



3E CONSULTANTS

Lire 2023

Initiative sur les services publics Syndicat CGT des cheminots de Mulhouse

Un nouvel élan pour les services publics : quelle réponse apportée par le ferroviaire ?

Un nouvel élan pour les services publics : quelle réponse apportée par le ferroviaire ?

INTERVENANTS



Antonin MAZEL

Didier Le Reste

Mazouz Benlazeri

Arnaud Antoine

DATE

Octobre 2023

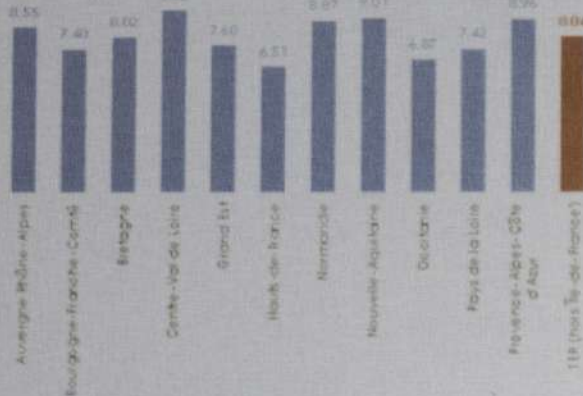
Le mode ferroviaire préserve le pouvoir d'achat des ménages

La preuve en chiffres : comparatif du coût du service TER et de la détention/utilisation d'une voiture

Coût du service TER par habitant en 2021 (en euros)



Recettes directes par passager-km (en centimes d'euros)



Le coût mensuel d'une voiture en 2019 (source : Automobile Club Association)



Clio : 585 €



308 : 820 €



Logan : 433 €



Prius : 824 €

Le coût du service TER par an et par habitant est d'environ 68.7 euros. Ce coût correspond à la mise en place d'un service de transport ferroviaire régional, ainsi il ne comprend pas le coût d'utilisation du service...

... qui se situe à environ 8 centimes d'euros par passager.km. Rapporté par exemple à un voyage équivalent à la distance domicile-travail moyenne de 2021 (26 km A/R), cela revient pour à une dépense mensuelle de 92 euros pour un actif (22 jours), hors abonnement.

Soit un coût mensuel moyen d'environ 160 euros (hors abonnement)

Alors que ces coûts ne tiennent pas compte de la forte inflation des carburants depuis 2019, le mode ferroviaire s'impose en levier de pouvoir d'achat des ménages

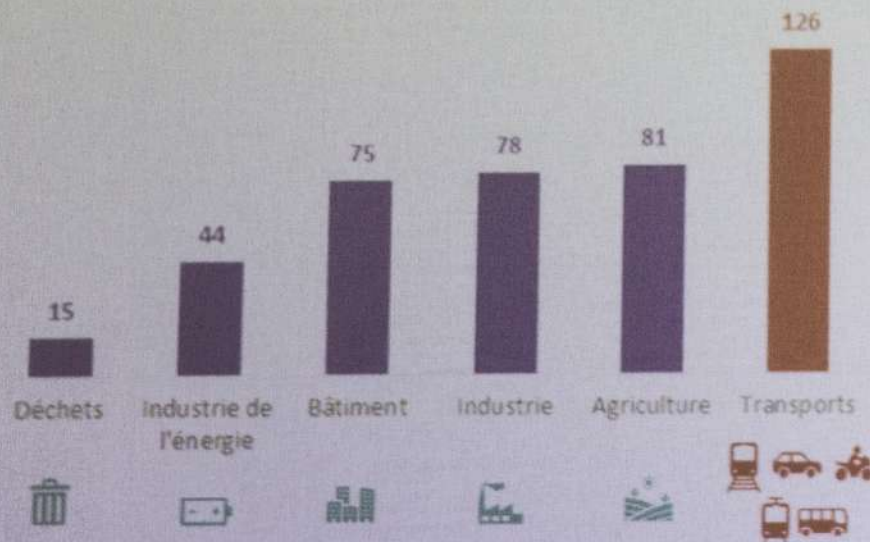
Une réponse aux enjeux sociétaux

Parlons environnement : le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions nationales de GES

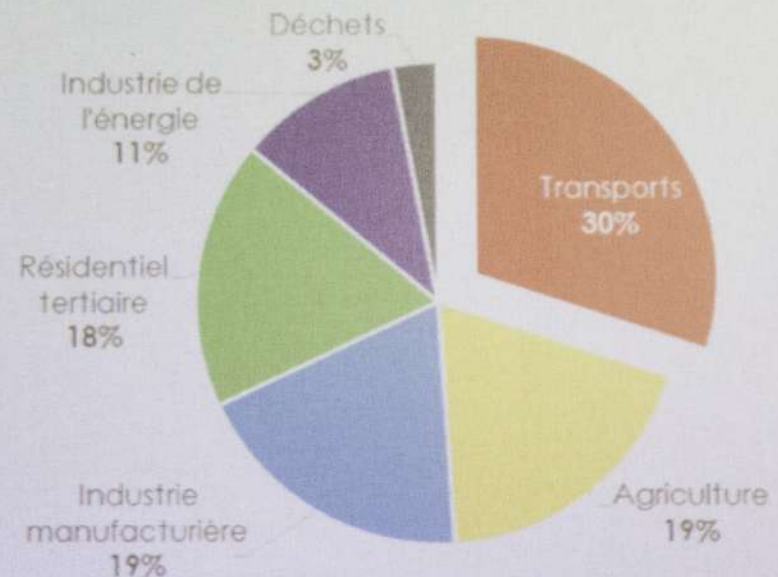
Le secteur des transports représente 30 % des émissions de GES en France

- Il émet 10 % des émissions totales de la France en 2021 alors qu'il ne représente que 5.5 % du PIB.
- Avec 135 millions de tonnes équivalent CO2 d'émissions (2018), il est le plus gros contributeur aux émissions nationales de GES.
- Depuis 1990, les émissions des transports ont augmenté de 1.9 % alors que ceux de l'ensemble des autres secteurs ont diminué de 30.5 %.

