

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

CONFÉRENCE DÉBAT DU 24 JANVIER 2017

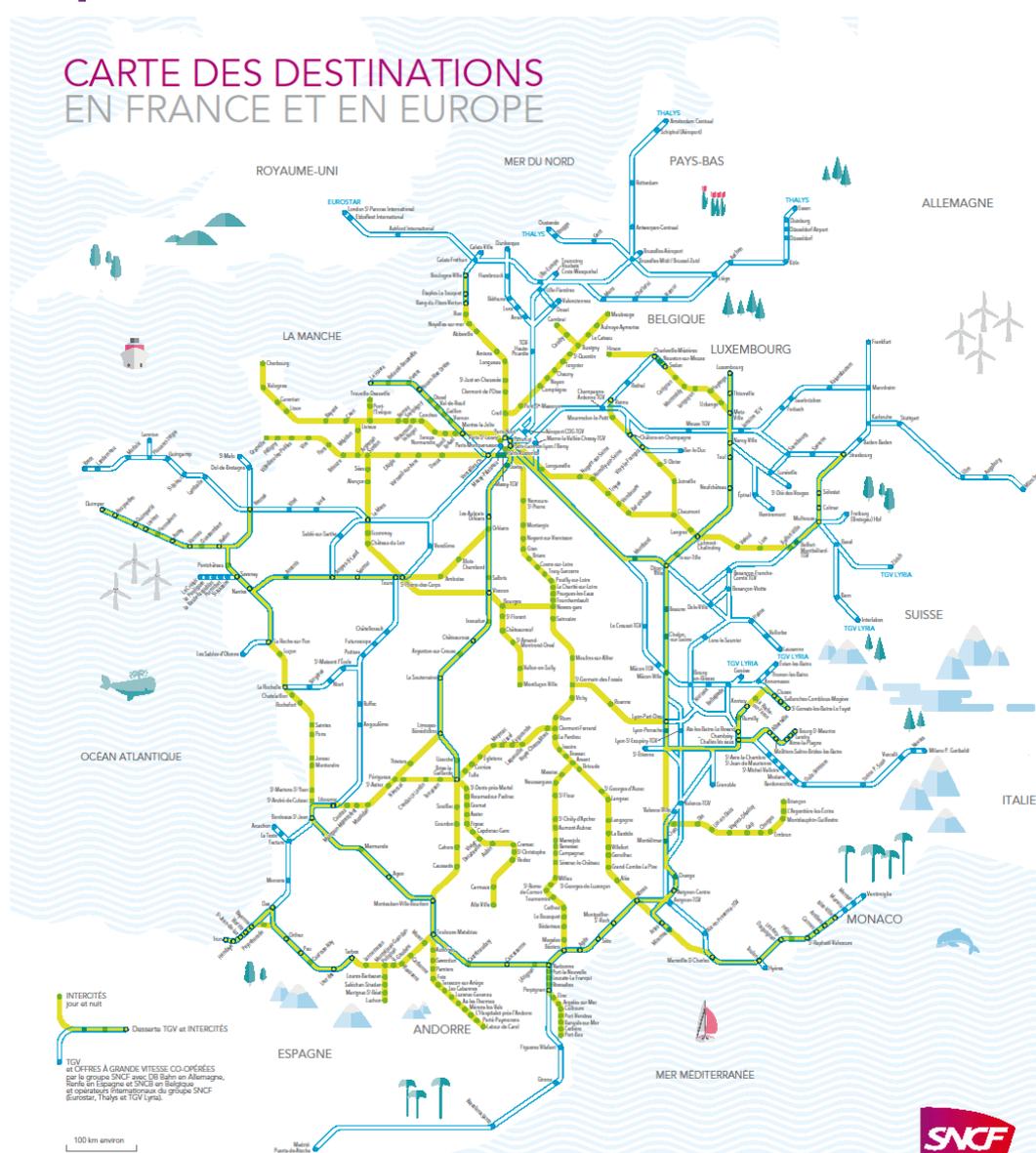
LYON

SNCF Voyages
Débat Public VFCEA
24 janvier 2017



Voyages SNCF, quelques chiffres

- Plus de 129 millions de personnes ont voyagé avec Voyages SNCF en 2016, soit 350 000 personnes par jour.
- **Des offres en France et en Europe :**
 - TGV est l'offre par excellence de Voyages SNCF, pour tous et partout en France.
 - iDTGV, l'offre bon plan, et OUIGO, l'offre low-cost, complètent l'offre TGV.
 - Les offres internationales comme Eurostar, Thalys, TGV Lyria, TGV Italie, DB-SNCF en coopération (Alleo), Renfe-SNCF en coopération (Elipsos), quant à elles, développent la grande vitesse en Europe.



