



Le réseau d'experts en Intelligence Economique

aege



---

# LA LEGITIMITE DU SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

---

## Analyses et préconisations d'une ONG de nouvelle génération

24/03/2011

Auteurs :

MSIE 14 et MSIE 13

### Avertissement et Copyright

Ce document d'analyse, d'opinion, d'étude et/ou de recherche a été réalisé par un (ou des) membre(s) de l'AEGE. Préalablement à leurs publications et/ou diffusions, elles ont été soumises au Conseil scientifique de l'Association. L'analyse, l'opinion et/ou la recherche reposent sur l'utilisation de sources éthiquement fiables mais l'exhaustivité et l'exactitude ne peuvent être garanties. Sauf mention contraire, les projections ou autres informations ne sont valables qu'à la date de la publication du document, et sont dès lors sujettes à évolution ou amendement dans le temps. Le contenu de ces documents et/ou études n'a, en aucune manière, vocation à indiquer ou garantir des évolutions futures. Le contenu de cet article n'engage la responsabilité que de ses auteurs, il ne reflète pas nécessairement les opinions du(des) employeur(s), la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris celui de gouvernements, d'administrations ou de ministères pouvant être concernés par ces informations. Et, les erreurs éventuelles relèvent de l'entière responsabilité des seuls auteurs.

Les droits patrimoniaux de ce document et/ou étude appartiennent à l'Association, voire un organisme auquel les sources auraient pu être empruntées. Toute utilisation, diffusion, citation ou reproduction, en totalité ou en partie, de ce document et/ou étude ne peut se faire sans la permission expresse du(es) rédacteur(s) et du propriétaire des droits patrimoniaux.



# La légitimité du service public dans les transports ferroviaires

## Analyses et préconisations d'une ONG de nouvelle génération

24/03/2011

Ont participé à cet exercice la MSIE 14 et des éléments de la MSIE 13

Sous la direction de :

Christian Harbulot

### Avertissement et Copyright

Ce document d'analyse, d'opinion, d'étude et/ou de recherche a été réalisé par un (ou des) membre(s) de l'AEGE. Préalablement à leurs publications et/ou diffusions, elles ont été soumises au Conseil scientifique de l'Association. L'analyse, l'opinion et/ou la recherche reposent sur l'utilisation de sources éthiquement fiables mais l'exhaustivité et l'exactitude ne peuvent être garanties. Sauf mention contraire, les projections ou autres informations ne sont valables qu'à la date de la publication du document, et sont dès lors sujettes à évolution ou amendement dans le temps. Le contenu de ces documents et/ou études n'a, en aucune manière, vocation à indiquer ou garantir des évolutions futures. Le contenu de cet article n'engage la responsabilité que de ses auteurs, il ne reflète pas nécessairement les opinions du(des) employeur(s), la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris celui de gouvernements, d'administrations ou de ministères pouvant être concernés par ces informations. Et, les erreurs éventuelles relèvent de l'entière responsabilité des seuls auteurs. Les droits patrimoniaux de ce document et/ou étude appartiennent à l'Association, voire un organisme auquel les sources auraient pu être empruntées. Toute utilisation, diffusion, citation ou reproduction, en totalité ou en partie, de ce document et/ou étude ne peut se faire sans la permission expresse du(es) rédacteur(s) et du propriétaire des droits patrimoniaux.



## Mots-clés

---

**Ferroviaire, déréglementation, Union Européenne, service public, intérêt général, France, privatisation, ONG, 3eme voix**



## Executive summary

Au regard des différentes règles européennes, les Etats-membres ont ouvert à la concurrence des marchés qui étaient auparavant dédiés uniquement aux monopoles d'Etat tels que l'électricité, le gaz, les transports. L'enjeu aujourd'hui en France est, malgré cette ouverture, de garantir le maintien d'un service public de qualité, vecteur de cohésion sociale, malgré cette ouverture.

Même si les risques d'une telle déréglementation sont clairement identifiés (sécurité, couverture du territoire, qualité du service, maîtrise du prix), de nombreuses expériences étrangères montrent qu'il existe des solutions pour garantir le maintien des valeurs et des atouts du service public.

**La déréglementation étant déjà effective en France pour le fret et le transport international, il est nécessaire d'agir immédiatement. L'ONG « 3<sup>ème</sup> Voix » qui œuvre dans une logique de réalisme se donne pour mission d'instaurer une autorité participative de régulation dans laquelle les valeurs et les atouts du service public portés par les usagers seront prises en compte.**

Under the various EU rules, member states have opened to competition markets that were previously dedicated only to state monopolies such as electricity, gas and transportation. Despite this opening, the challenge today in France is to ensure the maintenance of a quality public service, a vector of social cohesion.

Even if the risks of such deregulation are clearly identified (security, territorial coverage, service quality, control of prices) many experiences abroad show that solutions exist to ensure the maintenance of values and strengths of the public service.

**Deregulation being already effective in France for freight and international travel, it is necessary to act immediately. The NGO « 3<sup>ème</sup> Voix » that works in the nature of realism is giving itself a mission to establish a participative regulatory authority in which the values and strengths of the public service brought by users will be taken into account.**



<b>PREAMBULE</b> .....	<b>5</b>
« 3eme VOIX » une ONG de nouvelle génération.....	5
Rappel de la mission.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>LE CONTEXTE</b> .....	<b>6</b>
Service public : les enjeux .....	6
Déréglementation : les enjeux .....	11
La problématique .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>ANALYSE ET DIAGNOSTIC DU CONTEXTE</b> .....	<b>14</b>
Etat des lieux.....	14
Retours d'expériences .....	28
Les lignes de défense der la légitimité du du service public.....	34
<b>RECOMMANDATIONS STRATEGIQUES ET OPERATIONNELLES</b> .....	<b>36</b>
Effet final recherché .....	36
Notre stratégie .....	37
Détail du plan d'action.....	39



# PREAMBULE

## Une ONG qui défend la légitimité du service public dans les transports ferroviaires



**Les tensions compétitives de l'économie mondiale et les aléas des marchés risquent de détériorer la qualité du service public. Face aux pressions accrues de l'Europe, des acteurs étrangers, privés et nationaux, nous devons prévenir les risques liés au processus de déréglementation du trafic ferroviaire voyageurs et fret en France.**

**3<sup>ème</sup> VOIX** s'est donné pour mission de défendre les valeurs et les atouts du service public en France.

**3<sup>ème</sup> Voix** se définit comme une ONG de nouvelle génération.

**Nous nous différencions des ONG classiques parce que nous appréhendons chacune de nos problématiques dans leur globalité dans un souci de réalisme et d'efficacité en s'extrayant de toute idéologie et position partisane.**



# LE CONTEXTE

## Service public : les enjeux

### Présentation du Service d'intérêt économique général

Le service public n'est pas une des missions traditionnelles de l'Union européenne, elle y joue cependant un rôle. L'organisation du service public relève des États ou des collectivités territoriales. Les institutions européennes ne peuvent toutefois occulter ce secteur d'activité particulier. En effet, les possibles conflits entre service public et libre concurrence relèvent *de facto* de l'Union européenne. Il en va de même pour la gestion des conflits ayant pour origines les différentes conceptions et organisation des services publics des États membres (service public national, local, acteur de service public ayant des activités dans plusieurs États membres ou non-membres,...).

Ainsi, la Commission européenne et la Cour de justice des Communautés Européennes définissent deux notions de service public. Il s'agit du service d'intérêt général (SIG) et du service d'intérêt économique général (SIEG).

Les SIG, services marchands et non marchands que les autorités publiques considèrent comme étant d'intérêt général et soumettent à des obligations spécifiques de service public, ne sont pas mentionnés dans les traités.

**Les SIEG, quant à eux, sont des services de nature économique que les États membres ou la Communauté soumettent à des obligations spécifiques de service public en vertu d'un critère d'intérêt général. Cette notion couvre donc plus particulièrement certains services comme le transport, les services postaux, l'énergie et les communications.**

C'est l'article 16 du traité CE (ajouté par le traité d'Amsterdam) qui consacre les services d'intérêt économique général parmi les valeurs de l'Union :

*« Sans préjudice des articles 73, 86 et 87, et eu égard à la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union ainsi qu'au rôle qu'ils jouent dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale de l'Union, la Communauté et ses États membres, chacun dans les limites de leurs compétences respectives et dans les limites du champ d'application du présent traité, veillent à ce que ces services fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. »*

### Préconisations de la Commission Européenne en termes de service public.

L'approche adoptée par la Commission pour faire jouer à l'Union européenne un rôle positif afin de favoriser le développement de services d'intérêt général de qualité est présentée dans le « livre blanc



sur les services d'intérêt général » du 12 mai 2004. Les principes directeurs émis par la Commission dans ce livre blanc sont au nombre de neuf :

- **permettre aux pouvoirs publics d'être proches des citoyens:**  
La Commission respecte le rôle essentiel des États membres et des autorités régionales et locales dans le domaine des services d'intérêt général. Les politiques communautaires relatives aux services d'intérêt général se fondent sur divers degrés d'action et sur le recours à différents instruments dans le respect du principe de subsidiarité ;
- **atteindre des objectifs de service public au sein des marchés ouverts et concurrentiels :**  
Un marché intérieur ouvert et concurrentiel, d'une part, et le développement de services d'intérêt général de qualité, accessibles et abordables, de l'autre, sont des objectifs compatibles ;
- **assurer la cohésion et l'accès universel :**  
L'accès de tous les citoyens et entreprises à des services d'intérêt général de qualité et abordables sur l'ensemble du territoire des États membres est essentiel pour favoriser la cohésion sociale et territoriale de l'Union européenne, y compris la réduction des handicaps provoqués par l'accessibilité réduite des régions les plus isolées ;
- **maintenir un niveau élevé de qualité et de sécurité:**  
Outre la fourniture de services d'intérêt général de qualité, la Commission souhaite garantir la sécurité physique des consommateurs et des usagers, de toutes les personnes intervenant dans la production et la fourniture de ces services, ainsi que du grand public, et notamment assurer une protection contre les menaces éventuelles, comme les attentats terroristes ou les catastrophes écologiques ;
- **garantir les droits des consommateurs et des usagers:**  
Ces droits concernent en particulier l'accès aux services, notamment transfrontaliers, sur tout le territoire de l'Union et pour tous les groupes de population, l'accessibilité financière des services, y compris des régimes spéciaux pour les personnes à faible revenu, la sécurité physique, la sécurité et la fiabilité, la continuité, la qualité élevée, le choix, la transparence et l'accès aux informations des fournisseurs et des régulateurs ;
- **suivre et évaluer le fonctionnement des services:**  
Selon la Commission, une évaluation et un suivi systématiques constituent un instrument essentiel pour maintenir et développer des services d'intérêt général de qualité, accessibles, abordables et efficaces dans l'Union européenne. L'évaluation devrait être multidimensionnelle et porter sur tous les aspects juridiques, économiques, sociaux et environnementaux pertinents. Elle devrait également tenir compte des particularités du secteur évalué ainsi que des situations propres aux différents États membres et leurs régions ;
- **respecter la diversité des services et des situations:**  
Parce qu'il existe des différences entre les besoins et préférences des usagers et des consommateurs selon leur situation économique, sociale, géographique ou culturelle, la diversité des services doit être préservée ;
- **accroître la transparence:**  
Le principe de transparence est une notion clé pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques relatives aux services d'intérêt général. Il assure aux pouvoirs publics la possibilité d'exercer leurs responsabilités et garantit que des choix démocratiques peuvent être opérés et respectés. Ce principe devrait s'appliquer à tous les aspects du processus de mise en œuvre et englober la définition des



missions de service public, l'organisation, le financement et la régulation des services, ainsi que leur production et leur évaluation, y compris les mécanismes de traitement des plaintes ;

