



KEVIN SPEED

La grande vitesse pour  
tous, tous les jours

*High Speed for everyone, daily*

**Dossier de presse**

**11 avril 2023**

## **SOMMAIRE**

**03** ÉDITO

**04** UNE ÉQUIPE DE 3 ASSOCIÉS PASSIONNÉS ET COMPÉTENTS

**05** UN CONSEIL STRATÉGIQUE QUI CONNAIT NOTRE MÉTIER :  
METTRE LE CHEMIN DE FER AU SERVICE DES CLIENTS

**07** KEVIN SPEED EN QUELQUES CHIFFRES

**08** LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES INTERURBAINS SONT UNE  
TENDANCE DE FOND ET ONT DOUBLÉ EN 30 ANS

**12** TEXTE INTÉGRAL DU PRÉAMBULE

**20** CONTACTS

## EDITO

Les **déplacements pendulaires interurbains** et à longue distance représentent **9% des déplacements du quotidien** en France mais **29% de leur consommation de carburant et d'émission de CO2**.

- En 2023, les places dans les trains à grande vitesse sont trop chères et trop rares pour concurrencer efficacement l'usage individuel de la voiture ;
- Cela provient des capacités d'investissement des entreprises ferroviaires publiques qui ne permettent pas d'acquérir les trains supplémentaires nécessaires pour satisfaire la demande et ainsi faire baisser les prix des billets de train ;
- L'investissement privé se révèle donc incontournable pour permettre, aux côtés des acteurs existants, l'acquisition de matériels roulants supplémentaires pour davantage desservir les lignes à grande vitesse.
- Or, la participation du secteur privé ne saurait intervenir sans visibilité de long terme sur l'accès au Réseau de la SNCF
- La construction de nouveaux matériels roulants nécessite un temps relativement long de 4 à 5 ans.

**Mettre la Grande Vitesse au service de l'urgence sociale du développement des villes moyennes !**

**Une alternative à la voiture pour les déplacements interurbains qui représentent 29% du CO2 émis !**

Il est donc nécessaire et urgent de mettre en œuvre de nouveaux moyens pour permettre un véritable essor du transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse comme en Italie ou en Espagne.

KEVIN SPEED est convaincue que la conclusion d'accords-cadres de réservation de capacités de long terme, accords-cadres qui ont le mérite d'être d'ores et déjà prévus par la réglementation européenne et française, constitue le moyen d'y parvenir à court terme !

Cela permettra de mettre **la Grande Vitesse au service de l'urgence sociale du développement des villes moyennes**.

Face à l'urgence de la desserte des villes moyennes depuis les métropoles, KEVIN SPEED accélère sa demande d'accès de longue durée au réseau ferroviaire ce vendredi 7 avril 2023 et publie le préambule de sa réponse à la consultation l'Autorité de Régulation des Transports et l'Autorité de la Concurrence.

## UNE ÉQUIPE DE 3 ASSOCIÉS PASSIONNÉS ET COMPÉTENTS



### Jihane Mahmoudi

*J'ai été moi-même une "navetteuse" pendant plusieurs années et j'ai pu être confrontée au quotidien à beaucoup de limites qui demeurent toujours d'actualité : peu de fréquence, coûts d'abonnement exorbitants, difficulté de réservation en last minute...*

**Associée**, Jihane travaille depuis 15 ans dans la transformation digitale avec de nombreuses réalisations concrètes et impactantes dans de grands groupes internationaux et multiculturels. Spécialiste dans le montage de projets complexes, notamment dans le domaine de la sécurité ferroviaire et des processus réglementaires. Visionnaire, innovante et « out of the box thinker », elle pense qu'il est temps de changer le modèle vieillissant du transport fréquent interurbain afin de répondre aux besoins des voyageurs fréquents.

### Claire Bonniol

*Je suis convaincue qu'il est possible de développer des modes de déplacements alternatifs, en s'adaptant aux nouveaux modes de vie et de travail*

**Associée**, Claire s'est consacrée depuis 20 ans au marketing des services, au développement des compétences et à l'expérience client. Elle a passé 10 ans au sein du Groupe Accor et a aidé plus de 100 entreprises et plus de 10 000 personnes à comprendre comment une relation client réussie peut embellir la vie professionnelle. Elle a co-fondé et dirige la start up franco-britannique CXB HUB depuis 2017, Elle a rejoint l'aventure de Kevin Speed par passion pour les activités de service.

### Laurent Fourtune

*Aujourd'hui, avec l'ouverture du marché ferroviaire, je voudrais mettre mon expérience au service d'une entreprise qui change la vie du plus grand nombre*

**Associé**, Laurent travaille depuis 20 ans dans les transports urbains et ferroviaires, a déjà ouvert 70 km de tramways avec les équipes de la RATP et d'Île de France Mobilité, prolongé 4 métros. Ces lignes ont changé la vie d'un million de Franciliens tous les jours, et sauvé 150 000 T de CO2 par an. Il a contribué à moderniser l'exploitation du tunnel sous la Manche avec ses 2500 cheminots français et britanniques.