Voyages SNCF, quelques chiffres

- **La flotte la plus importante d'Europe avec des services de pointe**
 - Avec 427 rames à grande vitesse (hors Thalys et Eurostar), et 700 circulations par jour en moyenne, Voyages SNCF possède la plus importante flotte d'Europe (30 rames sont utilisées par iDTGV et 8 rames sont dédiées à OUIGO).
 - Chaque rame TGV parcourt 1 315 km par jour en moyenne, soit environ 480 000 km par an à travers toute la France.
 - 230 gares sont desservies par TGV.
 - La vitesse des TGV, qui peut atteindre 320 km/h, est la plus élevée d'Europe.



Voyages SNCF, quelques chiffres

- Des résultats positifs dans un contexte tendu
- 7,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2016.
- L'international représente 26 % du chiffre d'affaires de Voyages SNCF en 2016. 29 millions de voyageurs ont choisi Voyages SNCF pour se déplacer en Europe en 2016.
- 3,2 g de CO² sont émis par voyageur et par km en TGV, soit 25 fois moins qu'en voiture et 50 fois moins qu'en avion.



BILLET à composer avant l'accès au train

PARIS GARE LYON → ORANGE

LAM/BENJAMIN
01 ADULTE
30840601000821724

Départ 21/06 à 09H46 de PARIS GARE LYON	Classe 2	VOITURE 16
Arriv. à 13H01 à ORANGE	PLACE ASSISE 47	
PERIODE DE POINTE TGV 6193	01FENETRE	SALLE
LOISIR-EQU/REMB AVANT DEPART-PAVANT LE JOUR DU DEPART		

Départ à de *** Classe *

Arriv. à à

Prix par voyageur : 73.00 Prix EUR **73.00

BH PR11 87224364325 73.00 NN0720 PP DV 224354325 TS 792707809

INTERN CONNEX GEN 210408 15129

08700702558496 89802A Dossier TVBFDG Page 1/1

➤ La radiographie du coût d'un billet TGV

- Péages : 31 %
- Maintenance et circulation : 29 %
- Services aux clients : 26 %
- Impôts dont TVA : 14 %

Voyages SNCF, quelques chiffres

➤ Le tout grâce à la performance des 20 000 collaborateurs

- 3 000 conseillers de vente, 2 900 agents d'escale, 2 100 conducteurs, 3 100 chefs de bord, 3 100 agents de maintenance du matériel TGV, et tous les collaborateurs des Directions, des Axes, des filiales (notamment Voyages-sncf.com, iDTGV, Avancial).
- 700 Volontaires de l'Information sont engagés pour satisfaire les clients.



Voyages SNCF, quelques chiffres

➤ Près de 50 filiales répartis en 5 métiers ...

- transporteurs France - IDTGV OUIBUS
- transporteurs Europe - Eurostar Thalys et les coopérations avec d'autres EFE (Lyria, Elipsos, Alleo,...)
- les filiales Systèmes d'information - Avancial Rail Solutions qui travaillent pour les filiales EFE
- distribution - Groupe Voyages SNCF.com et les filiales continentales et overseas
- services à TGV – CRMS

.... pour 2 Milliards de chiffre d'affaire



Un environnement en mouvement

DES OPPORTUNITÉS

Facteurs environnementaux favorables

Lignes Nouvelles

International

Croissance du digital

Evolution/personnalisation des attentes clients

Evolution de la mobilité et de l'économie du partage

DES DIFFICULTÉS

L'activité TGV, très fortement contributrice au système ferroviaire (péages, CST)