- **assurer la sécurité juridique:**

La Commission reconnaît que l'application du droit communautaire aux services d'intérêt général pourrait soulever des questions complexes. Pour cette raison, elle mène une action permanente afin d'améliorer la sécurité juridique liée à l'application du droit communautaire à la fourniture des services d'intérêt général (marchés publics, aides d'État, partenariats public-privé,...).

Ces principes directeurs affirment les grands principes du service public mais n'occulte aucunement les règles de la libre concurrence. Pour cette raison il convient d'analyser ce que prévoit la législation européenne en matière de collusion entre service public et libre concurrence. En effet, les autorités publiques peuvent imposer à un fournisseur de service, qu'il soit public ou privé, certaines obligations dans l'intérêt public.

**De quelle manière l'État et/ou les collectivités territoriales peuvent compenser les pertes éventuelles causées par ces obligations de service public ?**

Ce sont les articles 86 et 87 du traité CE qui édictent les lignes directrices en ce domaine. L'article 87 stipule l'incompatibilité entre les aides d'État et le marché commun mais précise toutefois que des dérogations sont possibles. L'article 86 et plus particulièrement son paragraphe 2 précise les limites des règles de concurrence en matière de mission de service public :

*« Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles du présent traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de la Communauté. »*



## Compensations vs Aides d'Etat

La question qui se pose alors est de savoir en quoi une compensation de service public attribuée par un État à une entreprise dans le cadre de sa mission de service public est, ou non, une aide d'État ? C'est la jurisprudence européenne qui répond à cette question avec l'arrêt *Altmark* du 24 juillet 2003. Cet arrêt détermine quatre conditions qui permettent d'exclure les compensations de service public du champ des aides d'État. Ces quatre conditions sont les suivantes :

- l'entreprise bénéficiaire doit avoir effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public clairement définies;
- cette compensation doit être calculée sur des paramètres objectifs et transparents;
- cette compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'accomplissement des obligations de service public, en incluant un « bénéfice raisonnable »;
- s'il n'y a pas eu de marché public, le niveau de la compensation doit être calculé sur la base d'une analyse des coûts en prenant comme référence une « entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée ».

Afin de clarifier et de compléter le contenu de cet arrêt, la Commission européenne y a adjoint, en juillet 2005, trois textes, connus sous le nom de « paquet Monti ». Ces textes, d'une portée restant toutefois globale ne s'appliquent pas au secteur des transports (car faisant l'objet du règlement n°1370/2007, plus précis). Cependant, ils sont relatifs au service public en général et il convient donc de les expliciter quelque peu. Ces trois textes distinguent trois catégories de compensation de service public :

- celles qui respectent les quatre conditions de l'arrêt *Altmark* : elles ne constituent pas des aides d'État ;
- celles qui constituent des aides d'État mais sont présumées compatibles avec le marché commun, dans le cadre de l'article 86, paragraphe 2, du traité;
- celles qui constituent des aides d'État et restent soumises à l'obligation de notification préalable. Il s'agit d'aides de montant important ou attribuées à des grandes entreprises. Ces aides doivent être notifiées à la Commission, qui peut décider de les accepter ou de les rejeter.

A partir de ces clarifications d'ordre général, européen et législatif, il est possible d'aborder plus précisément la question du transport et plus particulièrement du transport ferroviaire, qu'il soit de personnes ou de marchandises.



Dans le traité CE, il n'est mentionné qu'une seule fois la notion de service public et celle-ci est liée au domaine des transports. Cette mention est faite à l'article 73 du traité CE en ces termes :

« Sont compatibles avec le présent traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. »

Le texte qui régit le domaine des transports publics terrestres de passagers est le règlement 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route dont l'objet et les champs d'application sont les suivants (article 1) :

*§1. Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir. À cette fin, le présent règlement définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public.*

*§2. Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique. »*

L'analyse détaillée de ce règlement ne permettrait pas d'apporter plus de précision quant à l'idée de service public. En effet, son article 1 concrétise les généralités contenues dans les traités et développées *supra*, au secteur des transports terrestres. Ce texte concrétise l'application de l'arrêt Altmark dans le secteur des transports ainsi que les dispositions des articles 73 et 86 du traité CE.

## Conclusion intermédiaire

Au regard de ces différentes règles européennes, plusieurs États membres ont ouvert leur marché à la concurrence, soit dans le sens d'une déréglementation soit pour instaurer une concurrence plus ou moins régulée par le biais d'appels d'offres. La gestion des services publics au sein des États membres de l'Union européenne ne peut, aujourd'hui, se faire hors du cadre de la législation et des préconisations européennes. La déréglementation des services publics est aujourd'hui une donnée soumise aux règles de la libre concurrence européenne, avec bien entendu les garanties évoquées ci-dessus en matière de compensations.

Pour l'Europe le service public implique la libre concurrence.

Les règles édictées par les institutions européennes s'appliquent *de facto* à l'ensemble des pays membres.

**Toutefois une tradition française de service public est ancrée dans l'esprit populaire et peut s'opposer à cette volonté d'ouverture à la concurrence. En effet la population française est attachée à un service public équitable et de qualité.**



## Dérèglementation : les enjeux

### Réglementation

D'un point de vue social la « réglementation » a pour logique de :

- Garantir un service tel que celui du transport en zone rurale ;
- Garantir un service minimum ;
- Garantir une sécurité de fonctionnement, de respect de l'environnement, de sécurité des personnes ;
- Garantir la protection des consommateurs (devoir d'information, prix réglementé) ;
- L'harmonisation ;
- La défense des intérêts des consommateurs.

D'un point de vue économique, la réglementation permet de :

- Garantir la sécurité de l'emploi et les conditions des travailleurs ;
- Protéger les entreprises et l'économie nationale ;
- Favoriser l'efficacité et l'**équité** du dispositif.

### La Dérèglementation européenne

#### *Dérèglementation*

Souvent, la dérèglementation consiste à rééquilibrer la réglementation structurelle et la réglementation du comportement, ou prévoit une séparation fonctionnelle entre propriété, exploitation et réglementation. A titre d'exemple, l'Etat peut continuer d'être le propriétaire d'un service (en restant le principal actionnaire), mais ce sera une entreprise privée qui l'exploitera sur une base commerciale.

De nombreux gouvernements et institutions internationales, y compris la Banque mondiale, admettent aujourd'hui de plus en plus fréquemment qu'il faut aborder avec plus de soin les questions de dérèglementation en reconnaissant l'interaction entre le marché des produits et celui du travail et, dans certains cas, le bien-fondé d'un retour à la réglementation.



## La Déréglementation européenne du transport ferroviaire

Le droit communautaire applicable est constitué principalement de :

- La directive 91/440/CE modifiée du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.
- La directive 2001/14/CE modifiée du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.
- La directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.
- La directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la communauté.
- La directive 2008/57/CE du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.
- Le règlement 1371/2007/CE du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.
- Le règlement 1370/2007/CE du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Concrètement, la déréglementation du transport ferroviaire se traduit par :

- la séparation des activités de gestion d'infrastructure ferroviaire et d'exploitation ;
- l'ouverture du marché à la concurrence en exploitation ;
- la création d'une 'autorité de régulation dans chaque pays.

## Reréglementation

**La déréglementation et la concurrence peuvent engendrer des problèmes graves qui imposent par la suite une « reréglementation ».**

Compte tenu de l'impact négatif de la déréglementation et de la privatisation sur les conditions d'emploi et de travail, les principes à la base de la politique réglementaire devraient refléter la contribution des transports aux besoins économiques et sociaux. **L'accès à un moyen de transport sûr, fiable et abordable est un besoin fondamental de chaque citoyen.** Des moyens de transport efficaces, fiables et d'un coût acceptable sont indispensables au développement économique - les améliorations en matière de transport stimulent la croissance économique de la même manière que la croissance économique favorise la demande de services de transport. Pour que ces services de transport soient intéressants aux plans économique et social, il faut que la politique réglementaire suive le principe d'une tarification équitable pour chaque mode de transport et intègre les différents services de transport. **Au sein de l'Union européenne, par exemple, il existe neuf systèmes différents de taxation de l'infrastructure ferroviaire et le taux de recouvrement des coûts varie de 0 à 100 pour cent. Si l'on tient compte des variations importantes qui existent en matière de fiscalité routière et de péage, le résultat est une distorsion importante de la concurrence entre les différents modes de transport et au sein même de chacun d'entre eux.**



## La problématique :

Attaché à la défense du Service Public à la française, dans un contexte où la déréglementation est devenue incontournable, notre approche doit répondre à 3 questions clefs :

