

Conférence de presse – 6 avril 2018

Le point sur l'actualité ferroviaire La libéralisation des services ferroviaires Grandes Lignes

Première partie : point sur l'actualité ferroviaire

Par Bruno Gazeau, président de la FNAUT

1. Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM)

224 propositions sont retenues par la DGITM à l'issue des Assises.

Elles sont classées en 7 rubriques:

- Gouvernance
- Lutte contre les fractures sociales
- Data et innovations (véhicule autonome)
- Empreinte environnementale (vélo, mobilités partagées)
- Sécurité et sécurité
- Fret et logistique urbaine,
- Financement de la mobilité

S'y ajoute une 8^e rubrique portant dispositions diverses.

A ce stade, très peu de dispositions relatives aux usagers sont présentes.

Ce projet de loi doit être encore enrichi (cf. propositions de la FNAUT sur la représentation, la consultation, le financement des associations d'usagers).

Le projet de loi doit passer en interministériel rapidement afin que les dispositions soient arbitrées et validées, avant d'être envoyé au Conseil d'État le 15 avril et présenté au conseil des ministres le 15 mai.

La programmation financière des infrastructures et le choix du scénario seront annexés à la loi, mais les arbitrages ne sont pas connus.

2. La loi ferroviaire

Le ferroviaire et les dispositions du rapport Spinetta font l'objet du projet de loi d'habilitation sur les ordonnances.

Outre les dispositions de transcription des textes européens, le texte prévoit de légiférer sur l'ouverture à la concurrence, sur le statut et la gouvernance de la SNCF. Le texte présenté la semaine passée au conseil des ministres doit être débattu dans les jours qui viennent au Parlement.

Ces ordonnances vont s'écrire au fur et à mesure des échanges, concertations, et négociations. Il est difficile de dire à ce stade, et de décrire ce qui en sortira :

- *Celles du pacte ferroviaire* : 6 réunions de 4 heures plus deux réunions avec la ministre, l'une en ouverture, et l'autre en clôture le 24 Avril sur la base du rapport Vieu.
- *Celles des négociations sociales au sein de la SNCF* et au sein de la branche à intervenir.
- *Celles qui résulteront de la grève*, de son déroulé, et des concessions réciproques qui interviendront ou non.

3. L'action de la FNAUT

3.1 la FNAUT a très tôt alerté sur la situation dégradée du ferroviaire

- [Manifeste pour le renouveau des trains Intercités](#) (FNAUT info 228 et 235), 16 mars 2015
- [Pétition nationale « Sauvons nos trains »](#) (FNAUT info 236), 31 octobre 2015
- [Colloque « Rail 2020 »](#) sur l'avenir du transport ferroviaire, 26 septembre 2016
- [Manifeste des usagers pour le renouveau de la mobilité ferroviaire](#), 27 septembre 2016
- Interpellation des candidats lors de l'élection présidentielle.
- [Lettre ouverte au Premier ministre sur l'avenir de la SNCF](#), 10 novembre 2017
- [Élaboration du dossier franchises / open access](#), 9 février 2018

3.2 La FNAUT a ensuite développé ses arguments lors des très nombreuses réunions et auditions :

Préfet Philizot, commission Duron, mission Spinetta, Ministre des transports, Premier ministre, commissions parlementaires, Sénat et Assemblée nationale, Maury et Nègre, audition publique par la Commission du Développement Durable de l'Assemblée nationale.

La FNAUT a également rencontré un grand nombre de parlementaires pour présenter ses positions et les amendements qu'elle entend faire porter.

Elle a fait partie du groupe miroir de la DGITM, à raison d'une réunion hebdomadaire pendant 2 mois et du groupe pacte ferroviaire (Vieu).

La FNAUT a co-rédigé des propositions pour la LOM avec le GART, l'UTP, la FNTV, RF, TDIE, qu'elle a soutenues au sein du groupe miroir et doit rencontrer la Ministre avec les 6 organisations signataires.

