

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

DOSSIER DE PRESSE

Assises du ferroviaire

Ouvrir un débat national sur l'avenir du modèle français

Jeudi 15 septembre 2011



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Sommaire

1. Pourquoi des Assises du ferroviaire ?

2. Un débat national sur l'avenir du modèle ferroviaire français

- Le ferroviaire français au cœur de l'Europe
- La gouvernance du système ferroviaire
- L'économie du ferroviaire
- La filière ferroviaire française

3. Les Assises du ferroviaire : organisation et calendrier

- Organisation
- Le calendrier

4. Les grands chantiers déjà sur les rails :

- La rénovation et la modernisation du réseau
- La rénovation du matériel roulant
- Le service annuel
- Les projets de nouvelles lignes à grande vitesse
- L'ouverture à la concurrence

Annexes

- Présentation des Présidents des quatre commissions
- Composition de l'Assemblée plénière
- Composition des Commissions

1. Pourquoi des Assises du ferroviaire ?

Symbole de performance industrielle, de succès commerciaux et d'innovation technologique, le système ferroviaire français est une vitrine pour notre pays. Pourtant, ce secteur est aujourd'hui confronté à des enjeux de taille : ouverture à la concurrence du transport de voyageurs sous l'impulsion des politiques européennes, stagnation voire dégradation des parts de marchés de certains services de transport, besoin de modernisation du réseau pour absorber l'augmentation du trafic et améliorer la qualité de services pour le voyageur... Face à ces défis, le secteur ferroviaire doit trouver un nouveau souffle pour continuer à créer de nouveaux emplois en France et accélérer la conquête de nouveaux marchés.

Dans ce contexte, le Président de la République a annoncé le 8 septembre dernier, lors de l'inauguration de la LGV Rhin-Rhône, que Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et Thierry Mariani, ministre des Transports, allaient mettre en débat le modèle ferroviaire français de demain.

Ainsi, les ministres lancent aujourd'hui les Assises du ferroviaire. Elles réuniront l'ensemble des acteurs du secteur (industriels, syndicats, voyageurs, élus, entreprises) ainsi que des personnalités qualifiées apportant un regard neuf sur les problématiques pour examiner les faiblesses du système actuel et formuler des propositions concrètes à mettre en œuvre.

Les travaux déjà engagés :

Sous l'impulsion du Président de la République, le Gouvernement a, depuis 2007, engagé des actions pour soutenir et dynamiser le secteur :

■ La mise en place de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs permet de mieux anticiper et gérer les conflits sociaux, ainsi que de **connaître l'état du trafic lors des journées de mouvements sociaux**.

■ L'**engagement national en faveur du fret ferroviaire vise à porter la part des transports de marchandises alternatifs à la route de 14% à 25% à l'horizon 2022**. 7 milliards d'euros ont été engagés pour aider au développement du fret ferroviaire à l'horizon 2020 : création d'un réseau orienté fret ainsi que des autoroutes ferroviaires cadencées, mesures en faveur du transport combiné et des opérateurs ferroviaires de proximité, développement du fret ferroviaire à grande vitesse, suppression de goulets d'étranglement, amélioration de la desserte ferroviaire des grands ports français et modernisation de la gestion des sillons.

■ L'**effort de régénération des voies** : le contrat de performance État - RFF 2008-2012 prévoit la réalisation de 13 Md€ de travaux de renouvellement sur la période 2008-2015. Le linéaire de voies renouvelées chaque année passe ainsi de 400 km en 2005 à 1000 km environ depuis 2010, ce qui permet d'améliorer progressivement la qualité de service du réseau.

■ La loi Grenelle et l'**inscription des nouvelles lignes à grande vitesse** prévoient que l'Etat contribue, 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.

■ Le **lancement des trains d'équilibres du territoire** : Thierry MARIANI, ministre des Transports et Guillaume PEPY, Président de la SNCF, ont signé le 13 décembre dernier une convention d'exploitation qui décrit les obligations de service public en termes de dessertes, de qualité de service et d'entretien du matériel roulant. Cette convention prévoit de pérenniser et d'améliorer la qualité de service au profit des 100 000 voyageurs quotidiens des trains TéoZ, Lunéa, Intercités et Corail.

A ce titre, l'Etat s'engage à verser une compensation annuelle de 210 millions € pendant trois ans en faveur des quarante liaisons ferroviaires d'équilibre du territoire.

2. Un débat national sur l'avenir du modèle ferroviaire français

Les travaux de réflexion seront conduits par quatre commissions :

■ **Le ferroviaire français au cœur de l'Europe**, présidée par Gilles SAVARY, ancien député européen. La réflexion portera sur les conséquences d'une ouverture du marché ferroviaire et les exigences qu'elle impose en termes de régulation pour RFF, la SNCF comme pour les nouveaux entrants

■ **La gouvernance du système ferroviaire**, présidée par Véronique MORALI, inspecteur des finances et entrepreneur. Cette commission s'intéressera à l'évolution de la relation entre le gestionnaire du réseau ferré national et la SNCF, à l'opportunité d'une nouvelle étape de décentralisation, et à l'évolution de la gestion des gares et des autres infrastructures de service.

■ **L'économie du ferroviaire**, présidée par Nicolas BAVEREZ, économiste et historien. Cette commission examinera s'il convient de revoir les priorités d'investissement sur le réseau et de rationaliser l'offre actuelle tout en la rendant plus efficace. Elle déterminera les conditions permettant d'offrir un transport au meilleur coût tout en préservant la qualité du service rendu afin, in fine, de dessiner une trajectoire économique pérenne pour le système ferroviaire.