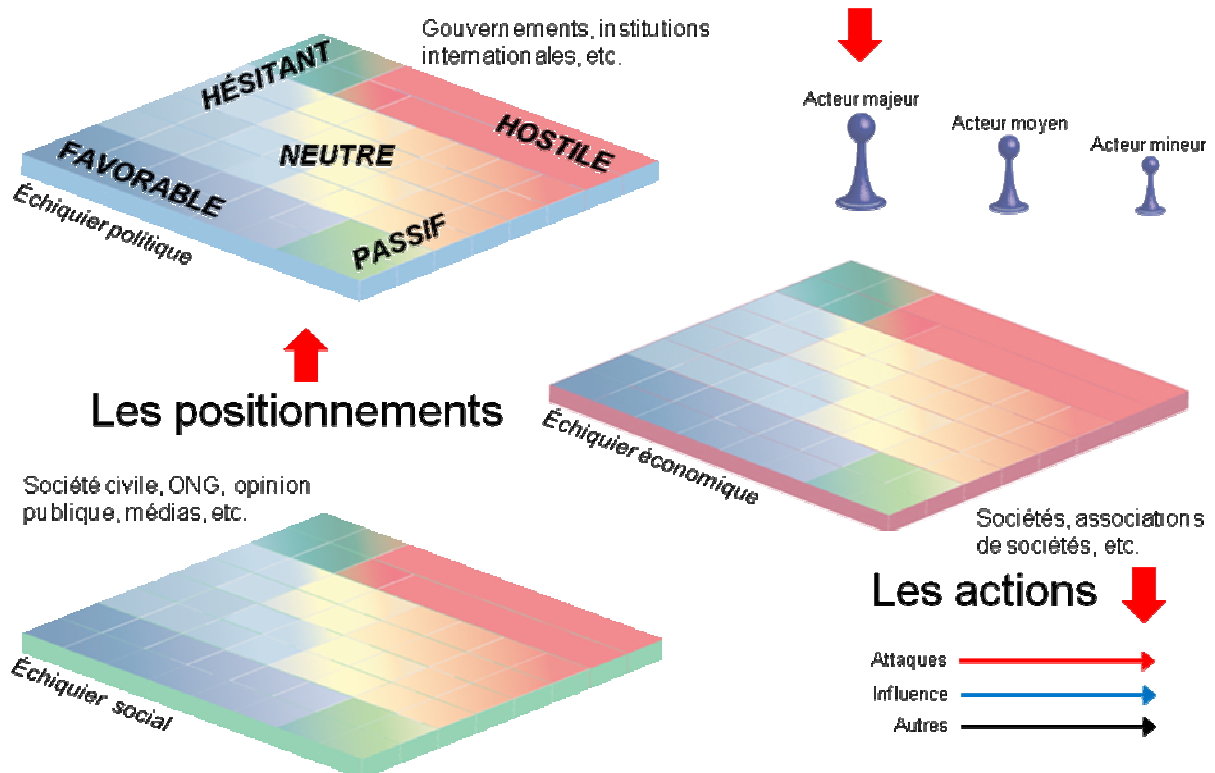
- **La recherche de rentabilité imposée par les règles de marché est-elle compatible avec le respect des valeurs et des atouts du service public ?**
- **Quels sont les principaux atouts et valeurs du service public remis en question par la déréglementation ?**
- **Que peut-on espérer obtenir pour la préservation de ce service public considérant l'état d'avancement de la déréglementation en France ?**

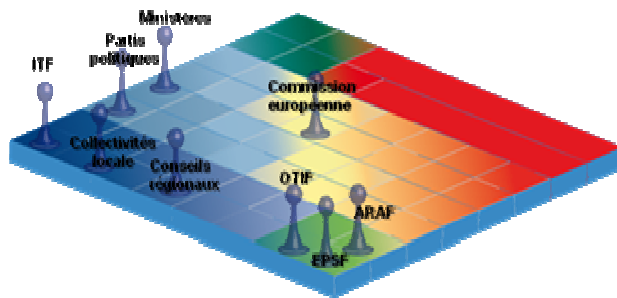


# ANALYSE ET DIAGNOSTIC DU CONTEXTE

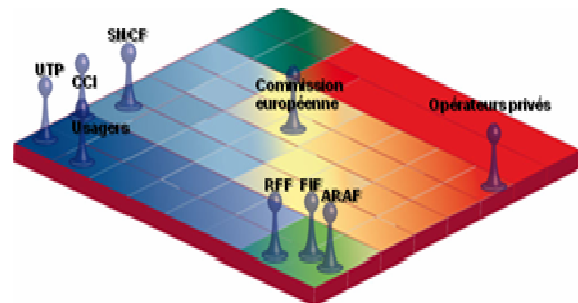
## Etat des lieux

Forces en présence illustrée par la méthode des échiquiers (copyright EGE)

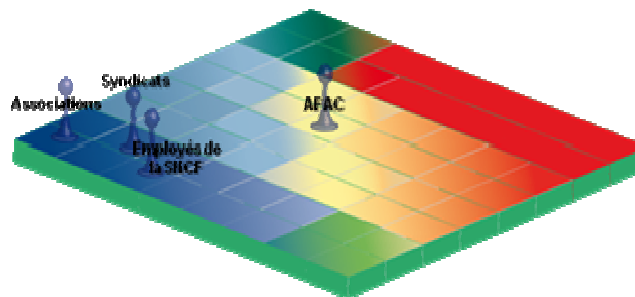




Echiquier politique



Echiquier économique



Echiquier social

Une cartographie des forces en présence dans le secteur ferroviaire a été réalisée en les répartissant sur trois échiquiers : le social, l'économique et le politique.

### L'échiquier social

Une distinction a été établie entre les

- associations (consoméristes, d'usagers, familiales et spécialisées),
- les syndicats,
- les employés de l'opérateur historique (SNCF)



Notre analyse ne s'est ainsi pas limitée aux seuls acteurs sociaux au niveau du ferroviaire tel que la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) ou le syndicat *Sud rail* mais également à des groupements qui défendent des causes plus générales. Par exemple, les mouvements familiaux en France ainsi que les associations de logement sont aussi des relais et des soutiens à notre action. Les acteurs identifiés au niveau social sont des alliés dans la défense et le maintien du service public. Des associations tels que l'Association de Défense des Gares de Gourdon et Souillac sont très actives avec l'organisation de rassemblement en partenariats avec d'autres acteurs pour la défense d'un service public ferroviaire de qualité tels que *Les Amis du Poitou*, *Tous ensemble pour les gares*, le président des maires ruraux, le secteur CGT Cheminot, etc. L'outil web n'est pas négligé avec l'existence de blogs et sites relativement mis à jour par les associations. Des tractations sont faites également à l'endroit du grand public et des lettres sont envoyées aux autorités et aux élus pour faire rentrer cette question dans le débat politique.

Il est notamment important de souligner le poids de ConsoFrance fédérant l'action de neuf associations qui font partie des 18 organisations de consommateurs agréées par l'Etat français avec 2,5 millions d'adhérents en 2007. Cet agrément leur permet de représenter et défendre en justice les clients et les usagers.

### L'échiquier politique

Les forces politiques ont été distinguées selon qu'elles soient françaises, européennes ou étrangères.

Sur le plan national, les partis politiques, les collectivités locales et territoriales ainsi que les institutions politiques jouent un rôle essentiel de soutien et de contrôle du secteur ferroviaire. Nous avons notamment le cas des organismes tels que le groupement des autorités responsables des transports (GART) qui regroupent des élus sur les thématiques liées au transport collectif pour mieux répondre aux attentes des citoyens en termes de mobilité. Les objectifs sont entre autres de « fédérer les acteurs de la filière transport » et promouvoir les intérêts des collectivités locales auprès des acteurs institutionnels, gouvernementaux, parlementaires, européens et de la presse.

L'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) est un organisme indépendant et sectoriel chargé de surveiller le bon déroulement de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France. Elle donne également son avis et intervient vis-à-vis des décisions de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), principal responsable de la sécurité sur le réseau ferré national qui donne les autorisations de mise en exploitation commerciale de systèmes ferroviaires dans un souci d'interopérabilité des réseaux européens.

Au niveau des pays membres de l'Union Européenne (UE), la priorité est la mise en application des règlements déjà votés sur la libéralisation du transport ferroviaire. Etant donné la marge de manœuvre inexistante au niveau européen, l'enjeu en France est donc de garantir le maintien du service public quelque soit le type d'acteur privé ou public.

Au niveau international, l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) a pour objectif d'établir des règles juridiques communes pour le transport international de personnes et de marchandises. Au sein de l'OCDE, l'International Transport Forum (ITF) est un Think tank stratégique pour la politique de transport qui organise un sommet annuel au niveau des ministres des transports parmi les 52 pays membres. Il vise notamment la promotion de la croissance économique, la protection de l'environnement, l'accès de tous les individus aux transports et leur bien être et se place comme un allié pour le service public.



## Echiquier économique

L'analyse de l'échiquier économique met en exergue une grande diversité des acteurs; il en résulte des intérêts divergents. Alors que les opérateurs historiques (monopoles d'Etat) pour le transport ferroviaire dans chaque pays ont une expérience reconnue du service public comme la SNCF en France, les acteurs privés sont plutôt motivés par la recherche de gains du fait de leurs contraintes économiques. Aussi, ces derniers exercent un lobbying pour une déréglementation totale du transport en France où le poids des monopoles d'Etat serait moindre. Néanmoins, les acteurs historiques profitent également de la déréglementation pour pouvoir à leur tour investir de nouveaux marchés dans d'autres pays (cas de la Deutsche Bahn en Allemagne intéressée par le marché français ou la SNCF déjà actionnaire d'une entreprise ferroviaire italienne).

L'objectif pour nous serait que les autorités étatiques définissent plus strictement des missions d'intérêt général respectés par tous les opérateurs. Cela d'autant plus qu'avec la responsabilité sociale et environnementale, les entreprises ne peuvent plus se focaliser uniquement sur les aspects économiques. Leur stratégie de communication mettent de plus en plus en avant leur intérêt pour le bien être de la communauté toute entière.

Les usagers sont également à prendre en compte du fait de l'impact que pourrait avoir la déréglementation sur l'accessibilité, le coût et la sécurité des transports. Leur intérêt serait notamment que le service public soit garanti.

## Conclusion intermédiaire

De l'analyse précédente des trois échiquiers, il apparaît peu opportun d'envisager des actions de lobbying *grassstop* en influençant les décideurs au niveau de la commission européenne et du parlement européen en raison du stade d'avancement de la réglementation. En effet, l'ensemble des directives concernant le transport ferroviaire ont déjà été votées et leur transcription au niveau des Etats membres ont déjà fait l'objet d'une mise en œuvre.