## UN CONSEIL STRATÉGIQUE QUI CONNAÎT NOTRE MÉTIER :

### METTRE LE CHEMIN DE FER AU SERVICE DES CLIENTS

Kevin Speed s'est entouré depuis sa création d'un Advisory Board (Conseil Stratégique) de grande qualité, composé de personnalités qualifiées qui contribuent aux choix stratégiques et à la promotion d'une offre de **Grande Vitesse pour tous, tous les jours**, à partir de 2026.

Les membres de l'Advisory Board apportent une expérience cumulée essentielle :

**Dominique Bussereau**, ministre des Transports, président de conseil départemental de la Charente Maritime, président de l'association des départements de France

**Pierre Cunéo**, inspecteur des finances, directeur du RER C, directeur Stratégie de la SNCF

**François Drouin**, PDG de Oseo, Crédit Foncier de France, Caisse d'Epargne Midi Pyrénées, et des Tunnels du Mont Blanc et du Fréjus

**Cyrille Du Peloux**, PDG de Veolia transport, président de l'Union des Transports Publics

**Sophie Mougard**, Directrice de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Directrice Générale du STIF (devenu Ile de France Mobilités), directrice générale des services de la Région Ile de France

**Jean Pierre Trotignon**, DGD d'Eurotunnel, et président de BG ingénieurs conseils, DG d'Ubifrance, président du port autonome de Dunkerque

**Pascale Roque**, DG de Hertz France, DG Pierre et Vacances Tourisme, de B&B Hôtels, F1 et Etap Hotels et Directrice commerciale Air France DOM/TOM

## KEVIN SPEED EN QUELQUES CHIFFRES

**150M€** de carburant et **140 000 TONNES DE CO2** économisés chaque année par les clients de KEVIN SPEED

**20 TRAINS** neufs aptes à rouler à **300 KM/H** et à haute densité

**14 PORTES** par train pour faciliter les montées et descentes (contre 7 aujourd'hui)

**150 CONDUCTRICES ET CONDUCTEURS**

Plus de **1 MILLIARD D'EUROS** d'investissements

## LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES INTERURBAINS SONT UNE TENDANCE DE FOND ET ONT DOUBLÉ EN 30 ANS



Les actifs travaillant hors de leur aire urbaine d'appartenance sont de plus en plus nombreux. Leur nombre a plus que doublé entre 1982 et 2010. (tableau 2)

Dès 2010, presque 200 000 actifs vivant dans des villes petites et moyennes hors d'Ile de France et travaillant sur la commune ou l'aire urbaine de Paris étaient recensés. A ces actifs s'ajoutent des étudiants de moins de 30 ans. (carte 2)

Ce phénomène n'est pas propre à l'aire urbaine de Paris. Les géographes ont montré que toutes les métropoles attirent des dizaines de milliers de navetteurs interurbains chacune (carte 4)

En 2015 ils sont déjà 220 000 au lieu de 195 000 en 2010 à faire un mouvement pendulaire entre l'aire urbaine de Paris et son extérieur.

Au total, les Grands Mobiles sont plus de 500 000 en France en 2015.

L'impact du COVID n'a pas encore été mesuré mais c'est un segment de mobilité qui croît très rapidement à cause du télétravail.

Source Thomas Sigaud, Géographe de l'Université de Tours [La grande mobilité géographique domicile-travail : l'inscription spatiale des inégalités entre travailleurs](#) | Cairn.info

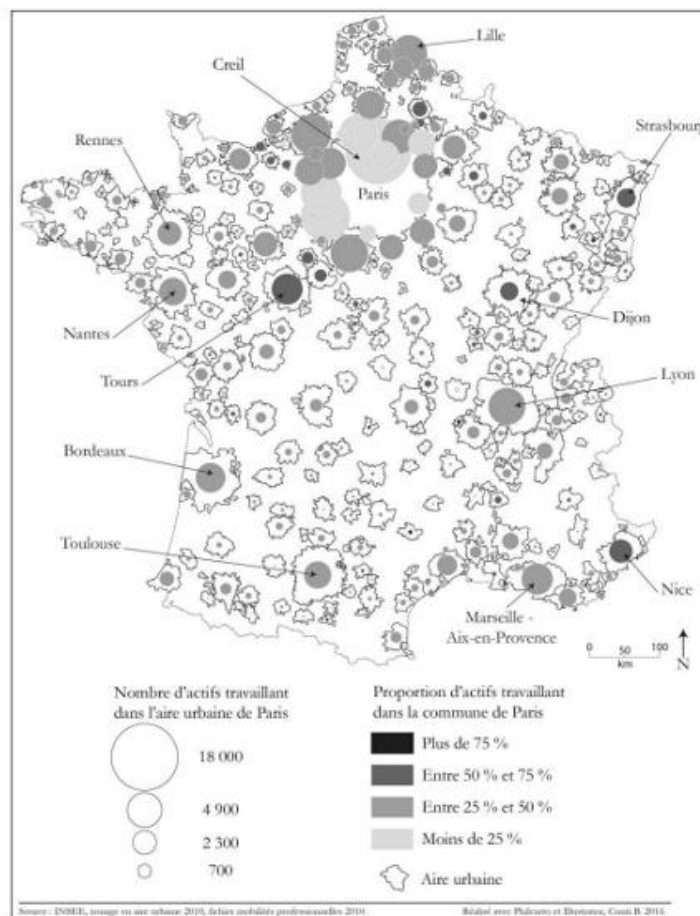
**Tableau 2. Évolution du nombre d'actifs sortants depuis 1982**

	1982	1990	1999	2010
Part d'actifs sortants	6 %	8 %	10 %	12 %
Nombre d'actifs sortants	1 058 272	1 440 852	1 866 432	2 420 113

Source : R.G.P. 1982, 1990, 1999, recensement population 2010 ; zonage en aire urbaine 2010 ; calculs de l'auteur.