Émissions de gaz à effet de serre par grand secteur (en millions de tonnes éq. CO2 en 2021 en France)



Répartition des émissions de gaz à effet de serre par grand secteur (% en 2021 en France)



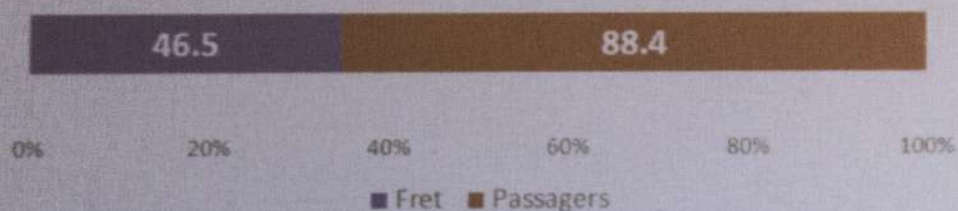
Source : CITEPA, 2021

Le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions nationales de GES

C'est le transport de passagers qui génère le plus de GES

- Si le transport ferroviaire de marchandises a un rôle évident à jouer dans le cadre de la lutte contre les émissions de GES, **le premier facteur de pollution repose sur le transport de passagers.**

Décomposition des émissions du secteur des transports en 2018 (en millions de tonnes éq. CO2)

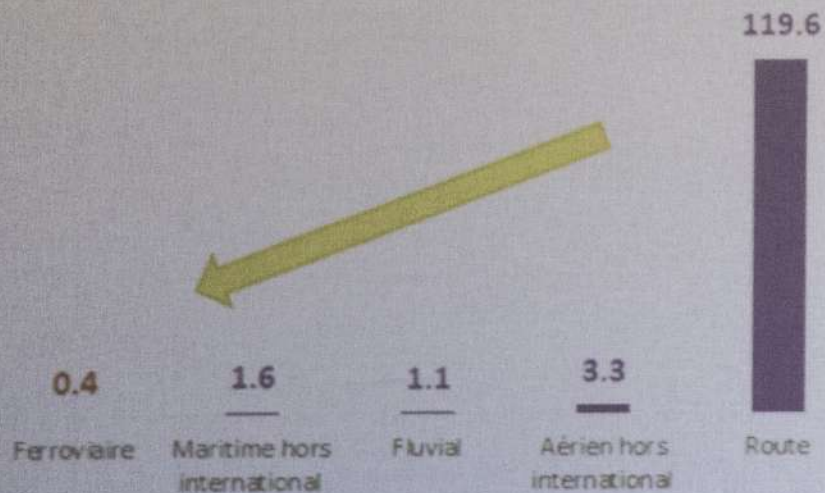


Le ferroviaire est l'un des modes de transport les moins polluants

En valeur absolue, le chemin de fer émet 320 fois moins de GES que le transport sur route.

- Il compte pour **moins de 0.3 % des émissions** du secteur des transports en France **alors qu'il assure 10 % du transport intérieur de voyageurs** (en voyageurs-kilomètres) et 11 % du transport intérieur de marchandises (en tonnes-kilomètres).

Décomposition des émissions du secteur des transports en 2021 par mode (en M t. éq. CO2)



Ferroviaire =

0.3 %
des émissions
des transports



10 %
du transport
intérieur de
voyageurs

11 %
du transport de
marchandises

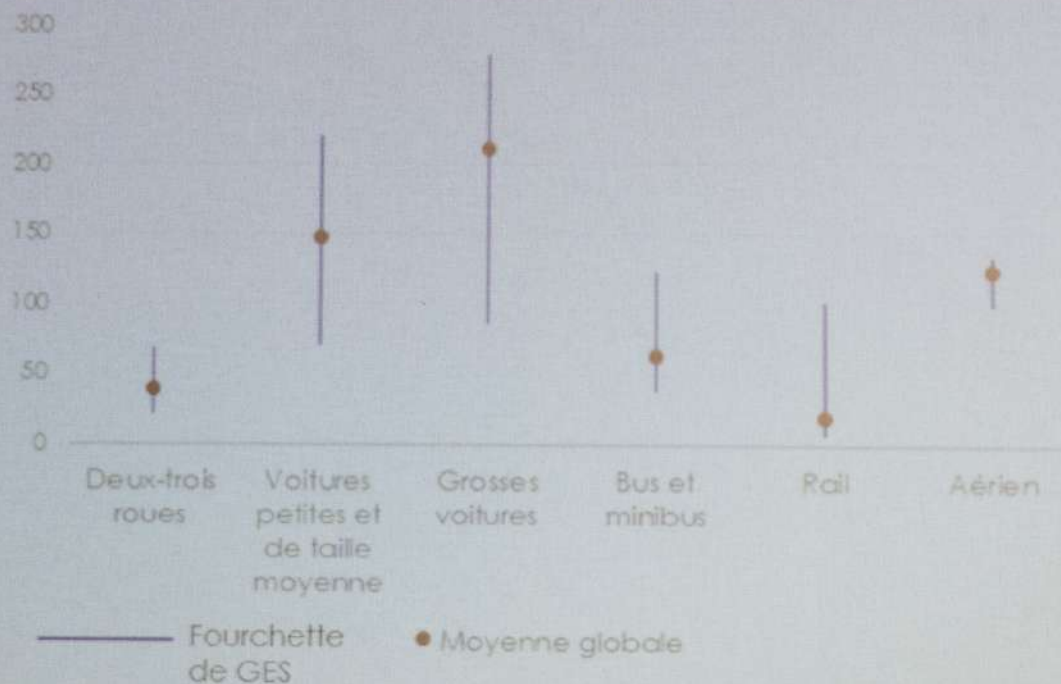
Le ferroviaire est l'un des modes de transport les moins polluants

C'est le cas même en prenant en compte l'ensemble du cycle de vie des différents modes de transport

- En moyenne, le transport ferroviaire de passagers émet moins de GES par passager-km que n'importe quel autre mode de transport, en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie des différents modes de transport.
- Son efficacité est similaire pour le transport de marchandises.

15 g CO2 éq.
par passager-kilomètre : c'est
l'intensité carbone du transport
ferroviaire de passagers

Intensité d'émissions de GES "du puits à la roue" (sur l'ensemble du cycle de vie) des modes de transport de passagers motorisés (g CO2 éq. / passager-km)



Données mondiales

L'entreprise publique est par ailleurs un employeur de taille considérable, qui emploie plus de 200 000 personnes en France

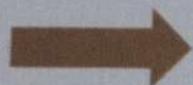
La majorité de ces emplois ne sont pas délocalisables.

