

DOSSIER DE PRESSE

La loi-cadre, une formidable opportunité pour placer voyageurs, autorités organisatrices et chargeurs au cœur du système ferroviaire

L'Association Française du Rail (AFRA), qui rassemble les opérateurs alternatifs à la SNCF, salue l'arrivée au Sénat ce mercredi du projet de loi-cadre sur le développement des transports.

1) L'AFRA salue dans cette loi-cadre une base solide pour sécuriser un nouveau modèle de financement durable et de long terme du ferroviaire, cohérent avec les objectifs climatiques et environnementaux. Il s'agit de sortir d'une spirale négative de désinvestissement et de paupérisation du réseau ferroviaire qui a affecté sa qualité et donc son utilisation performante. Cette nouvelle donne ne présente pas seulement l'avantage de permettre aux utilisateurs de circuler dans de meilleures conditions sur une infrastructure entretenue, elle permet aussi au gestionnaire de l'infrastructure, de réaliser des gains de productivité et des économies dans son entretien. Parallèlement et sans attendre, l'AFRA appelle à une actualisation du contrat de Performance État - SNCF Réseau.

Dans un contexte de finances publiques contraintes, c'est une étape attendue et encourageante pour le marché car elle donne de la visibilité, tandis que la demande de train est toujours croissante et que des acteurs alternatifs sont prêts à investir des fonds privés pour renforcer l'offre et apporter des solutions aux clients voyageurs ou chargeurs. Soutenir un développement de l'offre est vertueux pour attirer des voyageurs et donc pour augmenter les circulations ce qui a pour effet vertueux d'augmenter les ressources du gestionnaire d'infrastructures.

Les opérateurs alternatifs contribuent déjà positivement et de façon équitable au financement du réseau, davantage que leur coût d'utilisation. Les péages versés à SNCF Réseau par les nouveaux entrants sur le marché de la grande vitesse représentent d'ores et déjà près de 150 millions d'euros annuels en 2026 et vont progresser jusqu'à 400 millions d'euros annuels en 2033, selon des estimations prudentes de SNCF Réseau. Les recettes de SNCF Voyageurs et son bénéfice sont par ailleurs en nette progression. Il n'existe donc, ni à ce jour, ni à l'horizon des cinq prochaines années, d'impact négatif de l'ouverture à la concurrence sur la situation financière du groupe SNCF.

Les bénéfices à attendre de la concurrence sont massifs, pour la croissance économique, pour le système ferroviaire comme pour les autorités organisatrices, les voyageurs et les chargeurs.

Les débats internes entre SNCF Voyageurs et l'État sur l'affectation du bénéfice ne concernent pas les voyageurs mais que l'État affecte ses dividendes au bien public que représente le réseau est une bonne chose. La gestion financière antérieure du système ferroviaire est marquée par une accumulation de dettes qui a atteint 55 milliards d'euros en 2017, dette reprise par l'État à hauteur de 35 milliards en 2022. Cette spirale négative et contre-productive de sous-investissements, de

manque de performance et de reproduction de dette époncée par l'État dans laquelle le secteur s'est enlisé depuis plusieurs décennies n'est pas une fatalité. Les premiers résultats de l'ouverture du marché le démontrent.

2) Les opérateurs alternatifs veulent apporter plus de train aux Français et aux industriels qui ont besoin de solutions de transport durables. Ils participent déjà et ils participeront à la desserte des territoires.

Les nouveaux entrants sont utiles, aux côtés de l'opérateur historique, pour financer un complément d'offre, apporter plus de trains et plus d'offre.

L'ouverture à la concurrence est pleinement compatible avec l'aménagement du territoire. Sur le marché français, le développement de Trenitalia France et Renfe ne s'est pas limité à la desserte de grandes métropoles : il a également contribué à une desserte territoriale, via le maintien, voire l'augmentation, de la desserte d'arrêts intermédiaires et la création de nouvelles liaisons directes (comme Lyon-Saint-Jean-de-Maurienne, desservie toute l'année par Trenitalia). Ce sont déjà 17 nouvelles liaisons dont bénéficient désormais les voyageurs qui n'existaient pas avant l'arrivée de nouveaux opérateurs.

