



VILLES ET REGIONS EUROPEENNES DE LA GRANDE VITESSE

Dossier spécial : "L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires"

- Compte rendu de colloque :
L'ouverture à la concurrence
des marchés ferroviaires,
mardi 11 janvier 2011,
Assemblée nationale
- Tribunes : les acteurs s'expriment



Etude : "Lignes à Grande Vitesse, une opportunité pour les collectivités territoriales desservies ?"

- Présentation de l'étude comparée réalisée par Deloitte Secteur public

Actualité des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse





Premier semestre 2011

SOMMAIRE

Edito de Bernard Soulage, Président de l'Association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse3

Dossier spécial :

L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires

Compte rendu de colloque

- 11 janvier 2011, Assemblée nationale4-12

Tribunes

- Bernard Soulage, Président des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse13

- Gilles Rabin, Conseiller technique de l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse14

- Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France15-16

- Jean Bensaid, Directeur Général de CDC Infrastructure ...17-18

- Michel Bleitrach, Président de Keolis19-20

- Cyrille du Peloux, Directeur Général de Veolia Transport ..21-22

- David Azema, Directeur Général Délégué Stratégie et Finances du groupe SNCF23-25

Etude :

Etude Deloitte Secteur Public : "Lignes à Grande Vitesse, une opportunité pour les collectivités territoriales desservies ?"

.....26-27

Actualité des membres des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse :

Tribunes des membres

- LGV Poitiers-Limoges : Le Grand Centre Ouest se prépare à accueillir la grande vitesse28-29

- Le GrandAngoulême se prépare à accueillir la Grande Vitesse30

Agenda.....31



EDITO

Le ferroviaire est aujourd'hui confronté à de nombreuses questions. Nous pourrions parler des péages ou du financement du système. Nous pourrions également parler de l'évolution sociale. Cependant, nous avons choisi pour ce dossier spécial des Cahiers de la Grande Vitesse n°8, une entrée d'actualité forte : la question de l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires.

En effet, en 2011 la question ferroviaire a souvent été au cœur de l'actualité des transports tant les défaillances techniques, les retards ou le mécontentement des usagers et syndicats ont été nombreux. Quelles solutions peuvent-êtré apportées aux dysfonctionnements du système ferroviaire français ? Seront-elles européennes ? Issues d'une plus grande ouverture à la concurrence ?

Facteur d'un véritable bouleversement de l'offre de transport ferré en France et en Europe, l'ouverture à la concurrence est effectivement l'un des éléments majeurs de la refonte du schéma ferroviaire traditionnel.

L'enjeu actuel est à la fois d'en assurer la mise en œuvre maîtrisée, de réussir l'accroissement de l'activité des réseaux et, par conséquent, de développer une coordination efficace entre les acteurs en trouvant une gouvernance appropriée à ce nouveau modèle de transport.

Nous remercions la SNCF, RFF, Veolia, CDC Infrastructure et Keolis pour leurs contributions à ces Cahiers et espérons que ce numéro permettra de mieux comprendre les enjeux liés à la libéralisation des marchés tant au niveau national que régional.

Bonne lecture.

Bernard SOULAGE,
Président de l'Association des Villes et Régions européennes de la Grande vitesse

Rédacteur en chef : Bernard Soulage

Rédactrice : Victoria Saxx-Echeverria

Maquette / Impression : Compo 72 Imprimerie - 72000 Le Mans

Page de couverture :

ICE (source : Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse), TGV Est (source : Nicolas Husson)

Siège social : Conseil Régional Rhône-Alpes

78, route de Paris - 69751 Charbonnières-les-Bains

Contact : Victoria Saxx-Echeverria

vsaxx.vregv@gmail.com

Tél. : 06 74 46 52 20

Compte rendu :

COLLOQUE

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES

Assemblée nationale - mardi 11 janvier 2011

Le 11 janvier 2011, les associations Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse, présidée par Bernard SOULAGE et Avenir-Transports, présidée par François-Michel GONNOT ont organisé, en partenariat avec la SNCF, VEOLIA, RFF, KEOLIS et CDC Infrastructure, un colloque sur : L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires.

Cette rencontre a été l'occasion de débattre des enjeux actuels liés à la libéralisation des marchés, de revenir sur les expériences existantes et de dresser un état des lieux de la situation en France.

>> Mot d'accueil



Par Bernard Soulage, Président de l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

Bernard Soulage souligne à quel point la question du transport ferroviaire est centrale et rappelle que l'objectif de cette rencontre est de porter un regard objectif et nuancé sur la question de la libéralisation des marchés ferroviaires.

Il précise également que l'ambition de tous les intervenants présents, en dépit de certaines divergences de points de vue et de leurs différentes fonctions au sein du marché, est de faire en sorte que le système ferroviaire soit plus performant.

>> Introduction



Par Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur des Transports de la Commission européenne

En guise d'introduction, Enrico Grillo Pasquarelli dresse un bilan général sur la législation européenne et sur la stratégie européenne 2020. Il annonce les objectifs de la Commission pour l'ensemble de l'Europe, notamment sur la question des transports, avec la modernisation des infrastructures, la décarbonisation du secteur et l'achèvement du marché unique.

Il rappelle que ces dix dernières années les volumes transportés ont augmenté et que la part modale du système ferroviaire européen s'est stabilisée.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

S'agissant de l'ouverture à la concurrence, il existe selon Enrico Grillo Pasquarelli une corrélation entre l'ouverture des marchés et la performance des secteurs fret et voyageurs. Les Etats ayant opéré les plus fortes restructurations affichent donc les meilleurs résultats.

« Toutes les études menées sur ce sujet, qu'elles émanent de la Commission européenne ou de scientifiques, démontrent une claire corrélation entre le degré d'ouverture du marché (défini par la part de marché des opérateurs non historiques) et les performances du transport ferroviaire national de marchandises et de voyageurs (définies par la variation relative de la part modale). De fait, les Etats membres qui ont modifié le plus profondément leurs structures ferroviaires ces dernières années sont aussi ceux qui affichent les meilleurs résultats. »

Il reconnaît également que si le transport international de voyageurs est totalement ouvert à la concurrence depuis 2010, les effets ne seront perceptibles que sur le long terme. Au-delà de la crise économique, Enrico Grillo Pasquarelli explique cela par des raisons structurelles et techniques, comme l'ampleur des investissements nécessaires, la question du matériel, l'accès aux gares, la compétitivité des opérateurs historiques, etc.

Selon lui deux points réglementaires posent également problème. Le premier est que le transport international de voyageurs est défini comme un service ; un service dont les objectifs et les moyens pour l'atteindre doivent être définis. Le second point est que ces objectifs ne doivent pas compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public existant sur la même ligne ou sur une partie de cette ligne. Il revient selon lui aux autorités de régulation de définir des critères objectifs liés à cette notion de service. C'est pour cela que la Commission européenne a adopté, le 22 décembre 2010, une communication interprétative énonçant des lignes directrices sur ces deux points afin de permettre aux autorités d'établir des pratiques harmonisées et conformes à cette directive.

S'agissant de la proposition de refonte du premier paquet ferroviaire, elle se structure selon lui autour de trois problématiques : l'architecture financière (recherche d'une plus grande transparence entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure), l'accès aux services et enfin l'augmentation des compétences, des pouvoirs, des ressources et de l'indépendance des régulateurs ferroviaires. Il salue à cet égard la création de l'ARAF (Autorité des Régulations des Activités Ferroviaires) en France.

En conclusion, Enrico Grillo Pasquarelli rappelle que l'organisation du transport national relève des compétences des Etats membres ce qui génère des disparités. D'où l'importance d'aller, vers une loi identique pour tous. C'est pourquoi le Vice-président de la Commission euro-

péenne chargé des Transports, Siim Kallas présentera à la Commission une proposition d'ouverture du marché du transport national de voyageurs à l'horizon 2012.

Première table ronde

« L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires : état des lieux »



Animée par François-Michel Gonnot, Président d'Avenir-Transports et en présence de :

- David AZEMA, Directeur général délégué chargé de la Stratégie et des Finances du groupe SNCF.
- Alain BONNAFOUS, Professeur au Laboratoire d'Economie des Transports.
- Pierre CARDO, Président de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF).
- Hubert du MESNIL, Président de Réseau Ferré de France.
- Johann METZNER, Directeur des affaires européennes et des associations internationales de la Deutsche Bahn.



DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

François-Michel Gonnot, remercie les intervenants et donne la parole à Alain Bonnafous.



Après avoir retracé l'évolution du système ferroviaire britannique Alain Bonnafous, explique comment de nombreux accidents ont révélé « l'état catastrophique » du réseau. Des progrès ont été depuis réalisés notamment grâce à la création d'instances publiques de régulation du système ferroviaire. Il précise par ailleurs que la question du financement a été compliquée. Railtrack a cessé d'être auto-financeur et a bénéficié d'une aide de l'état ce qui, de fait, a remis en question le statut privé de l'entreprise. Une question réglée par la création de Network Rail, s'apparentant à un EPIC.

A la lumière de l'exemple allemand, Alain Bonnafous explique également que la mise en concurrence n'est pas nécessairement néfaste pour les opérateurs historiques, la Deutsche Bahn ayant retrouvé une croissance importante bien qu'elle ait un temps souffert de l'arrivée de nouveaux entrants. Il existe ainsi selon lui une corrélation entre la libéralisation et la croissance du secteur ferroviaire.

« Il apparaît que les pays où la mise en compétition a été la plus importante sont les pays dans lesquels le secteur ferroviaire a connu la croissance la plus spectaculaire. A l'inverse, des pays comme la France, avec un faible taux d'ouverture du marché, ont les performances que nous connaissons. »

S'agissant de la France, il rappelle que la concurrence existe dans d'autres secteurs que le ferroviaire et qu'elle existe pour le fret. A ce sujet il s'interroge sur le devenir de l'opérateur historique dont les propositions sont supérieures à celles des nouveaux entrants

François-Michel Gonnot donne ensuite la parole à Hubert du Mesnil.



Hubert du Mesnil souligne dans un premier temps que l'ouverture à la concurrence du fret connaît un taux de progression important en France, les nouveaux opérateurs gagnant de plus en plus de part de marché. S'agissant du secteur voyageurs il précise que si certains opérateurs exercent déjà sur le réseau, cela relève davantage d'une association avec la SNCF que d'une véritable concurrence.

Il reconnaît cependant que la situation évolue et que le rôle de RFF est justement de déterminer les moyens d'atteindre cet objectif afin de réussir l'ouverture à la concurrence. Il précise également que pour ce faire, le cadrage législatif doit être précisé et parfaitement défini.

« Il est sûrement plus difficile de défendre et de faire accepter à l'opinion publique le concept d'ouverture à la concurrence en France que dans d'autres pays. Pour cette raison, nous n'avons pas dit de façon suffisamment claire que nous travaillions pour l'ouverture à la concurrence. En revanche, nous l'avons fait. »

Toutefois, selon Hubert du Mesnil, la redéfinition du cadrage ne suffit pas et deux problèmes persistent. Tout d'abord, l'état du réseau ne permettrait pas à l'heure actuelle cette libéralisation. A RFF et aux pouvoirs publics de trouver la solution. Ensuite il est impératif, selon M. du Mesnil, que les gestionnaires d'infrastructures trouvent des règles communes.

Il conclut sur la relation RFF-SNCF en affirmant que ce binôme n'existe plus, la SNCF ne pouvant d'ailleurs plus être considérée comme une seule et unique entité.

La parole est ensuite accordée à David Azema.



David Azema précise qu'en dépit des différentes entités qui composent la SNCF ces dernières partagent une gouvernance et des valeurs communes.

Il en vient ensuite à la question du péage et s'interroge sur la modalité de calcul qui permet de maximiser l'utilisation du réseau. Il rappelle que l'entretien et l'utilisation des infrastructures sont deux éléments différents et à dissocier pour mieux comprendre l'équation du système ferroviaire.

S'agissant du fret, s'il reconnaît que la SNCF a perdu des parts de marché, il précise cependant que la croissance du marché et la libé-

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

ralisation ne sont pas nécessairement liées par une relation de cause à effet et que d'autres facteurs peuvent entrer en jeu.

David Azema aborde ensuite le thème de la sécurité et précise qu'il relève de la question du financement et met en évidence un sous-investissement depuis 1950. Selon David Azema, c'est la question très problématique du financement qui explique notamment l'écart de performance entre les réseaux.

« La question du financement est « le cadavre dans le placard » du secteur ferroviaire ».

En conclusion il rappelle quatre éléments importants. En premier lieu, l'absence de position idéologique de la SNCF sur la question de la libéralisation. La position de la SNCF est selon lui avant tout pragmatique : si l'ouverture est bénéfique pour le système, alors il faut la rendre effective.