Nous avons donc opté pour une action de lobbying *grassroot* plus axée sur la communication de masse de proximité auprès de la société civile, du milieu associatif et des élus, plus à même d'être influencés par une ONG que les instances décisionnaires internationales.

## L'Europe ferroviaire

### Le réseau

Par différentes directives entre 1991 et 2004, l'Union Européenne a mis en place un processus d'ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires nationaux, préfigurant un réseau ferroviaire européen intégré. Par réseau ferroviaire, il faut entendre l'ensemble des voies ferrées, gares, installations techniques destinées au transport de personnes et de marchandises à l'exception des transports urbains spécifiques que sont le métro et le tramway.



## Chiffres clés

Au-delà des 27 Pays de l'Union Européenne, il est impératif d'appréhender l'ensemble du continent européen. La Suisse enclavée mais aussi tous les autres pays non signataires du traité européen font partie intégrante du réseau paneuropéen, maillage vers lequel un développement du transport ferroviaire (fret ou passager) est synonyme de marché. A ce stade, c'est une cinquantaine de pays qui est concernée (**27 pays de l'UE et 20 pays d'Europe Centrale et Orientale**).

Au sein de l'Union Européenne, le réseau représente 232 684 kilomètres de voie ferrée, ce chiffre approche les 365 000 kilomètres si l'on y greffe les réseaux suisse, russe, norvégien, balkaniques, biélorusse et moldave. L'intégralité du réseau n'est pas exploitable, une partie ancienne, mal entretenue, ou délaissée car non rentable ne peut être considérée comme opérationnelle (cas de la Pologne).

## Flux passagers

Près de 5 Milliards de passagers pour 2009 (UE27 selon l'Union Internationale des Chemins de Fer)

## Flux marchandises

Plus de 442 Milliards de tonnes/km pour 2009 (UE27 source Eurostat)

## Technique

La volonté de fédérer des réseaux disparates impose toutefois l'établissement de normes communes et de systèmes compatibles. En matière ferroviaire, l'ambition politico-économique a énormément d'avance sur la réalité matérielle. Qu'il s'agisse d'alimentation des motrices, d'écartement des rails ou de système de signalisation, une unification des normes est impérative pour garantir, entre autres, la sécurité des passagers.

## Energie de propulsion

Deux types d'énergie alimentent les motrices européennes, l'électricité et le diesel. Ces énergies se répartissent à proportion égale sur les réseaux des grands pays du continent. Le choix d'électrifier ou non une ligne est essentiellement dû à sa possibilité (zone accidentée) et à la rentabilité de la ligne. *De facto*, les lignes nouvelles et les lignes à grande vitesse sont électrifiées.

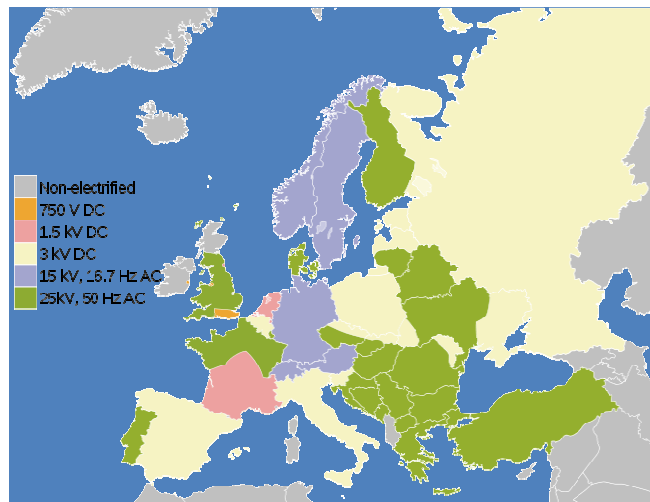
En matière d'énergie électrique, une diversité de tensions différentes existe en Europe. Ainsi, en courant dit « continu », trois tensions viennent alimenter les motrices selon le pays où elles circulent, et seulement deux en courant alternatif.

Avec des tensions différentes, le matériel est ainsi lui aussi développé différemment selon le pays de circulation. Le *750 V continu*, essentiellement présent en Grande Bretagne, voit des motrices circuler sur un réseau doté d'un troisième rail sur lequel un patin placé sous l'engin glisse permettant la conduction de l'énergie. A l'opposé, les autres tensions voient un pantographe situé sur le toit de la motrice entrer en contact avec la caténaire et conduire l'énergie.

Non seulement les matériels diffèrent, mais parfois, ils doivent être capable d'accepter diverses tensions, être « polycourants ». C'est à l'apparition des Trans Europ Express (TEE) que le défi technique s'impose. Dans les années soixante, ces trains qui relient les grandes villes européennes obligent les exploitants et les industriels à proposer des motrices capables de s'adapter à



l'alimentation de la zone où elles circulent. 50 ans après, le Thalys est toujours confronté à ces différences et a dû être développé en conséquence.



*Electrification du rail en Europe*

La hauteur des caténaires est aussi un point de différenciation. En effet, les installations européennes n'ont pas les mêmes normes selon les pays pour le matériel d'électrification. Dans le cadre particulier du transport de fret, les installations de câbles trop basses empêchent le chargement de conteneurs par certains engins et obligent à des manipulations et déplacements sur des voies sans caténaires.

### **Ecartement**

Issues des développements nationaux sans concertation, quatre normes différentes d'écartement des rails coexistent en Europe. Cette multitude voit son origine dans différentes querelles géopolitiques ou techniques au moment de l'essor du chemin de fer en Europe. La référence la plus répandue est l'écartement de 1 435 mm si bien que cette mesure est devenue le standard de voie nouvellement construite. Ainsi, conçues dès l'origine pour des ambitions transfrontalières, les lignes à grande vitesse ont toutes ce même écartement.

Trois autres écartements sont présents sur le réseau européen, l'un en péninsule ibérique (1668 mm), le second dans les pays sous influence russe (1520 mm), et le dernier en Irlande (1600 mm).

Un autre point de divergence existe sur la structure des roues. Si la largeur et la hauteur du rail sont définies et normées, rien n'est harmonisé quant au positionnement du boudin (élément qui assure le guidage en prenant appui sur les faces latérales du haut du rail ou « champignon »), en intérieur ou en extérieur de voie, et au positionnement du ballast qui en est déduit. La France et l'Allemagne se sont trouvées en opposition sur le sujet.

### **Signalisation**

Comme pour l'alimentation électrique, il existe de nombreux systèmes de signalisation en Europe, et parfois, plusieurs types dans un même pays. La capacité des conducteurs à s'adapter conditionne le



développement du transport transeuropéen. Le train Thalys naviguant entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, son conducteur doit gérer six systèmes de signalisation différents (KVB, TVM, TBL, ATB, LZB et Indusi).

Dans un souci de permettre aux matériels et aux personnels d'accéder à l'ensemble du réseau, et ainsi développer le transport ferroviaire transfrontalier, l'Union Européenne a entamé une démarche d'harmonisation des systèmes de signalisation au sein du projet ERMTS (système européen de surveillance du trafic ferroviaire).

Les lignes à grande vitesse, et le matériel dévolu à ces projets, sont en pointe de ces améliorations. Ainsi, les postes de conduite des rames LGV sont centrés afin de s'adapter aux conduites à droite ou à gauche existantes en Europe. Une nouvelle fois, le conducteur doit être formé au changement d'orientation de signalisation et s'y conformer dès qu'il passe une nouvelle frontière.



*Exemples de signalétiques différentes et risque de confusion.*

### Conclusion intermédiaire :

A la lecture de ces différences techniques majeures, ce qu'il faut conclure c'est que l'**interopérabilité** est atténuée voire empêchée par des séquelles historiques, ou des querelles tenaces entre pays ou industriels. Si les lignes nouvelles sont conçues pour favoriser l'interopérabilité, le réseau ancien reste problématique. Le renouvellement normal et programmé des lignes anciennes, à la charge des gestionnaires nationaux d'infrastructures, se doit d'intégrer cet impératif avec, en amont, la définition de normes harmonisées.

La formation des personnels, avec prise en compte des différences techniques et culturelles, est tout autant impérative afin de réduire la marge d'erreur et de faille accidentelle mettant en danger la **sécurité des passagers** et des agents d'exploitations.



### Sociétés d'exploitations Nationales

Chaque pays d'Europe a eu, jusqu'à l'ouverture à la concurrence, une entreprise d'exploitation du transport ferroviaire. Publique dans la majorité, et en charge également de l'infrastructure, ces compagnies étaient en situation de monopole que la réglementation européenne a effacé. Les deux principales sociétés européennes, l'allemande DB AG, et la française SNCF se livrent désormais une concurrence continentale.

Les infrastructures des pays sont maintenant gérées par des entreprises distinctes dont l'objet est l'entretien et le renouvellement des voies, des appareils d'aiguillages et de signalisation. Le financement de ces entités et leur équilibre financier sont primordiaux. Les droits d'entrée d'un opérateur privé ou les taxes de péage de ce dernier leur sont destinés. Des choix différents ont été appliqués, en France où la dissociation est actée, en Allemagne où la société gestionnaire est filiale de l'exploitant.

### Joint Ventures

Avant même l'ouverture complète du marché fret et passagers, les lignes à grande vitesse et/ou transeuropéennes ont donné lieu à la formation de *joint ventures* (JV) spécifiques comme Eurostar pour la liaison Londres-Paris et Londres-Bruxelles. Des types identiques de coopération entre compagnies nationales existent entre la France et l'Italie, la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

### Industriels

De nombreux industriels, ténors mondiaux du transport, sont d'origine européenne.

En matière de constructeurs, ALSTOM et SIEMENS s'affrontent sur la majorité des appels d'offres. Ce dernier a d'ailleurs remporté le marché des nouvelles rames d'Eurostar au détriment du français.

THALES, acteur majeur de la signalisation ferroviaire, doit faire face à une âpre concurrence d'homologues européens comme l'italien ANSALDO.

Des associations regroupant les principaux industriels européens du ferroviaire existent. Il est à noter que dans ces associations apparaissent aussi quelques concurrents nord-américains tels que BOMBARDIER ou ALCAN. GENERAL ELECTRIC par sa filiale française se positionne aussi en concurrence aux acteurs européens.