Par ailleurs, l'activité ferroviaire génère également des emplois indirects en France

Les effectifs moyens de l'entreprise publique
à fin 2022 :



67 820 salariés
à l'international



208 453 salariés
en France (environ 130 000
agents au sein du GPU)

Dans les faits, le repli des effectifs statutaires doit interpellier. Mais en tout état de cause, l'entreprise publique SNCF est un outil considérable pour le développement de l'emploi, par ailleurs largement non-délocalisable (réseau ferré, réalisation de l'offre, services aux usagers...)

... et des emplois indirects et induits
en France

La direction de la SNCF évaluait, en 2017, les effectifs indirects et induits générés par son activité en France.

Ainsi, elle estimait que

109 000 emplois indirects, et

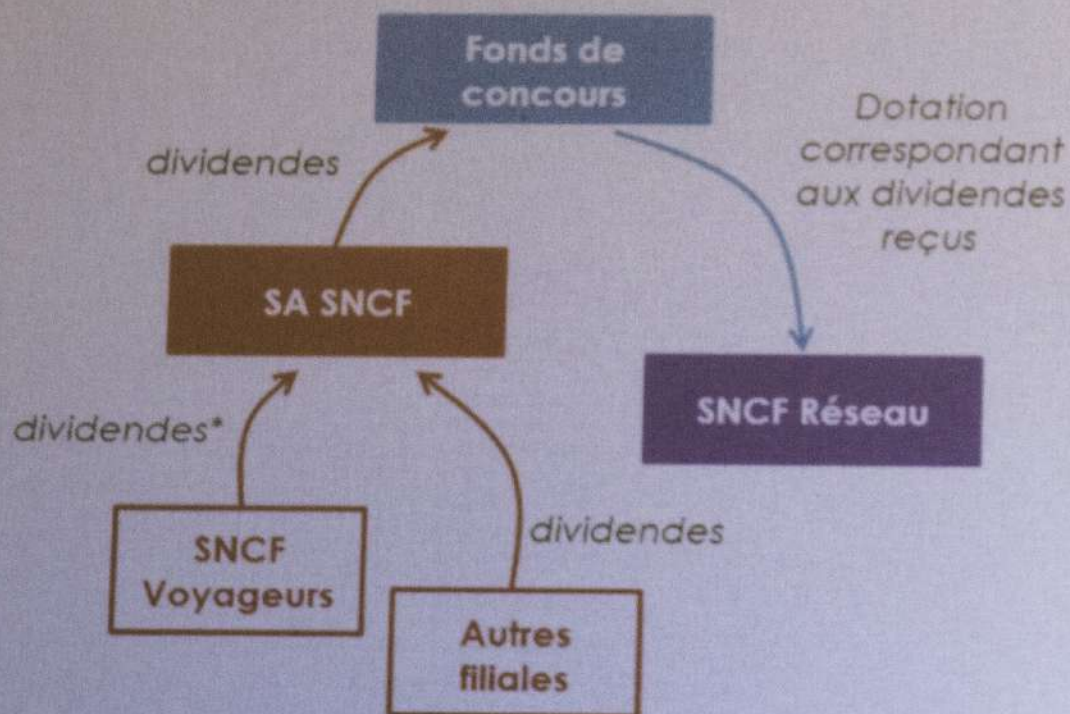
52 000 emplois induits, soient

161 000 emplois créés par son
activité ferroviaire.

L'entreprise publique contribue ainsi
à dynamiser l'emploi en France.

L'entreprise ferroviaire publique participe au financement de la régénération du réseau ferré national, ce que ne font/feront pas ses concurrentes

L'explicitation du système de fonds de concours



Trajectoire de dividendes prévus au contrat Etat-Réseau (M€)

