

# MEMORANDUM

## POUR LA LEGISLATURE 2009-2014

### « Soyons ambitieux ensemble »

#### 5 années décisives pour l'Europe des transports

SNCF souhaite partager sa vision avec les décideurs européens pour bâtir la mobilité de demain. Nous allons, dans les 5 prochaines années décider et construire ensemble une Europe des transports qui doit être ambitieuse pour être capable de répondre aux enjeux jusqu'en 2050.

« L'Europe est une chance pour le rail et le rail est une chance pour l'Europe. » *Guillaume PEPEY, Président de SNCF*

SOMMAIRE

- 1 Une politique des transports à la hauteur des enjeux environnementaux
- 2 Résoudre l'équation financière du système ferroviaire
- 3 Bâtir et exploiter un réseau d'infrastructures ferroviaires véritablement européen
- 4 Réunir les conditions du développement dans un marché ouvert

## Une politique européenne des transports à la hauteur des enjeux environnementaux

Le secteur des transports n'a pas encore été mis en cohérence avec les objectifs et les enjeux environnementaux européens. Au-delà des innovations et des progrès en efficacité énergétique de chaque mode, **les objectifs affichés**, en termes de réduction des émissions notamment, **ne seront pas atteints** dans les conditions actuelles.

Les conditions d'un véritable système de transport dans lequel le rail pourra prendre toute sa place comme maillon d'une chaîne optimisée ne sont toujours pas réunies.

#### Pour être au rendez-vous, il faut agir dès aujourd'hui dans trois directions complémentaires :

- L'adoption d'un **paquet climat / transports** visant à répondre au défi climatique sans restreindre la mobilité. Comme pour l'énergie, il enverra un signal fort aux acteurs et utilisateurs des transports.
- La fixation de « **prix de transport intelligents** » pour orienter le changement vers un comportement éco-responsable. Dans le cadre d'un fonctionnement de marché, les prix doivent devenir un signal et **refléter l'ensemble des coûts réels internes et externes** que représentent les choix de mobilité pour la société.
- La mise en place d'une **gouvernance de l'Europe des transports forte et transparente**, partout où elle est nécessaire. Elle doit donner aux acteurs, dans la durée, les bons signaux en termes de planification et de financement (infrastructures et matériel roulant) et garantir une concurrence efficace, équitable et responsable.

### SNCF, acteur global du système de mobilité européen

Organisé en un groupe équilibré de mobilité et logistique  
basé sur une utilisation optimale de tous les modes, SNCF est un transporteur multimodal.

SNCF est un des plus grands opérateurs présents en France et en Europe dans les **transports de la vie quotidienne**, régionaux et urbains, ferroviaires (trains, métros, tramways) et par bus. En 2008, son CA représente 6,3 milliards d'euro.

Directement et à travers ses filiales, SNCF est **leader européen de la grande vitesse**. Le transport de voyageurs longue distance et grande vitesse représente, en 2008, un CA de 7,5 milliards d'euros.

SNCF Geodis est un **acteur mondial du transport et de la logistique dans le domaine du fret**. Il représente, en 2008, un CA de 8 milliards d'euros. Le transport ferroviaire représente 28% de cette activité.



# Résoudre l'équation financière du système ferroviaire

Dans les conditions actuelles, **l'équation financière du système ferroviaire pris dans sa globalité** (infrastructure + entreprises ferroviaires / investissement + maintenance et exploitation) **ne boucle pas** dans la quasi-totalité des pays européens. Ce constat porte, avec les termes actuels de la concurrence intermodale, sur la majorité des segments de marché.

Les fondamentaux ne sont donc pas en place pour inciter les acteurs, dans une économie de marché, à mobiliser les moyens financiers nécessaires pour investir et développer. Il faut sortir des spirales négatives actuelles : accroissement des déficits et de la dette chez certains acteurs, transferts entre les acteurs, réduction du domaine de pertinence et diminution de l'offre.

Il faut s'attaquer à la résolution de cette équation pour permettre un développement effectif du rail européen dans le respect de l'économie de marché.

## Conjointement l'harmonisation des conditions de concurrence doit être poursuivie

### ■ Eurovignette est un élément majeur de cette nouvelle politique des transports.

SNCF travaillera avec les institutions européennes pour l'adoption rapide et ambitieuse du projet et pour un élargissement de son assiette.

