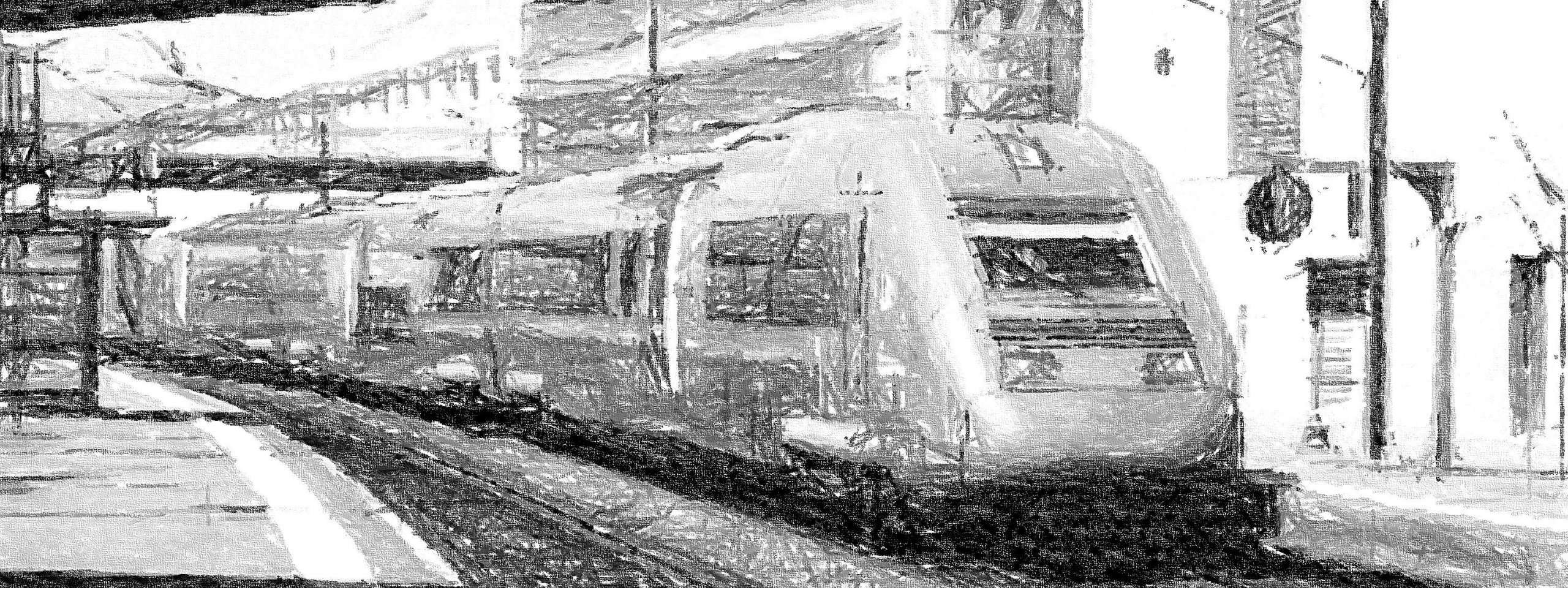


AFTERWORK DU 30 MAI

réseau T

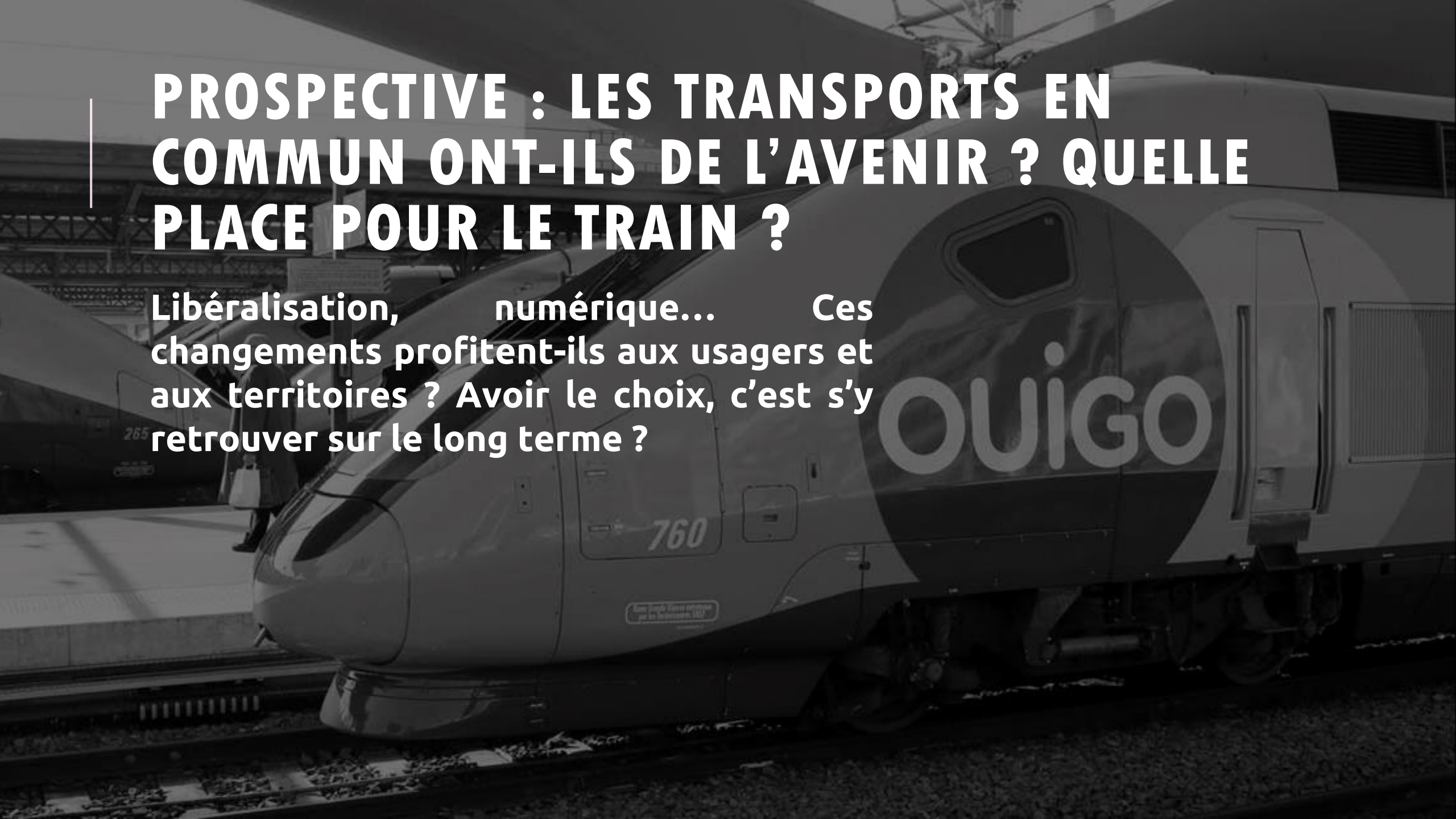
INTRODUCTION

En tant qu'usagers, étudiants, jeunes actifs et passionnés du secteur des mobilités, l'évolution du contexte en France et en Europe ne peut nous échapper.

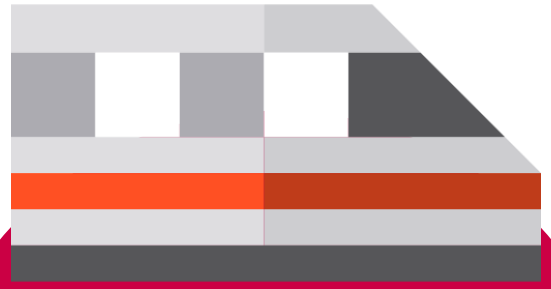
La définition des transports en commun et en particulier du train que nous connaissions depuis l'après-guerre, avec ses symboles techniques comme l'électrification, le TGV, l'arrivée du RER pour desservir les « villes nouvelles » ; mais aussi les symboles sociétaux comme les grands départs, la carte kiwi et la promesse de déplacements accessibles à tous est aujourd'hui complètement chamboulée par le yield-management, la mise en concurrence des moyens de transports et l'arrivée du numérique.