Source : Essai de caractérisation de la mobilité interurbaine en France : des pendulaires et pendularités hétérogènes, Benoit Conti Géographe, Université Paris Est, 2019 <https://www.cairn.info/revue-flux-2019-1-page-14.htm>

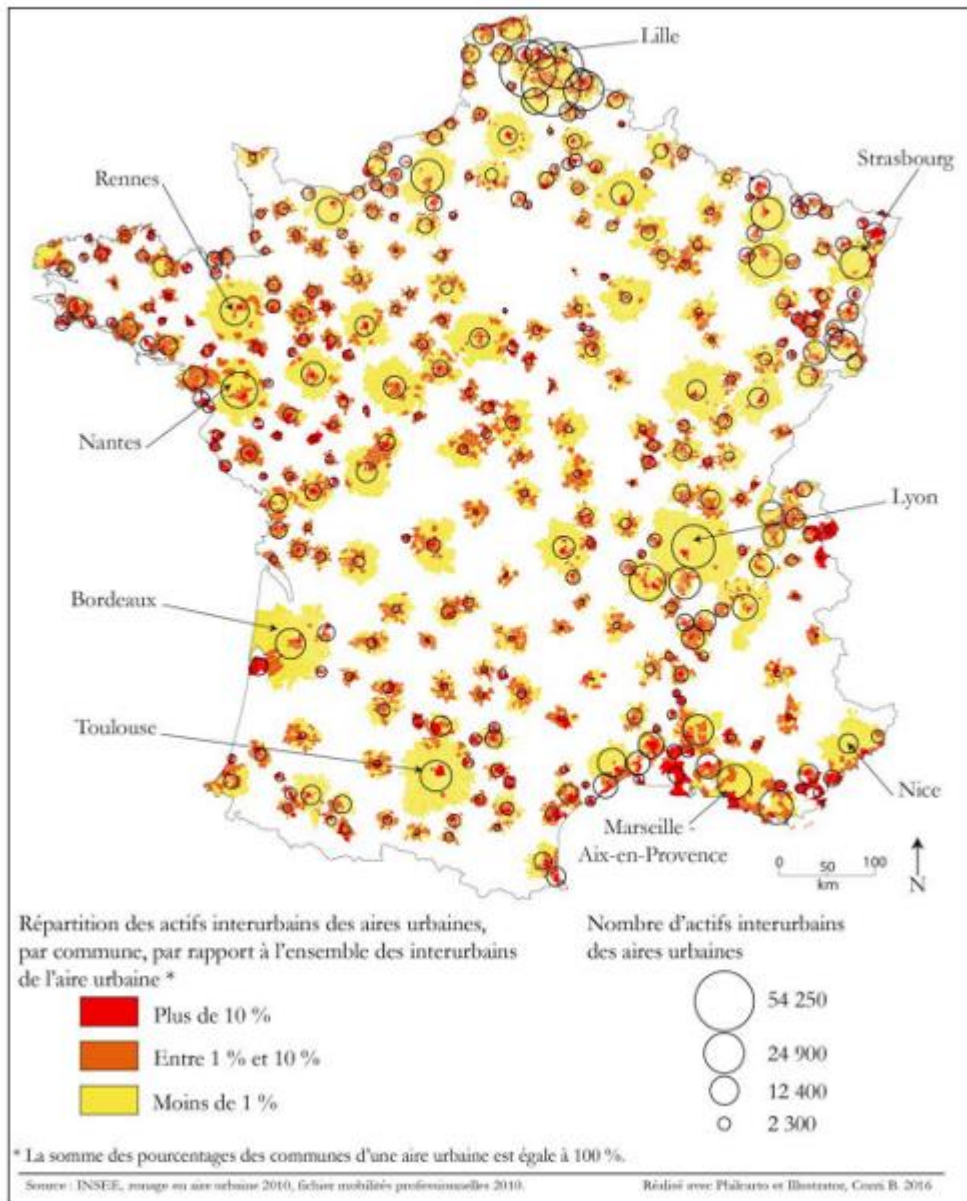
**Carte 2** Lieu de résidence des actifs travaillant dans l'aire urbaine de Paris et part travaillant dans la commune de Paris



Source : Benoit Conti Géographe, Université Paris Est Laboratoire Ville Mobilité Transport (2016) ([document \(hal.science\)](https://hal.science/))