Elle a rédigé ses propres propositions sur les dispositions à introduire dans le code des transports portant sur la représentation, la consultation, et le financement des associations agréés d'usagers, propositions qu'elle a largement diffusé auprès des parlementaires.

Elle a enfin rencontré le rapporteur de la loi d'habilitation : M. Djebbari.

Elle va persévérer jusqu'à l'issue du vote de ces lois.

3.3 Diffusion auprès des médias.

Plusieurs conférences de presse y ont été consacrées :

- [Propositions de la FNAUT pour une loi d'orientation de la mobilité intérieure](#), 6 janvier 2017
- [Les petites lignes ferroviaires : gestion et devenir](#), 7 avril 2017
- [Assises de la mobilité : lettre ouverte au Premier ministre sur l'avenir de la SNCF](#), 10 novembre 2017
- [La libéralisation des services ferroviaires Grandes Lignes : franchises ou open access ?](#), 9 février 2018

La FNAUT a fait preuve d'une présence dans les médias. Les membres du bureau se sont relayés pour répondre à leurs nombreuses sollicitations :

- *Presse écrite quotidienne* : Le Monde, AFP, Le Progrès, L'Est Républicain, La Croix, Le Courrier de Reims, presse locale...
- *Presse écrite hebdomadaire* : L'Express, Marianne, Challenges...
- *Presse audio* : France Inter, France Info, France Bleue, Sud Radio, RTL, RMC...
- *Presse TV* : BFMTV, LCI, C News, C dans l'air, France Info TV, TV Canada , Public Sénat...

Interventions médias de la FNAUT sur la réforme SNCF et la grève des cheminots

Vendredi 30 mars

Europe 1 - 12h : Christian Broucaret
France Inter - 13h : Bruno Gazeau
France Info - 13h30 : Bruno Gazeau

Samedi 31 mars

BFMTV - 7h : Bruno Gazeau
LCI - 8h : Bruno Gazeau
BFMTV - 16h Marc Pélissier
France Bleu Gironde : Christian Broucaret

Dimanche 1^{er} avril

Europe 1 : Christiane Dupart
Europe 1 - 11h : Christian Broucaret
BFMTV - 17h : Bruno Gazeau
France info - 17h : Christiane Dupart
RMC - 18h Bruno Gazeau
LCI - 19h : Michel Quidort
Cnews - 19h : Bruno Gazeau
BFMTV - 21h : Marc Pélissier

Lundi 2 avril

Europe 1 – 7h20 : Bruno Gazeau
LCI - 7h35 : Michel Quidort
Sud radio – 8h10 : Christian Broucaret
France Info TV – 10h20 : Bruno Gazeau
RTL - 12h : Bruno Gazeau
C News – 12h30 : Bruno Gazeau
BFM - 13h30 : Bruno Gazeau
RFI – 17h30 : Bruno Gazeau
France Info TV - 19h : Michel Quidort
BFMTV - 21h : Bruno Gazeau
France Culture - 22 h : Bruno Gazeau
France 24 – 22h30 : Jean Sivardière

Mardi 3 avril

France Info – 6h : Bruno Gazeau
France Info TV - 7h : Michel Quidort
BFM - 7h15 : Bruno Gazeau
FRANCE 2 – 7h30 : Bruno Gazeau
France Bleu Nord - 7h50 : Gilles Laurent
RMC Bourdin - 9h30 : Michel Quidort
BFMTV Bordeaux – matin : Christian Broucaret
France Bleu Picardie – matin : Christiane Dupart
France 3 Nouvelle Aquitaine – midi : Christian Broucaret
LCI - 14h/16h : Bruno Gazeau
C News – 16h30/17h30 : Bruno Gazeau
BFMTV - 18h : Michel Quidort
ITV (chaîne privée anglaise) - 19h : Michel Quidort

Deuxième partie : la libéralisation des services ferroviaires Grandes Lignes

Par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT,

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT,

Et Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT

Le 4ème paquet ferroviaire européen, adopté fin 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs entre décembre 2019 et décembre 2023 pour les services conventionnés et à partir de décembre 2020 pour les services non conventionnés. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires devront être prises au plus tard le 25 décembre 2018.