PROSPECTIVE : LES TRANSPORTS EN COMMUN ONT-ILS DE L'AVENIR ? QUELLE PLACE POUR LE TRAIN ?

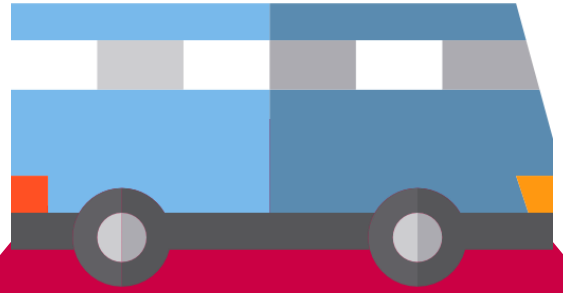
Libéralisation, numérique… Ces changements profitent-ils aux usagers et aux territoires ? Avoir le choix, c'est s'y retrouver sur le long terme ?



QUELQUES FAITS MARQUANTS



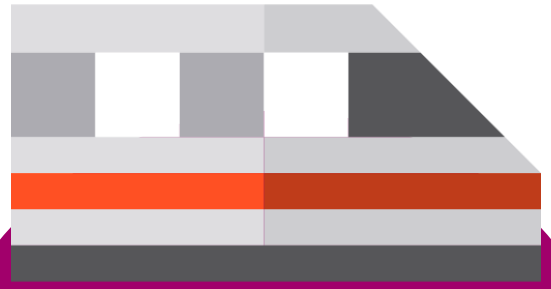
Du service public à la **mise en concurrence** des trains



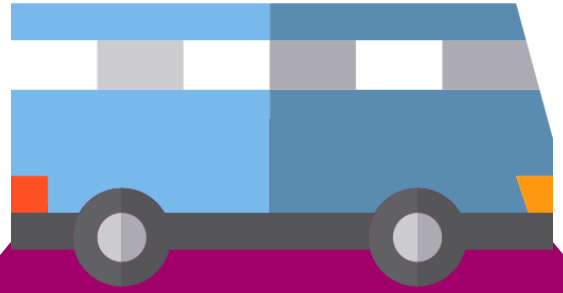
Le challenge des **autres moyens de transports**

La **révolution numérique** et ses effets

QUELQUES CHIFFRES MARQUANTS



L'année 2020 marquera l'entrée en concurrence du TGV



3 900 000 passagers attendus dans les cars en 2016

40% des 18-25 ans pratiquent le covoiturage

1 - DU SERVICE PUBLIC À LA MISE EN CONCURRENCE ?

A - QUI FAIT QUOI ?

Créée en 1938 avec la fusion des compagnies ferroviaires.
Il s'agit d'une entreprise publique. Qui fait circuler des trains nationaux comme les TGV.

Les régions ont, comme d'autres collectivités, des compétences en organisation des transports. Notamment la définition de l'offre TER !

A l'échelle nationale, l'état veille au bon aménagement du territoire, en soutenant notamment des Trains d'équilibre du territoire, comme les Intercités.

B – SNCF, DES ACTIVITÉS VARIÉES, CONTRADICTOIRES ?

« Le président des Pays de la Loire, Jacques Auxiette, dénonce une concurrence directe sur certaines lignes régionales de l'offre Ouibus que vient de lancer la SNCF. »

Les Echos

« Plutôt que d'améliorer sa performance industrielle, qui est un véritable enjeu, la SNCF s'engage à développer le low cost »

NE DITES PLUS « LA SNCF », MAIS LE GROUPE « SNCF » !

EPIC SNCF

EPIC SNCF MOBILITES

EPIC SNCF RESEAU

Keolis

OUIGO

iDTGV.COM

Voyages-sncf.com

Gares & Connexions

iD PASS

UN MONOPOLE CONCURRENTIEL ?

Légalement, jusqu'en 2003, SNCF était le seul opérateur à pouvoir faire circuler des trains sur le réseau ferré. Aujourd'hui, c'est encore le cas sur la quasi-totalité des liaisons voyageurs. Pour autant, sa stratégie s'est vite détachée de la position d'opérateur unique.