## France

L'État français a joué un rôle primordial dans le transport ferroviaire depuis son avènement tant dans le développement des infrastructures que dans l'organisation des services. Son implication dans le système ferroviaire est multiple ; il joue un rôle :

- d'actionnaire ;
- de régulateur ;
- de pilote ;
- de financeur.



## L'État actionnaire

RFF (Réseau Ferré de France) et la SNCF sont des Établissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC), disposant de l'autonomie de gestion.

Leurs conseils d'administration respectifs, dans lesquels participe l'État, définissent les politiques de chaque établissement.

Les statuts de chacun des deux établissements précisent la teneur des activités des conseils d'administration. Le conseil d'administration de RFF arrête les programmes d'investissement et propose à l'Etat le barème des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires. Quant au conseil d'administration de la SNCF, il fixe notamment les orientations de la politique de l'établissement, les conditions générales de passation des contrats, conventions et marchés et les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves.

L'Etat intervient dans la recherche d'équilibre financier des deux principaux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) dont il assure la tutelle, SNCF et RFF.

Les concours financiers de l'État en faveur de ces deux établissements concernent diverses natures de dépenses. Jusqu'en 2008 ils étaient répartis de la manière suivante :

- les concours d'exploitation versés directement et indirectement à la SNCF :
  - la compensation pour les tarifs sociaux demandés par l'État ;
  - la contribution au régime de retraite de la SNCF ;
  - la contribution aux charges de la dette de la SNCF.
- les subventions aux gestionnaires d'infrastructure (RFF) :
  - la contribution aux charges d'infrastructures (CCI) ;
  - la subvention de renouvellement et de mise aux normes du réseau ferré ;
  - la subvention de désendettement.

## L'État régulateur

La fonction de régulation de l'État se matérialise de différentes façons.

L'État garantit l'égalité d'accès au transport ferroviaire en homologuant les tarifs de la SNCF sur les transports nationaux et en validant les tarifs sociaux. Cette fonction sera développée dans le chapitre IV de ce document.

L'État garantit également une desserte équilibrée de son territoire. Dans ce cadre, il définit en particulier les orientations de desserte des grandes lignes et des services d'intérêt national.

L'État joue en outre un rôle important en matière de sécurité sur le réseau et de régulation de la concurrence qui se développe progressivement. Il s'appuie pour cela sur deux établissements publics : l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire et l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

## L'établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

La sécurité ferroviaire constitue, depuis la volonté de l'Union européenne que chaque pays dispose d'un organisme de sécurité ferroviaire distinct de l'opérateur historique, une mission fondamentale de



l'État. C'est pourquoi l'État Français s'est doté en 2006 d'un établissement chargé spécifiquement de la sécurité ferroviaire.

L'établissement Public de Sécurité Ferroviaire a été créé par la loi du 5 janvier 2006, ses missions et son fonctionnement ayant été précisés par le décret d'application du 28 mars 2006. L'établissement constitue l'autorité nationale de sécurité ferroviaire de chaque Etat membre telle que l'exige la directive européenne 2004/49. Il est placé sous la tutelle du ministère chargé des transports qui publie la réglementation relative à la sécurité, et est implanté à Amiens.

Les missions de l'EPSF s'exercent sur le réseau ferré national. Elles consistent en :

- la délivrance des autorisations relatives à la sécurité et à l'interopérabilité;
- le suivi et le contrôle de ces autorisations;
- l'élaboration et la publication des documents techniques, règles et recommandations.

L'EPSF a le statut d'Établissement Public Administratif de l'État français. Il bénéficie de ressources propres, au travers d'un droit de sécurité acquitté par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructures, RFF. Son budget s'élevait en 2007 à 13 Millions d'Euros.

#### **L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) : un pouvoir de régulation, d'investigation et de sanction**

L'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence, engagée depuis 1991, doit s'accompagner de la mise en place de mécanismes de régulation. La directive 2001/14/CE prévoit ainsi que les États mettent en place un « Organisme de Régulation et de Contrôle », chargé de veiller au bon fonctionnement du service public de transport et des activités concurrentielles du transport ferroviaire : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).

La fonction principale de l'ARAF est de **faire respecter le principe de la libre concurrence instaurée par la réglementation**. Cette autorité pourra non seulement instruire des plaintes des différents acteurs du secteur, mais aussi prendre l'initiative d'enquêtes et d'investigations. Elle possède également un pouvoir de sanction. En cas de manquements d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire à ses obligations, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut infliger une interdiction temporaire d'accès et/ou une amende.

L'ARAF sera également consultée sur tous les textes réglementaires ferroviaires, notamment les barèmes de péages. A la demande du ministre en charge des transports, elle pourra donner un avis sur les tarifs domestiques de la SNCF avant homologation de ces derniers par l'État.

#### **L'État pilote**

L'Etat définit aujourd'hui la consistance du réseau, donne son approbation pour les grandes opérations d'aménagement, garantit le respect des procédures de conduite et de réalisation des projets et la mise en œuvre des règles de sécurité.

#### **La planification des infrastructures ferroviaires à l'échelle nationale**

À l'échelle nationale, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement donne un cadre rénové à la planification des infrastructures, notamment ferroviaires.



La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement précise désormais que «*la poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes. (...)*

L'Etat contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020. Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement :

- la ligne Sud-Europe-Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges ;
- la ligne Bretagne-Pays de la Loire ;
- l'arc méditerranéen, avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la desserte de l'est de la France, avec l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin-Rhône ;
- l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France ;
- les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui font l'objet d'un traité franco-italien.

Cette concertation portera sur les priorités, les alternatives à grande vitesse, les tracés et les clefs de financement des projets. Elle tiendra notamment compte de leurs impacts sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité et sur les espaces agricoles et naturels, et des priorités établies au niveau européen dans le cadre des réseaux transeuropéens.

En outre, la loi instaure « un schéma national des infrastructures de transport » qui, au-delà du développement du réseau de LGV, marque l'implication de l'État dans la maintenance du réseau ferroviaire et son appui aux collectivités territoriales.

Ce schéma doit notamment s'articuler avec les Schémas Régionaux d'Infrastructures et des Transports (SRIT) que les régions mettent en œuvre.

### **La mise en œuvre des grands projets d'infrastructures**

La circulaire n°2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire met l'accent sur la nécessité de disposer dans un premier temps de pré-études fonctionnelles, destinées à apprécier l'intérêt de l'opération envisagée et l'opportunité d'en poursuivre plus avant l'étude. Les pré-études fonctionnelles d'un projet peuvent être initiées par d'autres instances (État, SNCF ou collectivités territoriales notamment). La circulaire définit en outre les modalités d'association, de consultation des autres acteurs de l'aménagement et des populations concernées.

### **La maintenance du réseau : entretien et rénovation**

L'Etat soutient RFF dans sa politique de maintenance du réseau. Dans le contrat de performance entre RFF et l'Etat pour les années 2008-2012, le développement durable est l'enjeu principal, un des



quatre axes majeurs identifiés est de « rénover et développer le réseau, et moderniser son exploitation pour améliorer sa performance ». Cette volonté se traduit par l'engagement de prolonger et accélérer le plan de rénovation du réseau.

### L'État financeur

L'Etat intervient financièrement tant dans les projets d'infrastructures (développement et amélioration du réseau) que dans l'entretien lourd du réseau. Il intervient en général en partenariat avec d'autres financeurs, avec les Régions par exemple au travers des Contrats de Projets Etat-Région.

**Le risque de la déréglementation réside dans la façon de répondre à deux objectifs contradictoires :**

- **Garantir le bon fonctionnement des services d'intérêt général**
- **Libéraliser l'économie et soumettre la plupart des secteurs d'activité à une situation de concurrence.**

Certaines grandes entreprises poussent à déréglementer leur secteur d'activité, car elles espèrent pouvoir dominer le marché et donc en tirer bénéfice.



## Les problèmes liés à la déréglementation en France

### Les problèmes liés aux opérateurs

#### Gestion du matériel

Les rames comme les motrices sont regroupées par dépôt d'attache et ne peuvent pas être entretenues n'importe où. Chaque dépôt dispose d'habilitations particulières pour l'entretien de tel type de matériel. La stratégie de l'entreprise sur la gestion de son parc et l'optimisation des mouvements de manœuvre peut avoir un impact important sur la capacité. Certaines améliorations de capacité, possibles d'un point de vue théorique par modification du graphique de circulation, peuvent s'avérer difficiles à mettre en œuvre, car nécessitant l'achat de nouvelles rames qui pourraient être sous-utilisées.

#### Gestion du personnel

L'entreprise ferroviaire doit optimiser le roulement de son personnel comme de son matériel tout en respectant la réglementation. Les conducteurs ne sont pas tous habilités à conduire n'importe quel type d'engin, ni sur n'importe quelle ligne. Leur permis doit être validé chaque année. De même, aujourd'hui, la réglementation française ne permet pas la circulation de trains sans chef de bord, comme cela est possible pour certains types de relations (type tramtrains) dans d'autres États Européens.

### Les risques liés aux infrastructures

#### Les contraintes de maintenance des infrastructures

La dégradation des infrastructures du réseau ferré Français est effective : un audit commandité conjointement par RFF et la SNCF en 2005 prédisait qu'en gardant au niveau de 2005 le budget de maintenance de l'infrastructure, 60% du réseau ferroviaire français, devrait être fermé à l'exploitation à l'horizon de 2025.

Le coût **kilométrique moyen** des opérations de régénération des voies s'élève en 2008 à 1 million d'euros HT par kilomètre alors que celui des opérations d'entretien courant atteint 35000 euros HT par kilomètre. Le "coût complet" du réseau ferré (qui comprend l'entretien des voies et leur renouvellement) est estimé à environ 6,5 milliards d'euros par an, les revenus de RFF ne couvrent que 83% de cette somme.

Le risque est de diriger les moyens financiers vers les lignes les plus rentables au détriment des petites lignes, celles qui ne voient passer que quelques trains par jours : **50% du réseau Français ne voit que 10% des trains.**

#### Les contraintes de circulation

Plus le réseau est maillé, c'est-à-dire plus il comporte de gares où se rejoignent différentes lignes, plus la prise en compte des correspondances est importante. Les correspondances permettent une



amplification de l'offre mais sont rapidement problématiques du point de vue de l'organisation horaire et de la sécurité.

