

Les mutations du système ferroviaire français : bilan critique et perspectives



Patrick JEANTET

Président directeur général SNCF Réseau

Pierre ZEMBRI

Directeur du Laboratoire Ville Mobilité Transport
(UMR ENPC/IFSTTAR/UPEM)

Sommaire

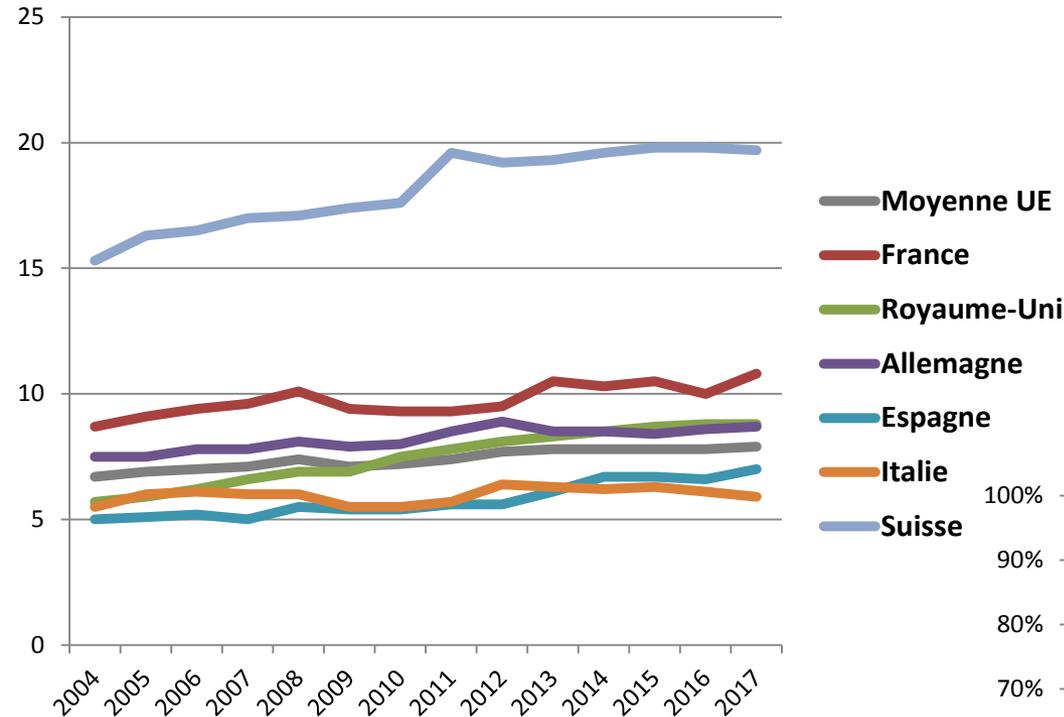
1. Constats de départ : une situation contrastée
2. Une gouvernance problématique
3. Une couverture territoriale à définir, hors de toute considération technique
4. Une répartition des responsabilités à repenser
5. L'Innovation au service du développement du ferroviaire



1. Constats de départ : une situation contrastée

- Un trafic fret qui a chuté de 50 MM t.km en 2000 à 32 MM t.km en 2018 (*évolution en Allemagne sur la même période : de 82,6 à 110 MM t.km*)
- Une stratégie voyageurs faisant une large part à la grande vitesse au détriment des transports du quotidien,
- Un réseau qui a souffert d'un manque d'investissement de renouvellement sur ses axes les plus circulés,
- Un réseau « mal » circulé, calqué sur la stratégie d'itinéraires de l'opérateur historique (concentration des flux sur un nombre restreint d'axes et de nœuds) et donc peu robuste,
- Un gestionnaire de réseau handicapé par le poids de la dette dont il a hérité à sa création en 1997 (en cours d'allègement à partir de 2020),
- Un contrat de performance État / SNCF Réseau qui acte les errements antérieurs sans dégager de vision long terme.