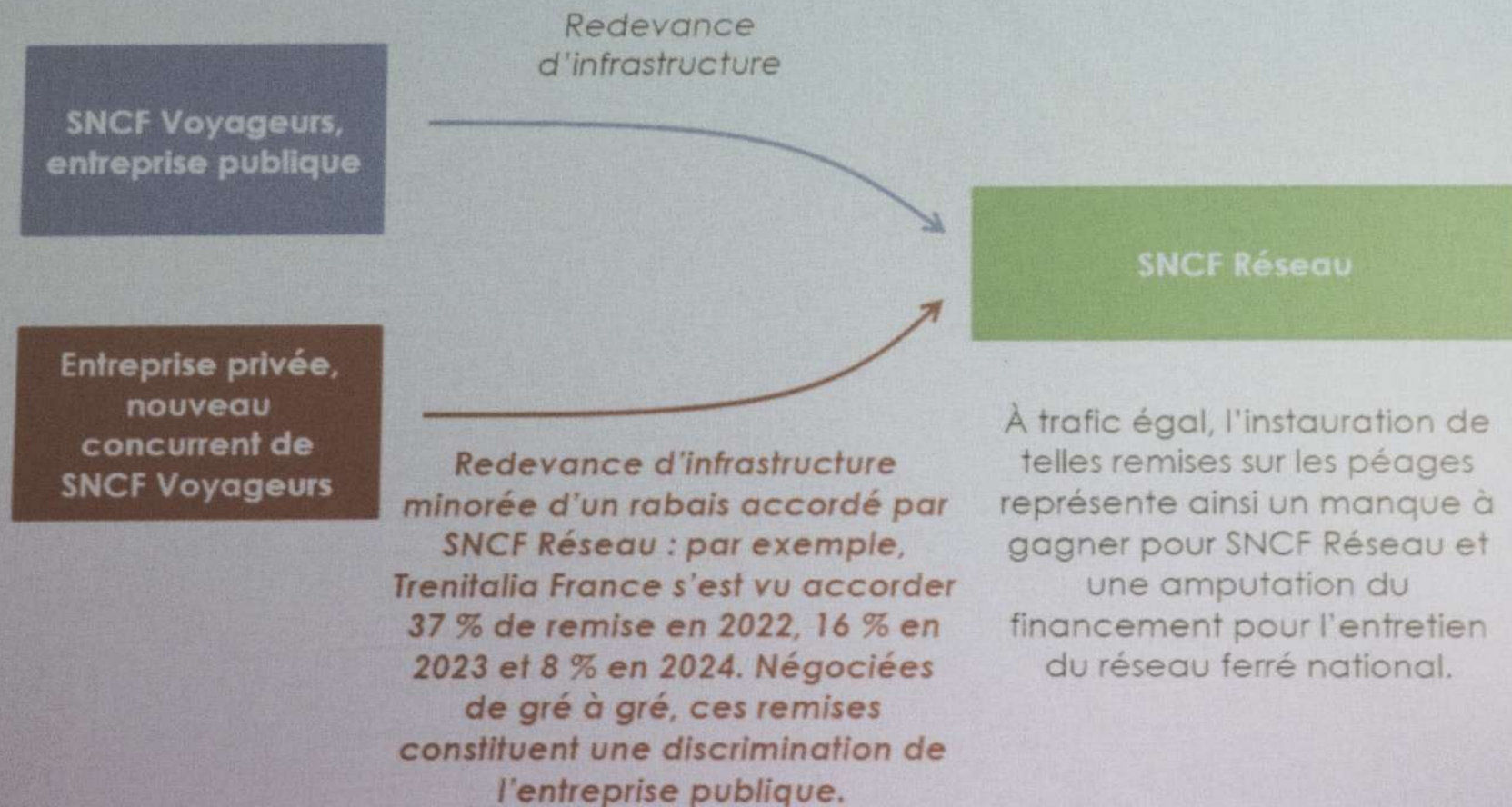


D'ici à 2030, il est prévu que les entités de la SNCF (hors SNCF Réseau) versent près de **5.8 Mds €** au fonds de dotation au financement du réseau ferré national. **Seule l'entreprise publique et historique participe à ce mécanisme de financement indirect des infrastructures ferroviaires.**

*60 % du résultat net récurrent de SNCF Voyageurs est versé sous forme de dividendes à la SA SNCF, pour alimenter in fine le fonds de concours finançant le réseau ferré national. Les dividendes des concurrents de la SNCF n'iront, eux, qu'à leurs actionnaires.

La libéralisation du secteur est un frein à l'efficacité du système, puisqu'il entrave son financement

Un exemple concret avec les rabais sur les péages qu'accorde SNCF Réseau aux opérateurs privés



Le caractère public de l'opérateur est un gage de solidité et de fiabilité

De nombreux exemples européens de défaillances d'entreprises privées existent.
Les derniers exemples allemands sont marquants

Keolis (filiale Groupe SNCF)	Abellio GmbH (filiale Nederlandse Spoorwegen – entreprise publique néerlandaise)
Présence en Allemagne depuis 2000	Présence en Allemagne depuis plus de 10 ans
4 réseaux de trains précédemment exploités (1 000 km de voies, 15 lignes, 40 millions de voyageurs par an)	5 réseaux de trains précédemment exploités. Départ de 2 Länders : Rhénanie du Nord-Westphalie et Bade-Wurtemberg
900 salariés	Départ de 2 Länders au 1er février 2022 au motif économique (pertes) : <ul style="list-style-type: none">• Rhénanie du Nord-Westphalie – 10 trains régionaux – avec pertes et fracas : liquidation judiciaire, et nombreux impacts sur le service avant arrivée de repreneurs.• Bade-Wurtemberg : reprise de l'activité par une entreprise publique, détenue par le Länder.
L'Allemagne n'est pas un cas isolé : des défaillances financières d'opérateurs, avec pour effet des abandons plus ou moins temporaires de services , ont été observées en Suède , en Angleterre , ou encore récemment, en Écosse (conduisant ce dernier à réinstaurer un contrôle public).	

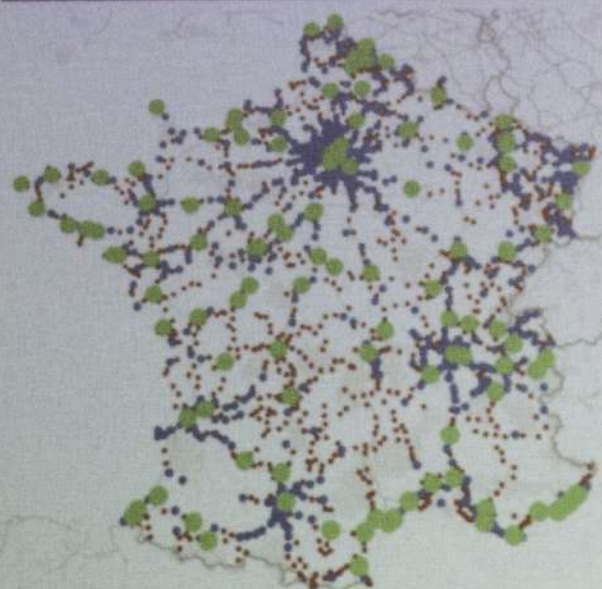
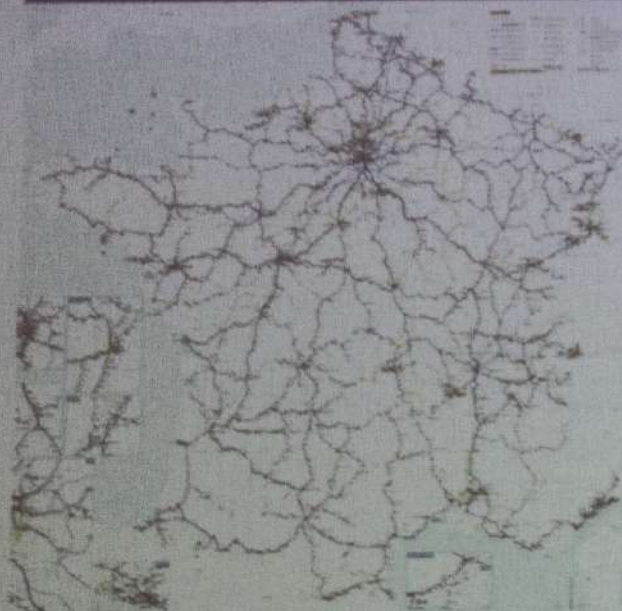
L'efficacité socio-économique de l'entreprise reposait historiquement sur la combinaison entre un réseau bien maillé et un corps social efficace

Ces points forts font toutefois l'objet d'attaques

Un réseau ferroviaire mêlant Lignes TGV, Intercités et régionales (TER), le 2^e d'Europe en termes de longueur

Un réseau de gares qui permettent l'organisation du service public ferroviaire

Un corps social dévoué, malgré les attaques portées



135 908 agents à fin 2021 au sein du Groupe Public unifié



Dont 113 696 agents au statut

Mais ces points forts sont la cible d'attaques, notamment sur les lignes et gares qui ne sont pas profitables. L'arsenal législatif tend vers leur morcellement, avec des transferts possibles vers les Régions, alors que des réductions de services et d'infrastructures ont été appliquées depuis des années.