Il revient ensuite sur les spécificités de la SNCF en tant qu'opérateur historique. Puis, il insiste sur le caractère essentiel du financement d'autant que le système est aujourd'hui dans une impasse structurelle d'environ 1,5 milliard d'euros par an. Les ambitions de chacun doivent être précisées. Selon David Azema, soit la communauté nationale assume de régler cette impasse, soit la situation va s'aggraver alors que les besoins sont importants. Il évoque enfin la question salariale et affirme que l'ouverture à la concurrence est régulièrement abordée avec les employés de la SNCF.

François-Michel Gonnot donne ensuite la parole à Johann Metzner.



Johann Metzner revient tout d'abord sur les effets bénéfiques de la libéralisation en Allemagne, comme la croissance du volume du trafic de passagers et de fret ainsi que la diminution des budgets publics consacrés aux transports.

Si la Deutsche Bahn a connu des difficultés suite à l'arrivée de nouveaux entrants, cette nouvelle dynamique lui a finalement permis d'améliorer sa productivité et de restructurer tous ses processus.

« L'arrivée de nouveaux concurrents a entraîné la perte de plusieurs marchés par la Deutsche Bahn, mais in fine la concurrence nous a aidé à être plus compétitifs. »

Il explique par ailleurs que cette refonte du marché a été accompagnée d'un dialogue avec les partenaires sociaux permettant notamment de garantir l'emploi au sein de la Deutsche Bahn.

Johann Metzner cite ensuite cinq mesures nécessaires à mettre en place : la libéralisation complète des services nationaux, l'homogénéisation du niveau de régulation ferroviaire en Europe, la simplification et l'accélération des procédures techniques en matière d'homologation du matériel roulant, le rééquilibrage du paysage de la concurrence intermodale et enfin la clarification et la précision du financement des infrastructures

Il rappelle par ailleurs que la Deutsche Bahn est déjà présente en France dans le secteur fret via Euro Cargo Rail. En revanche, s'agissant du transport de voyageurs il reconnaît que d'un point de vue juridique, la Deutsche Bahn ne peut à l'heure actuelle entrer sur le marché. Il salue cependant la création de l'ARAF qui, selon lui, est l'une des conditions préalables à l'ouverture du marché.

« Une ouverture du marché sans régulateur fort n'est ni possible, ni souhaitable. »

La parole est ensuite donnée à Pierre Cardo.



Pierre Cardo rappelle que la diversité des membres du collège de l'ARAF, où sont présents des juristes, des économistes, des spécialistes du ferroviaire et des hommes politiques, permet d'avoir une vision d'ensemble de la problématique ferroviaire. Il précise également que l'ARAF a rencontré plusieurs institutions et mené de nombreuses auditions avec différents acteurs du ferroviaire afin d'établir à la fois une philosophie de travail, un réseau et des doctrines cohérentes.

Si le rôle de l'ARAF est de veiller à la bonne gestion de l'entrée en concurrence, en évitant notamment toute discrimination sous peine de sanction, il reconnaît également que ce dernier reste à approfondir et évoluera avec le temps.

« Nous fonctionnons comme un tribunal. Nous avons l'autorité pour prendre des sanctions. Ces dernières peuvent être d'ordre financier. Cela peut aller assez loin. L'objectif est que chacun soit informé de ce pouvoir de sanctions, car la crainte de la sanction est souvent plus efficace que son usage. »

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

Il s'interroge ensuite sur le recul des parts de marché du secteur fret face au secteur routier et estime que la France fait face à un problème de qualité et de fiabilité des dispositifs, notamment lié à l'état du réseau. Ce qui l'amène à poser la question des investissements et à rappeler qu'une vision à long terme est nécessaire.

François-Michel Gonnot remercie les intervenants et donne ensuite la parole à la salle.

Questions de la salle :

Jean-Xavier Rochu, *Consultant ferroviaire*, observe que certaines industries sont capables de créer les PME nécessaires pour instaurer une relation « gagnant-gagnant », comme en Allemagne où ce sont ces PME qui rapportent des wagons isolés ou transportent des passagers supplémentaires. Il estime donc important de s'intéresser à cette revitalisation des racines pour gagner des parts de marché.

Alain Bonnafous répond que cela concerne la question du financement et se demande dans quelle mesure lorsqu'une activité n'est pas solvable cela relève d'un financement public. Mais il rappelle que cela dépend de la nature des services et que certains en France se doivent d'être financés par l'argent public. Cela relève donc du cas par cas.

Philippe Trimaille, *Vice-président de la communauté d'agglomération de Mulhouse*, rappelle que ce sont les collectivités qui participent au financement des lignes à grande vitesse et qu'à ce titre elle bénéficie d'une visibilité sur le service offert aux habitants. Il s'interroge sur la persistance de cette visibilité dans un système concurrentiel et se demande si une contractualisation en amont avec les futurs opérateurs ne serait pas un début de solution.

Selon **Hubert du Mesnil**, la perte de visibilité est l'une des caractéristiques de l'évolution du système ferroviaire. Il reconnaît également que la SNCF ne peut s'engager sur des dessertes faites dans dix ans car le marché sera concurrentiel. Il revient selon lui aux gestionnaires de réseaux de réaliser des études économiques globales pour essayer de connaître le marché et le nombre potentiel de trains qui s'arrêteront dans un secteur donné. Des mécanismes doivent être trouvés pour que le manque de visibilité ne soit pas un handicap.

David Azema rappelle que les collectivités sont en mesure de solliciter des consultants pour réaliser des études de trafic. Selon lui, la visibilité est un problème pour les opérateurs, les financeurs de ligne mais également pour RFF.

Georges Di Lallo, *Directeur des Transports de la Fédération française de l'acier et d'Euroferm*, interroge Alain Bonnafous sur la lente déflation du système et demande si le transport ferroviaire restera une niche réservée aux trains complets et quel sera l'avenir du transport ferroviaire à partir de 2011.

Alain Bonnafous reconnaît qu'en observant le tableau européen, il est compréhensible d'être pessimiste sur l'avenir du ferroviaire. Cependant il existe selon lui une multitude d'opérateurs, d'entreprises ou d'initiatives d'investissement qui portent sur le ferroviaire. Si l'évolution n'est pas facile elle reste possible.

Paul Kleffert, *Association de défense des voyageurs*, remarque que la part du prix du billet reversée à RFF est en constante augmentation. Il pose également la question de la différence des compétences techniques et celle de la sécurité liée à l'arrivée de nouveaux entrants.

Hubert du Mesnil rappelle que les péages seront approuvés par le régulateur qui aura la position d'observateur indépendant. Si l'objectif de RFF peut être d'avoir des péages élevés, le plus important est d'avoir un maximum de trains en circulation. Il s'agit de trouver un juste équilibre au nom de l'intérêt collectif.

Si **David Azema** reconnaît la nécessité des péages, il remarque néanmoins qu'il est obligé de payer un péage sans pouvoir en supporter le coût. C'est pourquoi le but de la SNCF en tant qu'opérateur est de faire des bénéfices suffisants pour supporter le coût des péages.

Pierre Cardo rappelle que ni RFF ni la SNCF ne maîtrisent l'ensemble du problème. Il reconnaît d'une part que lorsque la SNCF fait des efforts de productivité, il est légitime qu'elle puisse garder une partie de ce gain. Il rappelle d'autre part que si RFF augmente ses tarifs c'est pour maintenir l'équilibre de son budget, alors que l'Etat diminue la subvention. Il affirme que le rôle de l'ARAF est de poser cette question qui est en partie indépendante de la SNCF et de RFF.

Deuxième table ronde

« L'ouverture à la concurrence du transport régional »



Source : Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse
Crédit photos : Véronique Partouche

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

Animée par Bernard Soulage, Président des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse et en présence de :

- Louis NEGRE, Président de la Fédération des Industries Françaises Ferroviaires.
- Alain FOUSSERET, Vice-président de la commission Infrastructures et Transports de l'ARF.
- Cyrille du PELoux, Directeur général de Veolia Transport.
- Michel BLEITRACH, Président de Keolis.
- Jacques DAMAS, Directeur général Sécurité et Qualité du service ferroviaire de la SNCF.
- Jean BENSAID, Directeur général de CDC Infrastructure.

Bernard Soulage donne la parole à Cyrille du Peloux.



Cyrille du Peloux remarque une amélioration du cadrage européen et rappelle que, si à l'heure actuelle ce cadrage permet aux régions d'attribuer des conventions TER par appels d'offres compétitifs, la France est l'un des rares pays à ne pas l'effectuer.

Citant l'exemple de l'Allemagne où, selon lui, l'ouverture a été bénéfique, il remarque toutefois que de nombreux ajustements et réorganisations ont été réalisés pour atteindre cet objectif.

S'agissant de la France, Cyrille du Peloux déplore que le rapport du Sénateur Grignon ne soit pas rendu public alors qu'il aborde l'ensemble des problématiques liées à la libéralisation des marchés ferroviaires (qu'elles soient techniques, sociales ou économiques) et y apporte des réponses précises. Il regrette d'une certaine façon la « politisation » de cette question.

« En dépit de l'existence du cadre institutionnel et juridique, l'ouverture à la concurrence ne se produit pas en France, car il manque les dernières décisions politiques nécessaires. »

A la question de Bernard Soulage sur la faisabilité de cette ouverture pour des noeuds ferroviaires complexes, comme à la gare Lyon Part-Dieu où la situation est déjà difficile avec un seul opérateur, Cyrille du Peloux répond que de nombreuses grandes gares, soumises à des conditions similaires, existent dans des pays ayant ouvert leur marché et que la situation fonctionne très bien.

La parole est ensuite donnée à Michel Bleitrach.



Michel Bleitrach rappelle qu'il est nécessaire de s'inspirer des expériences européennes et internationales. A la lumière des exemples britannique, allemand, américain et néerlandais, il illustre les opportunités que présente l'ouverture à la concurrence tant en termes de développement économique que de transfert de compétences.

Selon Michel Bleitrach deux constantes doivent être mises en évidence : la maintenance du matériel et la durée des franchises.

« Si le marché régional s'ouvre à la concurrence, il faut que les opérateurs puissent assurer une maintenance irréprochable. »

Bernard Soulage accorde ensuite la parole à Jacques Damas.



Jacques Damas souligne les efforts d'investissement des régions et l'importance de la flotte que gère la SNCF. Il rappelle également que la SNCF est favorable à l'ouverture à la concurrence pour les trains régionaux, si elle peut être utile pour tout le monde et à condition qu'elle soit bien préparée et anticipée.

Selon lui, ce travail préparatoire comporte deux volets essentiels. Le premier est d'ordre technique et relève des installations et du matériel : elle englobe par exemple la question du transfert des parcs et de la maintenance. Le second est d'ordre social : il précise que la concurrence doit se faire sur la qualité de l'offre commerciale et industrielle de chaque opérateur, et non sur des différences de régime d'utilisation sociale des personnels. Il précise que la SNCF souhaite qu'une réglementation unique du travail soit établie pour tous les opérateurs et demande le transfert des personnels.

Il conclut en rappelant qu'à certains endroits, les réseaux ne sont pas à la hauteur des performances techniques de certains de nos voisins européens. Il suggère donc à la fois de mener un travail préparatoire de classification des trains pour pouvoir en coordonner efficacement l'exploitation, et également de réaliser des investissements sur les installations.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

« Du côté de l'opérateur historique, nous pensons donc que cette ouverture doit faire l'objet d'un encadrement par la loi. »

Interrogé par Bernard Soulage sur la question sociale, Cyrille du Peloux assure que Veolia soutient le principe de la transférabilité des personnels.

Il s'accorde également sur l'établissement d'un cadre social harmonisé fixé par une convention collective de branche définissant les minima sociaux, comme cela existe déjà pour le fret.

Il rappelle également que chaque compagnie doit négocier avec ses propres partenaires sociaux, et que Veolia n'a jamais revendiqué que l'on touche au statut du cheminot de la SNCF, notamment au régime spécial de retraite et à la garantie de l'emploi.

Michel Bleitrach intervient à son tour et affirme lui aussi être favorable à une transférabilité des personnels sans toucher aux statuts. Il s'interroge néanmoins sur la question de l'évolution de la masse salariale puisqu'il s'agit d'un sujet qui relève d'un accord d'entreprise, ce qui lui paraît donc compliqué au regard du statut des cheminots.

Jaques Damas rappelle également que dans le secteur fret il existe aujourd'hui deux situations différentes : la loi de 1940 pour l'opérateur historique et un décret pour les autres opérateurs. Un schéma que la SNCF ne veut pas voir transféré au transport de voyageurs. La SNCF souhaite que le cadre légal de l'organisation du travail soit le même pour tous les opérateurs.