Mais une focalisation sur le tout-grande vitesse dont les effets s'essouffent



<< Evolution de la part de marché du rail dans une sélection de pays européens, toutes distances confondues (source Eurostat)

Evolution de la part de marché des différents modes en France pour des parcours > 100 km (source : SOES, La mobilité à longue distance des français) >>

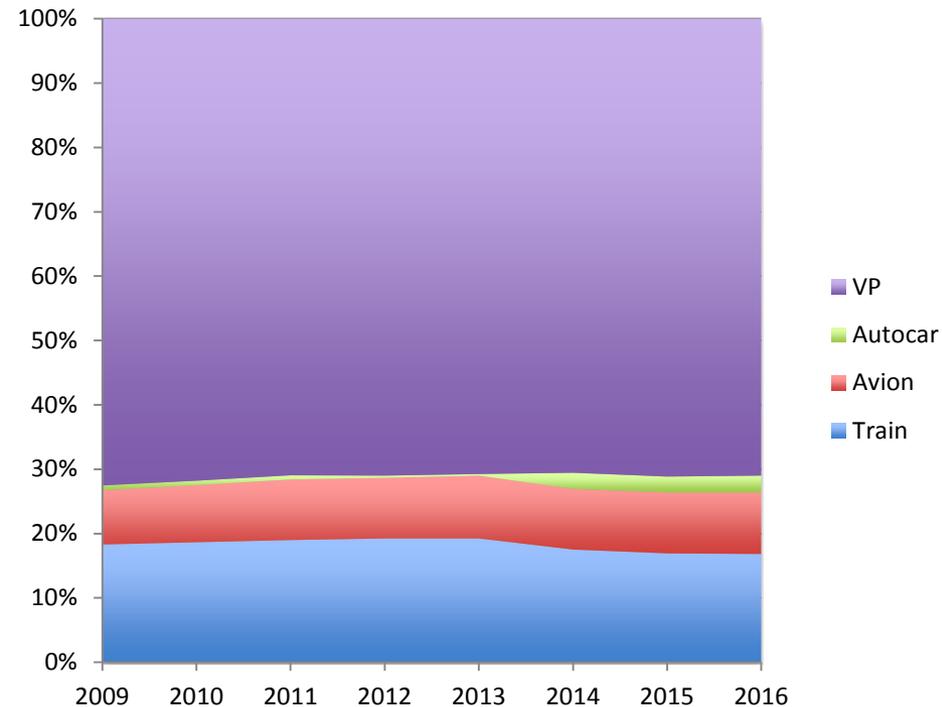
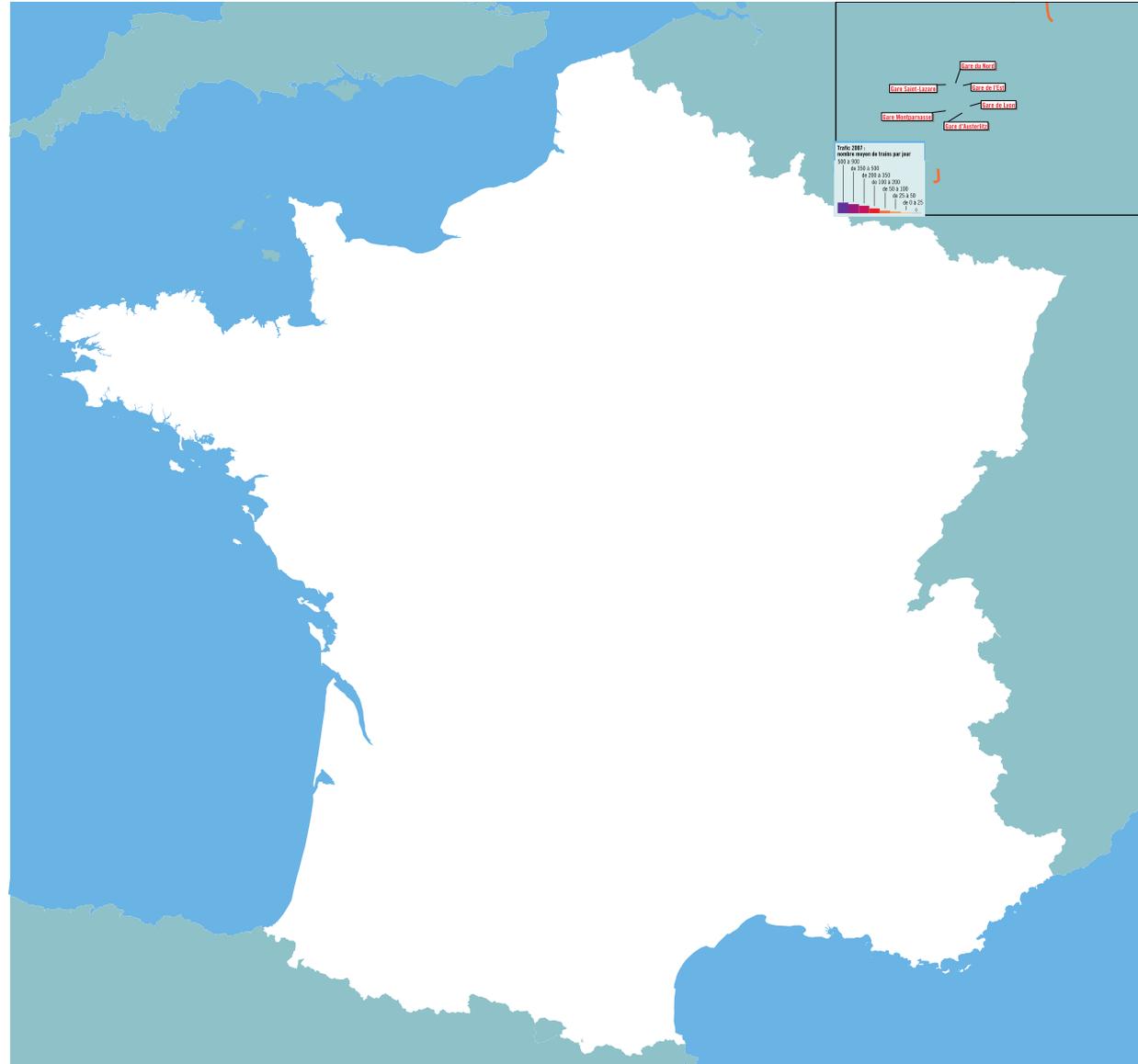


