

LES CAHIERS

4^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE

***L'AVENIR DU CHEMIN DE FER ?
SE LIBÉRER DES IDÉOLOGIES MORTIFÈRES***

N° 50

Cahier coordonné par Joël LE COQ

Novembre 2013



LABORATOIRE SOCIAL D' ACTIONS D' INNOVATIONS DE REFLEXIONS ET D' ECHANGES

LES CAHIERS

4^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE

***L'AVENIR DU CHEMIN DE FER ?
SE LIBÉRER DES IDÉOLOGIES MORTIFÈRES***

N° 50

Cahier coordonné par Joël LE COQ

*Contributions de Jean-Claude BOUAL, Jean-Louis BRASSEUR, Jacques CHAUVINEAU,
Joël DECAILLON, Pierre-Marie DUGAS, Jean-Louis ROHOU, André STIMAMIGLIO*

Novembre 2013

© Lasaire, Paris-Saint-Etienne – *Reproduction autorisée en citant la source*

SOMMAIRE

- PREAMBULE**-----Page 7
Joël DECAILLON
- 1. ON NE PEUT FONDER UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE
EUROPÉEN SUR LA SEULE OBSESSION CONCURRENTIELLE**-----Page 9
Le groupe ferroviaire Transport Lasaire
- 2. LES RÉSEAUX TRANSEUROPEÉENS DE TRANSPORTS**-----Page 11
André STIMAMIGLIO, Jean-Louis ROHOU
- 2.1. Une notion de base : l'interopérabilité
2.2. La gestion de la mixité des trafics sur les réseaux ferroviaires
2.3. La directive européenne « interopérabilité »
2.4. Le gros chantier de l'ERTMS
2.5. Les corridors transeuropéens
2.6. Quelques éléments de conclusion
- 3. POUR UNE STRATÉGIE DE RELANCE DU FRET FERROVIAIRE**-----Page 19
Jacques CHAUVINEAU
- 3.1. La lente sortie du marché du fret ferroviaire français
3.2. Le fret ferroviaire n'est pas en déficit de demande, il est en déficit d'offre
3.3. Relever les défis de la reconquête du fret
- 4. GESTION DU FERROVIAIRE DANS LE MONDE :
AUCUN MODÈLE NE S'IMPOSE !**-----Page 23
Joël LE COQ
- 5. QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE : OBJECTIF ET CONTENU** -----Page 27
Jean-Claude BOUAL
- 5.1. Objectifs du paquet
5.2. L'état du débat début novembre 2013
5.3. L'avenir

PREAMBULE

Joël DECAILLON

Même si le gouvernement français vient de suspendre la mise en place de l'écotaxe, la tarification de l'usage des infrastructures routières répond bien à l'évolution de la mobilité des marchandises à l'intérieur de l'Europe. Faire financer les infrastructures par les seuls résidents est d'autant moins tenable que les écotaxes ou euro vignettes qui existent déjà en Allemagne, en Autriche ou en Suisse entraînent des modifications du trafic de transit vers les pays où le passage est le moins coûteux. L'Alsace voit passer de plus en plus de camions en transit depuis la mise en place de la taxe en Allemagne. Une politique coordonnée dans les pays du centre de l'Europe en matière de tarification est indispensable. Rappelons que cette tarification pour laquelle la France s'est battue peut inclure les coûts directs et les coûts indirects (le coût engendré par les congestions routières, les pollutions et les nuisances sonores).

L'écotaxe est nécessaire, mais ne suffira pas à entraîner à elle seule un transfert modal vers le ferroviaire si parallèlement des mesures ne sont pas prises, pour une large part au plan européen, pour améliorer la qualité du transport ferroviaire.

C'est cet aspect que nous voulons traiter dans ce cahier.

1. ON NE PEUT FONDER UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE EUROPÉEN SUR LA SEULE OBSESSION CONCURRENTIELLE

Le groupe ferroviaire Transport

Le projet de 4^{ème} paquet ferroviaire élaboré par la Commission européenne est en cours de discussion au Parlement. Il est la poursuite d'un processus visant à découpler dans tous les pays d'Europe les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs ferroviaires pour développer la concurrence. La Commission espère ainsi réduire les prix, renforcer la politique commerciale, améliorer les services... Le processus était engagé dans le 3^{ème} paquet¹. Ce 4^{ème} paquet fait un pas supplémentaire.