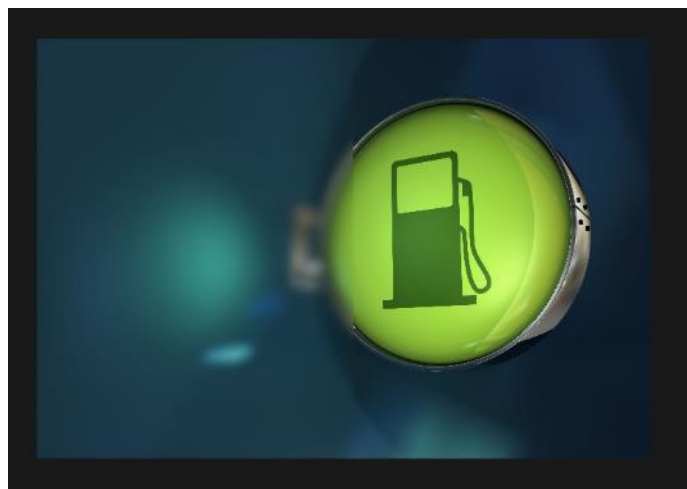


**Carte 4** Répartition spatiale des navetteurs interurbains en France et au sein des aires urbaines de résidence



Source : Benoit Conti Géographe, Université Paris Est Laboratoire Ville Mobilité Transport (2016) ([document \(hal.science\)](https://hal.science/))

## L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT EST MAJEUR



Moins de 18% des navetteurs interurbains utilisent les transports en commun, générant ainsi une utilisation excessive de la voiture individuelle. (tableau 3)

Il est donc important de relier en transport public les villes moyennes et petites aux grandes métropoles.

L'enjeu de décarbonation de ces déplacements est majeur : en France 9% des actifs qui sont obligés de faire des déplacements quotidiens longs dépensent 29% du CO2 consommés pour les déplacements du quotidien pendulaires (tableau 17)

Tableau 3. Caractéristiques individuelles des navetteurs interurbains vers Paris

	<i>Actifs aux déplacements internes aux aires urbaines</i>	<i>Actifs aux déplacements internes à l'aire urbaine de Paris</i>	<i>Actifs interurbains vers l'aire urbaine de Paris</i>
Hommes	51 %	51 %	68 %
Actifs de moins de 30 ans	33 %	35 %	34 %
Cadres	18 %	28 %	32 %
Diplômés du supérieur	37 %	45 %	48 %
Propriétaires	56 %	49 %	63 %
Actifs en CDI	77 %	80 %	83 %
Part modale des TC*	18 %	42 %	42 %
Habitent en ville-centre	30 %	20 %	41 %
Travaillent en ville-centre	44 %	31 %	36 %
Nombre d'actifs	18 537 858	5 505 356	195 045

\*TC : Transports en commun.

Source : recensement population 2010 « Mobilité professionnelle » ; calculs de l'auteur.

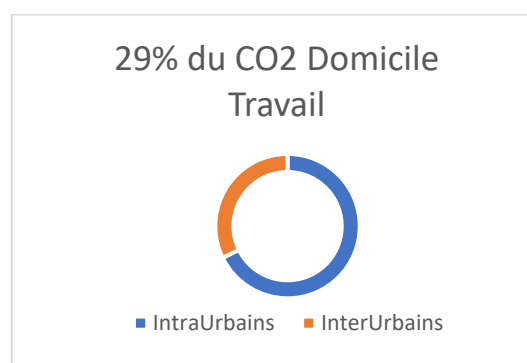
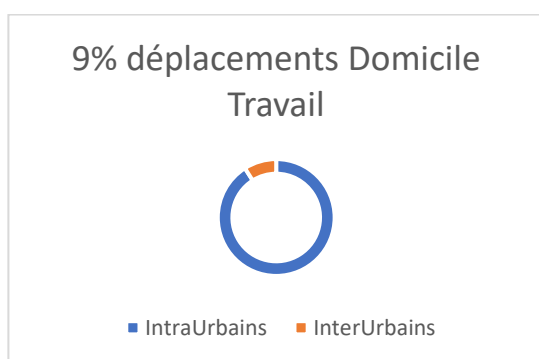
Source : Essai de caractérisation de la mobilité interurbaine en France : des pendulaires et pendularités hétérogènes, Benoit Conti Géographe, Université Paris Est, 2019 <https://www.cairn.info/revue-flux-2019-1-page-14.htm>

**Tableau 17** Répartition du volume des émissions de CO<sub>2</sub> des déplacements pendulaires des actifs résidents des aires urbaines grandes et moyennes (hors Paris)

	Part d'actifs	Émissions moyennes (g CO <sub>2</sub> /semaine)	Part des émissions de CO <sub>2</sub> pour un trajet	Part des émissions de CO <sub>2</sub> pour une semaine
<b>Intraurbains</b>	91 %	16 581	67 %	71 %
<b>Interurbains</b>	9 %	69 198	33 %	29 %

Source : INSEE « Mobilité professionnelle 2010 », ENTD 2008, Route 500 IGN ; calculs de l'auteur.

Source : Benoit Conti Géographe, Université Paris Est Laboratoire Ville Mobilité Transport (2016) ([document \(hal.science\)](#))



## **TEXTE INTÉGRAL DU PRÉAMBULE**

PREAMBULE de la réponse de KEVIN SPEED aux consultations publiques des Autorités de Régulation des Transports et de le Concurrence en matière d'ouverture du marché des transports ferroviaires :

KEVIN SPEED souhaite rappeler la situation économique globale des services ferroviaires librement organisés en France dans lequel son projet entend s'inscrire :

- L'offre de transport ferroviaire de voyageurs par grande vitesse est trop chère et trop rare pour concurrencer efficacement l'usage individuel de la voiture ;
- En effet, les capacités d'investissement des entreprises ferroviaires publiques ne permettent pas d'acquérir les trains supplémentaires nécessaires pour satisfaire la demande et ainsi faire baisser les prix des billets de train ;
- L'investissement privé se révèle donc incontournable pour permettre, aux côtés des acteurs existants, l'acquisition de matériels roulants supplémentaires pour davantage desservir les lignes à grande vitesse. Or, la participation du secteur privé ne saurait intervenir sans vision claire des revenus pouvant être retirés à long terme de l'exploitation de tels services ferroviaires qui sont aujourd'hui attribués sur une base annuelle ; et
- La construction de nouveaux matériels roulants nécessite un temps relativement long de 4 à 5 ans.