Une croissance économique modérée

Un environnement très concurrentiel

Les attentats

DES RUPTURES PROFONDES

La montée en puissance de la concurrence intermodale low cost

TGV Rhin-Rhône : description



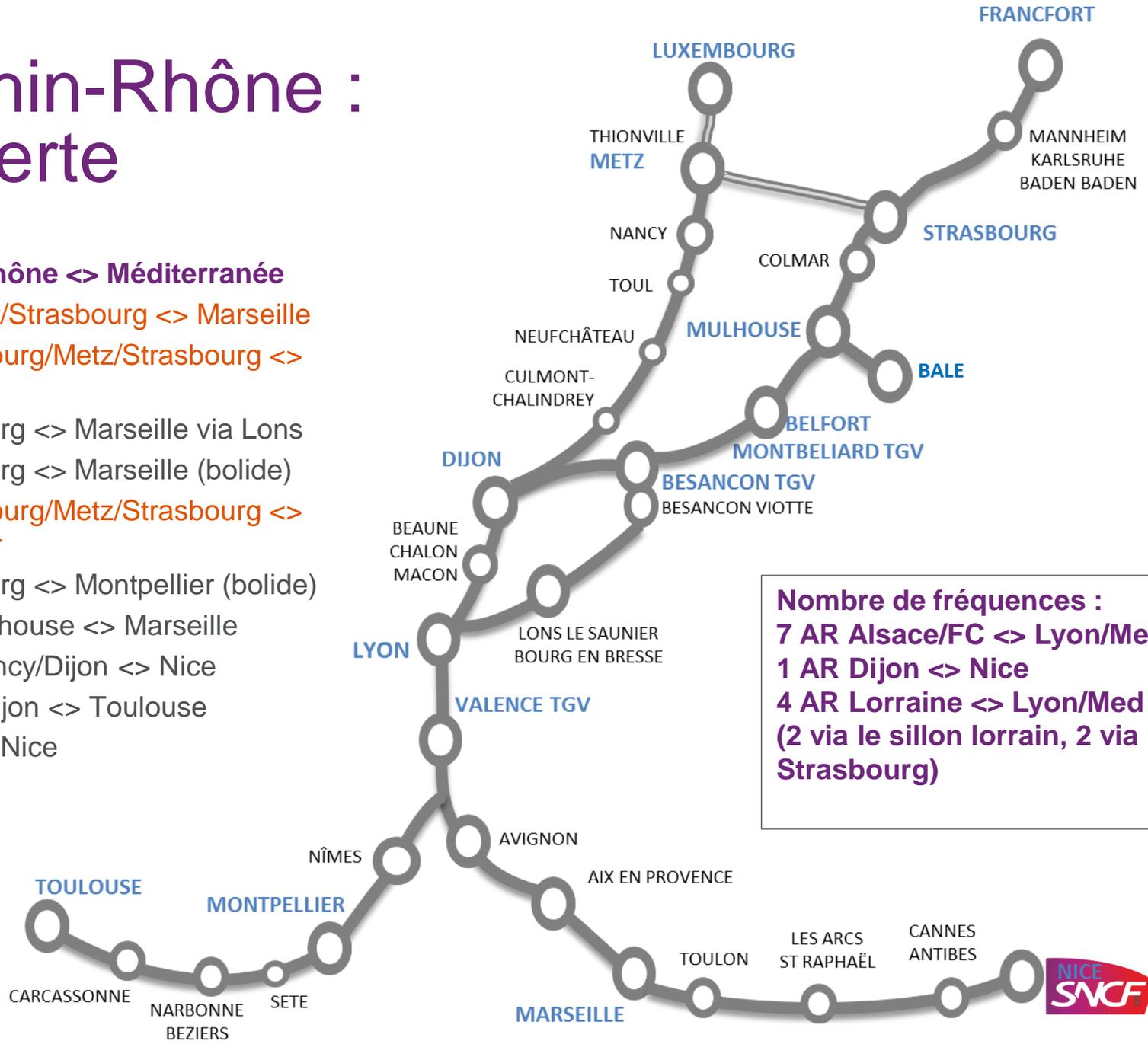
- Une ligne à **grande vitesse de 140 km** dite (LN7), qui relie Dijon et Mulhouse via Besançon et Belfort; non directement liée à Paris; mise en service le 11 décembre 2011
- **2 gares nouvelles** : Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV

