

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :
Association Française du Rail (AFRA)

Contact :
Solène Garcin-Berson

Adresse :
64 rue de Caumartin 75009 Paris

Téléphone :

Courriel :
info@afra.fr

Site internet :
www.afra.fr

Présentation de la structure (400 caractères) :

Association créée en 2009 qui rassemble les opérateurs alternatifs à la SNCF.

L'AFRA milite pour un développement du ferroviaire en France dans un cadre concurrentiel ouvert et régulé. Son objectif est de soutenir et accompagner les opérateurs alternatifs sur le marché ferroviaire français et favoriser leur accès et leur développement pour dynamiser le marché (fret et voyageur).

TITRE : LA CONCURRENCE EST NECESSAIRE POUR FINANCER LE RAIL

THEMATIQUE :

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

PROPOS LIMINAIRE

Un consensus sur l'impérieuse nécessité d'investir dans le ferroviaire pour relever les défis sociétaux, économiques et environnementaux du pays.

Le système ferroviaire est un instrument au service des politiques publiques d'aménagement du territoire et des mobilités. Il concourt au service public de transport, à la solidarité nationale et contribue à la mise en œuvre du droit à la mobilité. Il participe à la dynamique, à l'irrigation et à l'aménagement des territoires. Il contribue au maintien et au développement de filières industrielles et de bassins d'emploi sur l'ensemble du territoire.

Le mode ferroviaire génère de nombreuses externalités positives pour la société. Il permet de transporter marchandises et voyageurs de façon sûre et massifiée, respectueuse de l'environnement et de la santé des citoyens en limitant les émissions de gaz à effet de serre, la congestion et avec une empreinte au sol limitée. Au-delà de ses atouts en matière de décarbonation et de la préservation de la qualité de vie des citoyens, le mode ferroviaire continuera à se distinguer des autres modes par son exceptionnelle efficacité énergétique, grâce au faible frottement des roues sur le rail (12 fois plus efficace que le mode routier ou aérien par passager).

Les récentes crises ont prouvé le rôle central du transport ferroviaire : il est la colonne vertébrale des mobilités et de l'intermodalité, participe à la réduction des fractures territoriales, soutient une économie durable et résiliente, et accompagne la transition écologique et énergétique du pays. Développer sa part modale est donc une nécessité réaffirmée.

L'impact de chaque euro investi profite à chaque citoyen qu'il s'agisse d'un utilisateur de transport ou non.

VOTRE CONTRIBUTION (10000 caractères)

[La présente contribution répond particulièrement aux axes 1 et 3. Pour la thématique 4 dédiée au fret, l'AFRA renvoie à la contribution commune de l'Alliance 4F pour l'axe 4.]

I. L'AFRA APPELLE A SORTIR DU MALTHUSIANISME QUI A ENTRETENU UNE SPIRALE NEGATIVE DE PAUPERISATION DU SYSTEME FERROVIAIRE, ENTRAINANT VIEILLISSEMENT DES INFRASTRUCTURES, REDUCTION DE L'OFFRE ET REPRODUCTION DE LA DETTE

La gestion financière antérieure du système ferroviaire est marquée par une accumulation de dettes qui a atteint 55Md€ en 2017, dette reprise par l'Etat à hauteur de 35Md€ en 2022. Le coût annuel de la SNCF pour le contribuable a été évalué, pour 2023, à 20,3Md€.

Pour autant, la France se distingue comme étant l'Etat qui investit le moins dans ses infrastructures ferrées . :

- Le vieillissement du réseau entraîne une baisse de la qualité de service qui se traduit par une perte de parts de marché,
- La faible modernisation du RFN le prive de gains de productivité importants (CCR baisse du coût d'exploitation 40 %/tr.km, ERTMS baisse le coût d'entretien, +25% de capacité).

Le gestionnaire d'infrastructures, grevé par l'héritage du passé se distingue d'une part par des coûts d'exploitation élevés répercutés sur les péages qui sont parmi les plus élevés d'Europe, d'autre part une productivité inférieure à ses homologues et enfin une qualité de service perfectible qui freine la compétitivité du mode.

Dans le même temps, la France est l'Etat qui mobilise un des niveaux le plus haut de concours publics pour compenser (à hauteur des 2/3) un coût global des services conventionnés très supérieur à ses voisins .