■ **La filière ferroviaire française**, présidée par Bruno ANGLES, ingénieur des ponts, des eaux et des forêts. La réflexion s'appuiera sur une analyse stratégique des marchés ferroviaires en France et à l'étranger et sur une analyse comparée des filières françaises dans d'autres domaines industriels afin de proposer plusieurs scénarios d'évolution de la filière et les orientations permettant de renforcer sa compétitivité.

Ces commissions rapporteront régulièrement devant une assemblée plénière, impliquant tous les acteurs concernés par le ferroviaire.

Les travaux en commission et en assemblée s'appuieront sur les nombreuses réflexions en cours (le volet transports du Grenelle de l'environnement, l'engagement national pour le fret ferroviaire, les conditions d'expérimentation de l'ouverture à la concurrence, la stratégie industrielle de la filière ferroviaire et sa compétitivité).

Les Assises du ferroviaire devront remettre au Gouvernement en tout début d'année 2012 des propositions concrètes permettant de dessiner une politique de reconquête du ferroviaire à court, moyen et long termes.

Le ferroviaire français au cœur de l'Europe

"Le remarquable savoir-faire ferroviaire de notre pays éprouve des difficultés notoires à faire face aux nouveaux enjeux auxquels il est confronté : concurrence triomphante de la route, exigences accrues de qualité de service, crise des finances publiques, ouverture européenne et par conséquent apparition d'une concurrence intramodale, émergence de nouveaux compétiteurs ferroviaires, etc... Il est temps que notre système ferroviaire et les pouvoirs publics prennent la mesure de ces nouveaux enjeux pour redonner au rail français la place et les ambitions qu'il ne doit pas sacrifier à la nostalgie d'un passé révolu. Si ces Assises ferroviaires peuvent y participer concrètement et collectivement, je serai heureux d'y avoir apporté ma petite pierre."

Gilles SAVARY, Président de la Commission n°1

Cette commission examinera les conséquences d'une ouverture du marché ferroviaire et les exigences qu'elle impose en termes de régulation, pour RFF, la SNCF et les nouveaux entrants.

■ **Que pouvons-nous attendre d'une ouverture du marché ferroviaire (du point de vue des autorités publiques, des entrants potentiels, des clients, de la SNCF, de RFF...) ? Dans quelles conditions de régulation (sécurité, interface gestion de l'infrastructure / exploitation...) ?**

■ **Quelle place pour la SNCF et les nouveaux entrants dans un système ouvert ? Quelles fonctions doivent continuer à être assurées en monopole dans un système ouvert au plan national (dans les gares, dans les ateliers...) ?**

■ **Quels sont les modèles d'ouverture possibles pour les services régionaux de voyageurs, Trains d'équilibre du territoire et TGV ? En fonction de quels critères la France devrait-elle se positionner ? Sur quel calendrier ?**

■ **Suivant les modèles envisagés, quel cadre social applicable à la SNCF et aux nouveaux entrants ? Par quels processus doit-il être élaboré / négocié ? Quel est le devenir pour les personnels en cas de transfert de service d'un opérateur vers un autre ?**

Repères

1,1 milliards de voyageurs ont été transportés en 2009 en France dont :

- 700 millions de voyageurs par Transilien SNCF
- 240 millions de voyageurs de services régionaux de voyageurs (hors Ile de France)
- 100 millions en grande vitesse (TGV, iDTGV, iDnight)
- 12 millions en train classique (Téoz et Lunéa)
- 22 millions à l'international :
- 9,2 millions pour Eurostar
- 6,1 millions pour Thalys
- 3,7 millions pour Lyria
- 1 million pour Artesia
- 1,3 million de voyageurs vers l'Allemagne
- 330 000 voyageurs pour Elipsos

source : chiffres clés SNCF

La gouvernance du système ferroviaire

« Je suis très heureuse de participer aux travaux de ces assises du ferroviaire car nous sommes tous concernés dans notre vie quotidienne par les enjeux de qualité et de sécurité du transport ferroviaire et attentifs à l'impact de l'ouverture à la concurrence.

J'espère que ces travaux conduiront à des décisions concrètes pour faire évoluer les relations entre les acteurs du ferroviaire. »

Véronique MORALI, Présidente de la Commission n°2

Cette commission aura en charge les pistes d'évolution de l'articulation entre RFF, le gestionnaire du réseau ferré national et la SNCF, ainsi que l'évolution de la gestion des gares et des autres infrastructures de service, pour une meilleure qualité de service offerte à tous les voyageurs.

- **Quels sont les leviers d'organisation internes au ferroviaire propres à améliorer la qualité du service rendu par le réseau ferré ?**
- **Indépendamment des questions d'ouverture à la concurrence, faut-il envisager une nouvelle étape de décentralisation régionale ?**
- **Quel modèle pour la gestion des gares et des autres infrastructures de service, notamment les facilités essentielles ? Comment ouvrir des installations de service aux opérateurs tiers ?**
- **Plus largement, quel modèle de répartition des compétences entre Etat / collectivités / RFF/ entreprises ferroviaires permet-il un fonctionnement à la fois efficient et sécurisé du système ferroviaire ?**

Repères

Les acteurs du ferroviaire aujourd'hui

RFF

Propriétaire des infrastructures du réseau ferré national depuis 1997, il doit assurer le **financement, le développement et la mise en valeur du réseau**. Il est propriétaire des voies et des quais. Les gares existantes sont restées propriété de l'Etat et gérées par la SNCF.