- Une desserte concertée, fruit d'une **médiation** réunissant l'État, les collectivités, SNCF et Réseau Ferré de France, mise en service progressivement, avec un premier bilan programmé après 3 années d'exploitation.
- Un **bilan LOTI** à prévoir pour 2017

TGV Rhin-Rhône : la desserte

➤ 10 AR RHIN Rhône <> Méditerranée

- 1 Francfort/Strasbourg <> Marseille
- 1 Luxembourg/Metz/Strasbourg <> Marseille
- 1 Strasbourg <> Marseille via Lons
- 1 Strasbourg <> Marseille (bolide)
- 1 Luxembourg/Metz/Strasbourg <> Montpellier
- 1 Strasbourg <> Montpellier (bolide)
- 1 Bâle/Mulhouse <> Marseille
- 1 Metz/Nancy/Dijon <> Nice
- 1 Nancy/Dijon <> Toulouse
- 1 Dijon <> Nice



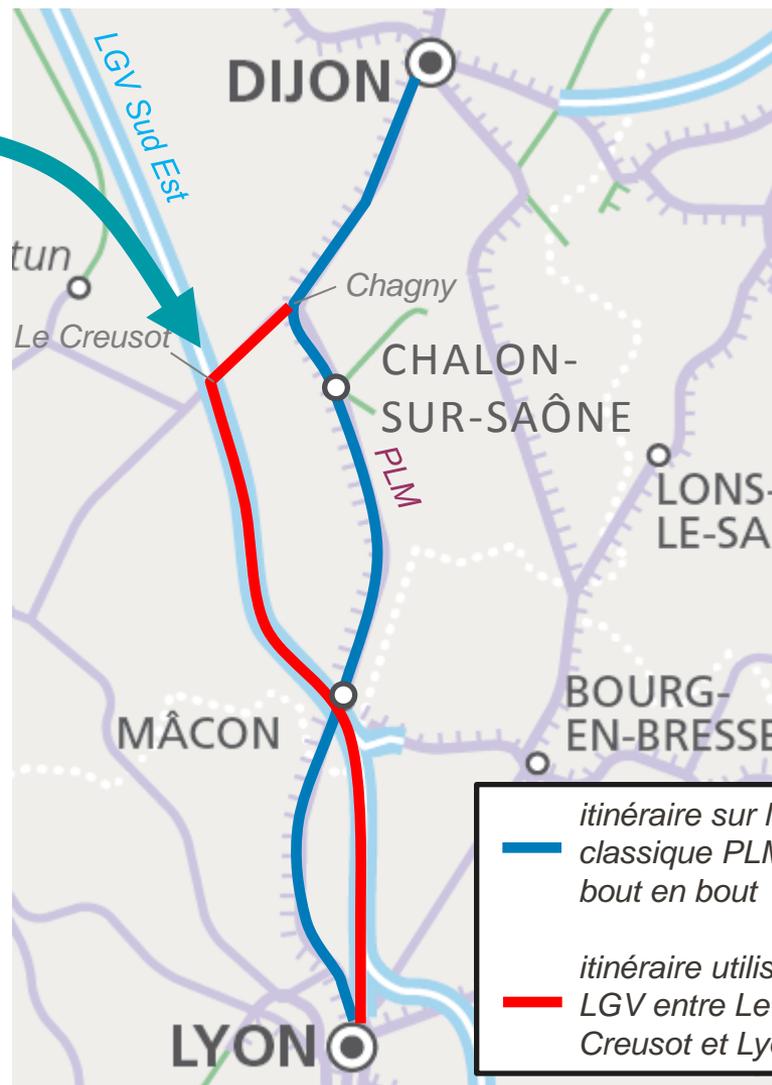
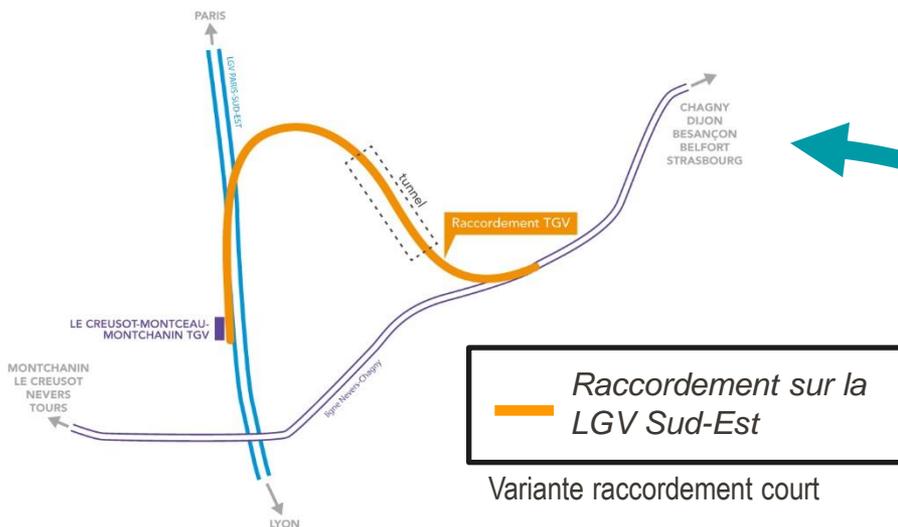
Nombre de fréquences :
7 AR Alsace/FC <> Lyon/Med
1 AR Dijon <> Nice
4 AR Lorraine <> Lyon/Med
(2 via le sillon lorrain, 2 via Strasbourg)