### **Conclusion intermédiaire : ambiguïté de l'état Français vis-à-vis de RFF et de la SNCF**

La situation économique française est sous contrainte. Le modèle économique du TGV, traditionnelle « vache à lait » de la SNCF, est aujourd'hui mis à mal par la hausse des péages voulu par RFF et validé par la puissance publique.

L'Etat est mis en difficulté dans son rôle d'actionnaire de la SNCF et de RFF. Comment permettre aux uns de se développer et de répondre aux défis de l'ouverture à la concurrence et aux autres de financer l'entretien et le développement du réseau. Il faudrait plus d'opérateurs ferroviaires pour davantage de recettes, alors que ces mêmes opérateurs rogneront directement sur la part de marché de la SNCF. Un dilemme sans réponse à ce jour, amenant juste à des batailles de lobbying intenses des parties prenantes auprès de pouvoir politique en place.



## Retours d'expériences

### La Suède : un système équitable de financement des lignes

Très en avance sur les autres pays européens, la Suède a commencé à libéraliser son système ferroviaire pour une raison étrangère à la Communauté Européenne qui était le déficit très important de sa société de transport *Statens Järnvägar*.

Dès 1988, ce « Transport Act » sépare les activités d'exploitation du service de transport, et celles de gestion des infrastructures. Parallèlement, l'Etat suédois ouvre à la concurrence le transport de voyageurs sur la desserte locale. Le financement du gestionnaire des voies *Banverket* est assuré par une taxation des opérateurs exploitants. Cette dernière est rationalisée en tenant compte des taxes appliquées au transport routier. Par ailleurs, les autorités régionales du transport prennent part à la gestion de l'ensemble du trafic.

L'acteur étatique d'exploitation du transport conservait au départ le fret, maintenant ouvert à la concurrence comme le demande l'Union Européenne, il se concentre sur ses objectifs commerciaux. Aujourd'hui les opérateurs privés sont nombreux et solidement implantés.

Points forts du modèle suédois :

- L'Etat impose un cadre étroit de coordination et de contrôle aux opérateurs ;
- L'implication des autorités locales dans la gestion du trafic ;
- L'indexation des redevances sur le coût du transport.

### Allemagne : une expérience réussie de sauvegarde des petites lignes

L'acteur étatique allemand est la *Deutsche Bahn AG*. Comme ses homologues européens, cette société regroupait à la fois l'activité d'exploitation des lignes et celle de gestionnaire d'infrastructure. Sa situation était particulièrement délicate puisqu'elle accusait une dette de près de 35 Md€ en 1993 et avait une structure surdimensionnée par l'intégration de l'ancienne société est-allemande. L'Etat Fédéral Allemand s'est conformé très rapidement aux différentes directives communautaires et n'a pas tardé à distinguer les deux activités en créant *DB Netz*, filiale à 100% de DBAG. Par ailleurs, l'ouverture du marché de transport fret ou passagers a été mis en place en armant son entité pour la bataille, une réduction de la masse salariale a ainsi été opérée dès 1994.

DB AG a créé une quarantaine de réseaux régionaux *DB Regio* afin d'être au mieux positionnée face à la concurrence. Cela a provoqué une émulation qui a favorisé la compétitivité de l'acteur publique. Déficitaire et endettée lors de son virage, la société affiche aujourd'hui des résultats financiers positifs, tant sur sa partie infrastructure qu'en exploitation. Cependant, certains choix ou développements ont porté atteinte à l'image de l'entreprise comme des accidents ou des choix de tracé.



Points forts du modèle allemand :

- La DB AG a entrepris dès 1994 son repositionnement aiguisant ainsi sa réactivité;
- La DB Netz pratique des tarifs de redevances plus élevés que le réseau ferré français ;
- Les transports régionaux de moins d'une heure ou cinquante kilomètres ont été confiés aux Länders par l'Etat fédéral pour l'organisation et le financement .

## Espagne : L'autre retardataire

Historiquement l'ensemble du secteur ferroviaire espagnol était géré par l'organisme public Renfe (Réseau national des chemins de fer espagnols). Cet organisme d'état fondé en 1941 a existé jusqu'en 2005, quand il a été divisé en ADIF (entité gestionnaire de l'infrastructure des chemins de fer espagnols) et Renfe Operadora (compagnie qui est chargée du fret et du transport des voyageurs) suite à une loi sur le secteur ferroviaire impulsant les premiers pas de la libéralisation du secteur.

### Renfe operadora (Opérateur public de voyageurs)

Son activité est composée autour de la gestion des chemins de fer de proximité et de moyenne distance (régionaux et navettes), la gestion des trains sur grande distance et à grande vitesse ainsi que la gestion du fret.

### Adif (Administrateur public des infrastructures ferroviaires)

L'administrateur des infrastructures ferroviaires en Espagne (Adif) est une société dépendant du Ministère du Développement dont l'objectif est la construction des lignes de chemin de fer et la gestion de leur exploitation.

Depuis l'arrivée de la première ligne à grande vitesse en 1992, l'Espagne a fortement investi dans le développement de ce réseau. Une forte extension géographique de l'offre est prévue par les autorités espagnoles. Le PIT (*Plan de Infraestructuras de Transporte* pour « Plan d'infrastructures de transport ») ambitionne de couvrir toute la péninsule ibérique vers 2015. Aujourd'hui la longueur du réseau grande vitesse espagnol en service équivaut à celui de la France.

L'Espagne est l'un des pays avec la plus faible part de marché du fret ferroviaire parmi les pays de l'UE. C'est également la plus forte baisse de part de marché connue pour l'ensemble de ces pays dans la dernière décennie.

En 2007, après avoir avalisé la libéralisation du marché des transports ferroviaires de marchandises, le gouvernement espagnol a dévoilé le 14 septembre 2010 un plan stratégique de 7 milliards d'euros pour promouvoir le fret ferroviaire, avec l'objectif de transporter par train 8 à 10 % des marchandises du pays en 2020 contre 4,1 % actuellement.

Dans la présentation du plan stratégique, il est noté que le déclin du transport ferroviaire « est dû principalement à la rigidité et la lenteur de la réponse des institutions publiques aux besoins du marché des chemins de fer, qui présente des déficiences en matière de qualité et de compétitivité dans leurs services. ».



Concernant le transport de passagers, les orientations sont pour l'instant moins claires. Il est aujourd'hui impossible de concurrencer Renfe Operadora. Cependant la loi pour « l'Economie soutenable » du 15 mars 2011 prévoit que le ministère du Développement ait fait une proposition complète avant le 5 septembre 2011 contenant une classification des marchés de transport en trois catégories:

- Concurrence libre dans le marché
- Aucune possibilité de concurrence
- La concurrence "pour le marché"

D'autre part, la loi fait l'objet de la définition du concept de services de transport d'intérêt public susceptibles d'être subventionnés car n'étant pas économiquement rentable mais nécessaires pour assurer le service de transport entre les différentes localités ou pour assurer une prestation dans des conditions raisonnables en termes de fréquence, de prix, de qualité et d'universalité.

## UK, USA et Japon

### Modèle anglais : Faux départ dans le déroulement de la privatisation des chemins de fer

Le **Railway Act** de novembre 1993 marque la fin définitive de British Rail et de l'ancien système. A cette date, l'infrastructure ferroviaire a été privatisée et regroupée au sein de *Railtrack*.

Propriétaire du réseau, *Railtrack* passe des contrats d'accès au réseau (*Track Access Conditions*) avec des exploitants dit TOC's (*Train operators companies*) autorisés à utiliser certaines parties de son réseau, en lui précisant les règles incontournables à respecter.

La concurrence entre les différents opérateurs de transports de voyageurs s'effectue à travers l'attribution des marchés, et non sur le marché. Quant au matériel roulant utilisé par les opérateurs de trains de voyageurs, il est directement loué à des sociétés de location de matériel roulant ferroviaire dites ROSCO's (*Rolling stock companies*). Pour le fret, trois entreprises spécialisées (*Freight operators*) sont chargées de l'exploitation.

Pour répartir les marchés, le pays a été divisé en 25 secteurs, chaque zone étant donnée en franchise à une entreprise spécialisée dans la gestion des services.

La franchise ne concerne que les transports de voyageurs. C'est un contrat commercial entre l'Etat et une société privée pour « l'octroi du droit d'exercer une certaine activité pendant un certain temps ». Elle revêt un caractère essentiel dans le système puisqu'elle entraîne l'attribution de subventions, et définit le service minimal mais aussi le contrôle tarifaire.

Ainsi a-t-on désormais :

- *Railtrack*, société anonyme détenant le réseau (voies, immobilier, signalisation), responsable de l'attribution des capacités et du contrôle opérationnel de la circulation depuis le 1er avril 1994. L'accès aux infrastructures de transport est ouvert aux tiers pour les marchandises.
- 3 ROSCOS (*Rolling Stock Companies*), compagnies détenant le matériel roulant.



- 5 compagnies régionales exploitantes de services passagers. Depuis le 1er avril 1994, des franchises sont attribuées par appel d'offres aux opérateurs privés.
- 5 compagnies d'exploitation du fret intervenant sur le territoire national.
- un nombre important de petites sociétés de maintenance et de services divers.
- EPS, qui exploite Eurostar, conjointement avec la SNCF et la SNCB, fait l'objet d'un traitement particulier.

Le *Railway Act* de 1993 prévoit parallèlement la création de deux autorités indépendantes de régulation :

- l'**OFRAIL** (*Office of Rail Regulator*) qui est le régulateur économique du système. Il est chargé d'accorder les licences pour l'exploitation d'un réseau de transport de voyageurs et organise les relations entre les opérateurs et les usagers en cas de fermeture de ligne et pour tout ce qui concerne les prix ou la qualité du service.
- l'**OPRAF** (*Office of Passenger Rail Franchising*) est le régulateur qui définit le cahier des charges (niveaux de service et performances minimum) pour les services de transport des passagers et en contrôle le bon respect après accord des franchises.

## Bilan : échec et enseignements

### *Echec financier*

La privatisation du rail en Grande Bretagne avait pour objectif principal de dégager des fonds afin de limiter sensiblement la participation de l'Etat. Mais le bilan financier est plutôt mauvais, pour diverses raisons.

D'abord, l'apparition de nouveaux coûts (droits d'utilisation des infrastructures, location de matériels, coûts d'interface) a eu pour effet d'augmenter les coûts du système dans son ensemble.