Il est donc nécessaire et urgent de mettre en œuvre de nouveaux moyens pour faire tomber ces barrières et ainsi permettre un véritable essor du transport ferroviaire de voyageurs à **« grande vitesse en France pour tous, tous les jours »**.

KEVIN SPEED est convaincue que la conclusion d'accords-cadres de répartition de capacités de long terme, accords-cadres qui ont le mérite d'être d'ores et déjà prévus par la réglementation de l'Union européenne et française, constitue un excellent - sinon le seul - moyen d'y parvenir à court terme.

Ce type d'accord existe depuis la directive communautaire 2001/14/CE pour le transport ferroviaire fret et voyageurs. Or, il n'a à la connaissance de KEVIN SPEED jamais été mis en

œuvre en France pour le transport ferroviaire de voyageurs. Quelques accords ont été conclus pour le fret ainsi que le souligne l'Autorité.

KEVIN SPEED remercie ainsi l'Autorité de la Concurrence du lancement de cette consultation publique qui permet de souligner- parallèlement à la consultation en cours sur les accords cadres de l'autorité de Régulation des Transports- l'intérêt d'une mise en place concertée pour l'ensemble des acteurs (existants ou nouveaux) qui le souhaitent d'accords-cadres de répartition de capacités, en contrepartie de nouveaux investissements nécessaires à la modernisation de l'offre ferroviaire sur le réseau ferré national.

### 1. **Le train à grande vitesse en France est trop cher :**

**Le train à grande vitesse est trop cher** pour que les Français les moins riches y aient accès fréquemment, ce qui les condamne à continuer à utiliser leurs **voitures individuelles**, alors que ce moyen de transport est lui-même coûteux pour les ménages et pour l'environnement. L'enquête de l'Autorité de 2019 démontre ainsi que les cadres supérieurs utilisent 10 fois plus le TGV que les employés et ouvriers<sup>1</sup>.

Pourtant, le coût de l'usage de la voiture individuelle augmente très rapidement : depuis le début de l'année 2020, les prix d'achat de voitures ont augmenté de près de 44% pour les voitures d'occasion<sup>2</sup> et ceux des carburants de 46% sur la même période.

Le coût de l'usage de la voiture individuelle croît en conséquence rapidement et durablement, créant une véritable **crise sociale**. Cette situation ne doit pas être sous-estimée compte-tenu de l'enchaînement des mouvements des gilets jaunes, de la crise sanitaire, de la guerre en Ukraine et de la crise de l'énergie, auxquels s'ajoutent aujourd'hui l'inflation, la politique de montée en gamme rapide et malthusienne des constructeurs automobiles, la décision d'interdire les moteurs thermiques en 2035, la contestation de la réforme des retraites et le spectre de nouvelles faillites bancaires. L'incidence des zones à faibles émissions sur la capacité des plus modestes à se déplacer est également décrite comme « socialement explosive »<sup>3</sup>.

Du fait de la cherté des billets de trains à grande vitesse, ce type de transport ferroviaire ne peut pas contribuer à réparer les fractures :

- **Sociales** : dès lors que les moins riches doivent se déplacer en voiture et ne trouvent pas d'alternatives moins chères ;

---

<sup>1</sup> [enquete-tagv-2019.pdf \(autorite-transport.fr\)](#).

<sup>2</sup> [Les prix des véhicules d'occasion ont flambé de 43,7% depuis 2020 \(lefigaro.fr\)](#).

<sup>3</sup> [Environnement : faut-il renoncer aux Zones à Faibles Emissions \(francetvinfo.fr\)](#).

- **Territoriales** : en effet, les gares régionales intermédiaires n'ont pas suffisamment de trafic pour justifier des arrêts, d'autant que les habitants et employés autour de ces gares ont un plus faible pouvoir d'achat, ce qui les condamne à ne pas pouvoir payer le prix actuel des billets de TGV. De ce fait, le trafic apparent est encore plus faible compte tenu de la demande latente restreinte par les prix concernés ;
- **Climatique et énergétique** : puisque les clients rejetés du train par les prix élevés se déplacent à 80% en voiture thermique.

Le président de l'Autorité Bernard ROMAN a dès 2018 posé publiquement le constat du **malthusianisme** du système de régulation économique des trains à grande vitesse en France et appelé de ses vœux à en sortir<sup>4</sup>. Selon ce dernier, « *sortir du malthusianisme ferroviaire, c'est élargir l'offre avec des péages moins élevés pour augmenter la demande et reconquérir des parts modales dans le marché de la mobilité : davantage de trains, plus de services et plus de recettes, au bénéfice de tous, y compris du gestionnaire d'infrastructure lui-même* ».