Illustration de la concentration des flux sur un faible nombre d'itinéraires

- un passage obligé par l'Île-de-France ;
- un petit nombre de nœuds stratégiques qui coïncident avec les principales métropoles ;
- peu d'itinéraires alternatifs ce qui rend le réseau à la fois peu robuste et peu résilient.



2. Une gouvernance en perpétuelle évolution

1997 : Création d'un Gestionnaire d'infrastructures (RFF) « croupion » et d'un très original « GI délégué » qui est l'opérateur historique. RFF est une structure de « défaisance » financière qui ignore l'aspect industriel du GI.

2006 : Création de l'EPSF (établissement public de sécurité ferroviaire) qui gère notamment l'agrément des nouveaux entrants.

2009 : (loi du 08/12/2009) Création d'une autorité de régulation indépendante (ARAF puis ARAFER)

2010 : Création de la Direction des circulations ferroviaires (DCF)

2015 (loi du 04/08/2014) : Fusion de RFF, SNCF Infra et de la DCF au sein d'un GI de plein exercice : SNCF Réseau. Les gares lui échappent encore.

2020 (loi du 27/06/18) : Nouvelle restructuration du groupe SNCF : SNCF Réseau absorbe Gares et Connexions.

Constats actuels

- **La SNCF assure plus de 90 % des circulations** : une situation de monopole qui ne favorise pas la productivité. Quel sera l'impact de l'ouverture à la concurrence de la loi de 2018 ?
- **TGV** : entre services commerciaux et services publics, un débat jamais clarifié,
- **Un État peu équipé pour jouer un rôle d'autorité organisatrice** : cf. gestion des Intercités depuis 2010.
- **Un État qui manque de vision stratégique** : des décisions prises sous pression, des renoncements largement liés à des considérations très conjoncturelles (pas de moyens financiers, crainte de mouvements sociaux), des schémas directeurs inexistantes (quid du schéma national prévu par la Loi du 27 juin 2018 ?)
- **Des régions (hors Île-de-France) volontaristes mais sans moyens propres** : leur fiscalité se limite à 8 % de leurs recettes, elles sont dépendantes de l'État pour le reste.
- **L'ARAFER** (future ART) se distingue par ses analyses et ses coups de semonce. Mais comment assurer une régulation d'un secteur largement subventionné par l'Etat et les Régions ?