TGV Rhin-Rhône : quelques chiffres

- 2.8 millions de voyageurs par an sur l'axe Nord-Sud.
- Un **déficit d'exploitation annuel** pour TGV très important sur cet axe.
- Des **taux d'occupation** inférieurs à 55%
- TGV Rhin-Rhône Nord-Sud, un axe difficile. Au global, il **manque au moins 1 million de voyages** par an pour équilibrer cet axe



VFCEA : Infrastructures



La LGV Sud-Est est la LGV la plus chargée en Europe : 42.5 millions de voyageurs transportés en 2015

itinéraire sur la ligne classique PLM de bout en bout
itinéraire utilisant la LGV entre Le Creusot et Lyon

VFCEA : Description du projet

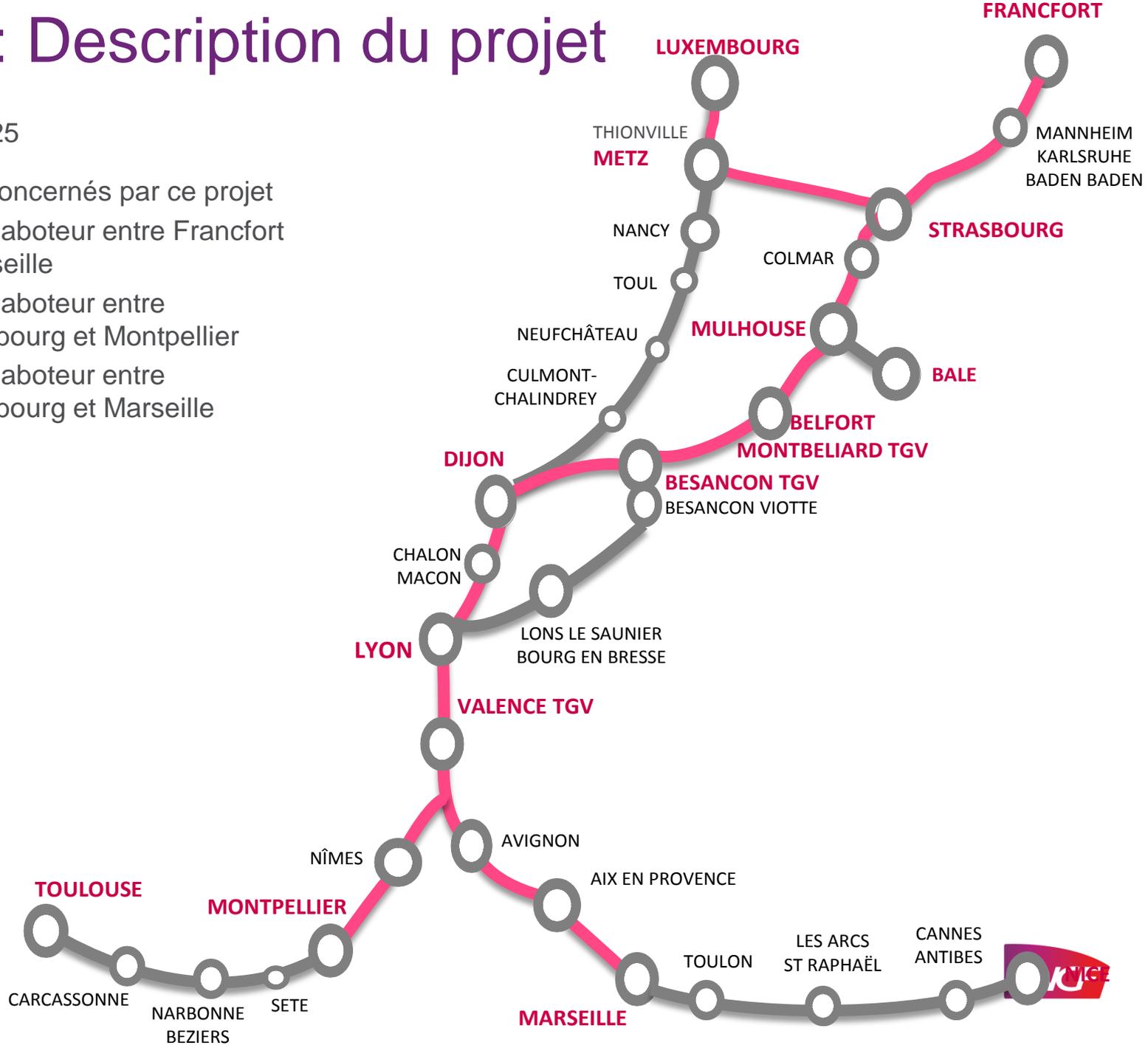
➤ Horizon 2025

➤ 3 AR sont concernés par ce projet

➤ 1 AR Caboteur entre Francfort et Marseille

➤ 1 AR Caboteur entre Luxembourg et Montpellier

➤ 1 AR Caboteur entre Luxembourg et Marseille



VFCEA : Description du projet

➤ La situation projet est la suivante :