La réforme de 2018 a mis fin au statut : la SNCF fait face à des problèmes de recrutements et de hausse des démissions qui sont des freins au service.

Les symptômes d'une transition vers le "tout financier"

Les préconisations des derniers rapports gouvernementaux ou parlementaires d'inspiration (ultra-) libérale (Spinetta et Maurey-Sautarel) préconisent des abandons de services ou la casse du modèle public intégré aux motifs financiers

Le rapport Spinetta (2018)

Le rapport Maurey-Sautarel (2022)

A. Sortir du paradoxe des « petites lignes » de desserte régionale

a) Des lignes peu utilisées, héritées d'un temps révolu

La procédure juridique de fermeture d'une ligne

Lorsque SNCF Réseau envisage la fermeture d'une ligne ou d'une section de ligne, la procédure, définie dans l'article 22 du décret n°97-444 du 05 mai 1997 modifié, est la suivante :

c) Le traitement des lignes non rentables

c) Le coût des « petites lignes » : 1,7 milliard d'euros par an pour 2% des voyageurs

a) Recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence

La cohérence des choix exige de recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine, et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises.

d) La pertinence économique des petites lignes en question

Recommandation n° 4 : amplifier le rythme de réduction d'effectifs à un niveau de 2 % par an pour économiser au moins un milliard d'euros d'ici 2036 (SNCF).

Recommandation n° 5 : renforcer sensiblement la polyvalence des personnels, promouvoir l'externalisation, développer la rémunération au mérite et décentraliser la négociation collective afin d'optimiser l'organisation du temps de travail, pour des gains potentiels, à terme, supérieurs à 500 millions d'euros par an (SNCF).

Recommandation n° 2 : préciser, documenter puis assurer un suivi réel, rigoureux et transparent des objectifs de performance de SNCF Réseau pour réaliser des économies structurelles d'au moins 1,5 milliard d'euros d'ici 2026 (SNCF Réseau).

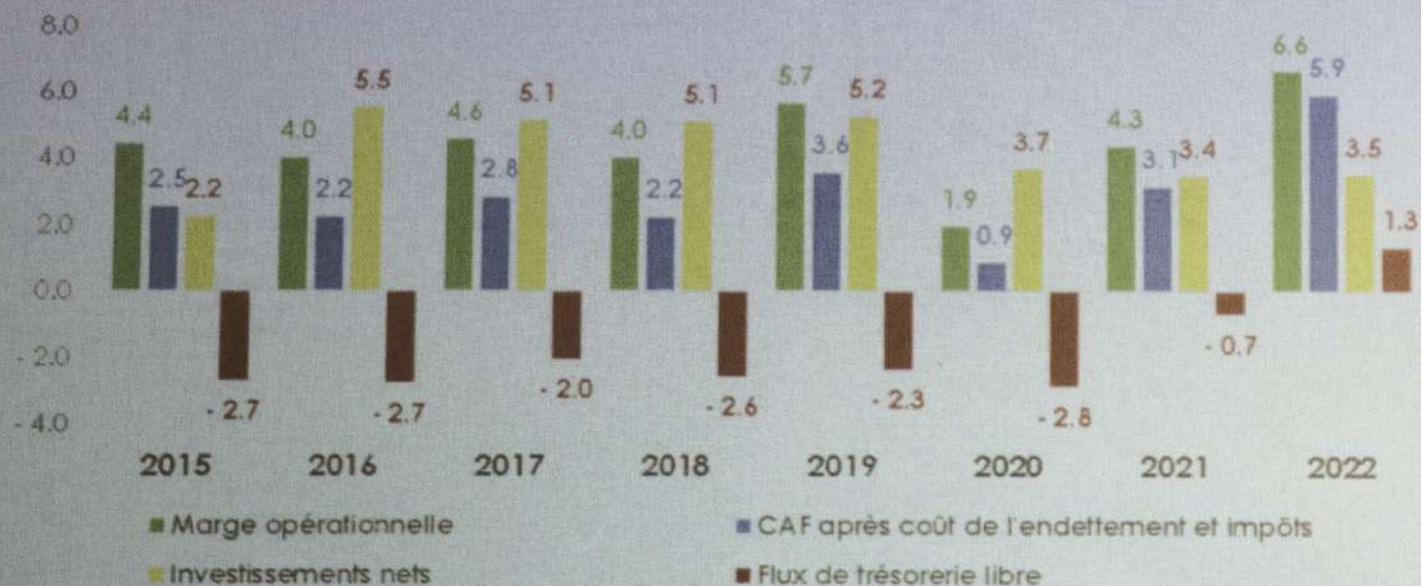
B. COMPÉTITIVITÉ : LA SNCF DOIT FAIRE SA RÉVOLUTION

Recommandation n° 7 : sortir SNCF Réseau du groupe SNCF pour que son indépendance soit réellement garantie (État).

L'évolution des indicateurs financiers du Groupe SNCF porte la marque d'une mise sous contrainte financière

Le recentrage de l'activité vers les activités les plus profitables et le repli des investissements ont conduit à l'atteinte de l'équilibre économique en 2022. À quel prix social et sociétal ?

Évolution des principaux indicateurs de flux du Groupe SNCF (Mds€)