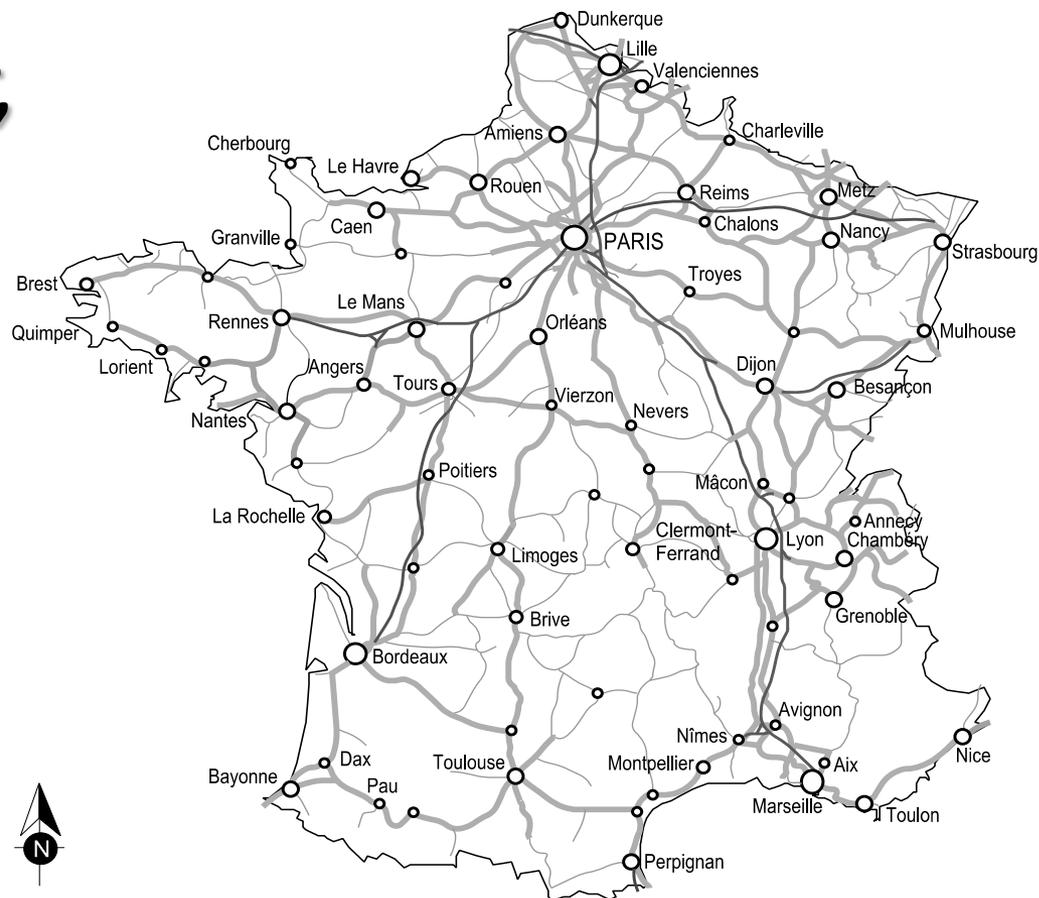
Une croissance des coûts qui compromet le développement du mode ferroviaire

- **L'exploitation des TER français a un coût supérieur de 50 % à celui des trains régionaux allemands.** Chaque renouvellement de convention donne lieu à des réajustements à la hausse substantiels (+15 % pour l'Occitanie à l'heure actuelle).
- **Les péages augmentent sans évolution du service rendu.** Ils ne sont en rien la garantie de disposer d'un réseau en état nominal de fonctionnement. Mais ils ne couvrent pas le coût complet du réseau.
- **Des investissements** très concentrés sur de nouveaux développements de lignes mais insuffisants sur la résorption des goulets d'étranglement (les gares),
- **Un réseau trop peu maillé** dans son fonctionnement crée des coûts d'investissement sans commune mesure avec une remise à niveau d'itinéraires alternatifs.
- la diminution de l'offre qui pourrait en résulter ne contribue pas à une baisse des coûts unitaires, bien au contraire ! Le ferroviaire est une activité à rendement croissant.