SNCF

Outre ses fonctions de transporteur, la SNCF est en charge de la gestion du trafic et l'organisation des circulations ferroviaire, de l'entretien du réseau pour le compte de RFF, de l'exploitation et du développement des 3 000 gares françaises.

Etablissement public de sécurité ferroviaire - EPSF

L'EPSF est responsable principalement de la **sécurité sur le réseau ferroviaire**. Il délivre les autorisations nécessaires aux entreprises pour exercer une activité ferroviaire et garantit à tous les opérateurs une égalité de traitement.

Autorité de régulation des activités ferroviaires - ARAF

L'ARAF, autorité administrative indépendante, a pour objectif de concourir au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Agence de financement des infrastructures de transport de France - AFITF

L'AFITF est chargée **d'apporter la part de l'Etat dans le financement des opérations d'infrastructures de transport** (ferroviaires, fluviales, maritimes, portuaires, collectifs urbains et routiers), à partir de redevances et taxes versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, de concours budgétaires et d'une partie du produit des amendes radars, ainsi que demain de la taxe poids lourds sur le réseau routier national non concédé.

L'économie ferroviaire

« Le transport ferroviaire connaît un nouvel essor dans le monde en raison de la croissance démographique et de l'urbanisation, de la mobilité des hommes et des marchandises, des contraintes écologiques enfin. Or dans le même temps, le système ferroviaire français, qui avait innové dans le domaine de la grande vitesse, se trouve confronté à de profonds déséquilibres : épuisement du modèle TGV, dégradation du service dans les grandes agglomérations, déclin du fret, vieillissement des infrastructures, montée des contributions publiques, endettement des acteurs. Il est donc nécessaire de le repenser tant pour lui assurer un développement soutenable que pour améliorer la qualité de la vie des Français et la compétitivité de la nation. J'ai la conviction que les Assises du Ferroviaire offrent une occasion exceptionnelle pour ouvrir cette réflexion et présenter des choix d'évolution clairs à nos concitoyens. »

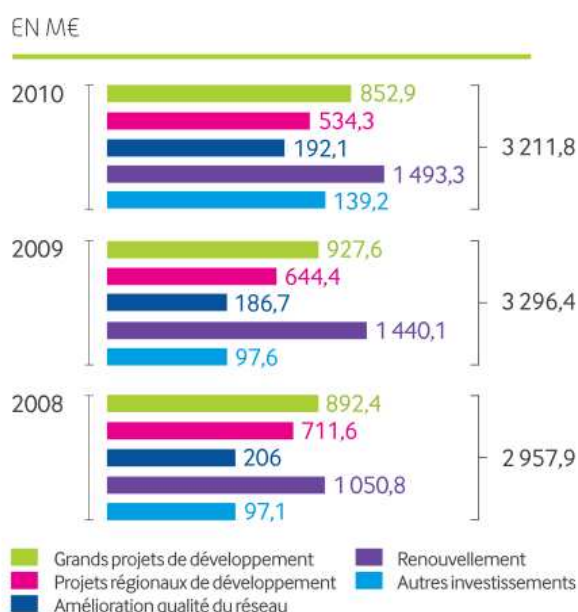
Nicolas BAVEREZ, Président de la Commission n°3

Cette commission examinera s'il convient de revoir les priorités d'investissement sur le réseau et de rationaliser l'offre actuelle tout en la rendant plus efficace. Elle déterminera les conditions permettant d'offrir un transport au meilleur coût tout en préservant la qualité du service rendu afin, in fine, de dessiner une trajectoire économique pérenne pour le système ferroviaire.

- Faut-il revoir les stratégies d'investissement sur le réseau (lignes nouvelles / modernisation / remise à niveau) ? Faut-il en revoir la taille ?
- Peut-on simplifier l'offre actuelle tout en la rendant plus efficace ?
- Comment peut-on offrir un transport au meilleur coût tout en préservant la qualité ? Une plus grande ouverture à la concurrence peut-elle y aider ?
- Peut-on trouver de nouvelles ressources ? Quel couple tarifs / péages perçus par le Gestionnaire d'infrastructure et quelle trajectoire pour ces derniers ? Quel juste prix faire payer au client ?

Repères

Evolution des dépenses d'investissement



Source RFF – rapport d'activité et de développement durable 2010

Part du billet de train prise en charge par le voyageur

Téoz

PART DU BILLET DE TRAIN PRISE EN CHARGE PAR LE VOYAGEUR POUR LE TÉOZ

DEPART ##### ARRIVÉE #####

ÉTAT	VOYAGEUR
20%	80%

Prix par voyageur : :DT 123456789 :CB 12345678900 :50E182

Prix Eur **00.00 **00.00

00008012564 Dossier SKF

#####

ter

PART DU BILLET DE TRAIN PRISE EN CHARGE PAR LE VOYAGEUR POUR LE TER

DEPART ##### ARRIVÉE #####

RÉGION	VOYAGEUR
66,5%	33,5%

Prix par voyageur : :DT 123456789 :CB 12345678900 :50E182

Prix Eur **00.00 **00.00

00008012564 Dossier SKF

#####

TGV

PART DU BILLET DE TRAIN PRISE EN CHARGE PAR LE VOYAGEUR POUR LE TGV

DEPART ##### ARRIVÉE #####

VOYAGEUR
100%

Prix par voyageur : :DT 123456789 :CB 12345678900 :50E182

Prix Eur **00.00 **00.00

00008012564 Dossier SKF

#####

La filière ferroviaire française

« J'ai accepté avec enthousiasme la proposition de Nathalie Kosciusko-Morizet de présider la commission relative à la filière ferroviaire française. Dans un environnement en pleine évolution, en France comme à l'international, je suis convaincu qu'une compréhension fine des évolutions des marchés, des attentes des clients et de l'évolution du paysage concurrentiel doit être la base de nos travaux. L'analyse d'autres filières industrielles et celle de l'organisation d'autres grands pays ferroviaires sera également importante pour dégager des propositions concrètes. »

Bruno ANGLES, Président de la Commission n°4

Cette commission, en lien avec le comité stratégique de la filière ferroviaire, s'appuiera sur une analyse stratégique des différents marchés ferroviaires en France et à l'étranger et sur une analyse comparée des filières françaises dans d'autres domaines industriels pour proposer des scénarios contrastés d'évolution de la filière ferroviaire française et les orientations permettant de renforcer sa compétitivité.