La desserte se développe avec le temps et le développement des opérateurs. La logique d'une nouvelle compagnie qui débute sur un petit nombre de destinations est généralement de positionner son offre où la demande des voyageurs est soutenue, principalement entre des grandes métropoles, puis, il est naturel pour les opérateurs de chercher l'effet réseau en étendant leurs dessertes. C'est ce qu'a fait la SNCF en France avec OUIGO, qui s'est concentrée les premières années sur l'axe Sud-Est, et dans les agglomérations les plus grandes, puis a progressivement étendu son offre sur les autres axes jusqu'à desservir aujourd'hui plus de 70 destinations. C'est aussi ce que projette de faire la SNCF en tant que nouvel entrant en Italie, en ne desservant dans un premier temps que les destinations les plus importantes de la péninsule, dont l'axe Milan-Rome-Naples.

Les dessertes des opérateurs alternatifs vont donc continuer à augmenter avec leur développement, le modèle Ilisto de Kevin Speed reposant par exemple sur la desserte des gares intermédiaires. 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.

L'AFRA regrette que la baisse des dessertes d'aménagement du territoire par SNCF Voyageurs soit parfois présentée comme un effet de l'ouverture à la concurrence alors qu'il s'agit d'une décision antérieure de l'opérateur historique lui-même (baisse de 19% de la desserte des petites gares par SNCF Voyageurs entre 2015 et 2023 selon l'Autorité de régulation des transports). L'AFRA se félicite que le coût réel des dessertes jugées insuffisamment rentables par la SNCF fasse enfin actuellement l'objet d'une analyse objective et transparente de la part de l'ART et d'une mission confiée à Dominique Bussereau.

Le développement de la concurrence sera un levier à mobiliser pour la desserte des territoires : il faut sortir de la spirale négative de réduction de l'offre, qui affecte en tout premier lieu les territoires les moins attractifs. L'AFRA est par ailleurs favorable à tous les dispositifs qui encouragent les circulations sur les lignes les moins attractives économiquement et contribuent ainsi à une utilisation plus optimale du réseau ferré national, dans la mesure où cela ne se traduit pas, par ailleurs, par une hausse généralisée des péages qui sont déjà parmi les plus élevés d'Europe ou par de nouvelles taxes sur les voyageurs, rendant le train plus cher

pour les Français. Enfin, des dispositifs en faveur de l'aménagement du territoire sont possibles, mais dans des conditions transparentes, objectivées et ouvertes de façon équitable à tous les opérateurs.

3) Le système de distribution doit être fiable, lisible et transparent pour que les voyageurs puissent comparer l'ensemble de l'offre ferroviaire sur des bases neutres et objectives. Les opérateurs membres de l'AFRA appellent donc les parlementaires à obliger la plateforme de distribution dominante SNCF Connect à vendre, de manière équitable et non discriminatoire, les billets de l'ensemble des opérateurs qui en font la demande. Améliorer et faciliter la vente des titres de transports est un enjeu central pour le développement du ferroviaire en France et augmenter sa part modale. L'AFRA soutient et encourage par ailleurs la montée en puissance de distributeurs indépendants.

De plus, la combinaison des offres régionales et longue distance entre plusieurs opérateurs doit être facilitée pour un parcours fluide de bout en bout pour les voyageurs. Tout doit être fait pour faciliter le processus et la vente de billets y compris en correspondance avec les trains des opérateurs alternatifs. L'AFRA appelle ainsi à harmoniser les droits des voyageurs en cas de rupture de correspondance quel que soit l'opérateur emprunté. La gestion des correspondances et garanties de report est cruciale : elle doit être incluse dans tous les appels d'offres régionaux, dans des conditions équitables pour tous les opérateurs. L'AFRA appelle aussi à un mécanisme de prise en charge réciproque afin de garantir au voyageur un report automatique sur le train suivant effectuant le même trajet que le train de correspondance manqué, quel que soit l'opérateur desdits trains, afin d'offrir des garanties maximales de bonne fin au trajet des voyageurs.

À propos de l'AFRA

L'Association Française du Rail (AFRA), créée en mars 2009, rassemble les opérateurs alternatifs à la SNCF : Transdev, Transdev Rail, Trenitalia France, Renfe, European Sleeper, Kevin Speed, Velvet, actives dans le transport de voyageurs ; DB Cargo France, Europorte (groupe Getlink), Captrain France, CFL Cargo France, Combirail, Froidcombi, Lineas, Millet Rail, RegioRail, entreprises spécialisées dans le fret ferroviaire et le transport combiné ; Akiem, Alpha Trains, Alstom, Erion France, Railpool France, Vossloh Rolling Stock, constructeurs, loueurs et mainteneurs de matériel ferroviaire, la plateforme de distribution Trainline, Objectif OFP, Moreno et AD Potentiel.

<http://www.afra.fr>

Contact presse

presse@afra.fr - Baptiste Cordier 06 70 49 50 80 - baptiste.cordier@ha-ha.fr