Toutefois, la Commission n'a pas pu réaliser entièrement son objectif, concédant des exceptions pour le maintien des réseaux actuellement organisés autour d'un groupe pivot...Même s'il est susceptible d'évoluer, le projet actuellement soumis au parlement européen est déjà le fruit d'un compromis.

Doit-on se satisfaire d'un tel sursis ? Doit-on amender ce projet, en retarder les échéances ? Ou faut-il le refuser au risque de maintenir un statu quo qui n'est pas acceptable pour le ferroviaire européen ?

Nous pensons qu'il est temps de réfléchir au modèle proposé, d'engager un bilan des réformes engagées et de proposer une politique globale pour renforcer la part du ferroviaire dans l'ensemble des transports de personnes et de biens .

Le déclin généralisé du transport ferroviaire depuis la seconde guerre mondiale dans les pays occidentaux découle en partie de données objectives sur la nature des déplacements et des marchandises transportées, mais aussi de l'aboutissement d'une série de choix sociétaux, volontaires ou contraints, des différents acteurs publics ou privés, organisateurs, opérateurs, utilisateurs du transport, en faveur de la voiture et du transport routier.

Le transport individuel et les transports routiers sont durablement installés comme les modes dominants. Mais cette domination génère des difficultés insurmontables pour le développement humain : congestions, pollutions, coût énergétique....

Nous ne sortirons pas de l'impasse par les seules évolutions technologiques dans ces modes, telles que la substitution du moteur électrique au moteur à explosion. Le renforcement de la part du ferroviaire dans le transport de personnes et de biens est nécessaire et il est possible. La promotion d'approches multimodales plus équilibrées, que nous saluons comme positive, ne suffira pas à faire réellement bouger les lignes. Le ferroviaire doit redévelopper sa pertinence propre, complémentarément aux autres modes, dans l'espace continental européen.

Redonner sa place au ferroviaire ne consiste pas à réveiller une regrettable concurrence rail/route. On ne peut pas isoler le ferroviaire des autres modes de transport. Il faut favoriser la multi modalité, élargir la contribution ferroviaire aux chaînes logistiques, à la mobilité individuelle de plus en plus diversifiée. Des efforts devront être faits sur les

¹ Voir note Lasaire de Pascal Flachard

connexions intermodales, dont certaines, notamment dans les ports, exigent d'importants investissements. Des corridors devront être assurés au fret, aujourd'hui parent pauvre des circulations.

L'invention de ce nouveau type de transport, au service du voyageur ou du bien transportés pendant toute la durée de leur prise en charge au travers d'une pluralité de modes, exige de l'ensemble des acteurs une constante innovation, un investissement de matière grise et d'intenses capacités de coopération. Le transport est déjà et sera de plus en plus un terrain de prédilection pour l'économie de la connaissance. Il y a un enjeu considérable de formation et de reconnaissance des qualifications.

Une ambition européenne pour le développement du transport ferroviaire ne peut pas faire l'économie d'un examen comparé de la façon de traiter la dette accumulée par les réseaux ferroviaires dans la plupart des pays du monde. Certains pays l'ont plus ou moins annulée, comme le Japon puis l'Allemagne ; d'autres l'ont laissée largement à la charge des nouvelles sociétés ferroviaires, ce qui alourdit le prix des péages et se traduit par une détérioration de la maintenance des infrastructures, sans pour autant résorber la dette historique. Ne crée-t-on pas un déséquilibre en l'estant le ferroviaire du poids de la dette au risque de nuire à son développement ? Rappelons que pour les poids lourds, l'Europe encadre les frais d'utilisation des infrastructures routières, collectés par les vignettes ou les péages dans les différents pays de l'union par la directive Euro vignette, en fixant des limites maximum.