Les travaux de la commission devront en conséquence permettre d'apporter des réponses concrètes aux questions suivantes :

- **Quelles leçons et implications peut-on tirer d'une analyse stratégique des marchés ferroviaires en France et à l'étranger et d'une analyse comparée des filières françaises dans d'autres domaines industriels ?**
- **Quels sont les deux ou trois scénarios contrastés que l'on peut imaginer pour la filière ferroviaire française (ou européenne) ?**
- **Quelles orientations retenir et quelles sont les recommandations d'actions à mener pour atteindre les objectifs de renforcement de la compétitivité de la filière ?**

Repères

L'industrie du ferroviaire représente :

- 4 milliards € de chiffre d'affaire (*matériel roulant – infrastructures – systèmes de signalisation et maintenance*) ;
- 21 000 emplois directs en France ;
- La balance commerciale est positive de 500 millions €

Sources : rapport Bocquet – Ministère de l'Economie

3. Les Assises du ferroviaire : organisation et calendrier

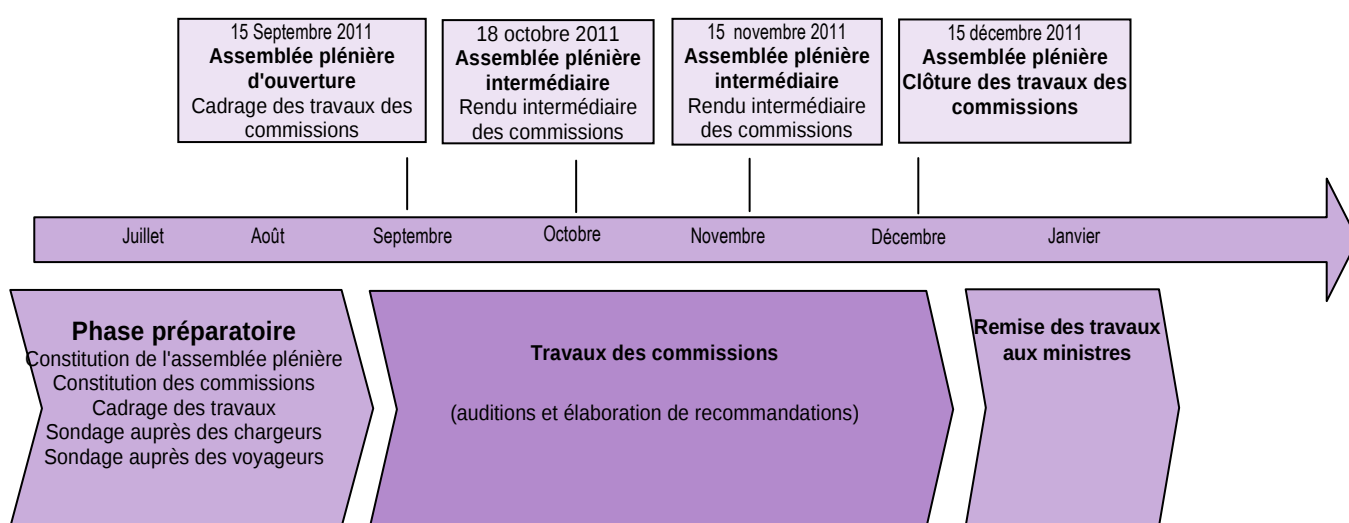
➤ Le calendrier

Rentrée 2011 : consultation des utilisateurs du train (sondage d'opinion auprès des usagers et des professionnels).

15 septembre 2011 : lancement des Assises

Janvier 2012 : remise aux ministres des conclusions des Assises.

Schéma de déroulement des Assises du ferroviaire



➤ Organisation

A l'image du Grenelle de l'environnement, les Assises du ferroviaire rassembleront les différents acteurs représentatifs du système ferroviaire ainsi que des personnalités qualifiées.

Elles s'articuleront autour :

- de quatre commissions de réflexion thématiques. Elles auditionneront les acteurs du ferroviaire, des transports et du monde économique et social (notamment étrangers) pour produire des recommandations, les présenter et les mettre en débat régulièrement devant l'assemblée plénière.

- d'une Assemblée plénière des Assises. Présidée par les Ministres, elle sera composée d'une soixantaine de personnes. Elle se réunira chaque mois pour débattre des travaux réalisés en commission, les approuver ou les contredire et, le cas échéant, émettre ses propres recommandations. Elle est composée de (détails en annexe) :

- Parlementaires
- Représentants des collectivités territoriales
- Représentants de l'Etat
- Entreprises et établissement publics du secteur et de l'industrie ferroviaire ainsi que leurs structures de représentation (notamment UTP, AFRA, GNTC, FIF...)
- Organisations syndicales
- Associations de consommateurs et d'usagers
- Associations de protection de l'environnement
- Personnalités qualifiées

4. Les grands chantiers déjà sur les rails

➤ La rénovation et la modernisation du réseau

Pour rénover un réseau vieillissant, le Gouvernement a arrêté en 2005 un plan de financement.