Bernard Soulage donne ensuite la parole à Louis Nègre.



Louis Nègre souligne que l'ouverture à la concurrence crée des besoins nouveaux en termes de service et de matériel. Il affirme par ailleurs être surpris par le ton général du débat décrivant l'ouverture à la concurrence en France comme un processus complexe.

Il rappelle que le premier texte est une directive de 1991 et que depuis le temps et les expériences européennes, les problématiques et obstacles liés à la libéralisation sont connus. Le temps devrait désormais être à l'action.

Il estime par ailleurs que ces projets devraient avoir pour objectif un plus grand bénéfice pour les usagers, ce qui selon lui n'est pas le cas en France et que d'autres pays atteignent des résultats incomparablement meilleurs et moins chers.

Pour Louis Nègre, l'Etat est le premier responsable de la situation. Il déplore ainsi une politique attentiste et d'isolement qu'il qualifie de

« syndrome de la ligne Maginot » et qui conduit finalement la France à affaiblir elle-même son système.

S'agissant de la question sociale, il faudrait selon lui, rassembler tous les acteurs afin d'aborder réellement la question.

« C'est l'Etat qui me paraît le premier responsable. En effet, c'est lui qui organise le transport public en France. Par expérience, je sais que lorsqu'une volonté d'aboutir se manifeste de la part des différents représentants, nous arrivons à trouver une solution. »

Bernard Soulage interroge ensuite Jean Bensaid sur la qualité du réseau.



Jean Bensaid rappelle que contrairement aux autres intervenants son regard est celui d'un investisseur financier. Il soulève ensuite la question des partenariats public-privé et cite en exemple la LGV Tours-Bordeaux, attribuée au consortium composé d'Axa, Vinci et CDC Infrastructure qui, par ailleurs, était prêt à s'engager sur les risques liés à la construction et au trafic.

S'agissant de la question des réseaux, Jean Bensaid confirme que dans les pays où le marché est ouvert à la concurrence, le trafic a nettement augmenté, ce qui est impossible compte tenu de l'état du réseau en France. Il précise à ce sujet que les investisseurs potentiels sont pourtant nombreux, à condition que le cadre réglementaire contractuel et les paramètres économiques soient acceptables.

« Sans infrastructures fiables et modernes, l'ouverture à la concurrence ne sera pas efficace. »

La parole est ensuite donnée à Alain Fousseret.



Alain Fousseret rappelle tout d'abord qu'il n'est que l'un des représentants des régions de France et qu'il ne peut donc parler en leurs noms.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

Cependant il insiste sur la réelle prise en main de ces questions par l'ensemble des régions.

Il revient ensuite sur le contexte politique auquel est confronté un élu local qui émet des propositions en fonction d'un projet de société. S'agissant des politiques de transport, il souligne que ce sont avant tout des choix politiques qui guident les régions.

« En termes de politiques de transport, ce sont d'abord des choix politiques qui guident les régions. Parfois, l'élu en charge des transports doit faire face à des décisions prises longtemps auparavant et qui n'auraient pas été les siennes. »

S'agissant des TER, il affirme que la situation actuelle n'est plus tenable. Il rappelle qu'il est aujourd'hui possible pour une collectivité de s'adresser à des prestataires privés et de demander, dans le dossier de consultation, des offres pour un nombre de trains par jour pour une destination donnée. Les collectivités peuvent donc selon lui développer leurs propres compétences, présenter leurs besoins et donc ne pas être dans l'attente du prestataire. Il est selon lui fondamental que les élus gardent la main et maîtrisent le jeu.

Alain Fousseret revient ensuite sur la question des réseaux il se demande si les régions doivent seulement investir sur le financement des lignes à grande vitesse ou également sur des politiques de « plans rail » qui permettent à des lignes classiques de re-circuler normalement.

Bernard Soulage salue l'arrivée de **Thierry Mariani, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, remercie les différents intervenants et donne la parole à la salle.**

Questions de la salle :

Antoine Fatiga, Vice-président de la commission Transports de la région Rhône-Alpes, rappelle que la libéralisation du fret n'a pas permis son développement alors qu'il est déjà en concurrence avec d'autres modes de transport. Il se demande comment équilibrer les modes et comment faire pour que les modes de concurrence soient libres et non faussés ?

Il explique par ailleurs que la région Rhône-Alpes connaît des dysfonctionnements : il est demandé à l'opérateur de faire mieux avec moins de moyens. Une situation qui serait identique quel que soit l'opérateur. Le problème de fond relève selon lui du financement des services ferroviaires alors que le budget régional est contraint. Il craint ainsi que les usagers soient pénalisés en payant plus cher.

Jean-Yves Petit, Vice-président en charge des Transports et de l'Ecomobilité du conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, rappelle que le changement d'opérateur ne changera pas le paramètre qu'est l'infrastructure.

Il évoque à son tour le rôle des collectivités et rappelle que l'éclatement de la SNCF a provoqué une dilution des responsabilités et une perte de visibilité. Il souligne également que les coûts imputés aux collectivités dans le devis de la SCNF du budget prévisionnel 2011 ont

augmenté puisque les régions contribuent au financement de l'ARAF. Une réflexion sur la gouvernance et la place des collectivités doit donc avoir lieu afin d'améliorer la transparence des coûts.

Philippe François, Chercheur à la Fondation IFRAP, s'étonne quant à lui du comportement « plaignant » des régions. Il affirme que ces dernières sont trop exigeantes et que la SNCF ne peut apporter les services demandés au tarif proposé. Il précise qu'elles ne connaîtront les meilleures propositions qu'en s'adressant à plusieurs fournisseurs. Il s'agit donc d'arrêter de repousser l'ouverture à la concurrence des TER, tout le monde étant perdant y compris l'industrie ferroviaire.

Bernard Soulage rappelle que la gouvernance du système n'est pas claire et qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question financière. Selon lui, les régions ne maîtrisent pas l'infrastructure et apportent un financement sans connaître la décision finale. La situation est donc particulièrement floue. Il estime nécessaire de recréer de la cohérence entre l'autorité organisatrice, l'opérateur et le réseau. Tout le monde est selon lui responsable du retard actuel.

Il revient sur l'intervention de M. François et conteste le fait que les régions demandent trop. Elles demandent beaucoup mais pour répondre aux besoins des citoyens.

Louis Nègre revient sur les interventions de M. Fatiga et de M. Petit et rappelle qu'il est favorable à une ouverture à la concurrence et à l'intervention d'un opérateur national. Il s'agit selon lui de savoir sous quel schéma le système sera le plus performant.

S'agissant du fret, il existe, selon Louis Nègre, de nombreux facteurs expliquant la baisse de ce secteur.

Il reconnaît enfin que l'infrastructure pose problème. Malgré les efforts effectués pour rattraper le retard, il n'est pas certain que tous les moyens soient mis en œuvre. Il s'inquiète de la situation à la vue de l'argent public disponible.

Cyrille du Peloux rappelle que l'essentiel est désormais de passer à l'action puisque d'autres pays européens l'ont fait et ont su en tirer des bénéfices. Il estime par ailleurs que le cadre du marché n'est pas contraignant et que chaque région peut s'emparer de la question et réaliser son propre cahier des charges et son mode de gestion.

>> Conclusion

Par François-Michel Gonnot, Président d'Avenir-Transports

François-Michel Gonnot remarque que ces échanges ont révélé l'existence d'un consensus puisque personne n'a demandé l'arrêt de l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires. Ils ont également apporté, selon lui, une réponse aux seules vraies questions méritant un débat à savoir : quelles sont les grandes problématiques qui sont encore à régler et quelles sont les grandes étapes et les conditions pour réussir l'ouverture à la concurrence.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - COMPTE RENDU

Pour François-Michel Gonnot ces échanges ont à la fois montré que la concurrence est une réalité, mais également qu'il existe des difficultés structurelles et des problèmes liés à l'état du réseau.

Il précise également que la question du calendrier est essentielle et rappelle que de nombreux acteurs ont manifesté le désir d'avoir une visibilité dans le temps, ce qui constitue une demande raisonnable sur laquelle le gouvernement devra se prononcer.

La question du financement est également primordiale selon François-Michel Gonnot. Il remarque à la lumière des propos de Jean Bensaïd que des investisseurs potentiels existent. Il pose également la question des péages et de la tarification et souligne que des réponses sont nécessaires pour stimuler les nouveaux entrants et pour que les opérateurs historiques s'en sortent dans les meilleures conditions.

Le rôle des régions devra également être précisé dans la gouvernance du système.

Il revient enfin sur la question sociale et précise que là aussi la puissance publique et les partenaires sociaux de l'entreprise historique devront trouver des réponses. A partir de ces constats, François-Michel Gonnot laisse la parole à M. Thierry Mariani, Secrétaire d'Etat en charge des Transports et salue également la présence de son prédécesseur Dominique Bussereau.

>> Discours de Clôture

Par Thierry Mariani, Secrétaire d'Etat chargé des Transports



Après avoir à son tour salué son prédécesseur, Thierry Mariani remercie les présidents et rappelle que la libéralisation des marchés est l'aboutissement d'un processus commencé en 1991 avec la directive 91440.

S'agissant du fret, M. Mariani rappelle que l'ouverture date de 2006 et que le pourcentage de nouveaux entrants progresse. Au sujet des difficultés du secteur, il rappelle que le gouvernement a lancé « l'engagement national pour le fret ferroviaire », un programme élaboré afin d'améliorer les services et développer de nouveaux produits qui correspondent à un investissement global de plus de sept milliards d'euros d'ici à 2020.

Concernant le transport voyageurs, il remarque que la concurrence a connu une accélération avec la libéralisation des services internatio-

naux. Il souligne également l'importance de ne pas compromettre l'équilibre économique des contrats de service public par les dessertes intérieures réalisées à l'occasion des services internationaux. Par ailleurs, en dépit de l'absence de nouveaux entrants sur le marché, il précise que ce dernier est prometteur comme l'illustre le partenariat Veolia-Trenitalia pour effectuer des services de trains de nuit entre la France et l'Italie à partir de l'été 2011.

Au sujet du transport régional, la libéralisation peut, selon M. Mariani, améliorer la qualité du service et la compétitivité du mode ferroviaire. Elle est d'ailleurs perçue comme un approfondissement de la décentralisation, les régions pouvant choisir l'opérateur ferroviaire. Cette ouverture doit toutefois être préparée avec tous les acteurs, notamment les autorités organisatrices régionales.

Il revient ensuite sur la création en 2009 d'un Comité des parties prenantes, présidé par le Sénateur Francis Grignon et composé de représentants des autorités organisatrices régionales, de l'Etat, de la SNCF, de RFF, des autres entreprises ferroviaires, d'usagers et du Conseil économique, social et environnemental, travaillant sur l'ensemble des problématiques liées à l'ouverture à la concurrence du transport régional. Ses travaux feront l'objet d'un rapport proposant notamment un cadre législatif et réglementaire et préconisant la mise en place d'un dispositif acceptable par l'ensemble des acteurs.

S'agissant de la concurrence des lignes nationales, il rappelle que la Commission veut proposer une initiative d'ici 2012 et que des discussions sont engagées avec le Conseil sur un projet de directive soutenu par la France, améliorant le premier paquet ferroviaire, dans le sens d'une garantie du libre accès au réseau national. L'élaboration de mesures d'accompagnement et l'implication de tous les acteurs sont nécessaires selon M. Mariani. Il cite ainsi l'ARAF qui dispose désormais de tous les pouvoirs nécessaires pour conduire ses missions et qui est un élément indispensable du système. Il revient aussi sur l'importance de RFF pour l'attribution des sillons, la gestion des circulations, et la maintenance. Il rappelle également qu'à la suite du Grenelle, RFF mène un important programme d'investissement et de développement du réseau ferré.

La création de la Direction de la circulation ferroviaire (service indépendant au sein de la SNCF) contribue également à faciliter la libéralisation en garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de discrimination. Un décret en précisant le fonctionnement interviendra rapidement, de même qu'un décret renforçant l'autonomie de la branche Gares & Connexions de la SNCF.

En conclusion M. Mariani précise que l'ensemble des mesures législatives et réglementaires prises par le gouvernement l'ont été dans le respect des exigences de sécurité et de conditions de travail des personnels concernés. Il rappelle enfin que l'un des objectifs principaux est d'apporter aux usagers un renforcement de l'attractivité du ferroviaire en incitant chaque acteur à améliorer sa qualité de service et à baisser les prix.

« Il appartient à l'Etat de définir les conditions et les modalités de l'ouverture à la concurrence, tout en veillant à préserver ce qui relève du service public de transport. »

Source : Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse
Crédits photos : Véronique Partouche

**DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE
DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES**

L'ouverture à la concurrence : une solution pour l'avenir du système ferroviaire ?