**Benoît COEURE** nouveau président de l'Autorité de la Concurrence a rappelé le 12 Janvier 2023 que la mission de l'Autorité de la Concurrence restait d'être « un **moteur du soutien au pouvoir d'achat** dans cette période où l'inflation remonte ».

Au mois de mai 2022, les prix du train à grande vitesse ont augmenté de plus de 15%<sup>5</sup> alors que la SNCF n'avait pris aucune décision d'augmentation de sa gamme tarifaire. **L'augmentation est la conséquence automatique du dispositif de « revenue management » de SNCF Voyageurs qui fixe les prix en fonction de la demande constatée et qui est en forte hausse.**

Selon un porte-parole de la SNCF, la demande de trains à grande vitesse à l'été 2022 n'a pas pu être satisfaite faute, principalement, de suffisamment de trains disponibles<sup>6</sup>.

Ce faisant, à l'été 2022, les Français ont été confrontés à des billets régulièrement à plus de 100 euros et à des **trains régulièrement complets à cause du manque de rames disponibles.**

Sans nouvelles capacités ferroviaires, les prix sont donc condamnés à demeurer très chers voire à augmenter durant plusieurs années.

***Le train à grande vitesse est donc devenu rare en France.***

En effet, SNCF Voyageurs est contrainte par les agences de notation<sup>7</sup> et ne peut pas s'endetter au-delà de 4 fois son EBITDA pour l'activité voyageurs, ce qui limite les achats de nouveaux trains à grande vitesse au nombre de 115 TGV M d'ici à l'année 2031. Ils viendront pour

<sup>4</sup> [SNCF : « Il faut sortir du malthusianisme ferroviaire » \(lemonde.fr\).](https://www.lemonde.fr)

<sup>5</sup> [SNCF : l'INSEE révèle une augmentation de 15% du prix des billets de train \(francetvinfo.fr\).](https://www.francetvinfo.fr)

<sup>6</sup> [Vacances d'été: la SNCF aurait-elle pu mettre plus de TGV en circulation? \(bfmtv.com\).](https://www.bfmtv.com)

<sup>7</sup> [société nationale SNCF SA \(sncf.com\).](https://www.sncf.com)

l'essentiel remplacer les vieilles rames TGV à bout de souffle et n'augmenteront donc pas l'offre de services ferroviaires.

Le 24 février 2023, la Première ministre, Madame Élisabeth Borne, a lancé « *le Plan d'Avenir pour les Transports* » portant sur le seul financement des infrastructures. Ce plan porte sur « *Une Nouvelle donne ferroviaire de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040* ». Elle a toutefois précisé que cela se ferait « *en gardant [le] cap [du Gouvernement] : la responsabilité budgétaire et le respect de nos grands équilibres financiers* »<sup>8</sup>.

La Première ministre a aussi indiqué que *le Gouvernement* devait « *aussi imaginer des ressources complémentaires, car une meilleure desserte, c'est d'abord un soutien pour l'attractivité et le développement économique* ».

Bien qu'Élisabeth Borne ait clairement fixé comme priorité « *une meilleure desserte* », le plan publié répond aux besoins d'infrastructures mais pas au développement de l'offre de transports, notamment en matière d'acquisition de nouveaux trains pour les lignes à grande vitesse.

Le président du groupe SNCF, Monsieur Jean-Pierre Farandou, a de son côté déclaré que « *pour transporter deux fois plus de passagers d'ici à dix ans, [...] il faut que le rail passe de 10 % à 20 % du marché. Et l'arrivée de concurrents associée à notre politique pour augmenter les volumes peut nous aider à atteindre cet objectif* »<sup>9</sup>.

KEVIN SPEED partage complètement les objectifs du Gouvernement et du groupe SNCF d'augmenter l'offre de transports ferroviaires, lesquels supposent de nouveaux investissements.

Il ne sera toutefois **pas possible de répondre aux besoins** d'investissement dans le rail, notamment en matière de services innovants, **avec seulement des investissements publics et, qui plus est, dans les seules infrastructures**.

Ceci rejoint la position exprimée par **Benoît COEURE** le 3 Mars 2023 indiquant que : « **On ne réussira pas la transition climatique si on ne mobilise pas massivement l'épargne privée.** »

Le modèle présenté par KEVIN SPEED sera totalement vertueux : sur la durée de vie des investissements envisagés par KEVIN SPEED, celle-ci versera plus de 10 fois son investissement en péages à SNCF Réseau. Elle apportera ce faisant une contribution très significative au financement de la modernisation de tout le réseau ferré national et, notamment s'agissant des petites lignes. KEVIN SPEED contribuera ainsi au Plan d'Avenir des Transports en y apportant une « *ressource complémentaire* » substantielle.

---

<sup>8</sup> <https://www.gouvernement.fr/actualite/plan-davenir-pour-les-transports>.

<sup>9</sup> [Jean-Pierre Farandou: «Mon concurrent principal, c'est la route» \(lefigaro.fr\)](https://www.lefigaro.fr/actualite-france/jean-pierre-farandou-mon-concurrent-principal-c-est-la-route-20230224).