Ainsi en **1993, le yield-management** est mis en place sur TGV notamment : contrairement aux TER dont les prix sont fixés en fonction du nombre de kilomètres, mais en fonction du marché !

Faites le test : dans un TGV Paris-Rennes en 2nde classe sans réduction, selon la date d'achat les prix varient du simple au triple !
Le modèle de yield management est par ailleurs complexifié, puisque à la dernière minute, des places à prix réduits sont mises en vente, pour favoriser le remplissage des TGV qui est en moyenne de 75%.

Le Yield Management

Pratique courante dans l'hôtellerie et les compagnies aériennes, le Yield Management est le contraire du prix fixe. Le tarif des chambres, des places est fixé par le marché ! Plus la demande est forte, et donc plus il y a de places achetées, plus le prix augmente.

Baisse des coûts de commercialisation

- Vente des billets en ligne
- Accueil et vérification des titres de transport à l'embarquement
- Services en option

Baisse des coûts de production

- Rentabilisation du matériel (plus de places remplies grâce à l'aménagement ou la vente de strapontins)
- Fonctionnement en flux tendu

Baisse des coûts de péage

- Escales dans des gares moins fréquentées (Massy, Tourcoing…)
- Evitement des LGV
- Circulation en dehors des périodes de pointe

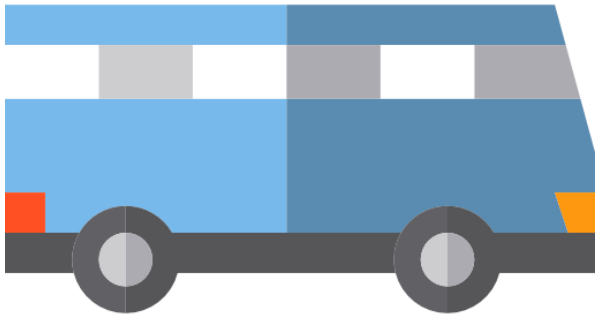
LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE LOW-COST

IDTGV
Ouigo (et Ouibus !)
Intercités éco
Izy…

C - L'ARRIVÉE DE LA CONCURRENCE

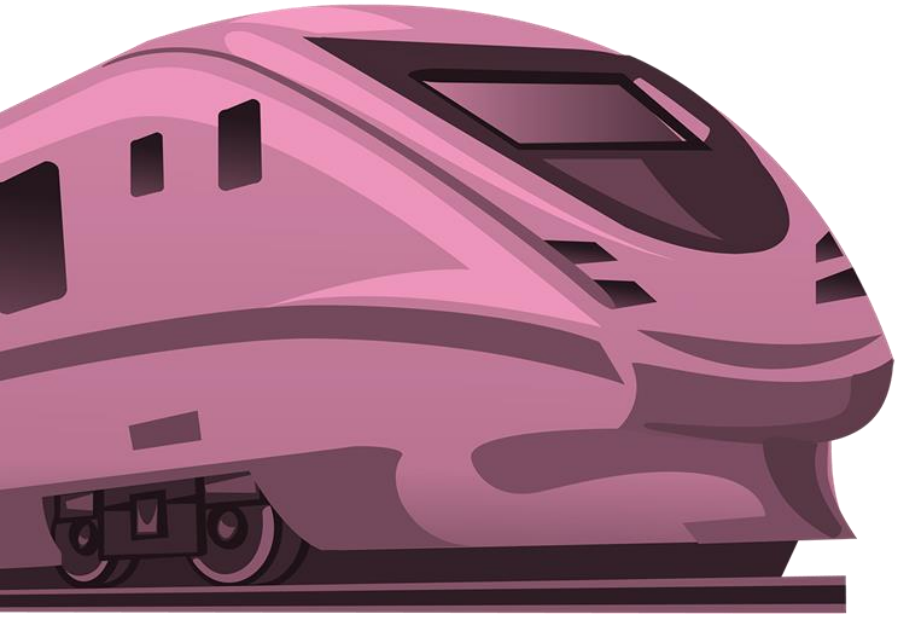
FRET
2003 : International
2006 : National

Voyageurs
2009 : International
2020 : National
2026 : Régional



2 – UN CHALLENGE ENTRE TRANSPORTS EN COMMUN

A - LE TRAIN : UN MOYEN DE TRANSPORT PAS TOUJOURS ÉVIDENT À EXPLOITER



Coûteux, il faut donc veiller à son remplissage et à son financement : pourquoi ?