Par Bernard Soulage, Président de l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse, Vice-Président en charge de l'Europe et des Relations Internationales de la région Rhône-Alpes



La question de l'avenir du ferroviaire et de la viabilité du système actuel est d'une actualité brûlante. Cette actualité nous fait comprendre et nous rappelle que la question des déplacements tient un rôle central dans la vie de nos concitoyens.

Cette question s'inscrit également dans un univers de plus en plus ouvert et mondialisé. Qu'il s'agisse d'aller de Paris à sa banlieue, de Grenoble à sa banlieue ou de Paris à New York, cette question est cen-

trale. Et lorsque le système va moins bien, nos concitoyens en parlent légitimement de plus en plus.

En tout état de cause cette question doit être posée et le débat doit être mené aujourd'hui, demain et dans les années à venir.

Ce débat doit par ailleurs être élargi. Au-delà de ses dimensions politiques, cette discussion doit exister et se répandre. Le système ferroviaire a-t-il à gagner à l'ouverture à la concurrence, ou a-t-il au contraire à y perdre ? Est-ce valable pour toutes les formes de ferroviaire, des grandes lignes voyageurs au fret régional ?

S'agissant du transport régional, une réserve d'ordre technique peut-être exprimée. En effet, le fonctionnement actuel est déjà considérablement complexe avec un seul opérateur. L'arrivée de plusieurs opérateurs laisse craindre l'émergence de nombreuses difficultés techniques. Cette crainte paraît d'autant plus justifiée que le cas français est spécifique. Nous avons en effet, des nœuds ferroviaires qui n'existent pas à l'étranger, à l'image de celui de Lyon Part Dieu. Il est donc légitime de s'interroger sur la faisabilité de l'ouverture à plusieurs opérateurs à une heure de pointe dans un réseau déjà si dense.

Par ailleurs, il convient de souligner que les régions ne maîtrisent pas les infrastructures. Elles financent le matériel, les améliorations sans connaître ni maîtriser la décision finale. La situation en France reste donc particulièrement floue.

Certes, d'autres schémas ferroviaires, tel que le système suisse par exemple, sont très cohérents et différent donc de notre situation. L'enjeu n'est donc pas seulement financier. La priorité est de clarifier le rôle de chacun et de recréer une cohérence entre l'autorité organisatrice, l'opérateur et le réseau. En effet, la question de la gouvernance est fondamentale. Et si nous avons bien entamé le processus avec la régionalisation, nous sommes néanmoins à mi chemin d'un processus qui montre ses limites.

La concurrence ferrée en Allemagne ou l'apparente transparence

Par Gilles Rabin, Conseiller technique de l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

Chaque année, les chemins de fer allemands, via la Deutsche Bahn AG, livrent, comme la loi les oblige, un rapport sur la concurrence ferrée en Allemagne : der Wettbewerbsbericht 2010. Et chaque année ces mêmes chemins de fer allemands défendent avec les meilleurs arguments combien ils trouvent que la concurrence est bonne pour leur compétitivité même si elle les prive de revenu, et combien ils sont les seuls à jouer le jeu notamment vis-à-vis de la France et de la SNCF, accusées de ne pas jouer le même jeu.

Et les arguments sont, il est vrai, assez convaincants. D'abord une bonne nouvelle, la part modale du train est passée de 2005 à 2009, de 8,9% à 9,9% sur le territoire allemand alors que la part des transports publics reste stable autour de 9,7%. Pour en revenir à la concurrence, si on se réfère aux données de la DBAG en millions de train kilomètre, la concurrence est passée de 13,2 % de part de marché en 2005 à 20,3 % en 2009. La concurrence est donc bien une réalité en Allemagne que ce soit sur les marchés régionaux ou sur le marché de quelques lignes inter-régionales. Mais le marché le plus rentable ici comme ailleurs reste et restera le marché des réseaux régionaux. Dès 2008, le réseau régional de Karlsruhe comptait ainsi plus de passagers (178 millions) que l'ensemble du réseau longue distance de la DBAG (124 millions). Les marchés d'avenir sont là et la concurrence s'organise.

Ainsi en 2009 le réseau de Westphalie Sud (Verkehrsbetriebe Westfalen Süd) est passé sous la coupe de Transdev, qui avec Veolia et Keolis sont les entreprises étrangères les plus actives sur le marché allemand. Les Allemands ont alors beau jeu de réclamer l'équité devant un marché français qui leur reste fermé et un marché allemand transparent et ouvert à la concurrence.

Mais cette vertu est trompeuse.

D'abord et contrairement à l'esprit de la Directive 91/440 de l'Union Européenne séparant l'infrastructure de l'exploitation, le réseau ferroviaire allemand est toujours une filiale de la holding DGAG et même si parfois certains font croire que cela pourrait changer, les évolutions récentes au sein des chemins de fer allemands montrent

ici une faible volonté de changer cette structure. Ainsi les guerres microcholines françaises entre RFF et la SNCF n'ont pas lieu de ce côté-ci du Rhin, même si l'augmentation des péages voulue par le régulateur indépendant allemand se heurte ici aussi à une constante opposition de la DBAG.

De même une autre filiale de la DBAG joue un rôle central dans l'apparente ouverture aux concurrents du marché allemand : la DB Energie. Cette dernière, seule propriétaire du réseau électrique, peut allouer des réductions importantes dans les coûts énergétiques et les concurrents étrangers ne sont pas toujours les premiers à bénéficier de ces « soldes énergétiques ».

Reste aussi l'organisation de l'accueil en gare. Le Train Baltique mer du Nord (Nord Ost See Bahn) qui relie le nord du Schleswig Holstein à Hambourg a été attribué en 2005 à Veolia. Sauf que les trains de ce nouvel entrant se sont vus refuser l'arrivée en gare centrale de Hambourg, où se croisent l'ensemble des réseaux urbains, régionaux et nationaux, la gare terminus d'Altona étant la seule en capacité selon la DBAG d'accueillir Veolia. Les demandes des deux régions, Le Schleswig Holstein et Hambourg, n'y ont rien fait : il serait techniquement impossible d'accueillir ces trains qui resteront bloqués dans cette gare terminus.

En désespoir de cause, si les concurrents sont mieux disants et que les coûts des chemins de fer allemands ne sont pas compétitifs, il reste l'opération Heidekraut. La DBAG créée ainsi une mini filiale pour un réseau minuscule (Heidekrautbahn) avec un dumping des coûts rendant l'arrivée d'un nouvel entrant impossible.

La concurrence ferrée voulue par tous au plus haut niveau des instances européennes et nationales est souvent un faux semblant. En France, les coûts et l'endettement sont des arguments pour repousser l'arrivée de nouveaux entrants, en Allemagne l'organisation de la DBAG et son influence, limite les effets de cette concurrence. Mais qu'en pense le client devant des trains toujours en retard et de plus en plus cher ?

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

Réussir l'ouverture à la concurrence

Par Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France



Source : RFF

En matière ferroviaire, l'ouverture revêt une double signification : ouverture aux marchés européens des transports ferroviaires, mais aussi ouverture de l'ingénierie, de l'industrie et de la culture ferroviaire. En effet, l'ouverture ne vise pas seulement à établir de la concurrence entre les transporteurs. L'enjeu est également d'introduire de l'ouverture d'esprit dans le système ferroviaire lui-même, qu'il s'agisse de la conception d'une ligne nouvelle ou d'un financement en PPP, de la pose des traverses sur une voie ou du dimensionnement des caténaires. L'Europe ferroviaire n'est pas uniquement l'Europe d'un marché du transport ferroviaire. Il s'agit d'une Europe ferroviaire dans toutes ses dimensions, y compris industrielles et économiques.

>> Une ouverture effective pour le fret, en devenir pour le transport de voyageurs

En France, le marché du transport ferroviaire de fret est totalement ouvert depuis 2006. Nous avons quatre ans d'expérience pour analyser le développement d'entreprises autres que l'opérateur historique. Les nouveaux opérateurs ont plus de 20% de part de marché et progressent rapidement. Cette croissance de l'activité des nouveaux entrants, relativement rapide par comparaison à d'autres pays européens, nous permet de dire que l'ouverture du fret est une réalité en France, malgré un marché global toujours en régression. Avec une part significative des nouveaux intervenants sur le marché, l'ouverture du fret en France fonctionne.

Quant au transport de voyageurs, les enjeux actuels sont l'ouverture à l'international avec la possibilité d'amorcer une ouverture sur le cabotage, à condition que cela ne soit pas l'activité principale. L'ouverture sur le cabotage crée effectivement une zone d'incertitude qui n'est pas propice à ce que de nouveaux opérateurs ferroviaires se lancent dans ce marché. Dans cette configuration, nous attendons du régulateur qu'il fasse jurisprudence. Il devra fixer la limite entre le principal et l'accessoire. La jurisprudence sera nécessaire pour préciser le droit en la matière.

Depuis quelques années, nous sommes en contact avec des opérateurs candidats à l'entrée sur le marché du transport de voyageurs. A ce jour, il n'y a pas de transport de voyageurs qui se fasse en situation de concurrence. Le droit a déjà été posé, le fait n'est pas encore concrétisé. Certes, des entreprises étrangères sont déjà en activité sur le réseau français. Mais c'est dans le cadre du partenariat avec la SNCF.

>> Un système ferroviaire en pleine évolution pour mettre en œuvre l'ouverture

Depuis 1997, RFF est l'un des acteurs de la préparation à la concurrence, créé en tant que gestionnaire d'infrastructures pour rendre l'ouverture possible. Toutefois, l'ouverture n'est pas la seule raison d'être de RFF. Son métier de gestionnaire d'infrastructures est une vraie fin en soi : il s'agit de clarifier les responsabilités des acteurs, de faire fonctionner le réseau, de le rendre performant, de réduire ses coûts et d'assurer sa sécurité ainsi que son équilibre économique. Ainsi, l'ouverture à la concurrence est seulement l'une des raisons de la réforme du système ferroviaire en Europe. Dans ce cadre, l'enjeu est non seulement de la rendre possible, mais aussi et surtout de la réussir. Le rôle de RFF est de déterminer les moyens d'atteindre cet objectif.

La France a choisi un parcours distinct de celui des autres Etats. Ce parcours, parfois sinueux, n'est pas toujours compris à l'échelle de l'Europe, d'autant plus que l'objectif d'ouverture à la concurrence n'a pas été clairement affiché. En outre, il est sûrement plus difficile de défendre et de faire accepter à l'opinion publique le concept d'ouverture à la concurrence en France que dans d'autres pays. Pour cette raison, la France a tardé à s'adapter à cette ouverture à la concurrence. Et pourtant, nous l'avons fait. Le rôle de RFF n'est pas de militer, de revendiquer ou de demander à franchir une étape supplémentaire. Le rôle de RFF est bien de réussir cette ouverture afin qu'elle contribue au développement du transport ferroviaire et de l'utilisation du réseau.

Concrètement, RFF est chargé en tant que gestionnaire de réseau de distribuer les capacités ferroviaires dans des conditions compatibles avec la concurrence. Ce rôle est à présent tout à fait clair. Néanmoins, tout ne dépend pas de RFF. Les instruments de l'ouverture à la concurrence sont mis en place au fur et à mesure pour rendre l'ouverture possible. Ainsi, plusieurs acteurs déterminants pour l'évolution du système ferroviaire se structurent actuellement. L'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) est l'instrument de la sécurité ferroviaire et l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) endosse le rôle de régulateur. L'Etat doit également superviser l'évolution de la consistance du réseau. L'ensemble du système s'adapte et s'organise pour l'ouverture.

Cette évolution implique un changement dans les relations entre RFF et les différentes composantes de la SNCF. Aujourd'hui, RFF compte quatre partenaires au sein de la SNCF.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

Tout d'abord une entreprise de transport ferroviaire elle-même constituée en plusieurs activités (voyage, proximité, fret), un client qui attend de la part de RFF de la performance, du service et des prix aussi bas que possible, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret. Ensuite, la Direction de la circulation ferroviaire ; ce nouvel acteur est un partenaire quotidien, chargé de gérer la circulation ferroviaire selon les objectifs et les principes définis par RFF. De plus, RFF travaille avec SNCF Gares & Connexions, qui s'occupe de la gestion des gares. Enfin, RFF dans son rôle de pilotage et SNCF INFRA avec ses responsabilités opérationnelles assurent ensemble l'entretien du réseau et améliorent ses performances, dans le cadre de leur contrat industriel. Les relations de RFF avec ces quatre branches de la SNCF sont en évolution constante. Aujourd'hui, il est donc moins pertinent de parler de relations globales entre RFF et la SNCF. Les cheminements des deux entreprises sont différenciés et cette différence s'accroît avec le temps. Dans ce schéma, c'est le système ferroviaire dans son ensemble qui progresse.