On ne construit pas sur une page vierge, le continent européen a une histoire propre qui n'est ni celle des États-Unis ni celle du Japon. Il faut tenir compte des spécificités de chaque pays, des liens établis entre l'infrastructure et les opérateurs, des diverses coexistences entre le fret et le transport de voyageurs, des multiples types de traction (tensions et voltages, diesel...). Notre avenir impose de construire une interopérabilité entre des réseaux existants. Cette interopérabilité ne peut pas avancer par la seule concurrence, il faut aussi promouvoir des coopérations...

* * *
*

La pertinence du ferroviaire doit donc être examinée en fonction de deux critères essentiels :

- l'efficacité économique, écologique,
- la sécurité des biens et des personnes transportés.

Les réponses apportées par les opérateurs et les gestionnaires de réseau doivent être évaluées en fonction de critères multiples tels que :

- la facilité de mobilité transeuropéenne, l'interopérabilité entre les réseaux,
- la contribution du ferroviaire à la chaîne multimodale,
- la fiabilité et la régularité ; et en conséquence l'état du réseau et de sa maintenance,
- les relations avec les diverses clientèles, usagers individuels ou chargeurs...,
- les évolutions technologiques, vitesse, confort, etc.

Nous examinerons plusieurs de ces critères dans les pages qui suivent.

2. LES RÉSEAUX TRANSEUROPEÉENS DE TRANSPORTS

André STIMAMIGLIO, Jean-Louis ROHOU

2.1. UNE NOTION DE BASE : L'INTEROPÉRABILITÉ

Ce que veut dire interopérable pour un système de transport : l'outil de transport (locomotive et matériel roulant) et l'infrastructure permettent d'aller d'un point A à un point B sans discontinuité technique.

On peut dire que la route est interopérable. Les règles de circulation sont unifiées sur le territoire européen.

On peut dire que l'aérien est interopérable. L'avion dispose de règles communes au niveau mondial.

On peut dire que le maritime est interopérable. Les navires et leurs conteneurs circulent en permanence autour du monde.

Mais le ferroviaire est désavantagé notamment en Europe. L'interopérabilité est insuffisante. De nombreuses barrières techniques existent.

Les trois barrières techniques principales sont :

- l'écartement différent de la voie. Voie normale : France, Allemagne,... Voie large : Espagne, Portugal au sud de l'Europe et à l'est de l'Europe : Russie, l'énergie de traction est multiple : 1500 volt continu, 25000 v / 50 Hz, 15000/16 2/3Hz, 3000 v continu, etc,
- les systèmes de signalisation de sécurité sont nombreux. Un processus d'unification de la signalisation des principaux axes transeuropéens est en cours. Le système ERTMS² a été choisi pour être le système unique en Europe. Son déploiement se heurte à des difficultés financières, industrielles,...

L'objectif est de faire disparaître les handicaps du mode ferroviaire par rapport aux autres modes.

À titre d'exemple, sur un trajet France – Bulgarie, un transport ferroviaire fait 20 km/h de moyenne horaire, le camion fait une moyenne identique. Le mode ferroviaire peut faire mieux. Il y a un avenir européen pour le transport ferroviaire.

On peut aussi faire observer que l'interopérabilité, facteur décisif de la compétitivité du rail par rapport aux autres modes, doit être une priorité de la politique ferroviaire européenne, la libéralisation à marche forcée prônée par la commission européenne n'ayant guère de sens avec des trains qui franchissent mal les frontières.

² Système européen de contrôle commande ferroviaire (European Rail Traffic Management System)

2.2. LA QUESTION DE LA MIXITÉ DES TRAFICS SUR LES RÉSEAUX FERROVIAIRES

La situation est différente selon les pays. Aux USA, un transport ferroviaire de fret fait couramment 2000 km sans rencontrer un train de voyageur. Le réseau est entièrement disponible pour le transport du fret. La croissance du trafic fret progresse. Au Japon, un trajet de 2000 km est uniquement voyageur, il n'y a pas de trafic fret. En Europe, un transport de fret de 2000km d'Espagne vers l'Allemagne trouvera sur son trajet des trains de voyageurs.

L'amélioration de la coexistence des deux trafics (lent pour le fret et plus rapide pour les voyageurs) est possible et doit être l'enjeu de progrès décisifs en Europe. Ce n'est pas insurmontable.