1 - La position du gouvernement : un choix exclusif de l'open access

Le gouvernement n'envisage que la formule de l'open access pour ouvrir à la concurrence les services ferroviaires Grandes Lignes (suivant le modèle en vigueur pour le transport aérien, le fret ferroviaire, les services ferroviaires internationaux de voyageurs et les cars « Macron »). Il a donc retenu le modèle italien (annexe 1) et rejeté le modèle des franchises en vigueur en Grande-Bretagne (annexe 2).

Rappelons que l'open access procède de la seule démarche commerciale d'un opérateur qui va juger si une relation donnée peut être exploitée selon des critères purement commerciaux. On ne peut donc définir à l'avance les axes sur lesquels il peut y avoir de l'open access.

La législation européenne, reprise en droit français, n'autorise l'open access qu'à la condition qu'il ne compromette pas l'équilibre économique d'un contrat de service public existant. En dehors de cette contrainte, rien ne peut empêcher un opérateur de venir challenger la SNCF.

2 - Les conséquences prévisibles de l'open access : deux situations possibles

2.1 - Aucun opérateur ne cherche à concurrencer la SNCF, soit parce qu'il estime que cette concurrence ne jouera pas en sa faveur (la SNCF maîtrise l'exploitation low cost avec Ouigo), soit parce qu'il ne peut assumer l'investissement financier initial (achat de matériel, formation et embauche de personnel...), soit parce les lignes les plus intéressantes pour de nouveaux entrants sont celles où les trafics sont les plus denses, où l'infrastructure est en limite de capacité et où les péages sont les plus élevés.

La SNCF reste alors en position de monopole (open access sans concurrence). Comme aujourd'hui, elle peut décider seule la consistance de ses services TGV, qui ne sont pas conventionnés (les services Intercités ou TET le sont par l'Etat, mais en pratique c'est la SNCF qui les finance à partir des bénéfices de ses services TGV rentables ; les ex-TET, devenus TER à longue distance, le sont par les Régions).

Le risque est alors que la SNCF continue de supprimer des services TGV ou Intercités peu ou non rentables, ou des arrêts sur lignes classiques, sans se préoccuper de l'impact de ses décisions sur l'aménagement du territoire (desserte des villes moyennes, relations transversales).

2.2 - Un ou plusieurs opérateurs lancent des services à grande vitesse concurrents de ceux de la SNCF, espérant exploiter à des coûts inférieurs à ceux de la SNCF ou avec une meilleure qualité de service attirant une clientèle nouvelle, par exemple sur les axes radiaux les plus fréquentés tels que Paris-Lyon.

Le risque est alors celui d'un **écrémage de la clientèle SNCF**, qui obligerait la SNCF à baisser ses prix, et l'empêcherait de continuer à financer, par péréquation interne, des services peu ou non rentables. Ce risque a été souligné par les sénateurs Maurey et Nègre, qui proposent d'instaurer des franchises afin de pérenniser les services – TGV, Intercités ou TER – nécessaires à l'aménagement du territoire.

2.3 – Le choix du gouvernement de moduler les péages en fonction de la rentabilité des liaisons (« péréquation par les péages »), par exemple une hausse pour les TGV Paris-Lyon et une baisse pour les TGV Paris-Chambéry, présente des risques sérieux.

La hausse sur Paris-Lyon découragera les nouveaux opérateurs (l'open access ne fonctionne en Italie qu'avec la baisse des péages, annexe 1), diminuera la rentabilité des relations Paris-Lyon de la SNCF et l'incitera à réduire leur fréquence. Elle ne garantit pas pour autant la pérennité des relations moins rentables (Paris-Chambéry), la dérive de ses coûts de production n'étant pas maîtrisée aujourd'hui. Le choix du gouvernement risque donc de ne préserver que provisoirement les lignes peu rentables.