## **2. L'urgence de rendre le train à grande vitesse moins rare et donc moins cher fonde l'urgence de l'investissement privé dans le ferroviaire**

Il y a urgence : pour que les prix des billets de la grande vitesse baissent, il faut commander de nouveaux trains pour augmenter les capacités disponibles comme cela est survenu dans l'aérien lors de l'arrivée des compagnies *low cost*. Or le **temps de livraison de ces derniers est de l'ordre de 4 à 5 ans au minimum à compter de la commande**.

Il est déjà certain que les billets vendus par SNCF Voyageurs seront encore plus chers qu'aujourd'hui jusqu'en 2026 dès lors qu'aucun train supplémentaire destiné à la grande vitesse n'a été commandé jusqu'à ce jour par SNCF Voyageurs.

Ajoutons que les investissements bien réels des compagnies TRENITALIA (7 à 10 trains) et RENFE (10 à 15 trains annoncés) en France en matière de TGV sont des investissements publics – quoique soutenus par des contribuables différents. En tout état de cause, ces investissements suffisent seulement à compenser les 14 Trains de SNCF Voyageurs modifiés à grands frais pour être désormais exploités sur le réseau espagnol et les 15 trains commandés par SNCF Voyageurs pour l'Italie.

Au total, en termes de nombre de TGV disponibles pour le réseau ferré national, la concurrence entre opérateurs publics européens conduit à un jeu à somme nulle régulé par les gouvernements actionnaires et les contraintes budgétaires pesant sur ces opérateurs. Il ne permet donc pas de proposer, en volumes, davantage de services ferroviaires à grande vitesse.

KEVIN SPEED est convaincue que l'investissement privé peut contribuer à répondre à **l'urgence d'acheter des TGV supplémentaires et à offrir des services à grande vitesse innovants et moins chers sur le marché français**.

Par ailleurs, l'Autorité de Régulation des Transports souligne dans son étude sur l'ouverture des services de transport ferroviaire de voyageurs du mois de juillet 2022 qu'« *un certain nombre de freins doivent encore être levés afin de permettre aux opérateurs de répondre au mieux au potentiel du marché qu'ils identifient. L'entrée sur le marché des SLO se heurte à des barrières à l'entrée techniques et financières, qui s'avèrent encore plus fortes dans le cas des services à grande vitesse, notamment :*

- les montants à acquitter, avant même le démarrage des services, pour financer l'achat des rames, en l'absence d'un marché d'occasion et/ou d'un marché de la location/gestion de flotte des matériels roulants ;

- le coût initial associé aux difficultés techniques que peut présenter l'implantation d'installations de maintenance du matériel roulant, qui souligne toute l'importance d'une offre



*régulée de maintenance de matériels roulants proposée par SNCF Voyageurs suffisamment adaptée aux besoins des opérateurs ferroviaires ;*

*- le manque de visibilité offerte aux opérateurs par le processus de répartition de capacités de SNCF Réseau, qui appelle à une nécessaire modernisation de l'outil industriel et des processus du gestionnaire d'infrastructure.*

*Le déploiement incomplet du système de signalisation européen, l'ERTMS, sur les LGV françaises constitue une barrière technique complémentaire à l'entrée sur les services à grande vitesse ».*

Afin de contribuer au doublement de la part modale du transport ferroviaire sur ses dessertes avec plus de 20 millions de places par an, d'acheter 20 trains à 300 km/h et à haute densité, de former 150 conductrices et conducteurs, de créer des ateliers de maintenance innovants dans des territoires à réindustrialiser, KEVIN SPEED entend investir plus de 1 milliard d'euros. Cela ne peut cependant s'envisager sans un accord-cadre sécurisant les capacités qu'il entend exploiter et ainsi le financement de ses investissements.

KEVIN SPEED réalisera dans ce cadre trois innovations-clé en termes d'offre ferroviaire à grande vitesse :

- des intérieurs à haute densité pour transporter plus de passagers dans chaque train et, ce faisant, diminuer de 30% le coût environnemental en CO<sup>2</sup> par passager transporté ;
- une application mobile de commercialisation destinée aux voyageurs fréquents, leur permettant de se déplacer sans réserver ; et
- une organisation industrielle 4.0 pour des ateliers de petite taille et situés au milieu des lignes afin de permettre le retour express des trains à l'exploitation.

En ce sens, elle constitue une entreprise innovante et **Benoît COEURE** a rappelé la mission de l'Autorité de la Concurrence le 3 Mars : « On doit **favoriser l'émergence d'acteurs innovants** ».

Cela justifie aussi d'acquérir de nouveaux trains, qui plus est aptes aux dessertes fréquentes grâce à ses 14 portes par face contre 7 pour un duplex, et sa motorisation répartie permettant d'accélérer et de freiner plus vite.

Par ailleurs, contrairement à l'aérien, les trains sont, pour l'instant et pour de nombreuses années encore, captifs faute d'interopérabilité ainsi que le soulignait l'Autorité dans son

rapport du mois de Juillet 2022 sur les équipements de sécurité embarqués. Les trains acquis pour une desserte en France (signalisation TVM et KVB, voltage 25 KV-50Hz) ne peuvent pas circuler en Allemagne (signalisation LZB et voltage 15kV-16Hz). Ils ne peuvent donc pas être revendus ou loués à des tiers.

Enfin, et c'est essentiel dans le service ferroviaire, **KEVIN SPEED investira massivement dans la formation de ses conductrices et de ses conducteurs** et proposera à tous ses **salariés** d'être **actionnaires** de l'entreprise. KEVIN SPEED a également décidé de localiser ses ateliers de maintenance dans de petites villes. Ce faisant, KEVIN SPEED entend soutenir l'emploi et la filière industrielle française.