Avec le gel des achats de la British Rail pendant près de 3 ans avant la privatisation, le gouvernement britannique a laissé en héritage un matériel roulant vétuste. Les TOC's ne sont pas non plus incitées à investir. Elles payent des droits d'entrée, louent les trains et les gares. Ceci leur laisse peu de marges pour réduire les coûts. La diminution de la qualité de service couplée à une demande qui ne cesse de croître génère de la congestion et des retards de plus en plus fréquents.

Les TOC's ne sont cependant pas les seules responsables de la mauvaise qualité de service. Ne possédant pas la maîtrise des droits d'accès, *Railtrack* ne peut investir de manière régulière et voit son réseau se dégrader. Ainsi, *Railtrack* et les TOC's passent leur temps à se rejeter la responsabilité des retards et à se verser mutuellement des pénalités.

Les usagers sont les premiers à subir les aberrations d'un système basé sur la pénalisation à outrance et non sur l'incitation. Les sanctions en cas de retard ne permettent plus d'assurer certaines correspondances.

### *Sécurité des voyageurs*

La fragmentation des entreprises et le recours fréquent à la sous-traitance a eu pour effet de remettre en cause la culture de coopération au sein des entreprises de maintenance et en charge de la sécurité.



Trois accidents mortels entre 1997 et 2000 ont eu pour origine cette évolution organisationnelle et le manque de financement.

Si la séparation entre les fonctions de gestion d'infrastructures et d'exploitation commerciale est reconnue, les syndicats et l'opinion publique réclameront la renationalisation de Railtrack avec prise en charge directe de la maintenance des infrastructures.

Les objectifs principaux de la déréglementation du rail en Grande-Bretagne, à savoir, la diminution des coûts, le désengagement financier de l'Etat et l'amélioration de la qualité de service n'ont pas été atteints. C'est le désengagement financier de l'Etat et la privatisation qui semble à l'origine de la dégradation du système. **L'Etat a tiré les conséquences de cette crise en renforçant son implication.** Les conditions sont aujourd'hui réunies pour encadrer une concurrence saine et conduire au développement du rail en Grande-Bretagne.

### Conclusion intermédiaire

**On peut constater que c'est la mauvaise gestion du modèle choisit qui a nui au système.**

Toutefois, il convient de relativiser le portrait négatif que l'on se fait du réseau ferroviaire du Royaume-Uni :

- Les trains anglais sont tout de même classés en 11<sup>è</sup> position en Europe pour leur sécurité.
- Il a été constaté en Angleterre comme dans les autres pays une baisse du nombre d'accidents, même depuis la privatisation.

### Modèle Américain : une réussite économique

Le marché ferroviaire américain se décline en deux axes principaux :

- Un service public obligatoire relatif à la gestion des réseaux urbains et intercity par la Compagnie Nationale Ferroviaire des transports Publics (AMTRAK). C'est l'Etat fédéral qui subventionne cette compagnie qui est constamment déficitaire.
- Les services publics sous-contrat. Il s'agit principalement de sept compagnies ferroviaires (CSX Transportation, Norfolk Southern Railway, BNSF Railway, Union Pacific Railroad, Kansas City Southern Railway, Grand Trunk Corporation, Soo Line Railroad).

Il existe également des services privés qui travaillent soit directement avec les différents Etats, soit avec l'Etat fédéral ainsi qu'avec les propriétaires de certaines lignes.

Ces deux axes positionnent les acteurs du transport ferroviaire étasunien sur un marché principalement basé sur le transport de fret (95% du marché). Ce secteur du fret est rentable et exploité essentiellement par les entreprises privées. Quant au transport de passager, déficitaire, il n'est exploité que par le secteur public.

Le bilan de la déréglementation aux Etats-Unis, se solde par : une réduction des tarifs, l'amélioration du service, une compétitivité accrue vis-à-vis des autres moyens de transport, une diminution de la facture énergétique. Bien que cela semble positif, il faut toutefois noter qu'en trente ans, plus de 25% des voies ferrées des Etats-Unis ont été supprimées, que malgré une réduction des tarifs, le coût des



billets "grandes lignes" reste nettement plus cher que l'avion, que les problèmes de sécurité sont récurrents,...

Bref, les compagnies privées ont investi dans les activités les plus lucratives, laissant au secteur public les lignes et les secteurs déficitaires.

La dérèglementation aux Etats-Unis est certes une réussite économique pour les acteurs privés mais avec des failles de sécurité importantes d'une part et des coûts toujours élevés pour le secteur public.

### **Conclusion intermédiaire**

La dérégulation américaine a été une réussite économique. C'est un secteur en forte croissance dans le fret avec un chiffre d'affaire dépassant 59 Mds de \$ par an, en forte modernisation tant en terme de structures, d'équipements que de respect des normes environnementales et énergétiques.

### **JAPON : modèle nippon ni mauvais**

Le début de privatisation de JNR (Japan National Railways) intervient en 1987. L'époque est de manière générale favorable à la libéralisation et aux privatisations dans tous les pays de l'OCDE.

On peut retenir du cas japonais une privatisation plutôt réussie, soutenue en grande partie par une population exigeante en demande de services réels et pas seulement publics. Un service fiable, dense, confortable, à prix maîtrisés sur les 20 dernières années. C'est l'image que l'on a à l'étranger et qui est vraie pour la façade pacifique du pays mais qui se fonde sur la sélection des régions et des lignes les plus rentables. Une grande partie du territoire est structurellement non rentable et le service ne peut survivre que par subvention ou renationalisation. En conséquence, de nombreux seniors connaissent des difficultés de déplacement et donc d'approvisionnement et d'accès aux soins.

Les problèmes de sous-traitance de la maintenance ont également été au cœur de la question sécuritaire comme le montre un certain nombre de polémiques et l'accident d'Amagasaki. Des leçons ont été tirées du Royaume-Uni : centralisation et maintien du contrôle comme facteurs essentiels.



## Les lignes de défense de la légitimité du service public

Le vecteur transport (ferroviaire, route et aérien) est un des éléments fondamentaux de l'économie du pays et de la cohésion sociale.

Le mode ferroviaire doit donc répondre aux besoins de la nation, citoyens et acteurs économiques.

Traditionnellement, le déficit des entreprises publiques, leur mauvais fonctionnement et leur coût pour l'Etat sont des éléments avancés pour défendre la privatisation du segment économique. D'autre part les mauvaises expériences de libéralisation-privatisation, dans certains pays européens dans ce secteur, ne militent pas pour cette solution unique.

La volonté européenne de redessiner le paysage économique dans un mode concurrentiel, oblige les Etats à revoir la notion de service public au sein d'un marché concurrentiel.

### **Dans un sentiment commun le service public doit être sauvegardé.**

Mais sous quelle forme ? Doit-on défendre un modèle politique et économique ou au contraire défendre une certaine idée du service public et donc ses fondamentaux : ses missions et obligations.

Il faut veiller à ce que l'intérêt des citoyens et des usagers soit préservé.

### **Le service public est un facteur de cohésion sociale.**

Il fait une large place à la redistribution sociale et territoriale à travers ses principes : continuité et accessibilité des services rendus aux usagers, égalité de traitement, péréquation tarifaire, obligation de fourniture, souci de la qualité des prestations, sécurité, liberté de circulation, etc.

Les besoins fondamentaux de tous les individus doivent être satisfaits : telle est la conception qui fonde son utilité sociale.

### **Le service public n'est donc pas simplement prestataire de biens et de services mais aussi producteur de lien social et de citoyenneté.**

D'où l'attachement des citoyens à la notion d'un service public qui remplit ses missions d'égalité et de solidarité.

Il est nécessaire de défendre le Service Public, à travers des changements démocratiques qui ouvrent les entreprises chargées de mission de service public à la richesse de la société.



**Les trois grands principes auxquels sont soumises les missions de services publics sont la mutabilité (capacité d'adaptation aux conditions et aux besoins), l'égalité (dans l'accès au service et dans les tarifs) et la continuité.**

En matière de transport ferroviaire, le concitoyen et usager, mais aussi les acteurs économiques (fret) doivent pouvoir bénéficier d'un système fiable tant sur le plan de la sécurité (maintenance, entretien) du transport que sur la régularité des horaires et la fréquence des dessertes; mais aussi des tarifs abordables sur un réseau qui doit desservir l'ensemble du territoire de façon équitable et dans un souci de développement durable.

En effet, le vecteur transport concourant au développement social et économique du pays, l'absence d'un service public fiable peut rompre le lien social et tuer une économie locale.

Toutefois, notre analyse montre des expériences réussies dans la préservation de la sécurité, de la couverture du territoire, de la qualité des services et de la maîtrise des prix.

**L'enjeu est donc davantage dans la maîtrise des conditions qui encadrent la mise en œuvre de la déréglementation que dans la défense idéologique du service public !**



# RECOMMANDATIONS STRATEGIQUES ET OPERATIONNELLES

## Effet final recherché

### Modifier le processus décisionnel français en matière de transport public

Il s'agit de calquer le processus décisionnel français sur le modèle des consultations ayant cours dans les institutions européennes. Lors de l'établissement des cahiers des charges relatifs à l'ouverture d'un marché de service public à un opérateur privé, l'ensemble des acteurs doivent avoir la possibilité d'émettre des avis sur le dossier et de participer à la prise de décision.

Un type d'ONG de nouvelle génération (analyse précise des problématiques défendues et mise en place de plans d'action et d'influence) est nécessaire pour s'immiscer dans un tel processus décisionnel. En effet, la crédibilité de l'action doit reposer sur une analyse fine et approfondie des problématiques défendues.

Il ne s'agit pas de défendre un lobbying traditionnel mais bien de **mettre en place un processus décisionnel hybride** dans lequel toute la chaîne des acteurs concernés par la problématique est consultée (des usagers du service public aux exploitants en passant par l'industrie, les syndicats,...). Plus précisément, une autorité participative de régulation, modulable en fonction de la problématique, se constituerait en un espace public de discussion. Au sein de cet espace, l'ONG de nouvelle génération serait sur un pied d'égalité avec les autres acteurs en matière de négociation. La rédaction des cahiers des charges serait l'apanage de cette autorité participative de régulation. Ces cahiers des charges, afin d'obtenir une légitimité démocratique incontestable (sécurité prise en matière de modification) par l'Assemblée nationale, seule représentante légitime de la population française.