>> Rénover le réseau français, renforcer la gestion commune des réseaux européens

Comment rendre profitable l'ouverture à l'ensemble des marchés ? Il convient de rappeler combien nous avons besoin d'un cadrage d'ordre législatif et réglementaire de l'Europe, de l'Etat ou des deux réunis. Ce cadrage doit encore être complété. C'est pourquoi les gestionnaires d'infrastructures européens attendent beaucoup de la réforme du premier paquet ferroviaire, qui devra clarifier les textes européens et aboutir à une législation claire. En effet, RFF ne peut réussir sa mission que dans un cadrage public parfaitement défini. Une fois cette réforme accomplie, deux chantiers devront être achevés.

Le premier chantier concerne l'état du réseau français. L'ouverture à la concurrence ne fonctionnera pas si ce réseau n'est pas en état de marche, c'est-à-dire si son état technique ne permet pas d'accueillir plusieurs entreprises en concurrence de manière performante et dans des conditions profitables pour les clients. Ces conditions ne sont pas réunies aujourd'hui. La France a tardé à rénover et à moderniser le réseau existant, pendant que le développement du réseau à grande vitesse demandait beaucoup d'énergie et d'argent. RFF et les autorités publiques ont la responsabilité de progresser en

la matière, ce qui ne dépend ni de Bruxelles, ni des entreprises ferroviaires. De plus, la qualité de la distribution des capacités et des sillons n'est pas encore satisfaisante, tandis que la commande centralisée des circulations est à peine amorcée. Les régions ont parfois du mal à développer leurs activités de TER car le réseau n'est pas toujours en mesure de les accueillir. Quant au fret, il a beaucoup régressé et n'apporte pas de réponse pleinement satisfaisante aux besoins des chargeurs. Il est donc urgent de mettre le réseau français en meilleur état de marche.

Notre pays possède assurément de réels atouts. Cependant, sur certains points, d'autres réseaux sont meilleurs que le réseau français. Le cadencement est très bien organisé en Suisse. L'Allemagne maîtrise parfaitement la programmation des travaux. La Hollande a développé depuis longtemps la commande centralisée des réseaux. L'Angleterre a l'habitude de travailler sous une autorité de régulation et sait présenter les conditions d'évaluation économique de son réseau. C'est pourquoi mes collègues européens et moi-même militons pour une coopération plus étroite entre les gestionnaires d'infrastructures, qui sont tous en situation de monopole. Par exemple, il n'y a aucun conflit d'intérêt entre RFF et la DB Netz : chacun s'inspire des points forts du voisin. Cet échange de bonnes pratiques est la contrepartie naturelle du monopole.

Le second chantier à mener revêt justement une dimension européenne. En effet, alors que la construction du droit de l'ouverture des marchés européens va être parachevée, les gestionnaires d'infrastructures eux-mêmes doivent désormais se saisir de cet instrument. Toutes les directives seront vaines si les gestionnaires d'infrastructures ne prennent pas en main la gestion commune des réseaux. A titre d'exemple, en cas de neige, les deux entreprises ferroviaires qui gèrent les transports entre la France et l'Allemagne attendent de nous que les décisions quant à la gestion du réseau soient homogènes. Dans le cas contraire, un voyageur peut partir de Francfort avec de la neige et arriver à la frontière française où les règles de ralentissement en cas d'intempérie sont différentes. Les gestionnaires d'infrastructures doivent donc s'accorder sur des règles pour pouvoir proposer aux nouvelles entreprises qui interviendront sur le marché un cadre harmonisé. La concurrence sera alors profitable à tous.



DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

CDC infrastructure : un investisseur financier de long terme

Par Jean Bensaid, Directeur général de CDC Infrastructure



Source : CDC Infrastructure

CDC infrastructure est une filiale de la Caisse des Dépôts. Notre point de vue diffère de celui des autres acteurs de l'ouverture à la concurrence car il n'est ni celui d'un opérateur, ni celui d'un gestionnaire de réseau, ni celui d'une autorité politique, mais celui d'un investisseur financier de long terme s'intéressant aux infrastructures de transports en tant que classe d'actifs dans un portefeuille diversifié.

Le modèle économique des infrastructures intéresse particulièrement la Caisse des Dépôts, en raison de la récurrence des revenus générés par les actifs et la maîtrise des risques associés à la détention de ces actifs.

>> L'ouverture à la concurrence : l'heure des partenariats public-privé

Le premier constat que nous pouvons dresser aujourd'hui est que le marché des infrastructures ferroviaires évolue et que la mise en concurrence existe déjà en France.

En effet, le marché des infrastructures ferroviaires est ouvert à la concurrence depuis quelques années déjà. Nous pouvons ainsi citer l'exemple des lignes à grande vitesse, des réseaux de tramways ou de certaines liaisons ferroviaires dédiées mis en concurrence pour leur construction, leur financement et leur exploitation. Les modalités contractuelles variées entraînent un partage des risques différent.

L'exemple le plus significatif d'un point de vue quantitatif est la ligne de TGV Tours-Bordeaux. Elle a été attribuée en début d'année à un consortium composé de Vinci, Axa et CDC infrastructure. Plusieurs consortiums composés de plusieurs partenaires étaient prêts à investir pour construire, financer et exploiter cette ligne pendant cinquante ans. Outre les risques de financement et de construction, les consortiums étaient prêts à prendre les risques liés au trafic. Il existe en effet une incertitude fondamentale sur le nombre de trains qui circuleront sur cette ligne. Par ailleurs, l'évolution des tarifs payés par les opérateurs de transport pendant ces cinquante années est

très importante, puisqu'il s'agit de l'essentiel de la rémunération du consortium.

Nous avons donc, en France, une expérience en matière de concurrence pour la construction d'infrastructures ferroviaires. La question est de savoir si cette expérience peut nous aider pour l'ouverture du marché des services de transports malgré tous les obstacles actuels.

L'expérience de la ligne TGV Tours-Bordeaux est intéressante. Le processus de concurrence a été fait grâce à un partenariat entre le public et le privé sous une forme concessive. Nous pouvons voir deux avantages à cela. Tout d'abord, ce système de financement permet de sanctuariser les dépenses de maintenance et de renouvellement. Tout cela se fait dans un cahier des charges précis et opposable au consortium. Aujourd'hui, les efforts pour renouveler le réseau sont insuffisants. Les procédures de mise en concession permettent de sanctuariser ces dépenses. D'autre part, le partage des risques est plus équilibré entre l'autorité publique et le constructeur exploitant.

La concurrence existante permet de résoudre un certain nombre de problèmes. Les partenariats public-privé permettent ainsi de réaliser des projets plus rapidement qu'en mode de financement purement public. Par ailleurs, compte tenu de l'état des finances publiques, nous ne pouvons pas avoir de doute quant à l'avenir et à la fiabilité de ce modèle de financement qui apporte des avantages techniques et économiques importants.

>> Le renouvellement des infrastructures : un préalable nécessaire

Il existe par ailleurs un lien indissociable entre l'ouverture du marché des services de transports et la qualité des infrastructures ferroviaires. En effet, certaines parties du réseau ferroviaire français souffrent d'un vieillissement important. Les investissements de renouvellement n'ont pas été réalisés. Par conséquent, la qualité de ces infrastructures est insuffisante. Sans infrastructures fiables et modernes, l'ouverture à la concurrence ne sera pas efficace.

Dans les pays où le marché s'est ouvert à la concurrence, nous avons assisté à une forte croissance du trafic. Nous aurons besoin de renouveler les infrastructures existantes et de construire des

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

nouvelles lignes. Cela nécessitera des ressources financières considérables. En la matière, l'un des aspects qu'il faut garder en tête est le lien indissociable entre la qualité du service de transports et les besoins d'investissements dans l'infrastructure associés. Il faut savoir que des investisseurs sont prêts à placer des ressources considérables dans les infrastructures ferroviaires. La condition est que le cadre réglementaire contractuel et les paramètres économiques soient acceptables. Les autres pays nous prouvent que c'est possible. C'est déjà le cas en France avec les nombreux projets de partenariats public-privé dans le secteur ferroviaire.

Certains pays, comme l'Angleterre, sont allés plus loin. Pour financer de nouvelles lignes à grande vitesse, des lignes existantes ont été concédées à des investisseurs privés. C'est par exemple le cas

de la ligne High Speed 1. Il s'agit de la seule ligne à grande vitesse britannique. Elle relie le tunnel sous la Manche à Londres. Elle était la propriété du gouvernement et la concession de la ligne a été cédée à l'occasion d'une mise en concurrence qui a suscité un très grand intérêt de la part des investisseurs de long terme. Douze investisseurs du monde entier dont des fonds de pension, des assureurs vie, des caisses de retraite et des opérateurs se sont intéressés à cet actif. Au final, le prix obtenu a dépassé les attentes du gouvernement britannique. Cela montre un réel appétit des investisseurs pour cette classe d'actifs. Il serait pertinent d'envisager dans notre pays de telles mises en concession de lignes existantes, ce qui permettrait de dégager des ressources financières considérables dont le pays a cruellement besoin pour moderniser son réseau ferroviaire et investir dans de nouvelles lignes.



DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

S'inspirer des expériences internationales

Par Michel Bleitrach, Président de Keolis



Source : Keolis

S'agissant du domaine de l'ouverture à la concurrence l'exemple de Keolis est singulier dans la mesure où nous opérons avant tout à l'étranger. Notre expérience se situe donc davantage dans le secteur de l'ouverture des marchés ferroviaires européens.

Nous constatons à ce sujet qu'en France peu d'élus régionaux à l'heure actuelle sont décidés à ouvrir rapidement le marché.

Keolis transporte en effet, 400 millions de voyageurs par an à l'étranger tandis qu'en France, nous n'exploitons qu'une ligne TER dans la région Centre. En revanche, en Grande-Bretagne nous opérons quatre franchises importantes. Nous expérimentons donc à la fois le système de la franchise, c'est-à-dire une délégation de service public, et le système de l'open access entre Londres et Birmingham.

L'ouverture à la concurrence sur le territoire français doit donc à mon sens s'inspirer des expériences européennes et internationales d'autant que cette ouverture progressive est susceptible d'apporter de nombreuses opportunités, qu'il s'agisse du développement économique ou du transfert de compétences.

>> L'exemple britannique

En tant qu'opérateur, nous sommes capables d'apporter une réponse au risque recettes, même si cela demande du temps. Il faut néanmoins que les règles sur les tarifs soient fixées dès le départ dans la délégation de service public. C'est ainsi le cas en Grande-Bretagne où l'opérateur s'engage sur l'évolution du prix des tickets et sur la part recettes.

L'énergie est également un élément important à considérer. En Grande-Bretagne, l'opérateur achète l'énergie à Network Rail. Le risque pour l'opérateur réside dans la décision éventuelle du fournisseur d'augmenter unilatéralement les tarifs. Il convient donc de ne pas sous-estimer l'évolution du prix de l'énergie.

Le système de fonctionnement avec Network Rail est très différent du travail avec d'autres opérateurs d'infrastructures. En effet, si

Network Rail est en défaut, l'opérateur bénéficie d'un bonus. Dans le cas contraire, c'est-à-dire lorsque Network Rail améliore la situation sans contrepartie de l'opérateur, ce dernier reçoit un malus. Il s'agit d'un système complexe, mais extrêmement équilibré sur le plan économique.

En 2009, Keolis y a subi une baisse très sensible du trafic : dans certains cas moins 6%. Nous avons découvert la force de la corrélation entre l'évolution du PIB et celle du trafic. Certains opérateurs ont même ainsi été déchus de leurs mandats de gestion (exemple de la franchise East Cost Line).

La question de la durée de la franchise se pose actuellement en Grande-Bretagne et il s'agit par conséquent d'une nouvelle problématique pour le marché ferroviaire régional français. Le gouvernement conservateur envisage de porter la durée de la franchise à quinze ans, tout en demandant à l'opérateur d'investir dans les gares ou les infrastructures.

Keolis opère par ailleurs une liaison de type TER grande vitesse à 225 kilomètres / heure entre la tête du tunnel sous la Manche, Ashford, et Londres. Le ministère des Transports anglais a choisi un matériel roulant de marque Hitachi. Le premier enjeu industriel auquel nous avons fait face concernait l'adhérence rail roue puisque le matériel Hitachi ne possédait pas les mêmes alliages et nous avons été confrontés aux distances de freinage que nous devons respecter pour ces trains très rapides. Nous avons mis assez longtemps pour préparer l'exploitation et les rames ont été mises en service en 2009.

Le bilan de cette exploitation est assez compliqué avec les Eurostar, car il faut s'insérer dans la circulation et desservir trois arrêts. Aux heures de pointe, le nombre de voies est insuffisant, le stationnement aux arrêts intermédiaires doit être très court.