3. Une couverture territoriale à définir, hors de toute considération technique

Une seule référence pour l'heure : la nomenclature « UIC » reposant en grande partie sur le tonnage (9 catégories).

Un réseau très développé mais très peu circulé



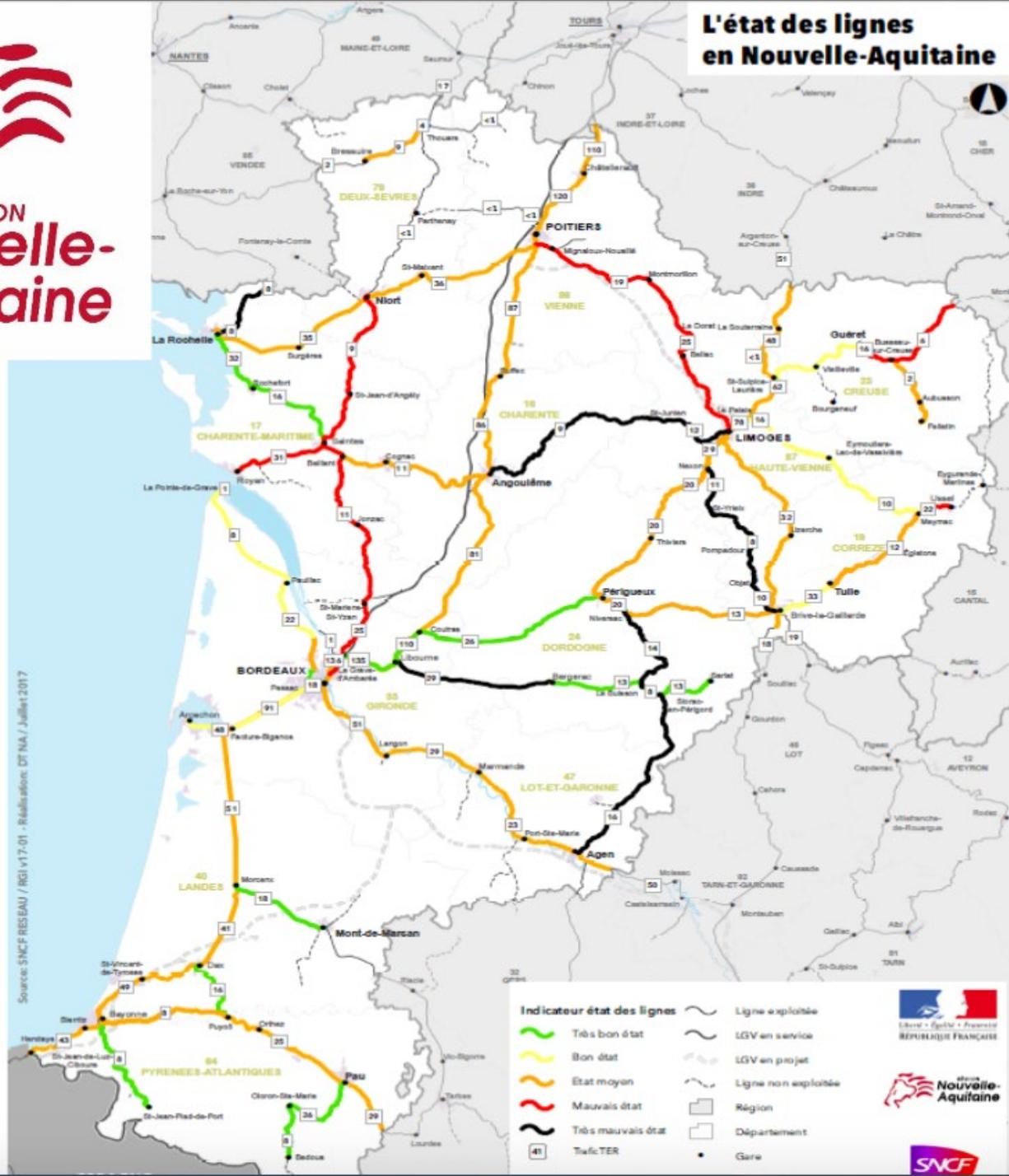
- Légende :
- Lignes à grande vitesse
 - Lignes des groupes UIC 2 à 6 inclus
 - Lignes des groupes UIC 7 à 9 inclus