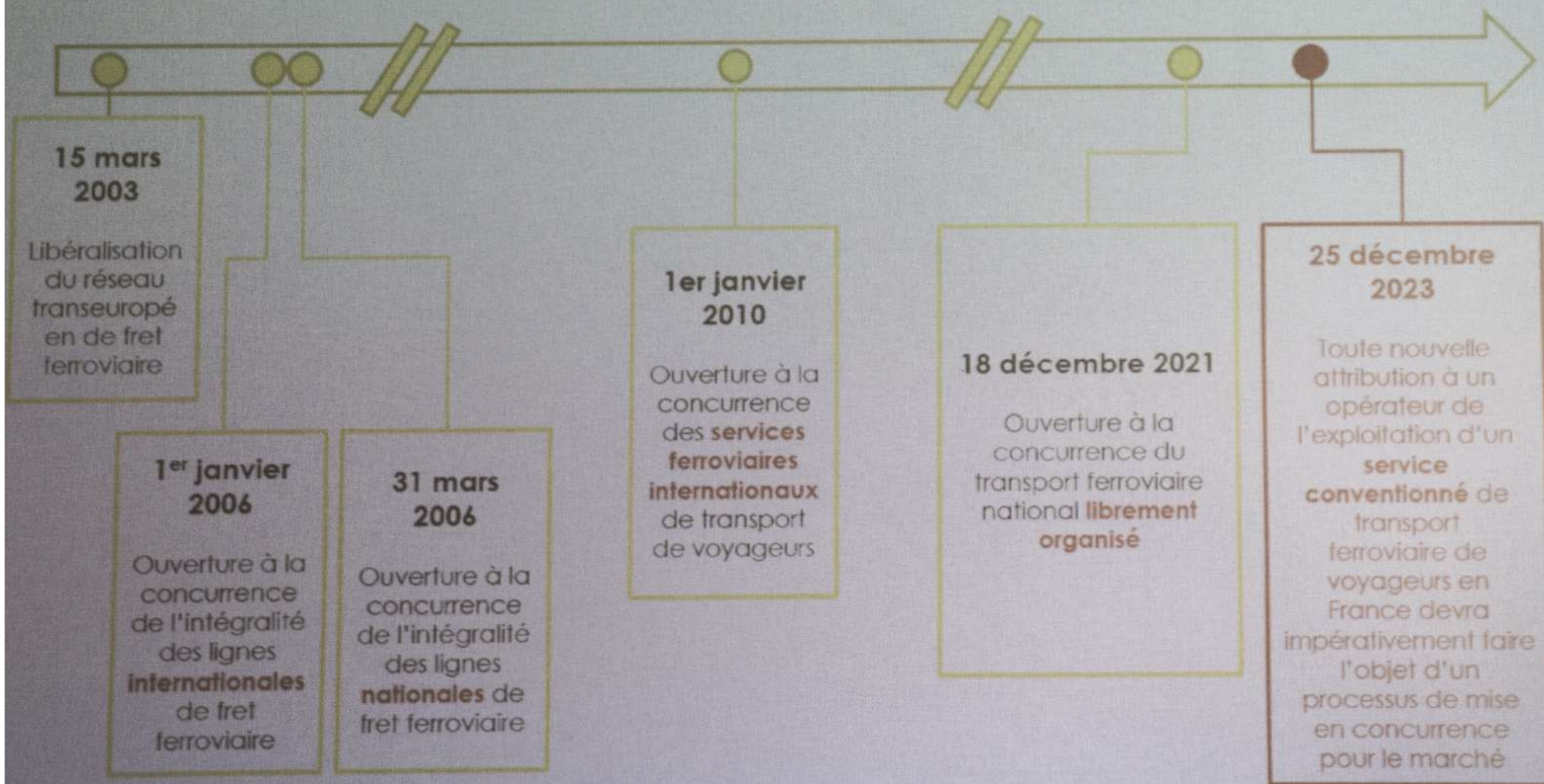
Une marge opérationnelle en hausse quasi constante : recentrage vers les activités les plus profitables, plans de productivité, suppressions d'emplois

Un coup de frein sur les investissements nets au long de la période

Un flux de trésorerie à l'équilibre en 2022 pour respecter les injonctions de l'État : à quel prix ?

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs constitue l'étape ultime de la libéralisation du secteur

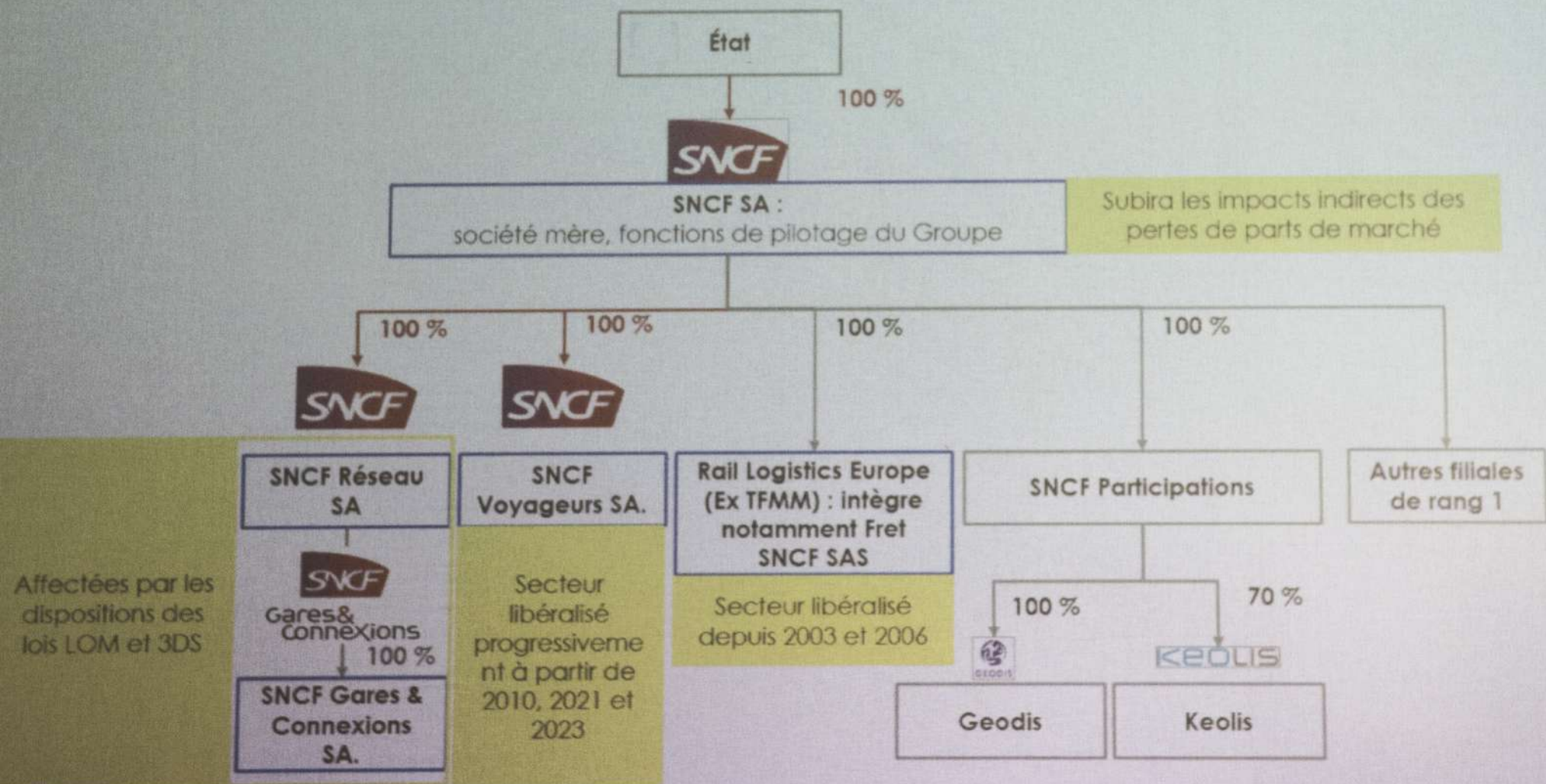
Un petit récapitulatif...