Parallèlement, le marché français a souffert cette dernière décennie d'une politique de réduction de l'offre SNCF particulièrement marquée sur la grande vitesse. La SNCF a réduit d'un quart son parc TGV (de 482 en 2012 à 376 en 2023). L'ART observe une chute de 19% de la desserte TGV des petites gares entre 2015 et 2023.

Cette spirale négative et contre-productive dans laquelle le secteur s'est enlisé depuis plusieurs décennies n'est pourtant pas une fatalité !

Un modèle plus ouvert, plus équitable et plus efficace est possible à condition d'accompagner la transformation du système. Si cette transformation a commencé avec des effets positifs déjà perceptibles, elle doit désormais s'accélérer. Les leviers sont identifiés. !

II. L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE REpond PARFAITEMENT AUX DEFIS DE LA CONFERENCE : C'EST UN PUISSANT LEVIER POUR DEVELOPPER L'OFFRE, AUGMENTER LES RECETTES DU GI, REDUIRE LES COUTS D'EXPLOITATION ET LIMITER AINSI LES CONCOURS PUBLICS.

1. La concurrence : un levier de développement de l'offre et de desserte de tous les territoires

Grâce à son effet incitatif à l'efficience, à l'amélioration de la qualité de service et à l'innovation, la concurrence est un levier majeur d'élargissement de l'offre et de dynamisation du mode ferroviaire dans une logique de cercle vertueux qui permet d'attirer de nouveaux voyageurs et de rendre rentables les dessertes qui n'étaient pas considérées comme telles par le monopole.

Contrairement à certains propos présentés comme un postulat, l'expérience montre que la concurrence (y compris lorsqu'il s'agit de services librement organisés), conduit en pratique à un accroissement du marché dans son ensemble, améliore la desserte de toutes les gares (y compris celles abandonnées par l'opérateur historique qui privilégie l'utilisation de son parc sur des axes plus capacitaires) et renforce l'offre là où la demande n'était pas servie mais aussi partout où il existe du potentiel de report modal.

- En France, avec de nouveaux schémas innovants et au groupement Transdev-NGE-CDC la concurrence a déjà permis de rouvrir une portion de ligne qui était fermée sur la ligne Nancy-Contrexéville.
- En Italie, le nombre de gares desservies par la Grande Vitesse a plus que doublé depuis l'ouverture à la concurrence, en passant de 52 en 2012 à 113 en 2024 (+ 117,3%).
- Saint-Jean-de-Maurienne bénéficie désormais de deux liaisons quotidiennes directes vers Lyon grâce à l'offre de Trenitalia Fr (desserte auparavant assurée uniquement durant les WE de la saison d'hiver !)
- Les projets des opérateurs le démontrent également : le modèle Ilisto repose sur la desserte des gares intermédiaires, European Sleeper investit sur le marché délaissé des trains de nuit, etc.

2. La concurrence : un double levier d'efficacité et de performance économique

A travers les gains de productivité qu'elle suscite, la concurrence rend le modèle ferroviaire économiquement viable et moins dépendant des subventions publiques. Elle permet ainsi de garantir le juste prix du transport et une bonne utilisation des deniers publics, ce qui renforce aussi l'acceptabilité de ces dépenses et la cohésion sociale et territoriale.

2.1. Levier pour baisser les coûts d'exploitation des services

Les coûts d'exploitation nettement supérieurs par passager-km à la moyenne européenne offrent d'importants gisements d'efficacité à exploiter grâce à la mise en concurrence, au bénéfice du pouvoir d'achat des Français et des finances publiques. Concrètement la concurrence s'est déjà traduite là où elle a été mise en œuvre en France par une baisse des coûts d'exploitation de 20 à 25 % sur les lignes concernées, qu'elles soient attribuées à un concurrent ou à l'opérateur historique. Appliqué aux coûts de fonctionnement des services conventionnés (10,2Md€ en 2023) cela représente a minima entre 2 et 2,5Md€/an qui peuvent être utilisés par les Régions pour développer l'offre sur leur territoire, sans alourdir les finances publiques

2.2. Levier pour augmenter les recettes du GI

La hausse des circulations a pour effet direct d'apporter des recettes supplémentaires nettes au GI.