Les matériels de fret ferroviaire doivent également se moderniser, en particulier le freinage et l'attelage automatique, de façon que le niveau technique du train augmente et que ce train puisse mieux s'insérer dans la grille des sillons horaires des trains.

L'objectif à atteindre est de créer un parc important de wagons de fret à un niveau technique supérieur.

2.3. LES DIRECTIVES EUROPÉENNES « INTEROPÉRABILITÉ »

La première directive date de 1996 ; elle concernait l'interopérabilité de la grande vitesse ferroviaire. En effet s'il est difficile techniquement et économiquement de réparer les erreurs du passé, il convenait que le développement du réseau à grande vitesse, lui, s'effectue selon des normes communes.

Le travail est complexe. Contrairement aux autres secteurs industriels, les normes ferroviaires ont été établies traditionnellement par les entreprises ferroviaires et l'UIC³, c'est-à-dire les « clients » et non par les fournisseurs (les industriels). Il a été décidé, au plan européen, compte tenu de cette situation particulière au système ferroviaire, de définir, à partir des « exigences essentielles » auxquelles il doit satisfaire, un niveau de principes généraux : les STI – Spécifications Techniques d'Interopérabilité. Ces STI sont ensuite déclinées par les organismes européens (CEN⁴, CENELEC⁵, ETSI⁶ en normes pour les industriels, les gestionnaires de réseaux, etc... Les STI ont un caractère réglementaire.

La conformité des éléments du système ferroviaire aux STI et aux normes est établie par des organismes de certification (tiers par rapport aux fabricants et aux utilisateurs), comme par exemple, CERTIFER⁷, organisme public situé à Valenciennes.

Le travail de normalisation ferroviaire a été réalisé historiquement par l'UIC et les normes et recommandations émises par l'UIC continuent d'occuper une place importante aujourd'hui. Les STI ont d'abord été élaborées par l'AEIF⁸ (organisme associatif de droit belge) créée par les industriels et les principales entreprises ferroviaires européennes (SNCF,

3 Union Internationale des Chemins de Fer

4 Comité Européen de Normalisation

5 Comité Européen pour la Normalisation Électrotechnique

6 Institut Européen pour la Normalisation des Télécommunications

7 Agence de certification ferroviaire

8 Agence Européen pour l'Interopérabilité Ferroviaire

DB, FS, etc.). Aujourd'hui, c'est l'Agence ferroviaire européenne AFE (connue souvent sous l'appellation anglaise ERA⁹) créée en 2004 et établie à Valenciennes qui tient le rôle essentiel en matière de sécurité et d'interopérabilité au plan européen, et donc pour les STI. Elle a vocation à déposséder les États et les réseaux historiques de leurs prérogatives dans le domaine « sacré » de la sécurité : mais c'est loin d'être le cas encore, même si le Conseil des ministres européens vient d'adopter un élément du 4^{ème} paquet relatif à la sécurité qui renforce le rôle de l'AFE (qui pourra servir de « guichet unique » pour les certificats de sécurité), tout en maintenant des responsabilités importantes pour les autorités nationales de sécurité ferroviaire (en France, l'EPSF). L'objectif européen est que l'interopérabilité soit enfin réalisée. Pour cela, il faut imposer cette normalisation des systèmes de sécurité aux entreprises ferroviaires, aux constructeurs d'infrastructures et aux industriels. De fait, l'AFE va normaliser le marché du transport ferroviaire en Europe et renforcer l'unité du système ferroviaire européen.

Ce n'est pas fait et bien des réticences se font sentir, y compris sur le déploiement d'ERTMS. Les opérateurs historiques, principalement, cherchent à préserver leur marché car ils ont bien conscience que l'interopérabilité va faciliter l'accès de concurrents à leur réseau. D'une façon générale, les règles de sécurité bien établies sur chaque réseau peuvent constituer un prétexte pour refuser l'arrivée de nouveaux opérateurs (étrangers, privés ou locaux, comme les OFP¹⁰). Mais ces règles de sécurité, souvent liées à des particularités propres à chaque réseau et découlant de l'histoire, ne sauraient être négligées ou assouplies inconsidérément, comme l'ont hélas rappelé les graves accidents survenus cet été 2013 en Espagne, en France ou en Suisse...