L'ouverture à la concurrence du ferroviaire

Toutes les S.A. du Groupe SNCF sont percutées par l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire

L'ouverture à la concurrence du ferroviaire



Les 5 S.A. faisant partie du GPU (Fret SNCF étant intégré dans Rail Logistics Europe)

En rouge, les capitaux publics inaccessibles

Ailleurs, en Europe...

L'exemple de l'ouverture à la concurrence dans trois pays européens met en évidence l'opposition entre qualité de service et réduction des coûts

Les effets de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs en Suède, Allemagne et Suisse

Allemagne



Hausse de trafic et fréquentation des trains régionaux de 20 et 29 % entre 1996 et 2014

- Hausse du prix du billet de transport régional de 40 % entre 2005 et 2016
- Repli des investissements de l'État fédéral consacrés au ferroviaire de 41 % sur la même période...
- ... mais plan de relance de 62 Mds € sur 10 ans du réseau visant à rattraper les retards pris dans sa modernisation et réouverture potentielle de 3 000 km de lignes

Suède



Amélioration, lors de la seconde phase de l'ouverture, de la qualité de service: hausse de la régularité, de la fréquentation (+200 %)

- Retraits d'opérateurs et baisse de la qualité de service lors de la première phase (politique de prix agressive)
- Hausse des prix de 150 % entre 1990 et 2015

Suisse



Taux de ponctualité de 97.2 % : mais cette performance tient plus du plan de relance Rail2000 que de la concurrence, prévue par la loi mais en réalité inexistante (aucun compétiteur autre que les CFF)

- Prise en charge à 50 % des coûts d'exploitation par l'usager

Le modèle allemand, un réel modèle à suivre ?

Des éléments positifs... mais qui ne sont pas forcément le fait de la libéralisation

+29 %
de fréquentation des trains
(+1.6 % / an) entre 1996
et 2014

-9.8 ans
la baisse de
l'obsolescence du matériel
roulant (MR)
(de 17.3 à 7.5 ans)

+20 %
de croissance de l'offre en
trains-km sur la période

94.4 %
la ponctualité des trains
régionaux allemands
en moyenne en 2017

Une analyse qui omet
l'effet régionalisation
du transport ;
à titre de comparaison,
la régionalisation en Pays
de la Loire en 1997 a fait
passer la fréquentation
de 7... à 17 millions de
voyageurs transportés !

Mais la rénovation du MR
est de la responsabilité de
l'AO régionale. Par ailleurs,
le cabinet BCG plaçait
3 systèmes non libéralisés
dans les 7 premiers
systèmes mondiaux en
termes de qualité
de service.

En termes de financement... qui paye ?

Les cheminots allemands : avec une fonte des effectifs colossale, au motif de la productivité et de la baisse des prix. **Les effectifs de la DB atteignaient 345 000 personnes en 1993, ils étaient 220 000 en 2000.** Ce, sans compter les pressions sur les salaires.

Les usagers allemands : alors que l'ARAFER évoque pudiquement "une augmentation du prix du billet plus importante que l'inflation", l'Agence fédérale des réseaux note **une envolée du tarif moyen du prix pour les trains régionaux : 40 % de 2005 à 2016.** À titre d'exemple, un abonnement annuel Berlin - Wolfsburg (1 heure) peut coûter jusqu'à... 4 200 €.

Les contribuables allemands : fruit des tensions sur les prix, les péages ne couvrent pas l'obsolescence de l'infrastructure. L'État fédéral a annoncé en 2020 un plan de modernisation du réseau de 86 Mds €, dont 20 Mds € financés par la DB... **Le postulat d'une baisse du coût public est donc totalement faux si l'on prend en compte l'intégralité des financements du système ferroviaire.**

Sources : ARAFER, Ouest France, Agence fédérale des réseaux allemands, Boston Consulting Group (BCG), AQST

Au Royaume-Uni, le degré de libéralisation du rail est le plus élevé d'Europe ; après des premiers résultats catastrophiques, performance et robustesse du réseau ont été améliorées en sollicitant massivement l'État... et les usagers

L'ouverture à la concurrence du ferroviaire

Une performance insuffisante mais en amélioration

146 000

trains annulés par la Thameslink, une des 20 franchises qui opère au R-U, entre juillet 2015 et mars 2017

80 %

de trains en retard entre avril 2015 et mars 2016 avec Southern Rail, une autre franchise

88 %

la ponctualité des trains au R-U, en hausse de 11 points par rapport à 2005 (mais inférieure à la ponctualité TER)

Des subventions d'État importantes

3.6 Mds €

de subventions versées aux opérateurs en 2016 (contre environ 4.4 Mds € en France pour un réseau deux fois plus grand)

2.3 Mds €

de redevances qui ne seront pas versées à l'État par Virgin et Stagecoach au titre de 2018, en raison de difficultés financières liées au déséquilibre du contrat de concession

Des usagers mis à contribution

+23 %

la hausse du prix des billets depuis 1995

14 %

la part du revenu consacré aux transports par les Britanniques (contre 2 % en France)

**4 332 £
(4 900 €)**

le prix d'un abonnement Londres - Brighton (85 km.)