Du point de vue commercial, la réussite est au rendez-vous. Nous avons mis en place des facilités de stationnement pour les utilisateurs de cette liaison régionale, avec notamment le système de reconnaissance des plaques minéralogiques. Le temps de liaison Ashford/Saint-Pancras est passé d'01h15 à 35 minutes. Pour que la ligne fonctionne, l'accès au train doit être rapide, nous avons donc travaillé sur toute la chaîne de mobilité. Entre Ashford et Saint-Pancras, nous observons depuis une induction de nouveau trafic de plus de 25% grâce à la ligne grande vitesse.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

Il convient toutefois de préciser que si nous payons les péages et les sillons et sur les transports régionaux en Grande-Bretagne, nous payons également la police pour qu'elle intervienne et nous sommes responsables de la maintenance des trains.

Concernant le coût-kilomètre, le coût de l'offre est vraisemblablement inférieur à celui de la France. Quant au prix du billet, il est très différent de celui de la France, puisque nous sommes à risque en Grande-Bretagne. Ce prix couvre plus que le petit équilibre. Nous nous situons à un tarif 30% plus élevé sur la ligne à grande vitesse, par rapport aux autres services dans la même région du Sud-Est de l'Angleterre.

>> L'exemple allemand

En Allemagne, autre pays où nous opérons, Keolis est moins à risque recettes que dans le schéma anglais sinon pas du tout. En revanche, nous sommes exposés à un deuxième risque ayant trait à la question de la « facilité essentielle ». En Allemagne, une facilité essentielle comme le dépôt n'est pas facilement accessible. L'opérateur doit donc construire ses dépôts et ses ateliers de maintenance.

D'autre part, l'expérience allemande montre que la dimension temporelle doit être prise en considération pour l'ouverture d'un marché ferroviaire régional. Le non transfert des salariés de la Deutsche Bahn rend l'opérateur contraint de recruter, former et faire homologuer son personnel. Trois ans sont donc nécessaires entre le moment où le Land lance son appel d'offres et le moment où un opérateur est en mesure d'assumer la franchise (personnel, plus achat de nouveaux trains).

>> Les exemples américains et néerlandais

Keolis mène d'autres expériences intéressantes dans le reste du monde. La première se déroule aux Etats-Unis, dans la région de Washington, où nous avons remplacé l'opérateur historique et assurons l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure. L'un des obstacles réside dans l'obtention de l'autorisation pour homologuer et certifier nos conducteurs afin qu'ils entrent dans Union Station, par exemple. En effet, l'autorité organisatrice ne possède pas la gare. Ainsi, le « Buy America Act » joue un rôle non négligeable dans la difficulté pour un opérateur étranger à entrer dans le système.

La deuxième expérience que l'on peut mentionner est celle des Pays-Bas. Nous opérons des trains dont les conducteurs assurent aussi la conduite de cars et de taxis. Certes, les statuts de certains pays européens, notamment la France, rendent cet essaimage difficile. Nous pouvons néanmoins y réfléchir puisque nous le pratiquons déjà dans le cadre du TER de la région Centre sur une ligne de cent kilomètres.

Pour conclure, trois constantes doivent être mises en évidence. La première concerne la qualité de la maintenance du matériel. Nous en faisons l'expérience pendant la période hivernale. Si le marché régional s'ouvre à la concurrence, il faut que les opérateurs puissent assurer une maintenance irréprochable.

La seconde a trait au sujet des durées de franchise. Nous sommes frappé par les tendances d'allongement des durées en Europe. La délégation de service public pourrait être remplacée par une formule de « type concessif ». En effet, si la délégation de service public est très courte, il devient trop délicat d'introduire toute l'innovation nécessaire pour faire évoluer le transport en fonction des besoins des voyageurs.

La troisième concerne le transfert du personnel qui assure la cohérence du socle social et un accès réel à un marché « dit ouvert » dans un environnement équilibré.



DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

L'ouverture à la concurrence : le temps de l'action

Par Cyrille du Peloux, Directeur général, Veolia Transport



Source :

Ville et Régions européennes
de la Grande Vitesse

Crédit Photo :
Véronique Partouche

En premier lieu, il convient de préciser que Veolia est déjà opérateur ferroviaire dans sept pays, où nous employons 6.000 cheminots et exploitons 1.200 véhicules ferroviaires. En Allemagne, Veolia se classe au deuxième rang des opérateurs régionaux et gagne progressivement des parts de marché sur la Deutsche Bahn. Par exemple, nous venons de remporter un important contrat en Bavière. Nous sommes également présents aux Etats-Unis, en Australie, en Nouvelle-Zélande, aux Pays-Bas ou en Suède. Cette grande expérience justifie la compétence de Veolia à appréhender les changements futurs.

Certes, le cadre européen d'ouverture à la concurrence est perfectible. Néanmoins, son modèle avec les trois paquets ferroviaires et la mise en place d'autorités de régulation est essentiel. D'ores et déjà, le règlement européen de 2007 relatif aux obligations de service public permet aux régions qui le souhaiteraient d'attribuer des conventions TER par appels d'offres compétitifs. Ce cadre fonctionne de mieux en mieux en Europe et dans le reste du monde. Pourtant, la France reste l'un des rares pays à ne pas l'utiliser.

Certains pays disposent déjà d'un recul de dix, voire vingt ans sur l'ouverture à la concurrence. C'est le cas de la Grande-Bretagne, de la Suède, de l'Allemagne, des Pays-Bas ou encore de l'Italie. Deux systèmes coexistent dans ces pays. Le premier est le recours aux appels d'offres pour les services publics régionaux. Le deuxième est la pratique de l'open access pour les services commerciaux, en particulier les grandes lignes.

>> L'exemple allemand

Prenons l'exemple de l'Allemagne pour étudier les effets de l'ouverture à la concurrence. En quinze ans, le bilan est le suivant : 500 kilomètres de lignes ont été rouvertes, de même que 300 gares, et surtout, l'on enregistre 45% d'augmentation de la fréquentation et 20 à 30% de diminution des subventions publiques. De plus, l'opérateur public, la Deutsche Bahn, se porte très bien. Celle-ci occupe 80% du marché et s'affirme toujours plus conquérante. Elle vient par ailleurs racheter le groupe britannique Arriva afin de développer sa part de marché en Europe. D'autre part, aucun dumping social n'est à déplorer. Veolia Transport vient d'ailleurs de recevoir en

Allemagne le prix du meilleur employeur offrant les conditions sociales les plus favorables.

Néanmoins, l'organisation et les structures de travail ont évolué. La Deutsche Bahn s'est réorganisée en profondeur. En comparaison avec la France, les personnels sont beaucoup plus polyvalents et les frais de structure nettement moins élevés. La qualité et le trafic ont augmenté. Pour leurs services régionaux, les Länder allemands compensent entre six et huit euros le train-kilomètre alors qu'en France, la fourchette s'étale entre 13 et 21 euros. La France dépense donc beaucoup plus d'argent public dans le trafic ferroviaire régional que l'Allemagne.

>> Le retard français

En dépit de l'existence du cadre institutionnel et juridique, l'ouverture à la concurrence ne se produit pas en France, car il manque les dernières décisions politiques nécessaires. Le sénateur Francis GRIGNON a établi un rapport très complet sur les conditions d'ouverture des trains régionaux. Il aborde l'ensemble des problématiques techniques, sociales et économiques, et y apporte des réponses complètes. Pourtant, ce rapport n'est pas rendu public, car il n'a pas le feu vert politique. Ceci est dommage pour le voyageur, pour les collectivités territoriales, pour le contribuable et même pour l'industrie ferroviaire française, qui risque de en pâtir le plus in fine. Il est largement temps de passer aux actions concrètes

Récemment, la SNCF s'est plainte d'avoir à payer dans des conditions obscures les déficits de certaines lignes de train d'aménagement du territoire. Nous avons alors suggéré au gouvernement de lancer des appels d'offres afin de connaître le coût réel de ces services pour la collectivité, mais il n'a malheureusement pas donné suite. Nous pensons qu'il est aujourd'hui temps d'agir et cesser d'attendre un calendrier politique.

Cet impératif est d'autant plus vrai que l'ouverture à la concurrence du transport régional fonctionne dans d'autres pays. Il existe en effet beaucoup de grandes gares dans lesquelles Veolia travaille en tant qu'opérateur régional à côté de la Deutsche Bahn et d'autres exploitants. Certes, nous avons dû faire face à quelques difficultés les premières années mais, aujourd'hui, le système fonctionne de manière satisfaisante. Nous n'avons aucun problème d'accès à l'infrastructure en Allemagne, ni d'accès ou d'utilisation des services dans les gares.

En France, le cadre de l'ouverture du marché n'est pas contraignant et permet à chaque région de se prendre en main et de mettre au point son propre cahier des charges et son mode de gestion.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

S'agissant des questions sociales, il est évident que la question du personnel se pose et nous sommes tous d'accord sur le principe de la transférabilité des personnels. C'est ce qui existe dans d'autres activités en délégation de service public et que règle le code du travail dans son article L.1224-1 (anciennement L 122-12).

D'autre part, nous nous accordons tous sur l'établissement d'un cadre social harmonisé fixé par une convention collective de branche définissant les minima sociaux. Ce type de convention existe déjà pour le fret ferroviaire et peu d'éléments sont à modifier pour l'adapter au secteur du transport des voyageurs. Le cadre conventionnel est donc quasiment en place.

Reste ensuite ce qui est du domaine des accords d'entreprise, qu'il revient à chaque compagnie de négocier librement avec ses propres partenaires sociaux. Enfin, nous n'avons jamais revendiqué que l'on touche aux éléments constitutifs du statut du cheminot de la SNCF. La forte sensibilité sociale qui demeure sur ses deux principales

composantes, c'est-à-dire le régime spécial de retraite et la garantie de l'emploi, est compréhensible, mais cela ne nous regarde pas. Il s'agit d'un problème qui intéresse la SNCF et l'Etat.

Le sénateur Francis GRIGON a bien observé comment la transférabilité du personnel de la SNCF devait s'effectuer dans le cadre du cahier des charges de la délégation de service public, au regard du volume des effectifs et l'éligibilité des personnels concernés. Dans son rapport, il apporte les réponses aux questions soulevées par le licenciement éventuel, les critères de mobilité et la réintégration au sein de la SNCF.

Les problématiques liées à l'ouverture à la concurrence sur le sol français sont connues et maîtrisables. C'est pourquoi nous pensons que le temps est à l'action. Les autres pays européens l'ont fait en tirant bénéfice. Il y va de l'intérêt de tous.



**DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE
DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES**

Quelques réflexions sur l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires

Par David Azema, Directeur général délégué Stratégie et Finances du groupe SNCF



Source : SNCF

L'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence intra-modale (la concurrence inter-modale est une réalité depuis la Première Guerre Mondiale) est voulue par l'Union européenne et donc, on peut le supposer, par la majorité de ses membres, France comprise. Pour autant, elle ne se met en place que très lentement et donne aujourd'hui lieu à plus de discours et de production réglementaire et juridique que de pratique effective.

Pourquoi est-ce donc si lent ? Deux raisons principales à mon sens. En premier lieu, le ferroviaire se prête plus difficilement à la concurrence que d'autres secteurs comme la route et l'aérien (où il y a peu de contraintes d'arbitrages de capacité) ou l'électricité et les télécoms (où le difficile arbitrage usagers/contribuables n'est pas nécessaire). En second lieu, l'approche européenne et nationale n'offre pas à ce jour un cadre clair et cohérent permettant aux différents acteurs de « jouer » la concurrence sans craintes excessives.

>> Le système ferroviaire présente des singularités par rapport aux autres réseaux ouverts à la concurrence

Le réseau ferroviaire n'est pas le support de la circulation d'un bien unique comme, par exemple, le courant électrique ou les paquets de bits, mais est le support de services visant chacun un segment de marché spécifique et ayant des caractéristiques physiques propres – notamment en termes de vitesse de circulation : fret, services de voyageurs urbains et suburbains (« mass transit »), services de voyageurs régionaux ou à longue distance. Il y a donc un double niveau de compétition :

- la compétition entre opérateurs de transport dans un segment de marché ;
- mais aussi la compétition entre segments de marché pour le partage de la capacité commune offerte par l'infrastructure du réseau.

Ce second point est essentiel, car cette répartition est le fait du gestionnaire d'infrastructure, qui prédéfinit le type et la fréquence de

sillons rapides pour les passagers, lents avec peu d'arrêts commerciaux pour le fret, plus rapides mais à arrêts fréquents pour le « mass transit ». Cette compétition entre segments est encore largement méconnue, alors qu'elle est déjà une réalité, en particulier dans la traversée des nœuds du réseau où se concentrent tous les flux, où les besoins des différents transporteurs et donc les réponses à leur apporter sont particulièrement antinomiques.