Ce plan de 2005 a été repris (et amplifié) dans le cadre du contrat de performance signé par l'Etat et RFF en 2008, qui prévoit un investissement de 13 Md€ sur la période 2008-2015. A mi-parcours, les objectifs en sont atteints, voire dépassés en ce qui concerne les lignes d'intérêt régional.

L'objectif est de maintenir la longueur des voies renouvelées chaque année à au moins 1000 km et d'inverser d'ici 2020 le rapport entre les sommes consacrées annuellement à l'entretien courant et au renouvellement afin d'atteindre un ratio de 2/3 pour le renouvellement et 1/3 pour l'entretien courant.

En 2012, RFF investira 2,2 Md€ dans la modernisation et renouvellement du réseau ferré national.

Lexique :

- Entretien : opérations courantes de maintenance.
- Renouvellement : opérations de maintenance lourde (changement massif de voies et balast, etc.)
- Modernisation : travaux d'amélioration du service rendu par le réseau (communication, signalisation, suppression de passages à niveau, etc.)
- Rénovation : renouvellement et modernisation

Coûts de renouvellement et grand entretien du réseau

Les travaux de rénovation **d'1 kilomètre de voie** coûtent en moyenne **1 M€ HT en 2008**, alors que les **opérations d'entretien courant** coûtent **35 000 € HT**.

Source : Chiffres clés RFF 2010

➤ La rénovation du matériel roulant

■ SNCF

Concernant les matériels à grande vitesse sur la période 2011-2015 :

- achat de 81 rames pour un montant total évalué entre 2 et 2,5 Md€ ;
- achat de 10 rames doubles par Eurostar (dont la SNCF est actionnaire à 55%) pour un montant estimé à 0,4 Md€ ;
- rénovation de 88 rames TGV Sud-Est pour un montant de l'ordre de 0,5 Md€.

Concernant les trains d'équilibre du territoire (TET) :

- la SNCF s'est engagée à investir 301,6 M€ entre 2011 et 2013 pour la rénovation et la modernisation des matériels TET ;
- la stratégie de renouvellement de ces matériels au-delà de 2013 est en cours de définition, sous la responsabilité de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice en charge des TET.

Concernant le train en régions :

La SNCF renouvelle actuellement le parc TER, financé par les régions. Les futurs trains TER intégreront plusieurs équipements issus du «train laboratoire de l'Accessibilité». Les premières livraisons sont prévues dès 2013. Il s'agit notamment de 129 rames de type Régio 2N (premier train à 2 niveaux avec un accès de plain-pied pour les personnes en fauteuil roulant) et de 164 rames de types Régiolis Coradia offrant également plusieurs types de configurations techniques et d'aménagements (sans aucune marche, couloirs élargis).

Par ailleurs, il est prévu 48 rames de type tram-train ainsi que 172 rames de type Francilien, dont la livraison est en cours. De nombreuses rénovations de matériel sont par ailleurs mises en œuvre en Ile de France. Elles sont financées par le STIF et la SNCF.

Au total, sur la période 2010-2015, les investissements dans le matériel roulant devraient représenter de l'ordre de 7,5Md€, dont 3,5Md€ financés sur fonds propres de la SNCF. Parallèlement, la SNCF devrait investir 1 Md€ au titre des opérations de rénovation de matériels anciens.

➤ **Le service annuel 2012**

Chaque année, une partie des horaires des trains changent. En 2012, ces changements seront plus importants dans la perspective d'une nouvelle structuration des horaires. **Trois raisons, visant toutes à améliorer la qualité du service rendu, expliquent ces changements**

■ **Un travail important de rénovation du réseau est engagé**

RFF accomplit depuis 2009 une modernisation indispensable et urgente pour sauvegarder et élever la qualité de service, en s'attachant à perturber le moins possible les circulations commerciales grâce à diverses mesures d'organisation qu'il a prises avec la SNCF : concentration des travaux sur des plages bien définies, de nuit sur les axes les plus chargés.

■ **Les circulations sur le réseau sont mieux organisées**

Pour mieux organiser les circulations, concilier les trafics des services régionaux de voyageurs, des TGV et du fret notamment, RFF a proposé de mettre en place des horaires et des correspondances mieux organisés, comme cela se pratique déjà en Europe du Nord et dans certaines régions françaises.

■ **De nouvelles lignes entrent en service**

Dans le but de répondre aux demandes des clients (entreprises ferroviaires, Régions, Etat...), d'ouvrir la LGV Rhin-Rhône en décembre 2011 et de préparer l'ouverture du réseau aux trains internationaux au nord de Paris.

Comment ça marche ?

- Avec le cadencement, les horaires sont réguliers et répétitifs (6h13, 7h13, 8h13...) ;
- Avec le cadencement, le train de 8h12 part toujours du même quai et dessert toujours les mêmes gares, avec le même temps de parcours ;
- Avec le cadencement, les correspondances par la combinaison des modes de transports, bus, TGV, services régionaux de voyageurs, sont facilitées.

