



PROPOSITIONS POUR LE RENOUVEAU DU TRAIN DANS LES RÉGIONS

Alpha Trains, acteur majeur de l'industrie ferroviaire européenne, propose son analyse et des solutions pour améliorer les trains du quotidien dans nos territoires



© Keolis, C. Köster

- Améliorer les trains du quotidien et développer l'offre de transport public,
- Maîtriser le coût des trains régionaux et investir davantage dans une mobilité durable,
- Aménager tous les territoires en redynamisant les « petites lignes » ferroviaires,
- Contribuer à la transition écologique avec des trains respectueux de l'environnement.

Ce sont des objectifs pour votre Région.

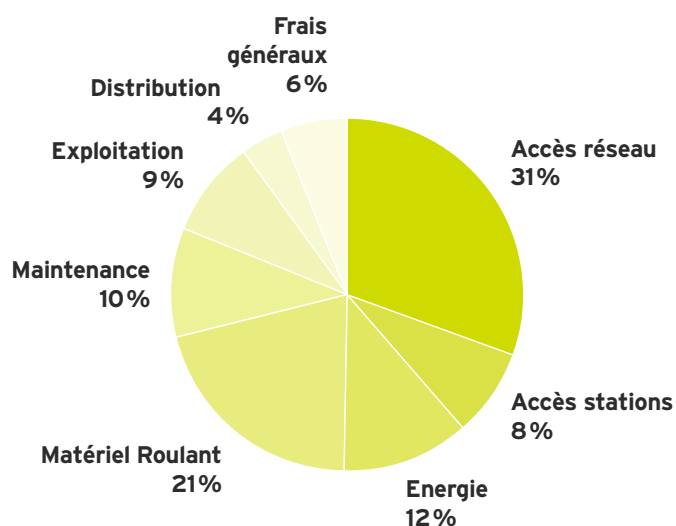
**LEADER EUROPÉEN DE LA LOCATION DE MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE,
ALPHA TRAINS S'ENGAGE AUPRÈS DES RÉGIONS ET FAIT DES PROPOSITIONS**



COMMENT BAISSER LE COÛT TOTAL DE POSSESSION DES MATÉRIELS ROULANTS ?

COMMENT BAISSER LE COÛT TOTAL DE POSSESSION DES MATÉRIELS ROULANTS ?

Dans une exploitation ferroviaire optimisée, le matériel roulant et son entretien représentent 30 % des coûts (et plus de 60 % des coûts non contraints de l'opérateur). Le financement de ce matériel est l'une des principales barrières à l'entrée pour les opérateurs.



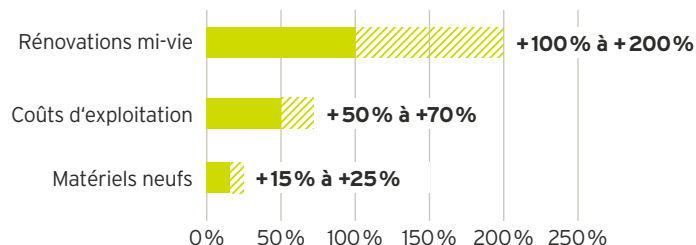
Source : BAG-SPNV 2016

Des économies très substantielles sont possibles :

- Faire rouler les trains davantage avec des offres de transport cadencées et une organisation de la maintenance mieux adaptée
- Acquérir des matériels plus performants au meilleur prix en responsabilisant davantage la maîtrise d'ouvrage et en s'appuyant sur des plateformes éprouvées
- Réaliser des opérations de rénovation et de modernisation des matériels existants moins onéreuses et plus durables en profitant des savoir-faire du marché

La mise en concurrence de l'exploitation des services ferroviaires et des prestations relatives au matériel roulant est souvent la méthode la plus efficace pour y parvenir.

Déficit de compétitivité du TER en France par rapport au marché européen concurrentiel



Source : Alpha Trains

COMMENT SAUVER LES « PETITES LIGNES » FERROVIAIRES QUI IRRIGENT NOS TERRITOIRES ?

COMMENT SAUVER LES « PETITES LIGNES » FERROVIAIRES QUI IRRIGENT NOS TERRITOIRES ?

Faute de financement durable des infrastructures, 9000 km de lignes ferroviaires sont menacés de fermeture (rapport Spinetta 2018).

Alpha Trains fait siennes les conclusions du rapport du Cerema 2019 :

- Les petites lignes souffrent davantage d'un déficit d'offre que de demande
- L'essentiel des coûts d'une petite ligne (infrastructure et exploitation) sont des coûts fixes

Une offre cadencée toute la journée représente une véritable alternative à la voiture, améliore l'attractivité du service et augmente les recettes. Couplé à un opérateur local et frugal, le cadencement permet aussi une meilleure utilisation des moyens industriels (infrastructures et matériels), ce qui baisse le coût par train.km. Des trains de faible capacité issus de plateformes éprouvées renforcent davantage la maîtrise des coûts et la robustesse de l'exploitation.