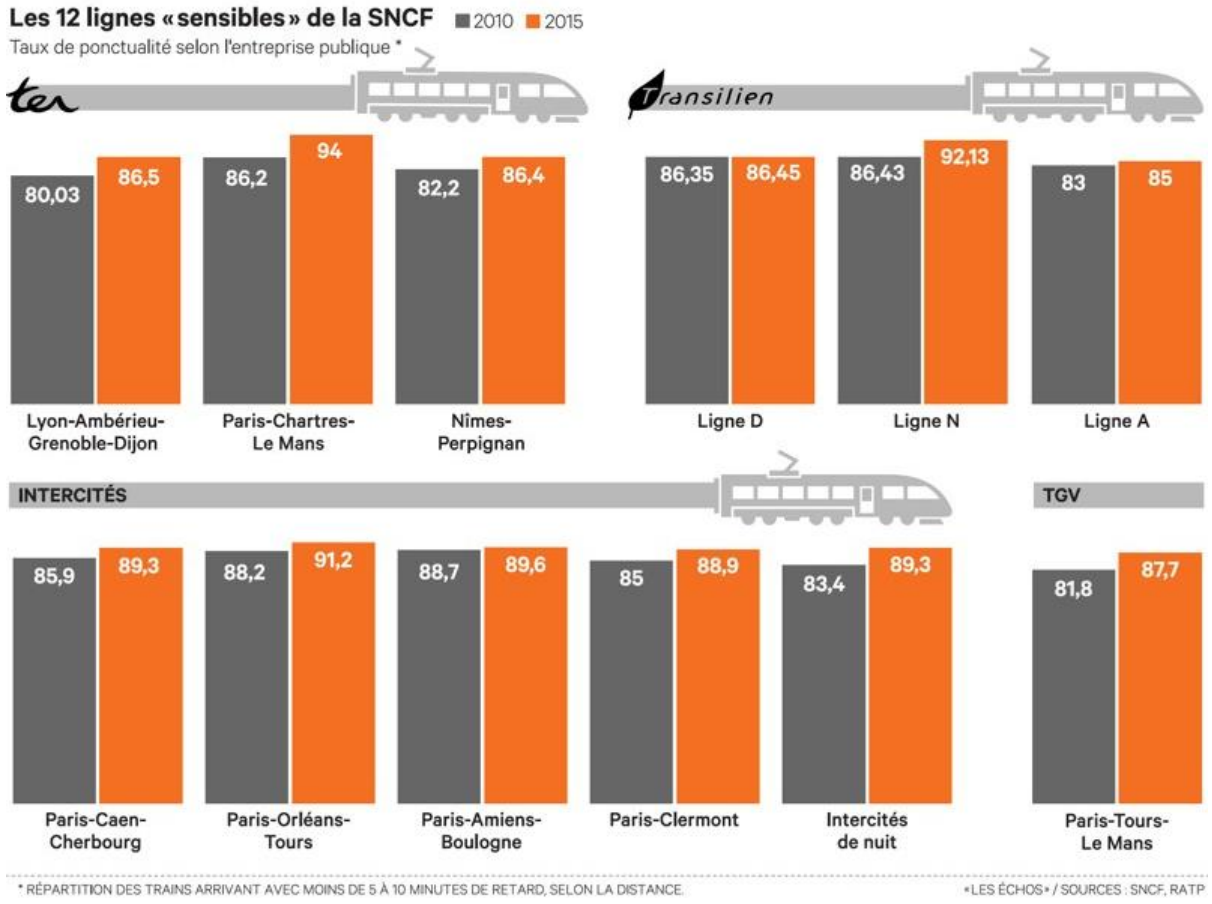
Lourd en infrastructures, qu'il faut construire et entretenir (trains, voies ferrées, haltes, gares…). 30% du prix d'un billet TGV est compris dans les péages ferroviaires.