3 - La formule préconisée par la FNAUT : la coexistence entre franchises et open access

L'expérience montre que l'open access se développe peu (il reste marginal en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Italie). Il a des effets positifs, mais peut aussi avoir des effets pervers (écrémage).

Les franchises ont donné en Grande-Bretagne des résultats très positifs (annexe 2). Mais le dispositif est « lourd », les cahiers des charges sont très détaillés, les effectifs qui les gèrent au ministère des Transports sont importants. La FNAUT préconise un système bien plus économique, sur le modèle de la convention TET : la DGITM définirait les services de base en s'appuyant sur des consultants de compétence reconnue, on laisserait ainsi à l'opérateur titulaire du contrat de larges marges d'initiative.

Mais les franchises créent des monopoles pour la durée des contrats. Un espace d'initiative commerciale est nécessaire pour répondre à des besoins nouveaux et dynamiser ces monopoles.

Le choix à effectuer n'est donc pas entre franchises ou open access : il faut que les deux modèles puissent coexister et se compléter, et donc ne pas exclure la création de franchises.

4 - Les services à franchiser

La FNAUT estime que la plupart des relations TGV sont rentabilisables si les opérateurs et l'Etat jouent correctement leur rôle. Chaque franchise doit donc comprendre :

- des services TGV « domestiques » effectués sur des LGV et sur leurs prolongements classiques (les TGV ont en effet remplacé des trains Intercités et non des TER) et des services TGV internationaux exploités par la SNCF seule ou en collaboration avec un opérateur historique d'un pays limitrophe ;
- mais aussi des services Intercités (TET) dont l'Etat a conservé la responsabilité (6 de jour et 2 de nuit), et peut-être des services TER à longue distance, tels que les ex-TET gérés aujourd'hui par les Régions.

Des franchises purement Intercités sont envisageables mais elles devraient être subventionnées. Mieux vaut, quand c'est possible, jumeler des services Intercités à des services TGV au sein d'une même franchise pour permettre des péréquations TGV-Intercités et inciter à bien coordonner les deux offres.

5 - Les franchises proposées par la FNAUT

Un premier découpage géographique, comme en Grande-Bretagne, semble incontournable : l'opérateur franchisé doit avoir une connaissance fine des besoins des voyageurs, le matériel roulant ne doit pas être trop dispersé afin de faciliter son entretien, un effet réseau doit être créé entre TGV et Intercités.

Les LGV radiales structurant aujourd'hui le réseau ferré français, chaque franchise géographique 1 à 7 est construite autour d'une LGV radiale et comprend les services TGV parcourant cette LGV et leurs prolongements sur le réseau classique, ainsi que des services Intercités desservant la même zone. La franchise 8 rassemble uniquement des Intercités.

Les 8 franchises « géographiques » proposées par la FNAUT recouvrent le territoire national.

1 La LGV Paris-Strasbourg + les prolongements classiques France et Allemagne
+ les Intercités Paris-Mulhouse et Reims-Dijon

2 La LGV Nord + les prolongements classiques Valenciennes et Dunkerque
+ les Intercités Paris-Boulogne et Paris-Cambrai/Maubeuge

3 La LGV Paris-Rennes/Sablé + les prolongements classiques Bretagne et Nantes
+ l'Intercités Nantes-Bordeaux

4 La LGV Paris-Bordeaux + les prolongements classiques La Rochelle, Toulouse, Tarbes et Hendaye
+ les Intercités POLT et Toulouse-Hendaye

5 La LGV Paris-Lyon + les prolongements classiques Suisse et Alpes du Nord
+ les Intercités Paris-Clermont et Lyon-Nantes

6 La LGV Paris-Valence-Montpellier-Perpignan-Barcelone + les TGV Lyon/Marseille/Toulouse-Barcelone (une coordination des arrêts entre Nîmes et Narbonne permettrait de combiner cabotage et desserte plus directe Paris-Barcelone) + l'Intercités Bordeaux-Marseille-Nice

7 La LGV Paris-Valence-Marseille
+ les prolongements classiques Valence-Montélimar-Avignon-centre-Miramas et Marseille-Toulon-Nice

8 Les liaisons Intercités radiales Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse et la liaison Intercités transversale Lyon-Nantes. Cette franchise purement Intercités regroupe des services formant un mini-réseau et devrait amener l'opérateur retenu à bien organiser les correspondances.