C'est la formule qui a permis aux régions allemandes de rouvrir plus de 800 km de « petites lignes » depuis 2002 sans augmenter les concours publics.

Le « train léger », qu'est-ce que c'est ?

Le Gouvernement souhaite expérimenter un nouveau type de matériel dit « train léger », censé être mieux adapté aux petites lignes ferroviaires.

Selon Alpha Trains, le « train léger » existe déjà : c'est un train de faible capacité (2 à 3 voitures), issu d'une plateforme éprouvée, dotée d'une traction zéro émission, avec un coût de possession maîtrisé. Ce matériel est disponible chez les grands constructeurs européens et est prêt à être déployé en France.



QUELLES SONT LES SOLUTIONS POUR REMPLACER LES TRAINS DIESEL ?

QUELLES SONT LES SOLUTIONS POUR REMPLACER LES TRAINS DIESEL ?

En France, 400 autorails diesel devront être remplacés d'ici 2030. En Europe, c'est 10'000 voitures diesel qui devront être renouvelées d'ici 2035.

Deux technologies sont aujourd'hui candidates pour se substituer à la traction diesel, les batteries et l'hydrogène.

	TRAINS A BATTERIES 	TRAINS A HYDROGENE 
Autonomie	80 à 120 km entre 2 recharges des batteries	600 à 1000 km avec un plein d'hydrogène
Champs d'application	Lignes partiellement électrifiées avec des sections non-électrifiées courtes (<100 km) ou équipées de points de recharge	Lignes non-électrifiées sur de longues distances (>100 km)
Technologie	• Technologie mature • Amélioration attendue des performances des batteries dans les années à venir	• Technologie encore émergente dans le domaine ferroviaire • Rendement énergétique de bout en bout faible
Impact sur les infrastructures	• Faible sur les lignes déjà partiellement électrifiées • Fort si l'ensemble d'un réseau non-électrifié doit être équipé de points de recharge	Fort : installation de stations de recharge en hydrogène sur le réseau ferré, avec unité de production proximité
Coût total de possession	Egal ou inférieur aux trains diesel	Supérieur aux trains diesel et fortement dépendant du coût de l'hydrogène



Alpha Trains estime qu'environ 80 % des trains diesel en Europe seront remplacés par des trains à batteries, les 20 % restant par des trains à hydrogène.

Dans les deux cas :

- Des produits sont disponibles chez les grands constructeurs européens, prêts à être déployés à grande échelle
- Des solutions de financement existent et permettent un partage des risques équilibré entre collectivités et industriels

QUE PEUT-ON ATTENDRE DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU SECTEUR FERROVIAIRE ?

QUE PEUT-ON ATTENDRE DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU SECTEUR FERROVIAIRE ?

Au-delà des débats idéologiques sur la libéralisation du transport ferroviaire en Europe, les résultats des marchés ouverts à la concurrence depuis deux décennies sont similaires : baisse des coûts et des concours publics, amélioration de l'offre en quantité et qualité, augmentation du nombre de voyageurs. C'est le cas en Suède, au Royaume-Uni, en Italie pour les trains à grande vitesse, en Allemagne pour les trains régionaux.

L'écart de performance entre le TER français et les trains régionaux allemands n'a cessé de se creuser depuis 20 ans.



		
Offre de transport	700 M train*km	180 M train*km
Subventions publiques	10€ / train*km	20€ / train*km
Ratio recettes / coûts	34 %	20 %
Retards (à 6 min)	5 %	11 %
Taux de remplissage	34 %	24 %

Sources: BAG-SPNV, ARAFER

La dynamique très positive du train régional allemand (depuis 2002, +80 millions de train.km créés, +50 % de fréquentation, +800km de lignes réouvertes) repose sur un modèle très fragmenté, avec des opérateurs organisés localement, des offres de transport sur-mesure, et des solutions de financement flexibles.

L'ouverture à la concurrence des trains régionaux en France devrait surtout être vue comme une opportunité pour remettre en cause le modèle actuel, à la fois jacobin et malthusien, qui accélère le métropolisation, nécessite toujours plus d'argent public et ne permet pas de report modal.

POURQUOI LA LOCATION DE MATÉRIEL FERROVIAIRE EST-ELLE PERTINENTE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS ?

POURQUOI LA LOCATION DE MATÉRIEL FERROVIAIRE EST-ELLE PERTINENTE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS ?

Partout en Europe, les opérateurs de fret louent tout ou partie de leur parc de locomotives. Cela leur permet de gagner en flexibilité tout en s'appuyant sur un partenaire qui apporte son expertise et des services d'entretien.