La concurrence dans le ferroviaire ne se limite donc pas à une compétition entre opérateurs sur le même marché, mais couvre aussi un processus d'allocation entre différents marchés d'une ressource commune sous contrainte.

En second lieu, le système ferroviaire comprend des activités sur des segments de marché (rares) qui peuvent être entièrement financés par le client final, mais aussi sur des segments qui doivent, pour être rentables, faire l'objet de contrats de service public : c'est notamment le cas des activités de « mass transit » autour des grandes agglomérations, mais aussi d'activités de transport public en zone diffuse.

Dès lors, l'ouverture du marché suppose de définir de difficiles articulations entre « open access » et « franchises » sans lesquelles c'est in fine le contribuable qui pourrait financer les gains apparents pour le consommateur de la mise en concurrence.

Enfin, la question du coût des infrastructures et de leur prix d'accès pour les opérateurs des différents segments de marché est particulièrement épineuse, et en même temps cruciale pour la bonne santé du secteur.

Le coût d'accès au réseau peut s'avérer totalement dissuasif pour l'entrée sur le réseau de nouveaux acteurs. Le fait que les opérateurs historiques soient présents n'est en rien la preuve de la soutenabilité des péages pour des tiers. En effet, les anciens monopoles nationaux se trouvent bien souvent dans l'obligation, de droit ou de fait, de maintenir la quasi totalité de leurs dessertes antérieures, que celles-ci soient rentables ou non. La récente contractualisation des Trains d'Équilibre du Territoire en est la parfaite illustration en France.

En la matière, il faut dire clairement que, lorsque les opérateurs se trouvent en situation de concurrence intermodale, les péages ne peuvent être déterminés avec pour seule finalité de couvrir les coûts du gestionnaire d'infrastructure au risque d'évincer le trafic et de le reporter sur les modes concurrents. C'est tout le débat que nous connaissons aujourd'hui en France sur les péages TGV.

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

Outre le niveau absolu des péages, leur non prévisibilité constitue également un obstacle fort à l'attractivité du marché pour de nouveaux entrants.

En effet, les opérateurs utilisent des actifs de durée de vie longue et relativement peu liquides (matériel roulant, ateliers de maintenance, etc.) : ils ont donc besoin de disposer d'une trajectoire prévisible du prix d'usage de l'infrastructure pour établir leurs prévisions économiques et décider, ou non, de s'engager dans une activité à risque.

L'ouverture à la concurrence ne saura donc répondre efficacement aux besoins de mobilité que dans la mesure où une régulation veille à l'équité de la compétition entre opérateurs de transport, mais aussi et au moins autant, à une répartition des capacités et des prix de l'infrastructure entre segments de marché, prix qui devra rester soutenable dans la durée.

C'est en cela que la question du financement de l'infrastructure constitue un élément central de la vitalité de la concurrence. Elle soulève par ricochet une seconde question : celle du rôle des fonds publics dans le financement du système, de la part des coûts d'infrastructure supportée directement par les clients finaux et de celle laissée à la puissance publique.

Les Britanniques, convaincus que leur système ferroviaire pouvait se moderniser sans crédits publics supplémentaires, l'ont entièrement privatisé dans les années 1990 et l'ont laissé se développer sous ce statut. Ils ont dû par la suite réaliser que le sous-investissement qui caractérisait British Rail depuis la guerre avait conduit le réseau dans un état de déréliction. Les travaux exigeaient un niveau de subventions publiques si élevé qu'il paraissait absurde de laisser l'infrastructure dans les mains d'une entreprise privée. Ce constat et l'échec opérationnel du gestionnaire d'infrastructure symbolisé par l'accident d'Hatfield ont provoqué la renationalisation de Railtrack, devenu Network Rail en 2002. Depuis cette date, les crédits publics en jeu augmentent.

Dans les faits, c'est donc toujours le contribuable britannique qui a dû assumer aux alentours de 40% du coût du système ferroviaire. Tous les exemples en Europe montrent d'ailleurs qu'un système ferroviaire performant ne peut pas se financer sans des contributions publiques dès lors qu'il est principalement utilisé pour les transports de voyageurs (l'exemple américain nous montre à l'inverse qu'un réseau fait pour le seul fret peut se financer).

Vouloir la concurrence supposera donc de régler trois questions clés : celle des arbitrages entre les différents usages du réseau, celle de la part laissée à l'« open access » et celle du financement. La concurrence ne pourra se développer sur un réseau saturé, non régulé et fragile. Le jeu à plusieurs sera même plus exigeant en la matière.

Force est pourtant de constater que ni le cadre européen, ni le cadre national en France, n'offrent de réponses claires à ces trois questions.

>> L'absence de cadres, européen et national, clairs et cohérents

Face aux choix qu'imposerait une ouverture raisonnée et soutenable du marché ferroviaire, le législateur européen a laissé une large marge de manœuvre aux Etats. Il en est résulté une mosaïque de solutions nationales qui, loin de concourir à unifier l'Europe du rail, ont eu pour effet de complexifier singulièrement l'appréhension du système par les opérateurs et de limiter leur appétit à jouer la concurrence. Depuis le début des années 1990, l'Europe est en effet un patchwork de solutions techniques, économiques, réglementaires et de régulation très diverses et peu compréhensibles en globalité.

Comment, par exemple, imaginer qu'un opérateur britannique, habitué à la fois à opérer dans le cadre de franchises très régulées et à disposer d'un régime de performance lui permettant de ne pas supporter les conséquences d'une gestion erratique du réseau, puisse aujourd'hui considérer sérieusement le marché français ? Comment construire une offre internationale en « open access » quand, d'un pays à l'autre, les calendriers d'obtention des sillons ne sont pas compatibles ou quand les mécanismes divergents d'évolution des péages ne permettent pas de bâtir un plan d'affaires ?

Cette large latitude d'action n'étant pas rééquilibrée par une régulation à l'échelle européenne permettant d'en corriger les effets, les opérateurs en sont réduits à attendre le prochain « paquet » ferroviaire, patiente construction d'un consensus à 27 dont le produit final reste en général très éloigné des préoccupations concrètes, opérationnelles ou financières, de ceux qui seraient supposés agir dans le marché.

On a ensuite vite fait de désigner à la vindicte les opérateurs historiques dont l'attitude réputée protectionniste serait à l'origine du faible dynamisme de la concurrence. Il serait honnête de reconnaître que la faible attractivité du marché et le patchwork de règles à date sont aussi pour beaucoup dans cet état de fait. Cela éviterait sans doute de morceler encore un peu plus le système dans le souci de le rendre moins « discriminatoire » avec, in fine, un résultat inverse de l'objectif recherché comme vient de le montrer très bien le rapport Mc Nulty.

Deuxième conséquence de cette cacophonie dans les systèmes ferroviaires nationaux : il s'établit peu à peu une Europe ferroviaire à deux vitesses entre les Etats qui ont adopté, à leurs bornes, un système cohérent traitant la plupart des questions fondamentales (financement, mode d'ouverture du marché, régulation) et ceux qui, comme la France, naviguent encore entre deux eaux.

L'Allemagne, la Suède, les Pays-Bas, l'Italie ou la Grande-Bretagne se rangent dans la première catégorie, le reste de l'Europe plutôt dans la seconde.

Cette Europe à deux vitesses fera les gagnants et les perdants de la consolidation industrielle de demain. Une mise en ordre est donc

DOSSIER SPÉCIAL : L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS FERROVIAIRES - TRIBUNES

nécessaire, sans quoi persistera une vraie inégalité de concurrence entre les opérateurs, entre ceux qui ont eu la chance d'exercer leur activité dans un système correctement financé et régulé et les autres. Ceux qui ont eu la malchance de se trouver dans un système non clarifié et non financé et qui ont dû, de ce fait, puiser dans leurs ressources ou s'endetter largement pour se développer partent avec un handicap patent. Cette distorsion de concurrence largement due à des différences de soutien public est insuffisamment prise en compte par les autorités européennes.

Pour éviter que cet écart ne se creuse encore, au détriment du groupe SNCF et plus largement des positions françaises, quelques questions clefs doivent être traitées dans notre pays :

La première question à se poser est celle de la place que doit occuper l'opérateur historique dans un système ouvert à la concurrence. L'observation du fonctionnement des réseaux voisins nous amène à considérer que, pour que le système français fonctionne au mieux, y compris au bénéfice des concurrents, SNCF doit y jouer un rôle de pivot. Si cette opinion est partagée, alors il convient de veiller à ce que les conditions de concurrence ne soient pas inéquitables pour SNCF en particulier quant au cadre social applicable aux opérateurs.

La seconde question à traiter sera celle des relations, notamment économiques, entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires qui doivent également être précisées. Le Royaume-Uni a par exemple développé un système extrêmement sophistiqué de codes d'utilisation du réseau et de régimes de performance. Lorsqu'un train est en retard du fait du gestionnaire de l'infrastructure et que l'opérateur ferroviaire doit indemniser ses voyageurs, il reçoit aussi de Network Rail une indemnité. Un tel mécanisme

n'existe actuellement pas en France. Si nous voulons un système ouvert, nous avons besoin de processus de régulation du système bien définis.

Enfin, répétons-le, nous devons absolument résoudre la question du financement. Aujourd'hui, le système ferroviaire français dans sa globalité est dans une impasse structurelle d'environ 1,5 milliard d'euros par an. On comprend aisément que les acteurs aient du mal à s'entendre dans un tel contexte. Nous sommes alors face à un choix : soit les ambitions ferroviaires du pays sont réduites afin économiser 1,5 milliard d'euros, soit la communauté nationale et les opérateurs définissent ensemble les moyens d'assumer financièrement cette impasse. Si rien n'est fait, la situation va diverger de plus en plus alors que les besoins sont importants.

Les Assises du ferroviaire récemment annoncées par la Ministre du Développement Durable, Mme. Nathalie Kosciusko-Morizet, permettront sans doute d'éclairer largement ces points, qui ont été, pour certains, déjà défrichés dans le rapport du sénateur Grignon.

En conclusion, la concurrence représente plus d'opportunités à l'échelle mondiale pour le groupe SNCF que de menaces sur le champ national, sous réserve de résoudre avec les pouvoirs publics les questions structurelles pour préserver notre compétitivité sur notre périmètre historique ferroviaire et français.

Si tel n'était pas le cas, nous nous exposerions à un décrochage à l'échelle européenne, face notamment à un secteur ferroviaire allemand qui a entrepris une réforme globale de son système ferroviaire dès 1994 et en a largement engrangé les bénéfices depuis.



Etude :

Lignes à Grande Vitesse, une opportunité pour les Collectivités territoriales desservies ?

Par Hartmut Kramer, Directeur du pôle Stratégie Economique et Territoriale, Deloitte Conseil

Présentation et synthèse de l'étude comparée réalisée par le cabinet Deloitte Conseil - Secteur public



Source : Deloitte Conseil

Si trente ans après l'arrivée du TGV en France, les retombées pour les territoires desservis par ces infrastructures sont difficilement quantifiables, les villes de taille moyenne ont bien saisi tout l'intérêt de bénéficier d'une halte TGV, atout indéniable dans une perspective de développement d'activités et d'échanges.

En décembre 2008, le Président de la République a inscrit dans le plan de relance de l'économie la réalisation de Lignes à Grande Vitesse : LGV Bretagne (2015) situant Rennes à 1h26 de Paris et Brest à 3h ; LGV Sud Europe Atlantique (2016) situant Bordeaux à 2h05 de Paris et Toulouse et Biarritz à 3h. Avec ces projets impulsés par le Grenelle de l'Environnement, le réseau LGV doit doubler, passant de 1 850 km à près de 4 000 km à l'horizon 2020 ; les villes intermédiaires se rapprochent donc des métropoles nationales et européennes.

Le TGV aujourd'hui, c'est 90 % de part de marché sur les trajets de moins de 2h et 70 % sur les trajets compris entre 2 et 3h ; 95 millions de voyageurs en France et 1,5 milliard de voyageurs cumulés en France et en Europe depuis sa mise en service en 1981.

Dans ce contexte de lancement de nouvelles lignes, Deloitte s'est intéressé à l'évolution socio-économique de 9 villes intermédiaires françaises et européennes ayant connu l'arrivée de LGV il y a 10 ans, pour identifier les pré-requis locaux nécessaires et les bénéfices en termes de retombées économiques. Cette étude Deloitte répond à 3 questions :

>> Le TGV : quels effets socio-économiques pour les collectivités territoriales ?

La création de LGV peut en effet représenter d'importants projets structurants pour les territoires concernés, formidables opportunités d'un développement économique local.