Le marché des **TGV dits intersecteurs** (province-province) est très spécifique : la clientèle non professionnelle, recherchant le confort plus que la vitesse, est majoritaire ; l'avion reste concurrentiel sur les trajets de bout en bout, ce qui doit inciter à jouer la carte du cabotage. Il est donc proposé de ne pas mélanger ces dessertes, difficiles à rentabiliser à l'exception de Lille-Marseille, avec les dessertes radiales, mais de les répartir en deux groupes.

De la même manière, la FNAUT propose une franchise spécifique regroupant les **trains de nuit** qui, eux aussi, constituent une niche commerciale.

D'où la proposition de **3 franchises « commerciales »** complétant les 7 franchises « géographiques ».

9 TGV Inter-secteurs Luxembourg-Metz-Strasbourg/Nancy-Marseille/Nice/Montpellier/Toulouse, Lyon-Toulouse, Marseille-Le Havre + les Intercités Lyon-Nantes et Lyon-Nancy-Metz

10 TGV inter-secteurs Strasbourg/Lille-Rennes/Nantes/Bordeaux

11 Trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol

Outre ces 8 franchises géographiques et 3 franchises commerciales, d'autres formules peuvent être envisagées, par exemple :

- des « **franchises d'étoile** » regroupant des dessertes utilisant les diverses branches d'une même étoile ferroviaire ;

- des « **franchises d'axe** » regroupant des dessertes TGV et Intercités passant sur une même section d'itinéraire radial ou transversal et obligeant à bien coordonner les horaires et les arrêts ; exemple : **une franchise mixte d'axe**, le TGV intersecteur et l'Intercités Lyon-Nantes, ou le TGV Lyon-Toulouse et l'Intercités Bordeaux-Marseille-Nice, voire Toulouse-Hendaye.

- des « **franchises de réseau** » regroupant des services formant un réseau et amenant l'opérateur retenu à bien organiser les correspondances.

6 – Une introduction progressive des franchises

6.1 - **La création des franchises doit être progressive afin de ne pas déstabiliser la SNCF** : en Grande-Bretagne, les appels d'offres ont été étagés de 1995 à 2003 environ. L'opérateur historique avait interdiction – ce que la FNAUT ne préconise pas - de concourir lors des appels d'offres, et il a progressivement disparu.

Il semble que le gouvernement, en proposant uniquement la formule de l'open access, craigne une disparition progressive analogue de la SNCF en cas de création de franchises couvrant l'ensemble des services actuels, qui seraient toutes gagnées par les opérateurs concurrents.

Cette crainte n'est pas justifiée : stimulée par la concurrence, la SNCF pourrait fort bien réduire ses coûts de production, améliorer ses prestations commerciales et par suite conserver de nombreuses franchises. En Allemagne, soumise à la concurrence des autres opérateurs, la Deutsche Bahn a réussi à conserver 65 % des services régionaux et la quasi-totalité des services à longue distance. Trenitalia a évolué de manière analogue.

6.2 - Il serait logique de commencer par franchiser les services TGV les plus déficitaires selon la SNCF (qui n'a pas précisé lesquels), sans doute les TGV intersecteurs et les TGV assurant des dessertes hors LGV, dont beaucoup ont disparu discrètement ces dernières années.