### ■ Fiscalité européenne et TVA

Alors que le ferroviaire et le routier paient des taxes sur le carburant et l'électricité (via le système européen d'échanges de quotas d'émissions), l'aviation en est, elle, exemptée. Les billets internationaux sont soumis à la TVA pour les uns et pas pour les autres... Cette situation fausse la concurrence intermodale et est contradictoire avec les objectifs environnementaux affichés.

### ■ Droits des voyageurs

Un marché européen de la mobilité unique doit assurer les mêmes droits minimaux pour les clients quel que soit le mode ou la combinaison de modes choisie. Une harmonisation des droits existants dans le secteur ferroviaire, aérien ou en cours de mise en place pour le transport fluvial/maritime et par bus/autocars, doit être recherchée. Dans le secteur ferroviaire, la relation entre entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure doit être revue pour clarifier les responsabilités et mécanismes afférents.

## La mobilité urbaine, un enjeu majeur

SNCF a pleinement saisi les enjeux sociétaux, économiques et environnementaux liés à l'urbanisation croissante. La pollution atmosphérique s'intensifie chaque année dans les villes où résident plus de 60% de la population européenne. Aujourd'hui, la circulation urbaine est à l'origine de 40 % des émissions de CO2 et de 70 % des émissions d'autres polluants issus du transport routier.



SNCF développe un véritable savoir-faire en matière de mobilité urbaine durable, en particulier à travers sa filiale Keolis :

Des offres de mobilité innovantes et respectueuses de l'environnement sont introduites ou testées : développement de l'autopartage et du covoiturage, mise en service de tram-trains, location de vélos, accompagnement du développement de voitures électriques, concept de dessertes urbaines grande vitesse (Grand Paris).

En parallèle, les gares doivent devenir de vrais lieux d'échanges et de complémentarité entre les différents modes de transport. L'information et la billettique doivent être totalement



fluides et transverses.

Les politiques des transports urbains doivent évoluer rapidement. SNCF soutient la démarche du Parlement européen en faveur d'un plan d'action pour la mobilité urbaine. Cette démarche doit aussi prendre en compte la logistique urbaine et la livraison du fret au cœur de la zone dense.

# Bâtir et exploiter un réseau d'infrastructures ferroviaires véritablement européen

La pertinence du rail pour la mobilité fret et voyageurs se situe à l'échelle du territoire européen. Le législateur doit créer les conditions permettant le développement et l'exploitation d'un réseau d'infrastructures véritablement européen et traiter les questions :

- **De financement du réseau.** On ne peut faire l'économie d'une réflexion sur les moyens économiques de financer les infrastructures et notamment celles permettant un report vers les modes plus respectueux de l'environnement. Il faut augmenter les dotations des fonds du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et accroître le taux de cofinancement des projets, dans un environnement favorable aux PPP. Le niveau des péages participant au financement doit être cohérent avec le marché, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.
- **De suppression des goulots d'étranglement,** qui exigent une coordination renforcée en matière de programmation des investissements en infrastructures, condition essentielle pour optimiser l'utilisation des infrastructures de transport.
- **De gouvernance et d'organisation opérationnelle.** Le problème de l'allocation des ressources en infrastructures (sillons) et de leur gestion opérationnelle est posé dans le cas de cohabitation des trafics entre le fret, les voyageurs longue distance et le transport de proximité. Le règlement sur les corridors de fret a, par ses débats, montré qu'il faut ouvrir une **réflexion plus globale**. Ces cas d'infrastructure partagée saturée doivent faire l'objet de choix politiques et économiques clairs. Il en est de même de la mise en place de **structures de niveau communautaire**.

En complément de ces thèmes, **deux problématiques sont cruciales pour le développement du réseau européen d'infrastructures :**

- **Une interopérabilité des matériels et conducteurs ainsi que des procédures administratives permettant une circulation effective à travers tout le continent**  
Tout opérateur basé dans un État doit pouvoir opérer sur les marchés domestiques des autres États membres, sans se voir opposer d'obstacles artificiels, qu'ils soient de nature technique, légale, réglementaire ou institutionnelle. Les retards dans la mise en œuvre, les difficultés d'homologation doivent disparaître. La mise en place de normes techniques pouvant être de nouvelles barrières à l'entrée doit être combattue.
- **Une approche harmonisée et contractualisée des péages ferroviaires**  
La structuration et la contractualisation pluriannuelle des péages d'infrastructure est une condition sine qua non pour mobiliser les financements privés nécessaires pour répondre aux besoins. De même, cette **visibilité pluriannuelle** sur les niveaux de péage et de qualité des sillons, ainsi que leur **cohérence avec le marché**, sont nécessaires aux entreprises ferroviaires pour définir leur choix d'offre commerciale et acquérir l'ensemble du matériel roulant correspondant.