Les textes européens prévoient aussi l'existence d'une autorité nationale de sécurité. En France c'est l'EPSF, implanté à Amiens. L'EPSF¹¹ dispose d'un rôle concret et opérationnel sur le réseau ferré national, en cohérence avec les textes européens et le rôle de l'AFE : délivrance des certificats de sécurité aux opérateurs ferroviaires, agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure, autorisations de mise en service de matériels, etc.

La communauté européenne du rail – CER née en 1988, regroupant les principales entreprises ferroviaires européennes, représente les professionnels auprès de la Commission Européenne et souhaite jouer un rôle important. Les gestionnaires d'infrastructure indépendante des entreprises ferroviaires ont constitué en 2002 une organisation (EIM¹²) qui a un rôle semblable à celui de la CER.

2.4. LE GROS CHANTIER DE L'ERTMS

Le débat technique est intense et se complexifie, même si, aujourd'hui, plusieurs sections de ligne sont équipées en Europe, la France étant en retard. L'ERTMS, c'est 4 niveaux techniques, du plus simple (contrôle de vitesse ponctuel, du type KVB¹³ français), au plus sophistiqué mais qui ont montré des avantages et des inconvénients à chacun de ces niveaux. Le niveau 3 par exemple renforce l'abstraction du travail du conducteur de train (canton déformable, « bulle de sécurité »).

9 European Rail Agency

10 Opérateurs Fret de Proximité

11 Établissement Public de Sécurité Ferroviaire

12 European Rail Infrastructure Managers

13 Contrôle de vitesse par balises

Le déploiement de l'ERTMS est difficile. Quel niveau doit-on déployer ? L'Allemagne fait pression pour adopter un niveau élevé, peut-être un prétexte pour la DB et les industriels allemands qui ne seraient pas prêts. Mais les industriels, peu nombreux, en charge de produire ces matériels ne sont pas en capacité actuellement de fournir ces matériels aux réseaux donneurs d'ordre.

Il y a des réticences de certains opérateurs comme la SNCF qui doute de la fiabilité de ce système de sécurité notamment sur la fiabilité de la boucle de rattrapage lors d'un incident. Le système français KVB est fiable, quoique non traité « en sécurité » pour le système embarqué, mais il manque de souplesse car la procédure ralentit la circulation des trains et entraîne une perte de sillons.

2.5. LES CORRIDORS TRANSEUROPEENS

Le système ferroviaire européen souffre d'un gros handicap par rapport aux modes concurrents, puisqu'il traverse mal les frontières, offrant des performances très insuffisantes en matière d'acheminements. C'est dû en partie à la coexistence, sur ses principaux axes, du trafic voyageur avec des exigences de rapidité et de fréquence et d'un trafic fret nettement plus lent et lourd. Mais ce handicap provient aussi de l'ancienneté de ses infrastructures, construites de façon non standardisée, pour la plupart bien avant les ports modernes, les aéroports, les routes modernes. Les lignes à grande vitesse ont pu masquer cette réalité, mais c'est une source importante de ce handicap. Et, bien évidemment, adapter tous ces réseaux ferroviaires nationaux à un trafic transeuropéen demande beaucoup de temps et d'argent.

Pourtant, chacun s'accorde à reconnaître que les économies d'énergie, la pollution réduite, la sécurité, notamment, imposent une utilisation plus forte des infrastructures ferroviaires, en particulier pour le transport de fret. Pour parvenir à un tel objectif, mieux vaut, probablement, commencer par le plus important, là où le transport ferroviaire peut donner le meilleur de lui-même, c'est-à-dire des distances « européennes ».

Cela ne veut pas dire, cependant, qu'il faille négliger la desserte des territoires et leur développement économique, car c'est aussi par ce moyen que peuvent être alimentés les grands courants de trafic transeuropéens.

9 corridors fret prioritaires ont été définis, reliant les principales régions d'Europe.

Ces corridors visent à accroître le trafic fret en améliorant l'interopérabilité ainsi que la gestion des circulations et de l'offre. L'objectif est de créer un réseau fret fiable et performant au niveau européen.