En décembre 2011, l'État, RFF et SNCF vont franchir une nouvelle étape de cadencement national. Le réseau français commencera enfin à marcher dans les pas de tous les autres réseaux d'Europe du Nord, qui profitent déjà depuis longtemps des grands avantages des horaires cadencés. **Aujourd'hui, 8% seulement des sillons de voyageurs sont cadencés ; la nouvelle étape du cadencement national en décembre 2011 fera passer ce**

niveau à 16. Pour autant, ce sont 30 000 sillons qui seront modifiés en 2012, soit plus de **80% des circulations.**

Les usagers pourront connaître des perturbations transitoires liées aux travaux nécessaires d'entretien et de rénovation du réseau. Des efforts importants sont engagés pour limiter ces perturbations et mieux organiser les différentes circulations.

Le cadencement en Europe

Le cadencement a été mis en place pour la première fois aux Pays-Bas (1939), puis en Allemagne, Suisse, Belgique et Luxembourg. Initié sur le réseau grandes lignes, il est aujourd'hui effectif sur l'ensemble de leur réseau national. La fréquence des dessertes a progressivement été renforcée.

➤ **Les projets de nouvelles lignes à grande vitesse**

Le Grenelle de l'environnement a défini un objectif ambitieux de développement du réseau de lignes à grande vitesse afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers : ainsi, 2 000 km de lignes nouvelles supplémentaires doivent être lancées d'ici à 2020 et 2 500 km au-delà. Ces programmes permettront de porter l'extension du réseau à grande vitesse à 6 500 km.

Le développement de la grande vitesse ferroviaire répond au besoin d'accroissement de la mobilité à longue distance tout en promouvant le mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement.

Lors de l'inauguration le 8 septembre dernier de la première phase de la branche Est de la ligne ferroviaire à grande vitesse Rhin-Rhône, qui reliera à terme Strasbourg et Lyon, le Président de la République a rappelé que quatre autres chantiers de construction de LGV étaient lancés ou en cours de lancement :

- Ligne Est-Européenne – 2^{ème} phase : d'une longueur de 106 kilomètres, cette infrastructure prolonge la première phase mise en service en 2007 et permettra de relier Strasbourg à moins de 2 heures de Paris à horizon 2016.
- Tronçon central Tours-Bordeaux de la ligne Sud Europe Atlantique : il s'agit de la construction de 302 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux et des raccordements au réseau existant, pour un coût de 6 703 M€ aux conditions économiques de juillet 2009. La réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux permettra de réduire de 50 minutes les temps de parcours des liaisons entre Paris et Bordeaux, et au-delà avec l'ensemble des agglomérations situées au sud de Bordeaux. Outre les avantages en termes de réduction des temps de parcours, la réalisation de la ligne nouvelle permettra d'offrir de nouvelles capacités sur la ligne existante pour le développement des activités fret et TER.
- Ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire : cette ligne nouvelle de 214 km prolongera jusqu'à Rennes, l'actuelle ligne à grande vitesse Atlantique entre Paris et Le Mans longue de 180 km, mise en service en 1989. Sa réalisation permettra de réduire de près de 40 minutes les temps de parcours des liaisons entre Paris et Rennes et, au-delà vers l'ensemble de la Bretagne, et de près de 10 minutes entre Paris et Nantes. Par ailleurs, la réalisation de la ligne nouvelle permettra d'offrir de nouvelles capacités sur la ligne existante pour le développement des activités fret et TER.
- Le projet de contournement Nîmes-Montpellier sera lancé en 2012 : Cette ligne nouvelle, d'environ 80 kilomètres est conçue pour la circulation de trains de fret et de voyageurs avec des gares nouvelles à Nîmes et à Montpellier. Ce contournement rendra

possible des liaisons Paris-Montpellier en trois heures et désaturera la ligne existante, actuellement très sollicitée, pour un meilleur développement des TER et du fret.

La part de la population accédant au réseau LGV en moins d'une heure passera de 53 % en 2009 à 77 % après réalisation du programme lancé avant 2020 et à 84 % après réalisation du programme supplémentaire (programme pouvant être lancé après 2020).

Pour la première fois, l'Ademe, la SNCF et RFF ont réalisé un bilan carbone sur une ligne TGV. Ils ont évalué les émissions de CO₂ de toutes les phases du projet Rhin-Rhône : en retranchant du total les émissions évitées grâce au report annuel de 1,2 million de voyageurs de la voiture et de l'avion vers le train, il apparaît que le TGV Rhin-Rhône générera une empreinte carbone nulle dès sa 13^e année d'exploitation. Soit un mode de transport « carbone positif » dès 2024.

➤ L'ouverture à la concurrence

Si le transport de fret est ouvert à la concurrence internationale depuis 2006, le transport international de passagers a été ouvert à la concurrence depuis le 1^{er} janvier 2010 dans tous les pays européens.

Les entreprises ferroviaires européennes ont donc accès à l'infrastructure de chacun des Etats membres et ont le droit de déposer et de prendre des voyageurs dans toutes les gares situées sur un trajet international, y compris dans les gares situées dans un même Etat membre.

La France étudie actuellement la **question de l'ouverture à la concurrence pour le transport régional**.

Comparaison européenne

La situation des pays en matière d'ouverture à la concurrence est très variable.

Certains ont anticipé les obligations européennes et l'ouverture est aujourd'hui effective comme par exemple le Royaume-Uni pour les transports nationaux de voyageurs et de fret ou l'Allemagne pour les transports régionaux et de fret.

Dans plusieurs pays (Portugal, Italie notamment), le libre accès pour tous les opérateurs est inscrit dans la loi, mais pas encore effectif.

Enfin, en France, Espagne, Belgique, Irlande et dans la plupart des nouveaux Etats membres, on observe un monopole ou quasi-monopole des opérateurs historiques.