## SNCF et Innovation

« Des idées d'avance »  
au-delà d'un slogan

SNCF est convaincue que l'innovation joue un rôle majeur pour rendre les offres plus performantes, plus accessibles et plus respectueuses de l'environnement. SNCF soutient de nombreuses recherches et expérimentations et s'inscrit pleinement dans cette stratégie des institutions européennes.



Matériel roulant accessible

Bruit TGV Lab

Hybridation énergétique

Gare en Haute Qualité Environnementale



Technologie d'information embarquée

Autoroute ferroviaire



Fret à grande vitesse



Voiture électrique

Planification des circulations  
et gestion du trafic

Matériaux composites



Maintenance  
prédictive

Etc.

# Réunir les conditions du développement dans un marché ouvert

**La concurrence intramodale est à la fois nécessaire et souhaitable** pour stimuler les performances des opérateurs historiques et assurer la couverture de tous les besoins pertinents.

La concurrence n'est cependant **pas suffisante** pour assurer le développement

- si les conditions économiques ne sont pas réunies (cf. supra);
- si les règles n'ont pas été correctement et clairement fixées.

## Réfléchir ensemble sur les conditions de succès de l'ouverture à la concurrence

Pour que l'ouverture à la concurrence pour la grande vitesse et les transports régionaux porte ses fruits, SNCF invite les institutions européennes à :

- Accompagner l'étude d'impact sur l'ouverture à la concurrence des services pour les voyageurs prévue dans la révision du 1er paquet ferroviaire par un **bilan et un retour d'expérience sur le cas du fret**.
- Assurer la **bonne prise en compte des obligations de service d'intérêt économique général** cachées en matière de transport de passagers voire de fret. En effet, certaines dessertes sur les lignes à grande vitesse ou classiques relèvent de ces obligations, sans faire l'objet de concessions ou de compensations explicites. L'ouverture à la concurrence doit traiter les questions de ces dessertes, sous peine de les voir disparaître ou de créer des distorsions sur le marché.
- Définir et harmoniser les **règles et textes** nécessaires pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de transport régionaux soumis à une obligation de service public en termes de règles sociales, de devenir des personnels, des ateliers de maintenance et du matériel.
- Traiter les problèmes des dettes héritées et en cours de reconstitution induite.

**SNCF est favorable à une régulation européenne forte et transparente, garantissant une concurrence équitable, économiquement viable et environnementalement responsable.**

Pour être à la hauteur des enjeux environnementaux, **le législateur ne peut se limiter à achever la mise en place d'un marché unique** sans s'intéresser aux autres conditions nécessaires au développement d'un véritable **transfert modal**.

## Sécurité – Régulation

### Pour une approche européenne renforcée

Le retour d'expérience engagé à la suite des récents accidents ferroviaires, le regard sur les évolutions en cours dans l'aérien et le secteur financier invitent à renforcer le caractère européen et supranational de notre approche.

### Agence Ferroviaire Européenne (ERA)

L'ERA doit voir son rôle étendu au delà des seules questions d'interopérabilité. Cette évolution doit impérativement s'accompagner d'une réflexion sur sa gouvernance dépassant le seul respect des délais et du budget.

### Régulation

Une régulation forte, transparente et homogène au niveau européen s'impose et des initiatives dans ce sens, au moment où les régulateurs nationaux se mettent en place doivent être soutenues.



Contact : Jean-Michel DANCOISNE,  
Représentant Permanent de SNCF,  
jean-michel.dancoisne@sncf.fr

SNCF, Représentation Permanente,  
rue Belliard 4-6, B-1040 Bruxelles,  
Tel: +32 (0) 2 274 01 80

SNCF est inscrite au registre des lobbyistes européens. SNCF est membre de la CER et de l'UIC.