Lourd en gestion, avec une présence nécessaire de personnel de bord à acheminer, et de personnel pour la vente, maintenance, marketing…

UN DÉSAMOUR DU TRAIN ? UN RÉSEAU MALADE ?

69%

Des français jugent le train **trop cher** d'après une enquête CLCV en 2015



B – D'AUTRES MOYENS DE DÉPLACEMENT

Rapidité
Correspondances

Prix
Offre faible

Prix à plusieurs
(Communauté)
Adaptabilité

Vitesse
Confort
(Offre aléatoire)

Prix
Offre

Vitesse
Infrastructures

En gris : CO2 émis par passager… Le train étant le plus écologique !

C – L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ

Usagers comme autorités organisatrices préfèrent parfois au train d'autres moyens de transports.

C'est le cas de certaines régions qui réduisent les dessertes ferroviaires TER pour les remplacer par des autocars, ou même le remplacement d'Intercités par autocars (rapport Duron).

La voiture a toujours été l'ennemie du train. Mais les usagers investissent le covoiturage et les nouveaux autocars nationaux, moins chers, de manière significative :

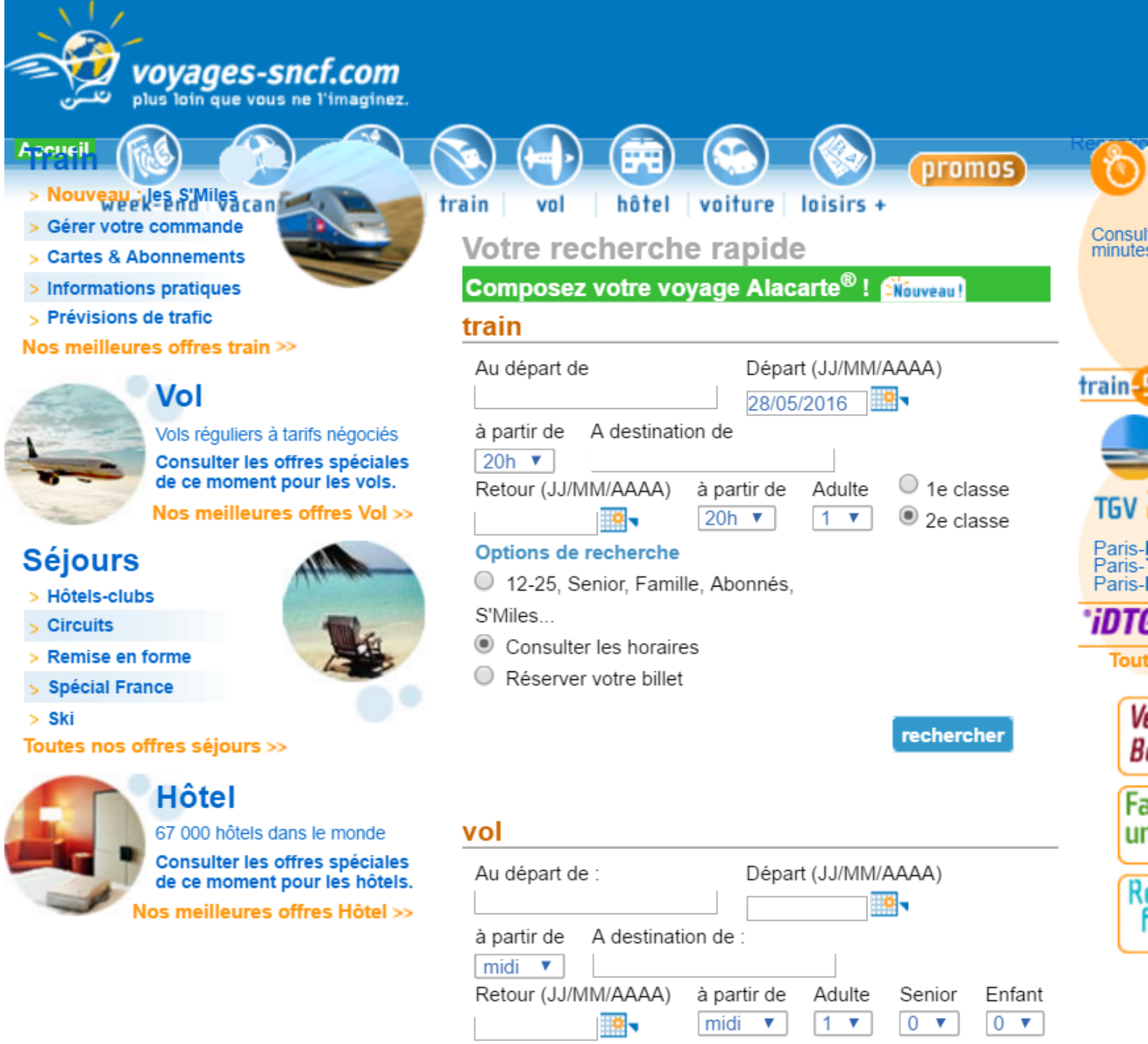
- Une partie profite de cette opportunité pour effectuer des trajets qu'elle n'aurait pas pu effectuer en train
- Une autre passe du train à ces transports par attrait des prix, le train est donc « cannibalisé »