Annexes

Présentation des Présidents des quatre commissions

Commission n°1 : Le ferroviaire français au cœur de l'Europe

Gilles SAVARY, Président de la Commission n°1



Gilles SAVARY est diplômé d'Etudes Approfondies en Sciences Economiques de l'Université de Bordeaux. Professeur associé d'économie à Sciences Po Bordeaux (1992-1999), il y assure encore un enseignement sur les politiques européennes.

Il a commencé sa carrière publique en participant à la mise en place de la décentralisation aux Cabinets de la Région Aquitaine (1982-1985), du Conseil Général du Tarn et Garonne (1985-1987) et du Conseil Général de la Gironde (1988-1992) dont il fut le Directeur de Cabinet, après avoir été Conseiller Technique du

Cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des collectivités territoriales (1988).

Chef de l'opposition municipale à Bordeaux et Conseiller à la Communauté Urbaine de Bordeaux de 1995 à 2004, Gilles SAVARY a été vice-Président du Conseil Régional d'Aquitaine (1998-1999) puis Député Européen, Vice-président de la commission des transports de 1999 à 2009.

Conseiller Général de Talence et vice-Président du conseil Général de la Gironde depuis 2004, Gilles SAVARY exerce par ailleurs une activité importante dans le domaine des transports. Consultant spécialisé en politique des transports, il a été nommé par la Commission et le Parlement Européens, Coordonnateur Européen d'un des 30 grands projets du réseau transeuropéen de transport pour 3 ans (2010-2013).

Chargé du développement d'une ligne ferroviaire de 4 200 kilomètres, de Dresde à Constanza et au Pirée entre 7 Etats-membres, il est le premier Français occupant cette fonction.

Il est également éditorialiste du magazine « Ville et Transports ».

Il est Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

Commission n°2 : La gouvernance du système ferroviaire

Véronique MORALI, Présidente de la Commission n°2



Véronique MORALI est Présidente de FIMALAC DEVELOPPEMENT et administrateur et vice chairman de FITCH GROUP, comprenant Fitch Rating, 3^e agence mondiale de notation et Algorithmics, spécialisé dans la mesure du risque. Elle est également Présidente de TERRAFEMINA, qui propose un site d'information (vidéos et articles) dédié aux femmes mais aussi des services aux entreprises.

Elle est par ailleurs Présidente de l'association FORCE FEMMES (Association loi 1901 ayant pour but de faciliter l'emploi et la réinsertion des femmes au chômage notamment de plus de 45 ans) et Présidente du Women's Forum for the Economy & Society.

Véronique MORALI était précédemment inspecteur des finances (1986 - 1990). Véronique MORALI est ancienne élève de l'ENA (1984), diplômée de l'Ecole supérieure de commerce de Paris (1983), diplômée de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (1980).

Elle est également Chevalier de l'Ordre National du Mérite et Chevalier de la Légion d'honneur, Membre du conseil de surveillance de la Compagnie Edmond de Rothschild (depuis mai 2009), Administrateur de Coca Cola Entreprise Inc -Atlanta (depuis déc. 2009), Présidente du Women Corporate Directors Paris, réseau de femmes membres de conseils d'administration (depuis déc. 2009), et Administrateur de Publicis (depuis mai 2010).

Commission n°3 : L'économie du ferroviaire

Nicolas BAVEREZ, Président de la Commission n°3



Nicolas BAVEREZ est avocat à la Cour d'appel de Paris, Associé du Cabinet Gibson, Dunn & Crutcher LLP, ancien Conseiller Référéndaire à la Cour des Comptes, trésorier de Plan International France (association de parrainage d'enfants de pays en voie de développement) et du Défi de l'Atlantique (association pour la construction et le développement de l'hydroptère – hydrofoil à voiles).

Il est également membre du comité directeur de l'Institut Montaigne, membre du comité de direction de la revue "Commentaire" et membre du conseil d'administration de l'Université Lyon III.

Nicolas BAVEREZ est ancien élève de l'Ecole normale supérieure (rue d'Ulm - 1980/1984), Docteur ès lettres (histoire – 1986), Diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris (1982), Agrégé de sciences sociales (1983) et Ancien élève de l'Ecole nationale d'administration (promotion "Michel de Montaigne" – 1988).

Il est l'auteur de nombreuses publications : « Après le Déluge : essai sur la grande crise de la mondialisation », Perrin 2009 – « En route vers l'inconnu », Perrin 2008 – « Que faire ? Agenda 2007 », Perrin, 2006 – « Nouveau Monde, Vieille France », Perrin, 2006 – « Raymond Aron : penser la liberté, penser la démocratie », Gallimard, Quarto, 2005 – « Le chômage à qui la faute ? » (en coll. Avec J.B. de Foucault et A. Minc, sous la direction de A. Jouziaux), Les Editions de l'Atelier, 2005.

Commission n°4 : La filière ferroviaire française

Bruno ANGLES, Président de la Commission n°4



Bruno ANGLES est Président France de Macquarie. A ce titre, il est notamment Administrateur d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et de l'Aéroport de Bruxelles. Il est également Président du Conseil d'administration d'Arlanda Express (lien ferroviaire à grande vitesse entre l'aéroport et le centre ville de Stockholm).

Il est par ailleurs membre du Conseil de surveillance de la Société Saft et de Assystem.

Bruno Angles était précédemment Senior Partner de Mercer Delta (2006-2007) après avoir été Directeur Général de Vinci Energies (2004-2005).