Parmi les mesures à réaliser pour chaque corridor de fret, les gestionnaires d'infrastructure concernés doivent mettre en place une entité juridique commune (comité de gestion) et établir un plan de mise en œuvre. Celui-ci comprend un plan d'investissement et un descriptif du corridor. Le comité de gestion doit mettre en place un guichet unique, donnant aux entreprises ferroviaires la possibilité de présenter des demandes de sillons en un seul endroit. Les membres doivent aussi définir des sillons internationaux. Le règlement prévoit également la création de groupes consultatifs composés d'une part des terminaux fret et d'autre part des entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor.

3 corridors traversent la France :



Le corridor n° 2 : Rotterdam- Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon- Lyon/[Basel]
Le corridor n° 6 : Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille- Lyon-Turin-
Milan-Verona-Padua/VeniceTrieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony
Le corridor n° 4 : Sines-Lisboa/Leixões - Sines-Elvas/Algeciras - Madrid-Medina del
Campo/Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux- Paris/Le Havre/Metz.

NB : les corridors de fret 2 et 6 sont respectivement des extensions du [Corridor ERTMS C](#) et du [Corridor ERTMS D](#).

On voit bien le raisonnement européen, qui peut être considéré comme positif dans son esprit, mais on en voit aussi les dangers :

- démarche très technocratique (et qui avance d'ailleurs très lentement) et risquant d'échapper aux intérêts nationaux,
- des corridors fret lieu d'expérimentation d'une plus grande libéralisation de l'accès aux réseaux,
- conflits potentiels avec les autres utilisations des lignes concernées, en particulier pour les services publics de voyageurs,
- démarche favorisant les plus grandes entreprises ayant la surface nécessaire pour utiliser pleinement des acheminements à longue distance sur ces corridors, au détriment des plus petites (OFP, par exemple),
- etc.

Comment, à la fois prendre en compte l'intérêt global de ces corridors ferroviaires, qui nécessite de savoir se libérer de certaines contraintes historiques ou protectionnistes, mais éviter aussi qu'ils ne deviennent des lieux d'une certaine extra-territorialité, porteuse de beaucoup d'inconvénients, au plan de la sécurité, du service public et au plan social ?

2.6. QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONCLUSION

La priorité, l'urgence, c'est la mise en œuvre de l'interopérabilité ferroviaire : il s'agit de permettre au transport ferroviaire de se « mettre à niveau » par rapport aux modes concurrents, lui permettre d'offrir des prestations concurrentielles sur le territoire européen. Il convient de combattre un discours économique libéral de la Commission européenne qui ne prend pas suffisamment en compte cette priorité. L'optique de la Commission est probablement que l'accroissement de la concurrence sur les réseaux imposera l'interopérabilité. Or l'un des atouts du chemin de fer par rapport aux autres modes est le haut niveau de sécurité de son exploitation. Une approche libérale de la sécurité et de l'interopérabilité pourrait lui faire perdre cet atout. Il faut donc que la Commission donne les impulsions techniques nécessaires, en s'appuyant sur l'AFE, pour une véritable interopérabilité ferroviaire respectueuse des avantages du système ferroviaire en matière de sécurité.

Promouvoir l'interopérabilité ferroviaire, c'est aussi :

- permettre au système ferroviaire, notamment pour le fret où l'immobilisme, en particulier en France, est flagrant, de mieux s'appuyer sur les progrès techniques, comme le fait constamment le transport routier, ceci étant particulièrement valable pour les systèmes d'information,
- favoriser le transfert modal vers le ferroviaire pour les échanges intra-européens à moyenne et longue distance, grâce à des performances accrues, pour les trafics portuaires (notamment le trafic des conteneurs), avec tous les avantages que cela représente du point de vue des enjeux énergétiques, de la pollution et du développement durable,
- agir pour le développement d'emplois qualifiés, l'amélioration des conditions de travail dans le secteur du transport ferroviaire, des industries ferroviaires et des entreprises associées (y compris le transport routier et le transport combiné), avec un cadre de dialogue social approprié.