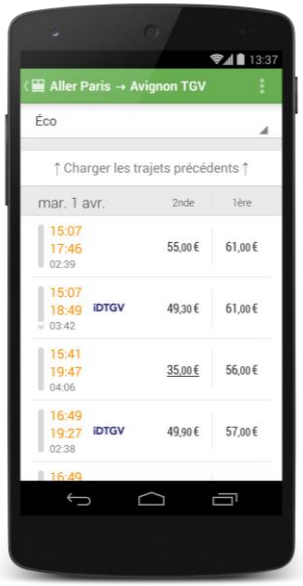
3 – LA REVOLUTION NUMÉRIQUE, DÉNOMINATEUR COMMUN

A - DES POSSIBILITÉS DE DISTRIBUTION

Le site voyages-sncf a été créé en 2001. Le e-billet, stocké sur la carte voyageur/appli SNCF ou imprimé chez soi, a été généralisé en 2010.

Ci-contre, le site en 2006





DE LA SUPPRESSION DES GUICHETS À CAPTAINTRAIN

Pour être compétitive, SNCF limite au maximum sa masse salariale, qui est elle-même régie par des accords d'entreprises sur le temps de travail (RH077). Des guichets sont fermés et certaines lignes hors IDF circulent sans contrôleurs.

Captaintrain en 2009 a dépassé les ambitions numériques de SNCF, en la concurrençant sur sa vente de billets.

B – LE TRANSPORT PARTICIPATIF

Le site covoiturage.fr est lancé en 2004, son système de recherche permet de réserver des voyages ponctuels. Le concept a décollé, et a passé un cap en devenant blablacar en 2013, entreprise financée grâce aux marges appliquées sur les trajets. Des services comme wayzup ou Idvroom (SNCF) misent quant à eux sur les trajets quotidiens (domicile-travail par exemple).

L'été, #TGVpop permet aux internautes de désigner une destination et une date pour un TGV qu'ils souhaiteraient voir circuler. Les TGV recueillant le plus de votes sont alors mis en circulation !

Donc, le numérique n'est pas uniquement un moyen de distribuer une offre, il permet aussi d'en générer une partie !

C – LE POUVOIR AUX USAGERS !

Dans les marchés déjà concurrentiels (pour réserver un vol, un hotel, une voiture de location…), l'étape du site comparateur de prix est aujourd'hui quasi systématique.

Les comparateurs sont relativement neutres, et pour les principaux basent leur revenus sur les commissions et non d'éventuelles marges.

Aujourd'hui, des comparateurs multimodaux (bus, train, avion, covoiturage) se développement comme goeuro. A l'avenir, avec une multitude d'opérateurs, ils pourraient occuper une place centrale dans la réservation de voyages !

En bref…

Pour se préparer à la concurrence, le train se fait compétitif…

Qui financera le service public, ses gares et lignes utiles mais non rentables ?

Le low cost ferroviaire, le bus et l'automobile font fureur…

Après les LGV et le confort pour tous, on est pas en train de revenir en arrière ?

La révolution numérique donne le choix aux usagers…

Est-il pertinent que les applications fassent la loi ?