Toutefois KEVIN SPEED ne dispose pas de garantie publique explicite ou implicite et ne saurait, comme toute entreprise privée, trouver l'intégralité des fonds nécessaires par ses seuls actionnaires (qui doivent également consentir à une participation financière très conséquente). L'entrée d'acteurs privés nécessite par nature de convaincre les investisseurs et les institutions bancaires ou financières d'accompagner le projet. Or, ceux-ci ont naturellement besoin d'une visibilité sur les revenus de l'exploitation et sur les possibilités réelles d'un retour sur investissement. Le dispositif actuel de réservation des sillons sur une seule base annuelle ne permet toutefois pas de bénéficier de cette vision de long terme. À l'inverse, un accord-cadre assurant le bénéfice de capacités d'une durée assise sur le temps nécessaire à l'amortissement du prix du matériel roulant (30 ans d'amortissement conformément aux pratiques du secteur), le permet.

Ces questions conduisent évidemment à un constat de bon sens : si l'on veut que le secteur privé investisse massivement dans le ferroviaire, celui-ci doit avoir la certitude de pouvoir **exploiter ses actifs sur la même ligne et conformément à ses besoins commerciaux pendant la durée d'amortissement de ses investissements**.

C'est d'ailleurs précisément ainsi que la directive de l'Union européenne n° 2012/34, au paragraphe 24 de son préambule, justifie la création du dispositif des accords-cadres de répartition de capacités : *« afin d'investir dans les services utilisant des infrastructures spécialisées, notamment des lignes à grande vitesse, les candidats ont besoin de **sécurité juridique vu l'ampleur des investissements long terme** »*. Ce point crucial est repris au considérant 7 du règlement d'exécution n° 2016/545 ainsi que le souligne l'Autorité de Régulation des Transports.

Cette durée longue s'inscrit dans les récentes **prises de position de Benoît COEURE** qui nous a semblé indiquer le 3 Mars que l'autorité de la concurrence pouvait se fixer aussi pour mission de répondre à la crise actuelle en mobilisant : **« le levier d'action [qui] est celui de l'investissement. Mais, attention, je parle d'investissement public et privé »**.

C'est dans ce contexte que, le 7 octobre 2022, KEVIN SPEED a annoncé publiquement son intention de conclure avec SNCF Réseau un **accord-cadre de longue durée conformément au droit de l'Union européenne et français**<sup>10</sup>.

### **3. Les accords-cadres de longue durée feront donc baisser les prix du TGV et c'est urgent**

Pour résumer, les accords-cadres de longue durée génèreront des investissements dans des nouveaux services ferroviaires innovants, privés comme publics - SNCF Voyageurs pouvant alors aussi acquérir des trains supplémentaires *via* un montage en financement de projet déconsolidant.

Ces nouveaux services génèreront des prix plus bas qui contribueront à **réparer les fractures** :

- **Sociales** : dès lors que les moins riches pourront se déplacer autrement qu'avec leurs voitures individuelles de plus en plus chères (*a fortiori* avec le passage aux voitures électriques et le déploiement des zones à faibles émissions) ;
- **Territoriales** : car les gares intermédiaires seront mieux desservies et qu'un renouveau économique pourra y être espéré ; et
- **Climatique** : puisque les clients du TGV économiseront massivement du CO<sup>2</sup> en n'utilisant pas leurs voitures ou l'avion.

Au regard de la crise sociale et climatique en cours et du délai pour voir les premiers trains supplémentaires livrés, **la conclusion de tels accords-cadres est urgente.**

Dans notre cas, il faut mettre en œuvre effectivement et rapidement des accords-cadres de longue durée qui sont la condition pour que **KEVIN SPEED** puisse réaliser **sa raison d'être** : **« La Grande Vitesse pour tous, tous les jours ».**

---

<sup>10</sup> [stratégie industrielle \(kevin-rail.com\)](https://www.kevin-rail.com/strategie-industrielle).

## CONTACTS PRESSE

[www.kevin-rail.com](http://www.kevin-rail.com)

Contact presse :

[laurent.fourtune@kevin-rail.com](mailto:laurent.fourtune@kevin-rail.com) 06 30 52 04 39

[Claire.bonniol@kevin-rail.com](mailto:Claire.bonniol@kevin-rail.com) 06 19 99 42 21

*Kevin Speed est un nouvel opérateur Grande Vitesse de services librement organisés en France et en Europe, qui entend offrir la Grande Vitesse pour tous, tous les jours. Kevin Speed a pour objectif d'offrir des solutions de mobilité rapide et très bon marché à tous ceux qui veulent réinventer leur vie. Ses clients économiseront chaque année 150 millions d'Euros de pleins de carburants et 140 000 T de CO2 en 2028. Le service est fondé sur une application profondément différente des offres SNCF Connect, Trainline, FlixBus ou Blablacar, et sur l'acquisition de trains neufs optimisés pour une desserte omnibus et avec une haute densité. La rentabilité sera assurée par la rotation rapide des trains permise par l'utilisation de bases d'exploitation dans de petites gares, la vitesse d'exploitation et les grands volumes.*