En France, les majorations appliquées aux SLO conduisent à une couverture au-delà du coût complet d'utilisation, à hauteur de 122% en 2025. Les péages versés par les opérateurs SLO contribuent directement au financement d'autres lignes du réseau circulées par des services qui ne peuvent pas supporter le coût complet de leur utilisation. Les opérateurs SLO GV sont ainsi les plus gros contributeurs au financement du GI et ce, alors même qu'ils ne bénéficient d'aucun concours public, supportant tout le risque industriel et commercial des services qu'ils proposent.

A l'horizon visé par la présente conférence, la concurrence GV apportera plus de 700M€ par an de recettes supplémentaires à SNCF Réseau.

3. La concurrence supporte les investissements liés aux services de transport supplémentaires qu'elle apporte grâce à la mobilisation de fonds privés. L'acquisition de nouveau matériel GV représente 400M€ par an d'investissements financés par les opérateurs alternatifs. La participation aux appels d'offres représente également un investissement majeur pour les candidats, dont les efforts contribuent à améliorer l'offre de service public, qu'ils soient in fine choisis ou non.

III. LA PRESENTE CONFERENCE EST L'OCCASION DE CONFIRMER LES AMBITIONS PAR LE PILOTAGE D'UNE POLITIQUE AMBITIEUSE ET INCITATIVE REPOSANT SUR UNE VISION STRATEGIQUE CLAIRE ET COHERENTE

3.1. Se doter d'un gestionnaire d'infrastructure fort, performant et indépendant grâce à un contrat de performance ambitieux

Le contrat de performance est un instrument essentiel de mise en œuvre de la politique de gestion du réseau et de la stratégie d'infrastructure dont l'Etat définit les orientations. Il doit servir de véritable outil de pilotage et de gouvernance. Il doit reposer sur une programmation pluriannuelle des investissements et de leurs financements en cohérence avec les objectifs pour donner la visibilité à l'ensemble de l'écosystème.

La concurrence améliore la situation financière du GI grâce aux recettes nettes supplémentaires qu'elle apporte et qui représente sa principale source de financement. L'AFRA rappelle que ces péages qui sont régulés doivent être a minima soutenables. Leur niveau élevé a déjà dissuadé des opérateurs d'investir le marché français. Les rendre incitatifs aurait pour vertu d'augmenter encore davantage les recettes totales du GI.

Renforcer les moyens de SNCF Réseau est indispensable mais doit s'accompagner d'engagements clairs et mesurables d'amélioration de sa performance financière et industrielle, via des mécanismes véritablement incitatifs, un suivi renforcé.

C'est aussi l'objet du contrat de performance qui doit garantir que chaque euro supplémentaire apporté au GI se traduit par des progrès concrets sur la qualité de service, la sécurité et la productivité.

3.2. Conforter la confiance des acteurs qui offrent des investissements durables et de long terme pour enrichir le système ferroviaire et répondre aux défis posés

- Stabilité du cadre juridique pour donner visibilité et confiance : ne laisser planer aucun doute sur d'éventuelles évolutions susceptibles de remettre en cause la base de leur engagement et le fondement du modèle économique qu'ils ont construit.

- Les premières expériences sont réussies et prouvent que la concurrence a déjà tenu ses promesses. Si la transformation du secteur ne peut qu'être progressive, des freins persistants à l'ouverture à la concurrence sont susceptibles de menacer l'intensité concurrentielle à long terme. Tous les moyens doivent converger pour accélérer la nécessaire transformation d'un système qui doit désormais pleinement s'ouvrir à l'innovation et à la diversité des modèles des alternatifs. L'intérêt est collectif. La concurrence est une chance pour tous y compris pour la SNCF.

- Gouvernance claire : Il ne doit subsister aucune ambiguïté sur les rôles et responsabilités de chaque acteur ainsi que dans les relations entre ces différents acteurs. Chacun doit disposer des moyens de ses responsabilités.

-Régulation renforcée : transparence et objectivation

- La politique doit être claire et incitative en faveur du développement de l'offre et du report modal, la présente conférence est l'occasion de le confirmer.