Dans le secteur du transport conventionné de voyageurs, la location vient résoudre l'apparente incohérence entre la durée de vie des matériels (30 ans et plus) et la durée des concessions (de 8 à 15 ans). Le loueur porte le risque de valeur résiduelle et assure une meilleure efficacité des investissements. La location permet aussi d'accompagner les évolutions de l'offre de transport et d'accélérer la modernisation des trains régionaux.



Locomotive Stadler Euro4001 louée par Alpha Trains à Captrain France (groupe SNCF)

La Location, une solution simple et efficace

PRINCIPE

Pour le compte d'une Région ou d'un opérateur, Alpha Trains finance et achète une flotte de matériels. Il peut s'agir de trains neufs ou de trains rénovés répondant aux attentes de la Région. La flotte de matériels est ensuite louée pour la durée de la concession.

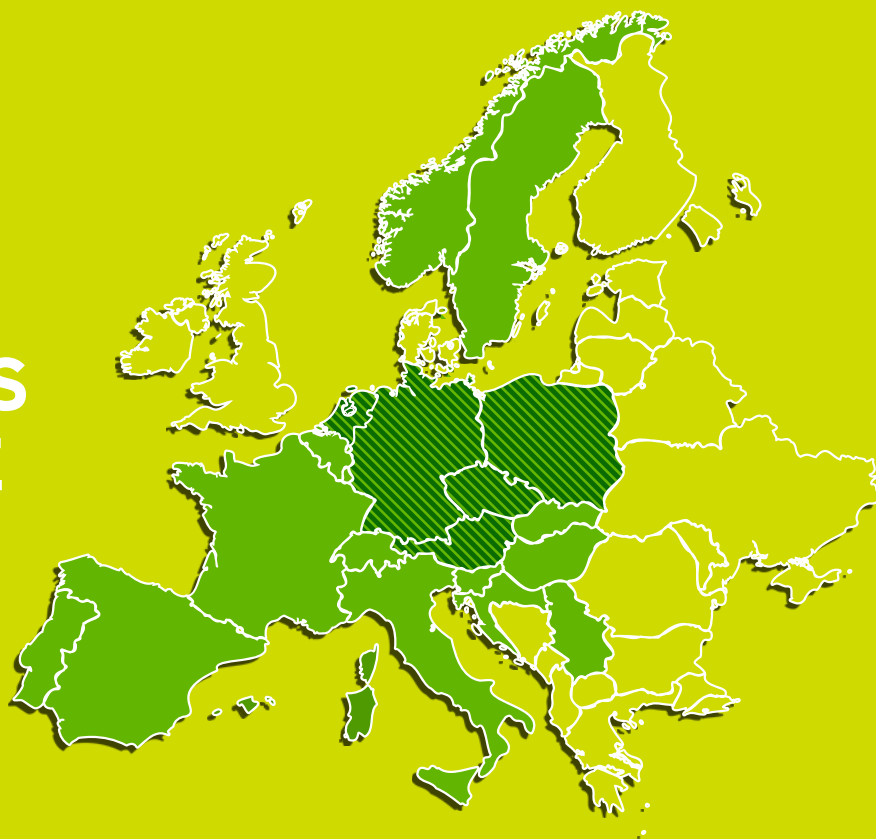
TYPE DE PROJETS

- Acquisition et location de matériels neufs : trains électriques, à batteries ou à hydrogène
- Rachat, rénovation et location de matériels d'occasion

INTÉRÊT POUR LA RÉGIONS

- Accélérer la modernisation et le verdissement des trains de la Région
- S'appuyer sur un partenaire expert pour reprendre le contrôle des matériels financés par la Région
- Recourir à de nouvelles sources de financement sans augmenter l'endettement
- Transférer les risques opérationnels liés au matériel roulant et bénéficier d'une transparence totale sur les coûts de possession

ALPHA TRAINS #1 EN EUROPE



Matériels en exploitation commerciale
dans 19 pays européens

■ Automotrices voyageurs Alpha Trains
■ Locomotives Alpha Trains



LE LEADER EUROPÉEN de la location et gestion de matériel roulant ferroviaire:

- **Plus de 20** ans d'expérience en Europe
- **125** collaborateurs combinant le meilleur de l'expertise ferroviaire et financière
- Un parc de **459** automotrices et **398** locomotives
- 1^{er} propriétaire indépendant de matériels voyageurs

Alpha Trains est présent en France depuis 2003 et loue actuellement **60 locomotives** à différentes entreprises de fret et travaux ferroviaires.



UNE AMBITION: devenir le **partenaire des Régions et des opérateurs** pour investir dans la modernisation et le développement des trains régionaux en France

Alpha Trains est certifié ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 et Entité en Charge de l'Entretien (ECE) pour les automotrices et les locomotives





Alpha Trains France SAS

15-17 rue Scribe
75009 Paris
France

T: +33 1 86 26 18 24
F: +33 1 42 66 24 29

info@alphatrains.eu