L'émergence d'une contestation

76 %

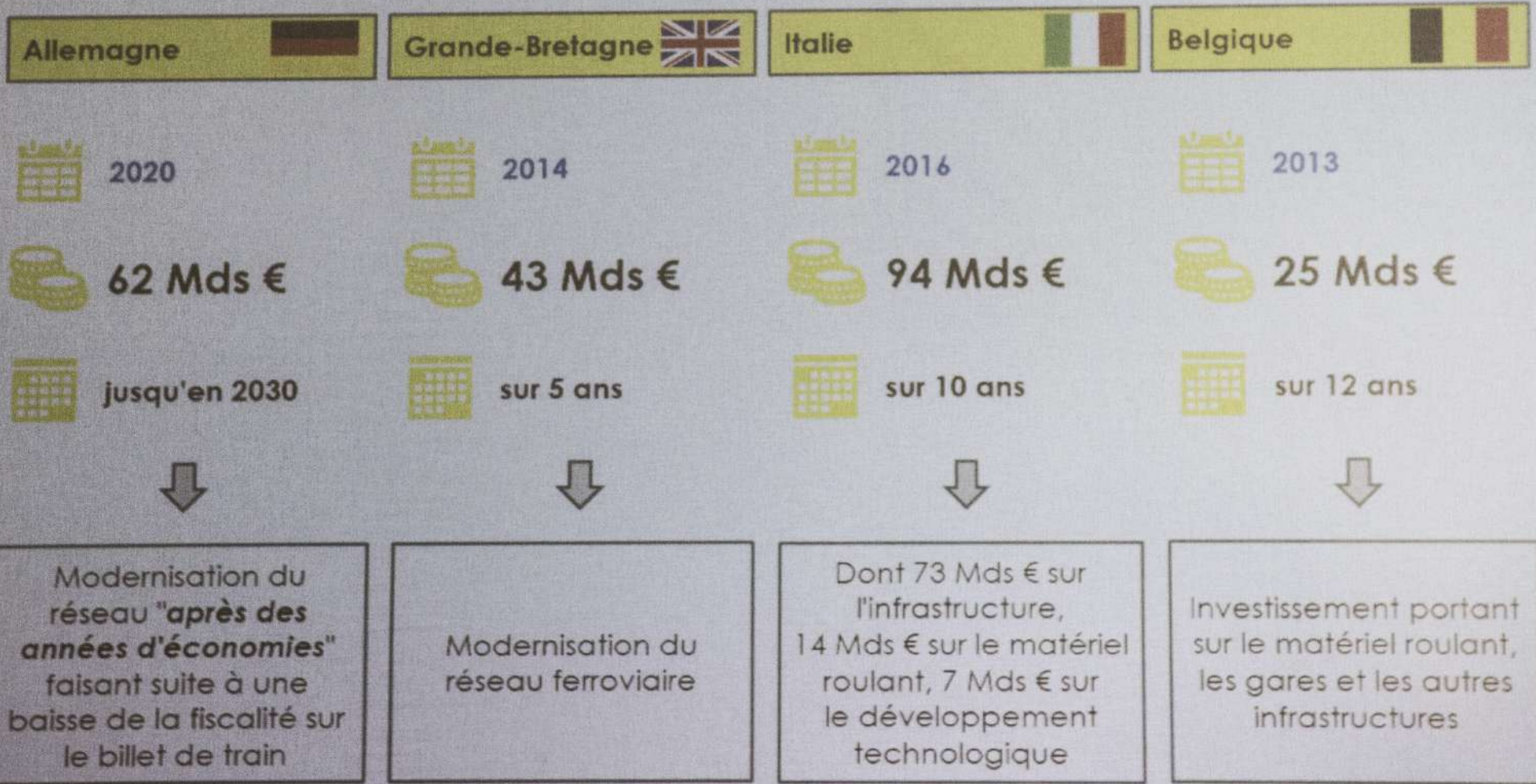
des Britanniques se déclarent en faveur d'un retour à un système ferroviaire 100 % public

"We own it"

est un mouvement créé en 2013 pour la renationalisation du système ferroviaire britannique, actant, comme le Comité parlementaire des dépenses publiques, de l'échec de la libéralisation

Sources : La Tribune, Libération, France Info, The Guardian, Observatoire des multinationales

La libéralisation ne constitue pas non plus la solution miracle pour soulager l'État et les contribuables : l'exemple des plans d'investissement massifs "de rattrapage" et de modernisation des infrastructures dans les autres pays européens



Sources : RFI, Les Économistes atterrés, Econostrum, RTBF

Le système ferroviaire français est un des plus performants d'Europe

Et la libéralisation n'est pas un gage de qualité de service

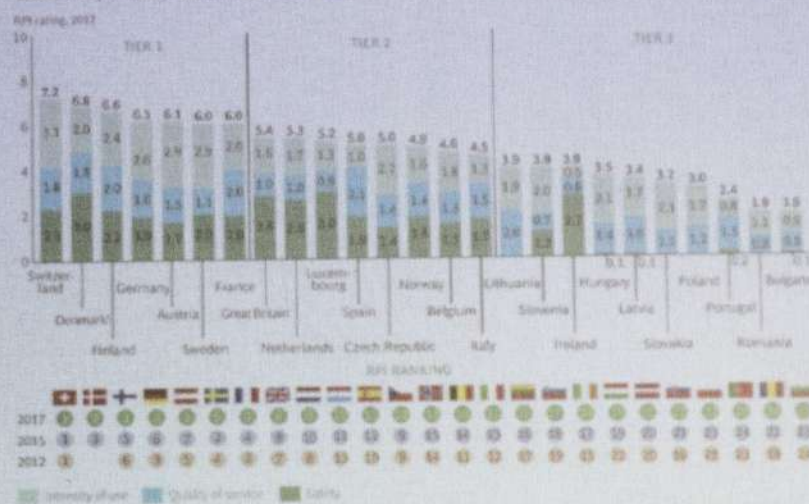
Pourtant décriée, l'entreprise publique assure une régularité élevée malgré un réseau plus âgé que ses voisins européens :

Ponctualité des trains régionaux en 2019 (régularité à 5 minutes en %)



En vert, les pays dans lequel le service de transport ferroviaire régional de voyageurs n'est pas factuellement ouvert à la concurrence. Ces pays se situent dans la fourchette haute en termes de performance : les entreprises privées n'offrent pas une meilleure qualité de service...

EXHIBIT 2 | Country Performance on the RPI



Source: BGS analysis.
*Denmark was not included in the 2017 RPI.

... ce qui avait été confirmé dans l'étude du Boston Consulting Group sur l'année 2017. La France obtenait l'une des meilleures notes en termes de qualité de service, son déclassement sur la décennie étant principalement expliqué par une moindre intensité d'utilisation du transport ferroviaire.