L'état des lignes en Nouvelle-Aquitaine

Des situations problématiques pour les régions

Dans le cas précis de la Nouvelle-Aquitaine, un besoin en financement de 625 M € avant 2022.



À la recherche d'un modèle pour le Réseau régional

- **80 % des TER circulent sur le réseau structurant et 20 % sur les lignes de dessertes fines du territoires (« UIC » 7 à 9)**
- **Une part de marché du ferroviaire très faible dans les aires métropolitaines alors que la pertinence de ce mode est claire** : étudier les conditions de développement de l'offre dans les aires métropolitaine et entre les métropoles et les villes dans leur aire d'influence, mais les capacités résiduelles ne sont pas toujours au rendez-vous !
- **9300 km de lignes « UIC » 7 à 9 dont 6000 km de petites lignes**, changer de modèle : adaptation des standards de conception, exploitation, maintenance, trains légers et tram trains,

4. Une répartition des responsabilités à repenser

Objectifs :

- Obtenir un **pilotage du système par l'État**, guidé par l'intérêt général, un refus de préservation des rentes de situation et un accent sur la qualité du service rendu,
- Faire prévaloir le long terme sur le court terme**, avec des objectifs en termes de maillage du réseau et de préservation de l'accessibilité entre régions.
- Donner davantage de latitude aux Régions** pour mener leur politique de transports et d'aménagement.
- Impliquer davantage les grandes Métropoles** qui sont pour l'instant exclues du système alors qu'elles génèrent un trafic interne important (cf. objectif politique affiché de développement de RER métropolitains).

Évolutions possibles de la gouvernance:

-**L'État définit la consistance d'un réseau d'intérêt national maillé**, tenant compte des besoins des entreprises ferroviaires et de la nécessité d'éviter le passage systématique par des nœuds congestionnés.

-**L'État se donne les moyens d'être une autorité organisatrice** pour les liaisons de sa compétence (Intercités mais aussi grande vitesse), en veillant notamment aux connexions interrégionales.

Cf. conclusions du rapport Duron sur les Intercités (2015).

-**Les Régions récupèrent une compétence sur le reste du réseau**, en confient la gestion à SNCF Réseau ou à tout autre acteur moyennant versement d'une redevance pour son entretien et son développement.

-**Les Régions sont dotées d'une ressource fiscale pérenne et suffisante** en contrepartie (on pensait initialement à la redevance PL ou à la TICPE ...).

-**Les métropoles volontaires peuvent demander une compétence ferroviaire** pour des liaisons internes. Elles peuvent y affecter le produit du versement transport, un taux plafond spécifique pouvant être autorisé. Elles participent aux investissements nécessaires sur le réseau.

En contrepartie, elles peuvent réaliser des économies liées à la restructuration des réseaux actuels (lignes moins longues, moins de TCSP ex nihilo).

5. L'innovation au service du développement du ferroviaire

- Les technologies du XXI^e siècle (digital et telecom) vont permettre de progressivement automatiser le système ferroviaire :
 - Accroissement du débit sur les lignes saturées (LGV et Mass transit),
 - Amélioration de la qualité de service,
 - Baisse des coûts d'exploitation
 - Baisse des coûts de maintenance (ex. -30% avec la maintenance prédictive)
- Les investissements correspondants sont plus rentables et moins impactants sur l'environnement que le développement de nouvelles lignes.
 - Usage plus rationnel de l'espace là où il est rare (zones urbanisées)
 - Intensification des usages.
- La contribution évidente du secteur ferroviaire à la transition énergétique et à l'inclusion territoriale doit être davantage valorisée.

Merci pour votre attention !