Table ou illustration 1

Comparaison des péages en € par train-km en 2023 (13^e rapport annuel de l'IRG-Rail)

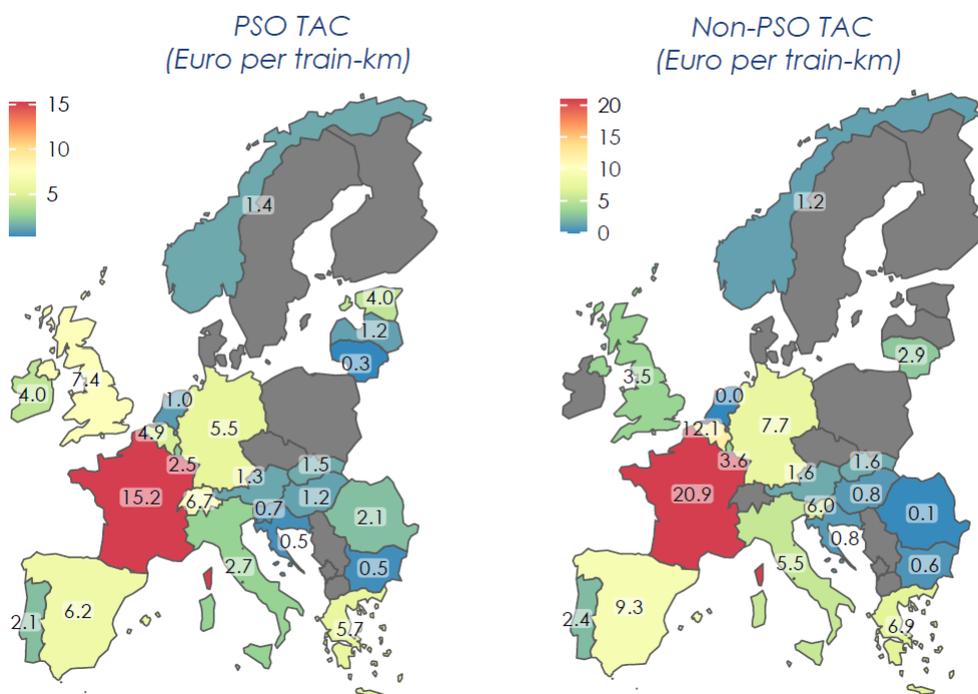


Table ou illustration 2

	2016	2022	2023
Services achetés par les autorités régionales	5,5	6,8	7,2
Prise en charge des coûts de fonctionnement par l'Etat	2,0	3,3	3,2
Subventions d'investissement (Etat et régions)	3,0	6,2	6,8
Charge d'intérêts de la dette reprise par l'Etat		0,8	0,9
Dividendes versés à l'Etat	0	- 0,4	- 1,0
Total hors régime spécial de retraite	10,5	16,8	17,1
Subvention d'équilibre au régime spécial de retraite	3,2	3,2	3,2
Total	13,7	20,0	20,3

Sources : Rapport de J.C. Spinetta (coût en 2016) et FIPECO (coût en 2022 et 2023).

Table ou illustration 3

Investissements publics en € par habitant dans l'infrastructure ferroviaire^o:



CONCLUSION (2000 caractères)

LA CONCURRENCE EST NECESSAIRE POUR DESSERVIR LE TERRITOIRE EN AJOUTANT DES TRAINS ET DU SERVICE, ET AINSI AUGMENTER LES RECETTES DU RESEAU

Le constat est clair et partagé sur le rôle central du transport ferroviaire pour répondre aux enjeux environnementaux, sociétaux, de souveraineté et de développement économique durable des citoyens et des territoires.

Le diagnostic sur l'état des infrastructures et leur besoin de financement a déjà été posé, il est clair : ne rien changer conduira inexorablement le gestionnaire d'infrastructure dans une spirale de paupérisation industrielle alors qu'il est possible d'inverser cette tendance en engageant une dynamique vertueuse pour le développement du mode ferroviaire.

Le système antérieur qui a montré ses limites n'est pas une fatalité, la France dispose des moyens d'un modèle ferroviaire plus équitable et plus efficace, des instruments sont déjà disponibles pour améliorer sa performance et enrayer la spirale de la dette : il est temps de les mobiliser !

La concurrence est un puissant levier pour sortir du malthusianisme ferroviaire actuel et répondre à une forte demande de train non couverte, développer la desserte des territoires, diminuer les coûts d'exploitation et augmenter les recettes du gestionnaire d'infrastructures.