- Les 3 trains caboteurs s'arrêtent à Dijon : par conséquent les arrêts Mâcon et Chalon sont supprimés pour 2 trains, le 3^{ème} caboteur s'arrêtant déjà à Dijon
- Le gain de temps est nul pour les deux caboteurs qui s'arrêtent à Dijon à la place de Mâcon et Chalon
- Le gain de temps est de 4 à 8 minutes pour le caboteur s'arrêtant déjà à Dijon.

➤ Vu du client

➤ Avantages :

- Gain de temps pour des voyageurs entre Dijon et Montpellier
 - Le gain de temps est nul pour les deux caboteurs qui s'arrêtent à Dijon à la place de Mâcon et Chalon
 - Le gain de temps est de 4 à 8 minutes pour le caboteur s'arrêtant déjà à Dijon (Luxembourg-Montpellier).
- 2 fréquences supplémentaires pour Dijon vers Strasbourg et Marseille

➤ Inconvénients :

- Perte de 1 AR pour Chalon et Mâcon en direction de Marseille

VFCEA : Résultats de l'étude

➤ Vu du transporteur

- Gain de trafic et de recettes de l'ordre de 1M€ / an et meilleure performance des TGV
- Charges d'usage de l'infrastructure plus chères de 4 M€ /an
- Risque sur l'exploitation avec l'insertion sur la LGV Sud-Est

