East Coast.** Cela n'a d'ailleurs perturbé personne d'ouvrir à la concurrence le chemin de fer français, au moment où l'Angleterre commençait à renationaliser le sien.
- **En mars 2020, c'est au tour de Northern, la plus importante franchise de GB d'être nationalisée par le gouvernement de Boris Johnson.** Là aussi, c'est un échec pour la gestion privée, alors même que la crise du Covid 19 n'est toujours pas là. Là aussi c'est Arriva, une filiale d'un grand groupe public qui exploite cette franchise. Car en GB, les principales compagnies ferroviaires publiques européennes se jouent une guerre commerciale sans merci... via leur filiale de droit privé. Kéolis pour la SNCF, Arriva pour la DB.
- **En septembre 2020 le gouvernement britannique met fin au système de franchise.**
- **En octobre 2020, le ministre des transports du Pays de Galles vient annoncer la nationalisation des chemins de fer.**
- **En mars 2021 c'est au tour du gouvernement écossais de nationaliser son chemin de fer.**

Il existe une vingtaine de franchises en GB. Celles-ci ont toutes été mises sous tutelle pendant la crise du Covid 19. Depuis septembre, les compagnies sont sous concession, permettant un cadrage plus strict de l'exploitation ferroviaire.

Et si pour une fois on tirait les leçons des échecs.

Aujourd'hui les régions PACA, Grand Est, Pays de Loire et Hauts de France veulent ouvrir leur TER à la concurrence.

L'Etat ouvre également à la concurrence les lignes de trains d'équilibre du territoire Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux. **La SNCF s'est déjà positionnée afin de passer par des filiales pour y répondre.** En gros, c'est exactement la même stratégie d'échec qui est mise en place en France. Alors que l'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs internationaux est un échec qui conduit Thello, seul opérateur ferroviaire toujours en liste, à jeter l'éponge en 2021.

Au Fret également, l'ouverture à la concurrence mise en place depuis 2003 n'a pas permis de prendre des parts de marché au camion, en effet la part modale du fer dans le fret n'a jamais été aussi faible. **Pour des raisons idéologiques, le gouvernement et certaines régions s'acharnent à vouloir privatiser des lignes de chemin de fer.**