Ainsi, une collectivité du Nord de la France a, par exemple, accueilli 500 nouvelles entreprises depuis l'ouverture de la LGV en 1993, représentant 10 000 emplois (+14 % de l'emploi tertiaire). Dans une station balnéaire bretonne, les nuitées hôtelières ont quant à elles augmenté de +10 % (1 million en 2006) et l'activité du centre de congrès de +13,7 % (207 jours d'occupation) depuis l'arrivée du TGV.

Néanmoins, toutes les collectivités n'ont pas su mettre au profit de leur développement économique local cette infrastructure : pour certaines villes, le déclin démographique a commencé en 1983 simultanément avec l'arrivée de la LGV, pour d'autres, les effets escomptés en termes d'implantation d'entreprises et d'essor démographique se font, 20 ans après l'arrivée du TGV, toujours attendre...

>> Certains territoires sont-ils prédisposés favorablement aux « effets TGV » ? D'autres sont-ils irrémédiablement condamnés à perdre leur dynamisme économique au profit des métropoles qui se rapprochent ?

Par des exemples concrets, l'étude Deloitte montre que les effets TGV sont loin d'être automatiques, et ne se traduisent pas systématiquement par un boom économique et un rebond démographique.

La réalité montre que ces « effets TGV » ne sont jamais liés à l'infrastructure elle-même, mais dépendent exclusivement de la stratégie « d'accueil » qui a été menée localement. Pour le comprendre, il faut appréhender l'effet du réseau à grande vitesse sur la réorganisation globale du territoire, au niveau régional et inter régional. Deux exemples :

Développer l'attractivité des territoires

Le TGV déforme les distances permettant de diminuer les temps de parcours et ainsi d'augmenter les aires de chalandise... Les implantations d'entreprises, les lieux de résidence s'étalent, répondant à une logique d'image, une concentration de filières, une qualité de vie... **Certes le TGV permet de déplacer les populations, mais seul un positionnement économique bien choisi déplace les entrepreneurs !**

Dans son étude, Deloitte présente le cas d'une agglomération du Sud de la France qui a su attirer des entreprises franciliennes par un positionnement fort, notamment autour de pôles de compétitivité.

Accompagner le voyageur jusqu'à sa destination finale

L'arrivée du TGV dans les villes moyennes agit comme une brutale déformation des distances et exige une réflexion profonde et prospective de tous les acteurs locaux, notamment sur l'accueil du voyageur. En effet, il est inconcevable de parcourir 300 km entre 2 gares en un temps record et passer un temps supérieur pour se rendre de la gare au point de destination ! **Certes le TGV permet de déplacer les populations, mais seules les dessertes locales adaptées et l'organisation spatiale des flux accélèrent les échanges !**

Deloitte relève l'exemple espagnol d'une gare TER urbaine très fréquentée au détriment d'une gare TGV à proximité, ex-urbanisée et surtout mal desservie.

Par ailleurs, face à une « mobilité accélérée » et une « diversité renforcée » des voyageurs, la concurrence des arrêts TGV va s'accroître sur l'ensemble des LGV européennes, n'échappant pas aux règles drastiques de rentabilité économique des transporteurs européens. Pour les villes étapes du TGV il s'agit certes d'élaborer une stratégie globale du territoire pour l'arrivée du TGV, mais aussi de savoir maintenir les dessertes sur le long terme.

Ainsi, dans son étude, Deloitte a identifié une agglomération française, qui a su anticiper l'arrivée de la LGV 10 ans avant sa construction, par la mise en œuvre d'un projet spécifique et qui a vu la fréquentation de sa ligne augmenter de 286% en 5 ans (2 millions en 2006), sécurisant ainsi cette halte TGV.

>> Les gares TGV seront une opportunité pour les villes qui s'y sont préparées...

A l'instar de la période de construction du chemin de fer sous Napoléon III qui a façonné le réseau pour plus d'un siècle, la France de demain se dessine aujourd'hui avec les choix stratégiques décidés par les villes de passage de LGV, mais aussi avec toutes les villes desservies par le TGV en lignes classiques et qui par répercussion sont propulsées aux portes des métropoles nationales. Il appartient donc aux acteurs locaux, socio-économiques et institutionnels, de construire ensemble une stratégie adaptée et ambitieuse pour anticiper le rapprochement en Grande Vitesse de leur territoire avec les activités et populations des métropoles nationales et européennes.

Alors seulement le TGV sera à la hauteur des espérances que l'on peut placer en lui : un formidable outil favorisant le développement socio-économique du territoire.

Pour en savoir plus : hkramer@deloitte.fr - Tél : 01 40 88 28 84



LGV Poitiers-Limoges : le grand centre-ouest se prépare à accueillir la grande vitesse



Par la ville de Limoges, adhérente de l'association de Promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive et de l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

Le conseil municipal de la ville de Limoges a lancé récemment les premières études concernant les aménagements à réaliser dans le quartier de la gare des Bénédictins qui devrait accueillir le TGV d'ici six à sept ans. Les élus s'activent et ne cachent pas leur satisfaction de « voir filer ce dossier sur de bons rails ».

>> L'enquête d'utilité publique en ligne de mire

Depuis le débat public fin 2006, le dossier de la LGV Poitiers-Limoges franchit une à une les étapes déterminantes à sa réalisation : accord sur le financement des études préliminaires (décembre 2007), inscription dans la loi Grenelle de l'environnement (juillet 2009), définition du tracé (août 2010), et plus récemment (avril 2011), signature de la convention de financement et de réalisation du tronçon Tours-Bordeaux de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique par les collectivités locales du Limousin. Un engagement significatif pour le raccordement de cette LGV SEA par Poitiers selon le tracé proposé par Réseau Ferré de France.

Les signaux sont donc « au vert » et la préparation du dossier d'enquête publique est en cours, conformément aux processus mis en œuvre par le maître d'ouvrage qui associe étroitement études et concertation : plus de 600 réunions et rencontres ont été organisées sur la zone d'influence du projet ces deux dernières années...

>> Des populations majoritairement «POUR»

Parallèlement à ce bon avancement du dossier, les habitants manifestent régulièrement leur soutien à l'opération :

- Le résultat de deux études sérieuses parues courant 2010 et réalisées sur des échantillons de personnes âgées de plus de 18 ans représentatives de la population, l'une de l'IFOP (1 000 personnes interrogées) et l'autre de BVA à l'initiative de la Fédération des transports publics (5 600 personnes interrogées), est sans équivoque : ils sont 80 % à dire « oui » à la LGV Poitiers-Limoges ».

- A l'occasion des élections cantonales de mars 2011, un autre sondage effectué par IPSOS pour France Télévisions auprès des personnes inscrites sur les listes électorales résidant dans les cantons

renouvelables, a confirmé l'adhésion au projet des habitants de la Creuse, de la Corrèze et de la Haute-Vienne. A la question « êtes-vous favorable ou opposé à ce que les trois départements du Limousin financent la construction de la LGV Poitiers-Limoges ? », la réponse a été également claire et ne peut prêter à aucune interprétation : plus des deux tiers (65% précisément) se déclarent favorables.

>> Des acteurs mobilisés et regroupés au sein d'une même structure

Conscients des enjeux majeurs*(1) pour l'avenir de leurs territoires et des habitants (plus de 2,3 millions, 900 000 emplois et 60 000 étudiants pour trois universités), l'ensemble des acteurs locaux des huit départements de la zone d'influence du projet se mobilisent sans relâche et veillent à ce que le cap soit maintenu.

Ils se sont regroupés il y a plus de quatre ans au sein de l'Association de Promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive créée à l'initiative du Maire de Limoges, Alain RODET, et du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Vienne, Jean-Pierre LIMOUSIN, pour mettre en œuvre des actions en vue de sensibiliser les pouvoirs publics à cette impérieuse nécessité d'obtenir la grande vitesse.

Ils sont aujourd'hui plus de 5 000, issus principalement des départements de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Creuse, de la Dordogne, du Lot, de la Vienne et de la Haute-Vienne : élus locaux de toutes sensibilités politiques, chefs d'entreprises, responsables socioprofessionnels et associatifs, universitaires mais aussi simples citoyens, tous veulent saisir cette chance de voir aboutir au plus vite l'opération.

ACTUALITÉS DES VILLES ET RÉGIONS EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE

>> Des actions concertées et concrètes

Campagne de lobbying, interventions auprès des pouvoirs publics, livre de presse, réunions d'information, recueil de témoignages, site Internet spécialement dédié au projet, etc. Les actions s'enchainent et les efforts se multiplient de part et d'autre.

L'objectif fixé pour les mois à venir est de recueillir 1 000 contributions dans la perspective du dossier d'enquête d'utilité publique. A en croire les premières investigations, il devrait être facilement atteint : sur la seule ville de Périgueux, grâce à l'implication du Maire, M. Michel MOYRAND ⁽²⁾, 170 entreprises locales et 250 communes de la Dordogne ont déjà tenu à apporter leurs témoignages en faveur de la LGV Poitiers Limoges, en réclamant l'électrification des 97 km de ligne entre Périgueux et Limoges et en soulignant l'importance stratégique de ce « barreau » ferroviaire pour toute la Dordogne.

Toute la dimension de la LGV Poitiers-Limoges est désormais bien ancrée dans les esprits et influe positivement sur la dynamique existante autour du dossier. De bon augure pour la suite...

**(1) Gain de temps d'une heure sur un trajet vers Paris, accès aux réseaux national et européen à grande vitesse, renforcement des échanges avec l'Ouest Atlantique, regroupement universitaire, garantie d'un retour sur investissement (4 000 emplois directs par an grâce au chantier et des retombées économiques considérables), projet qui s'intègre au mieux dans son environnement et qui s'écarte le plus possible des habitations (seulement 30 constructions impactées sur 115 km de ligne !)*

**(2) « Cette LGV ne sera pas une évolution, mais une révolution ! » - citation de Michel Moyrand, Maire de Périgueux - extrait du recueil intitulé « 115 témoignages pour 115 km » édité par l'Association de Promotion du TGV Poitiers Limoges Brive (octobre 2010) et disponible sur le site Internet « tgv-plb.asso.fr »*



Source : Ville de Limoges

Le GrandAngoulême se prépare à accueillir la grande vitesse

Par Philippe Lavaud, Président du GrandAngoulême

A l'horizon 2017, la ligne à Grande vitesse Sud Europe Atlantique placera le Grand Angoulême à 35 minutes de Bordeaux et à 01h45 de Paris. Avec près de 3 millions de voyageurs attendus, ce projet va conforter le chef lieu de la Charente comme l'un des principaux nœuds ferroviaires et pôles de développement du Grand Sud Ouest.

Dans ce cadre, l'organisation de l'accès vers et depuis la gare pour l'ensemble de l'agglomération est indispensable pour transformer l'opportunité de développement économique et urbain générée par la desserte de la LGV SEA. L'aménagement de la gare en pôle d'échange multimodal et la réorganisation du réseau de transport collectif permettront l'irrigation de l'ensemble du territoire communal avec un objectif de liaison de 15 minutes entre les centre-bourg et le futur pôle de la gare. Le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et de restructuration du réseau de transport en commun est le vecteur primordial de diffusion de l'effet LGV sur le territoire.

Le réseau de transport public optimisé autour d'un transport en commun à haut niveau de service, doit ainsi permettre de proposer

une alternative crédible à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements domicile-travail.

La restructuration du pôle d'échange multimodal de la gare et les services d'intermodalité, (information multimodale, billettique unique et autopartage et mobilité électrique) sont des compléments de développement de la mobilité sur le territoire.

Le projet s'appuie aussi sur une perspective de développement d'une nouvelle offre d'habitats et d'activités à proximité du faisceau desservi par le transport urbain en densifiant et réduisant les exigences de parking à la parcelle pour favoriser le recours au transport collectif en complément de déplacements orientés TGV.

Cette démarche globale cohérente a été reconnue par l'État qui a retenu le projet TCSP du GrandAngoulême dans le cadre de l'appel à projet Grenelle. Le projet bénéficie d'une subvention de 9 980 000 euros.





AGENDA

Deuxième semestre 2011

Étude

« Les arguments des opposants aux LGV »

Octobre 2011

Parution de l'étude réalisée par la FNAUT pour l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse recensant les arguments anti-LGV.

Colloque

« Les 30 ans du TGV : viabilité du modèle économique et perspectives »

Deuxième semestre 2011

2012

Colloque

« Colloque régional à Angoulême »

Rentrée 2012

Colloque organisé par l'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse en partenariat avec la communauté d'agglomération du GrandAngoulême.

Informations, presse, partenariats :

Victoria Sacx-Echeverria
06 74 46 52 20 - vsacx.vregv@gmail.com