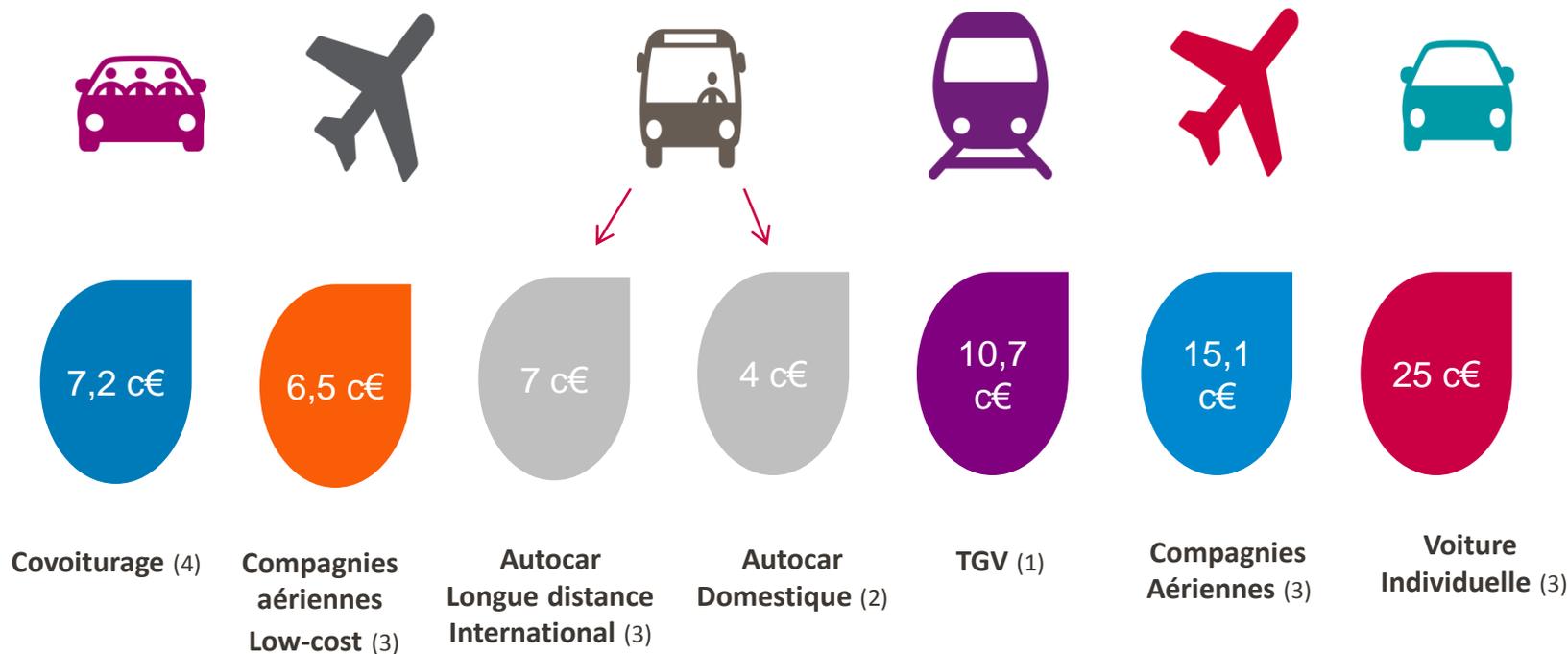
Résultats différentiels en 2025	Projet VFCEA
Trafic (en milliers Voy)	26
CA HT (en M€ courants)	0,9
Péages (en M€ courants)	-4,4
Autres charges (en M€ courants)	-0,2
Bilan (en M€ courants)	-3,6

ANNEXES

Une concurrence forte de l'autocar, l'avion low cost et du covoiturage

LES PRIX DU LOW COST AÉRIEN, DU COVOITURAGE ET DE L'AUTOCAR SONT INFÉRIEURS DE 40% À CEUX DE TGV

➤ PRIX DU TRANSPORT PAR KM/VOYAGEURS



Sources :

(1) Voyages SNCF 2015

(2) Rapport ARAFER 2016 portant sur T2 2016

(3) Etude FNAUT 2013 avec données 2011

(4) Estimation à partir du site BlaBlaCar en tenant compte des frais de service (frais de commission + TVA)