Il reste que la mise en place de corridors européens, si elle est favorable au développement du transport ferroviaire européen pose la question de la gestion et de l'exploitation de ces corridors : elles peuvent être marquées par une démarche libérale, un terrain d'expérimentation d'une politique de concurrence renforcée, de mise en cause des avantages sociaux existants, voire de contraintes sur les services publics existant sur ces corridors.

L'existence même de flux européens pose évidemment la question des entreprises nationales : il y a forcément cohabitation entre elles sur ces axes transeuropéens, sous forme de filiales ou pas (exemple en France, ECR filiale de DB, premier opérateur fret après SNCF). Cette cohabitation peut-elle s'effectuer sous forme de coopération, de partenariats ou par une concurrence sur les trajets de bout en bout, sachant que l'existence d'une « société européenne des chemins de fer » est illusoire?

Comment sont attribués les sillons sur ces axes, selon quels critères? Il est à noter que, jusqu'à maintenant, le droit européen n'a heureusement pas prévu de « mise aux enchères » des sillons, mais que certains en parlent... Or, contrairement au transport routier ou maritime, la capacité, le nombre de sillons ne sont pas illimités, loin s'en faut (cela ramène d'ailleurs aux progrès de l'interopérabilité, et notamment d'ERTMS, pour renforcer la capacité des lignes existantes sans investissement lourd). Là encore une vigilance s'impose vis-à-vis du

gestionnaire d'infrastructure, pour que des règles d'attribution respectant le caractère de service public des infrastructures ferroviaires soient bien établies ou renforcées.

Pourra aussi se poser la question d'opérateurs « low cost », avec tout ce que cela suppose en termes de pression sur les conditions de salaires et de protection sociale de leurs employés : les exemples du maritime et de l'aérien, voire du routier, sont là pour montrer qu'il ne s'agit pas d'une vue de l'esprit... Certes, il serait inconvenant de domicilier des compagnies ferroviaires en ...Irlande... mais il y a des pays d'Europe continentale qui pourraient tenter des patrons ferroviaires voyous...

3. POUR UNE STRATÉGIE DE RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

Jacques CHAUVINEAU

L'idée se diffuse, avec un succès certain auprès des politiques de toutes tendances que le fret ferroviaire n'a pas d'avenir. Elle mixe deux « explications » dont le dosage varie selon les interlocuteurs : la désindustrialisation de la France et ses caractéristiques territoriales génèrent un marché important de « wagons isolés » non rentables pour le rail ; les contraintes sociales de la SNCF rendent le fret ferroviaire structurellement non rentable.

Pour ou contre la concurrence ? Pour ou contre la séparation des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs nationaux ? Ces choix politiques lourds sont-ils les seules clés de l'avenir du rail et en particulier du fret ferroviaire ? Ne faut-il pas aussi interroger, dans le domaine du fret ferroviaire, la capacité interne d'innovation technique, stratégique et sociale de ce mode, à l'échelle locale, à l'échelle nationale, à l'échelle européenne ?

De 2000 à 2011, en prenant l'indice 100 en 2000, tous opérateurs confondus, le fret ferroviaire est passé à l'indice 137 en Allemagne, 117 en Suède, 116 en Grande Bretagne, 104 pour l'ensemble des pays de l'Union Européenne alors qu'il a chuté à 59 en France. À noter également qu'en Allemagne tous les opérateurs sont en croissance.

Même en tenant compte des niveaux de départ de ces divers pays, cette chute structurelle du fret ferroviaire français est alarmante. Le risque est en marche de voir la France se mettre à l'écart d'un fret ferroviaire européen dont les premiers pas sont perceptibles sous l'impulsion de l'Allemagne. Les conséquences à moyen et long terme seraient très lourdes pour les entreprises, les territoires et les ports, aggravant les risques de délocalisation. Et aussi pour les équilibres internes, économiques et sociaux, du système ferroviaire.

Qui pourrait affirmer que sans la création de RFF, sans concurrence et même en ayant supprimé la charge de la dette, le fret ferroviaire serait en France à un niveau significativement différent de celui auquel il est actuellement ? Le moment est venu d'oser une réflexion et un débat profond qui affronte la complexité du fret ferroviaire et sa capacité à s'inventer et à proposer un nouvel avenir, à l'échelle nationale et à l'échelle européenne.