Ce schéma décisionnel peut s'appliquer à toutes les problématiques d'ouverture des services publics à la libre concurrence. **Une autorité participative de régulation**, modulable en fonction des problématiques à traiter, est un instrument facilement et efficacement adaptable. L'essentiel de ce processus décisionnel réside dans l'implication des **ONG de nouvelle génération** et par conséquent d'une défense des intérêts propres des usagers des services publics, quels qu'ils soient.



## Notre stratégie

### Les lignes directrices :

#### *Ligne directrice N°1*

- **Concentrer notre action sur le transport de passagers** (vs le fret) qui est le sujet le plus sensible pour l'opinion publique... donc le plus impactant pour notre objectif !

#### *Ligne directrice N°2*

- **Ne pas politiser le débat !** Les grèves successives, les prises de position souvent impopulaires des syndicats ont créé un passif autour du concept de "service public" qui porte en lui une connotation pour le moins clivante et qui peut créer une opposition de principe.

- Ne pas employer frontalement l'expression « service public »
- Dépasser, dans nos actions et dans notre argumentation, les clivages politiques classiques qui s'affrontent autour du concept de service public et rassembler autour de la notion "**d'intérêt général**"

#### *Ligne directrice N°3*

- **Concentrer notre action sur les associations d'usagers et de consommateurs :**

- Mutualiser et concentrer les ressources et les actions, aujourd'hui très fractionnées, de ces associations et obtenir ainsi un effet de masse au service de notre objectif.
- Leur faire porter la parole de notre cause pour sensibiliser et "recruter" d'autres usagers.
- Atteindre ainsi une "masse" suffisamment importante pour faire fléchir les décideurs politiques et obtenir le cadre décisionnel souhaité (Assemblée Nationale)

*Une contrainte : Ne pas donner le sentiment que nous cherchons à nous substituer à l'autorité des organisations déjà existantes, mais se présenter comme un support et une aide à leurs actions.*

#### *Ligne directrice N°4*

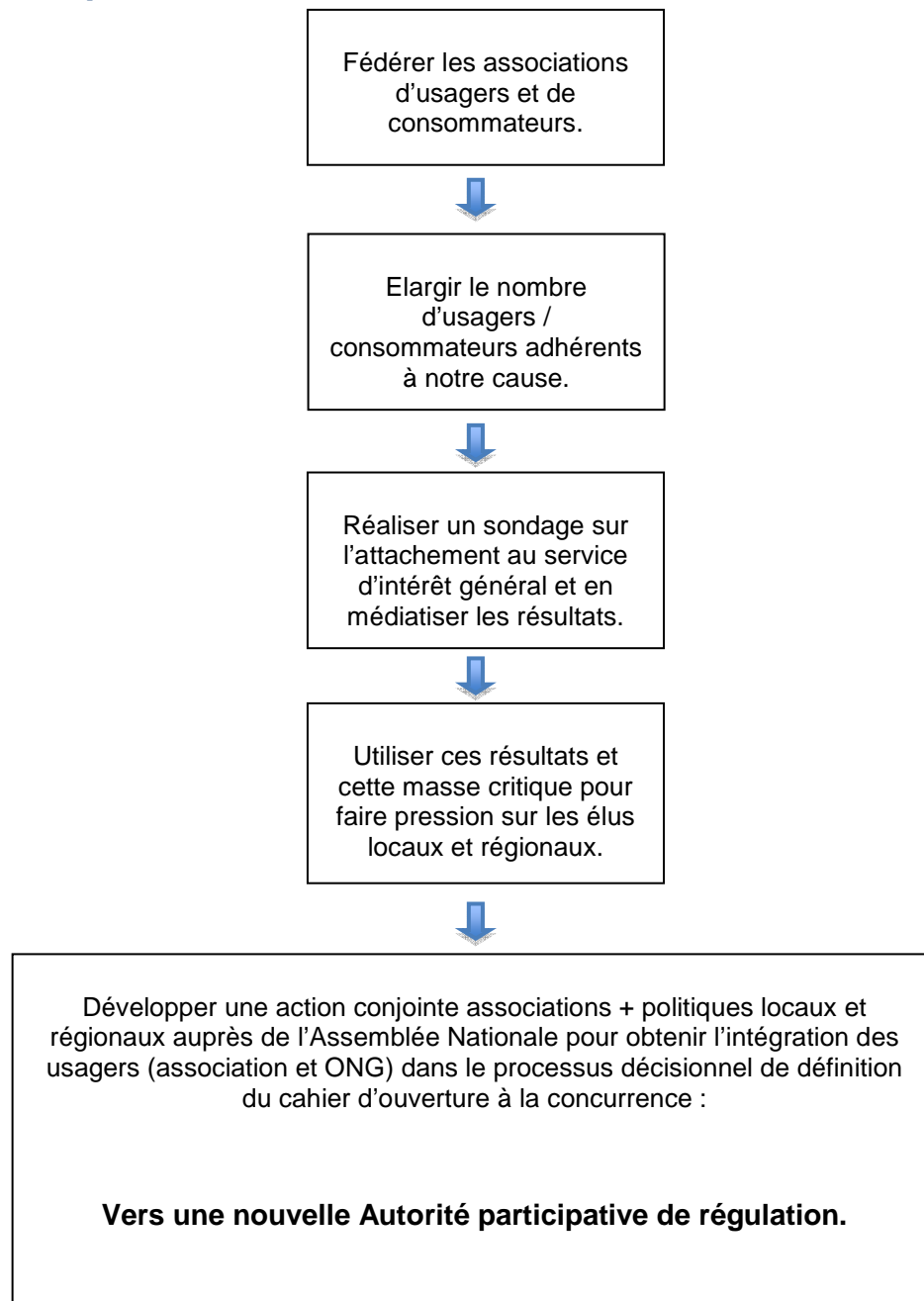
- **Gérer la contrainte d'un budget réduit en trouvant des effets de levier et des caisses de résonance importants.**

- Capitaliser sur les outils internet et les réseaux sociaux moins coûteux en production et générateurs d'une large audience.



## Nos choix opérationnels

### 1°) Schéma tactique





## Détail du plan d'action

### 1 – Un évènement fondateur

Prétexte à la réunion de toutes les associations et au lancement de notre campagne.

Cet évènement prendra la forme d'un colloque placé sous le thème :

**Demain le train :**

**Intérêt général et déréglementation ; risques et opportunités**

Ce colloque qui se déroulera sur 2 jours sera divisé en 2 parties :

La première réunira les associations, les acteurs politiques (nationaux et locaux), les responsables de la SNCF et de RFF, des historiens et des économistes et aura pour objet de répondre aux questions que pose la thématique.

La seconde se recentrera exclusivement sur les associations pour faire une synthèse de la journée précédente et présenter les outils et les actions que nous mettrons à leur disposition :

- Appli Mobile
- Site web dédié
- Communauté Facebook

### 2 – Création d'un site web dédié

« DemainLeTrain.com », site déployé sous la forme de plateformes collaboratives, permettant le partage des arguments favorables au service d'intérêt général, à la pédagogie/sensibilisation de la problématique et à la création de communautés :

- Ouverture de sections et forums par thématiques : usagers des transports publics, associations d'usagers particulières (handicapés, voyage d'enfants, les accidentés du rail.), salariés des transports publics, élus etc.
- signature de pétitions en ligne,
- soutien financier de l'organisation,
- partage de documents en lignes : photos, vidéos, études, publications, articles,
- rattachement de groupes de soutien : relayés par une présence sur les réseaux sociaux Facebook, Viadeo, LinkedIn, Twitter (creuser sur l'existant).



### 3 – Diffusion de l'application mobile :

Cette application permet principalement de faire la pédagogie des enjeux et de centraliser en un point les dysfonctionnements constatés par les usagers.

Chaque association aura par ailleurs son onglet qui lui permettra de diffuser ses propres informations.

La compilation des dysfonctionnements fera l'objet d'un rapport envoyé aux médias ainsi qu'aux acteurs politiques aux niveaux locaux et nationaux.

Le téléchargement de l'application permettra par ailleurs de constituer une base de données centralisée des usagers actifs.

### 4 – Création/animation d'une communauté FaceBook "Demain le Train"

Cette communauté diffuse l'information, ouvre des débats sur le sujet, crée du trafic sur le site et permet d'élargir la diffusion de l'application mobile.

### 5 – Optimisation du référencement sur internet :

- Création d'une page Wikipedia dédiée au sujet
- Tactique de référencement naturel : optimiser le nombre de liens entrants et sortants vers le site, en maillage, associer le nom du site à des medias en ligne, multiplier les prises de position dans les forums et discussion professionnels
- Achat de mots clés, nom du site et extension

... et la prescription,

- Référencement actifs sur les communautés-relais online : création de groupes de soutien au site sur Facebook, « banque » de relais sur Twitter.

### 6 – Réalisation d'une enquête nationale par mail et en ligne, sur l'attachement aux missions d'intérêts généraux du train.



## 7- Diffusion des résultats de l'enquête aux médias et acteurs politiques aux niveaux local et national.

## 8- Actions de lobbying lancées sur l'échiquier politique

Une première phase consistera à faire connaître notre démarche puis, se reposant sur une adhésion de l'opinion publique et de diverses associations, à se positionner comme un interlocuteur expert du domaine et donc incontournable. Ensuite, nous solliciterons des rencontres avec des décideurs et proposerons appui et soutien dans plusieurs groupes de travail de différentes commissions, directions techniques et autres afin que notre orientation soit prise en compte.

- Agir auprès des élus par des sensibilisations sur notre démarche en diffusant notre position au travers d'un document transmis à l'association des Maires de France. En recueillant le soutien de groupe d'élus qui interviennent déjà dans une démarche analogue de type *comité des parties prenantes du service public ferroviaire* ;
- Après la transmission d'un document explicatif proposant nos services au Président de la commission transport de l'Assemblée Nationale et afin d'intervenir sur le processus d'élaboration du cahier des charges relatif au service public ferroviaire dans les prochains marchés (cf. position paper), solliciter un rendez-vous physique au besoin soutenu par d'autres associations ou groupes de parties prenantes alliés et déjà introduits ;
- Intervenir de façon directe auprès du Ministère des Transports et notamment son Bureau de la réglementation du Transport Ferroviaire ;