On pourrait ainsi savoir **si le déficit de ces services est structurel ou s'il peut être réduit ou supprimé par un exploitant autre que la SNCF.**

La SNCF, déchargée d'un service déficitaire, pourrait alors soutenir plus facilement d'autres services déficitaires, TGV ou Intercités, ou limiter le coût de ses péréquations internes.

Carte des 8 franchises géographiques proposées par la FNAUT



Annexe 1 – L’open access en Italie

En Italie, sur la LGV Milan-Rome, la concurrence Trenitalia-Italo a provoqué une diminution des coûts de production de Trenitalia. D’autre part, la réduction des péages imposée par l’Etat, de 12 à 8 €/km.train, a favorisé une forte augmentation des fréquences. D’où **un afflux de clientèle** (+ 20 % par an) que se sont partagé les deux opérateurs, **une baisse du prix des billets** de 25 à 30 % et la disparition de la liaison aérienne Ryanair (la part de marché de l’avion est passée de 50 à 25 %).

Mais, la baisse des péages n’ayant pas été totalement compensée par l’augmentation du nombre des circulations. Le gestionnaire de l’infrastructure RFI, dont les ressources proviennent pour moitié des subventions de l’Etat et pour moitié des péages, a dû relever ses péages de 5 % sur le réseau classique.

Annexe 2 - Les franchises en Grande-Bretagne

- L’autorité organisatrice est, selon les cas, le ministère des Transports ou une autorité décentralisée (Écosse, Pays-de-Galles, Londres...). Les franchises concernent en général tous les types de services ferroviaires d’une zone géographique donnée - régionaux, suburbains, longue distance.
- Les franchises spécialisées sont rares (c’est le cas des trains de nuit Londres-Ecosse).
- Les compagnies titulaires de franchises sont protégées de toute concurrence qui pourrait menacer l’équilibre financier des contrats : seules 6 lignes en open access ont pour le moment été autorisées par le régulateur, soit 2 % du trafic. Cet open access permet de dynamiser les franchises.
- La durée des contrats est courte, 7 à 10 ans, car les opérateurs ont peu de capital investi (ils louent le matériel roulant à des sociétés de leasing, les ROSCOs) et, lorsqu’ils obtiennent une franchise, ils reprennent tout le personnel de l’opérateur précédent.
- L’opérateur dispose d’une large initiative en matière de dessertes, de fréquences, d’horaires et de services annexes : seule une desserte minimale est exigée par l’autorité organisatrice.
- C’est le gestionnaire de l’infrastructure, Networkrail, qui gère les circulations et attribue les sillons.
- Selon les franchises considérées, l’opérateur doit verser une redevance d’utilisation du réseau ou reçoit une subvention, au moins en début de contrat.
- Les péages ayant été fixés au coût marginal (environ 2 €/train-km), les opérateurs ont pu renforcer les fréquences, jusqu’à un train par heure sur de nombreuses lignes rurales et toutes les 30 min sur les lignes principales (le réseau est deux fois plus circulé que le réseau français).
- Afin d’éviter une balkanisation du système, le régulateur du rail ORR impose à chaque opérateur de vendre les billets de tous les autres opérateurs.

- La fréquentation a doublé et 83 % des voyageurs étaient satisfaits en 2017.

- Les lignes régionales déficitaires ont été pérennisées.

Très récemment, le système des franchises a été fortement contesté par le public britannique en raison d’une qualité de service dégradée, en particulier dans les zones périurbaines (suppressions de trains, retards, réductions de personnel, grèves), et de tarifs trop élevés (le parti travailliste réclame même une renationalisation des services).

Cependant, **ces critiques semblent concerner davantage les déficiences de la gouvernance publique des franchises que le principe même de ces franchises** (l’Etat n’a pas suffisamment investi pour faire face à la saturation du réseau, il encadre insuffisamment les tarifs et le coût de location du matériel roulant, il privilégie trop la recherche d’une baisse de la subvention globale versée aux opérateurs ; la durée des contrats, trop courte, n’incite pas les opérateurs à penser à long terme).