Auparavant, il a occupé divers postes chez McKinsey & Company de 1996 à 2004 dont il est devenu Directeur associé en 2000. Il a également été Directeur Général de la Société du Tunnel du Mont Blanc (SMTB) (1994-1996), Conseiller technique au Cabinet de Bernard Bosson (1993-1994) et Chef du Service des Grands Travaux de la Direction départementale de l'équipement (DDE) d'Ile et Vilaine (1990-1993).

Bruno Angles est ancien élève de l'Ecole Polytechnique (1984), Ingénieur des Ponts et Chaussées et diplômé du Collège des Ingénieurs. Il a été Président de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (2003-2005) et est Président de la Fondation de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées depuis 2006.

Bruno Angles est Chevalier de l'Ordre National du Mérite et Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur.

Composition de l'assemblée plénière, hors commissions

Des associations d'entreprises ferroviaires / EF ou d'opérateurs	
AFRA UTP Veolia Transdev Euro Cargo Rail Keolis Eurostar Europorte GNTC	TLF Objectif OFP UNETO Groupe SNCF RFF Eurotunnel
Des associations ou des entreprises de l'industrie ferroviaire	
FIF FNTP Groupe Alstom Groupe Bombardier Groupe Siemens UNIFE	
Un acteur de la R&D ferroviaire	
Itrans	
Un acteur de l'ingénierie	
Syntech-Ingenierie	
Des associations de consommateurs ou usagers	
FNAUT UFC Que Choisir ? CLCV	
Des représentants des élus locaux /AOT : Collectivités territoriales	
GART ARF AMF ADF FMVM STIF	
Des acteurs publics nationaux du ferroviaire	
ARAF DCF Ademe Meddtl / DGITM Meddtl / CGEDD Meddtl / CGDD	Ministère du Budget / DB Ministère de l'économie / APE Ministère de l'économie / Mission de contrôle économique et financier Ministère de l'économie/DGCCRF Ministère de l'intérieur/DGCL Ministère du travail/Direction générale du travail DATAR

Un acteur public européen du ferroviaire	
DG MOVE/ Commission européenne	
Des ONG	
FNE WWF T&E	
Des représentants du patronat –employeurs et des chambres consulaires	
MEDEF CGPME AFEP ACFCI	
Des représentants des salariés	
CGT CFTC CFE-CGC FGTE-CFDT	FGAAC CGT-FO UNSA SUD RAIL

Composition des commissions

Commission 1 : Le ferroviaire français au cœur de l'Europe- la problématique de la concurrence et l'ouverture du marché

Président : Gilles Savary

Rapporteur DGITM : Jean-Michel Crandal, sous-directeur du travail et des affaires sociales

Rapporteur CGEDD : Michel Massoni, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Rapporteur DATAR : Pascal Mignerey, conseiller Développement durable, Transport, Métropole

Composition de la commission n°1 – Europe et concurrence (en cours de constitution)

Parlementaires	Antoine Herth (AN) Louis Nègre (S) Dominique Riquet (PE) Mireille Schurch (S)
Collectivités Locales	ARF
Personnalités Qualifiées	Georges Di Lallo, Jean Lenoir, Vice-Président de la FNAUT Dominique Auverlot – CAS
Universitaires	Alain Bonnafe Prof honoraire Univ Lyon
Observateurs / experts	RFF - SNCF –AFRA

Commission 2 : gouvernance du système ferroviaire

Présidente : Véronique Morali

Rapporteur DGITM : Fabien Balderelli, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux ;

Rapporteur CGEDD : Marie-Anne Bacot, inspecteur général de l'administration du développement durable

Rapporteur APE : Tanguy Stehelin, Chef du Bureau « opérateurs de transports »

Composition de la commission n°2 – gouvernance du système ferroviaire (en cours de constitution)

Parlementaires	Maxime Bono (AN) Daniel Dubois (S) François Grignon (S)
Collectivités Locales	ARF
Personnalités Qualifiées	Denis Huneau (directeur général de l'EPF) Philippe Mangeard - CEO
Universitaires	Matthias Finger (EPFL) Yves Crozet
Observateurs / experts	RFF - SNCF AFRA

Commission 3 : Economie du ferroviaire

Président : Nicolas Baverez

Rapporteur DGITM : Alexis Vuillemin, sous-directeur des services ferroviaires et des déplacements urbains

Rapporteur CGEDD : Jean-Philippe Duranthon, inspecteur général de l'administration du développement durable

Rapporteur direction du budget : Antoine Seillan, chef du bureau des transports

Composition de la commission n°3 – économie du ferroviaire (en cours de constitution)

Parlementaires	Philippe Duron (AN) Françoise Branget (AN) Michel Teston (S)
Collectivités Locales	ARF
Personnalités Qualifiées	Françoise Malrieu
Universitaires	Rémy Prud'homme économiste – professeur émérite Paris XII Marc Ivaldi économiste - Université Toulouse I
Observateurs / experts	RFF-SNCF AFRA

Commission 4 : la filière ferroviaire française

Président : Bruno Angles

Rapporteur DGITM : Benoit Chevalier, sous-directeur de la sécurité et de la régulation ferroviaires

Rapporteur CGEDD : Jean Panhaleux, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Rapporteur DGCIS : Clément Lubin, chargé de mission auprès du Directeur Général

Composition de la commission n°4 – la filière ferroviaire française (en cours de constitution)

Parlementaires	Yanick Paternotte (AN) Raymond Vall (S) Martial Saddier (AN)
Personnalités qualifiées	Emmanuel Duret (Cour des comptes) Yves Fargues, PDG de GEFCO Laurent Giovachini, PDG de CS SI
Universitaires	Olivier Pastré Christian Stoffaes
Observateurs / experts	RFF SNCF AFRA