3.1. LA LENTE SORTIE DU MARCHÉ DU FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS

Pour comprendre ce qui se passe en France, il faut resituer le fret français dans le temps long. Dans le contexte de la Reconstruction et de l'économie dite des Trente Glorieuses, le fret était l'activité noble, prioritaire, de la SNCF, jouant un rôle majeur dans l'économie nationale. A contrario, les voyageurs, hormis quelques trains de prestige, Mistral, Sud Express, Train Drapeau.... étaient le parent pauvre, vétusté du matériel de seconde classe, des « omnibus », de la banlieue parisienne. Il a fallu attendre 1972 pour voir apparaître, avec Corail, une nouvelle génération de matériel voyageurs renouvelant l'offre de 2^{ème} classe.

Le fret a longtemps été adossé à une importante activité de trains entiers, liés à l'industrie lourde, complétée par une offre dite de lotissement qui assurait une bonne couverture du territoire. Ce modèle était associé à une présence commerciale territoriale dense

et des dessertes locales dotées d'une certaine adaptabilité. L'ensemble, conçu en réseau, parvenait à l'équilibre économique.

Ce modèle fret, qui a longtemps fonctionné à la satisfaction des utilisateurs, a atteint son apogée en 1974, avec un trafic de 74 Gtk¹⁴. Il s'est progressivement effrité sous la poussée d'un ensemble complexe de facteurs, à commencer par le recul de l'industrie lourde et du socle de trains entiers, rémunérateurs pour le rail. En même temps, la route faisait preuve, et continue à faire preuve d'une grande capacité d'innovation technique : développement du réseau autoroutier, performance des véhicules, y compris performance énergétique, intégration des technologies de l'information ouvrant aujourd'hui la perspective de « trains » de camions guidés sur les autoroutes.

Le recul du modèle fret de l'industrie lourde a coïncidé avec la réhabilitation progressive des voyageurs, d'abord avec Corail, puis avec la prestigieuse innovation du TGV, relayée quelques années plus tard par le TER, qui ont mobilisé les cheminots, leurs dirigeants et les énergies les plus créatives. Ces innovations, nées de l'initiative de toute la branche industrielle ferroviaire, SNCF et industries, ont été plébiscitées par l'opinion, provoquant la mobilisation des élus, nationaux et locaux.

3.2. LE FRET FERROVIAIRE N'EST PAS EN DÉFICIT DE DEMANDE, IL EST EN DÉFICIT D'OFFRE

Cette révolution voyageurs n'a pas eu, et de loin, d'équivalent pour le fret, en recherche d'innovation technique et commerciale depuis plus d'une génération. Que l'on songe à ce qui resterait des activités voyageurs sans l'invention du TGV et du TER. Leur succès auprès du public a polarisé l'intérêt de la SNCF et des élus et contribué à reléguer au second plan le fret et ses enjeux industriels, voire à théoriser son déclin en France. La priorité aux voyageurs s'est installée, investissant les capacités libérées par la stagnation, puis la chute du fret. Cette solution de facilité a différé les innovations et les investissements que la croissance conjointe des deux activités aurait exigée.

Alors que l'évolution de l'économie appelait une réflexion sur un nouveau modèle industriel et commercial fret, la SNCF s'est enfermée dans une fausse alternative : stratégie de volume ou stratégie de marge ? Au profit de la seconde qui a déclenché l'abandon des trafics non rentables, le rétrécissement du marché, le compactage et la centralisation d'une force de vente spécialisée par branches, antinomique avec le concept d'offre « multilots-multiclients » qui exigerait une forte présence commerciale territoriale et une adaptabilité des dessertes locales, disparues aujourd'hui.

L'échec des tentatives de l'opérateur national de retrouver l'équilibre économique par son désengagement des envois en « wagon isolé » non rentables montre que le fret ferroviaire a besoin d'une croissance conjuguant des services diversifiés : trains lourds, autoroutes ferroviaires, transport combiné spécialisé ou mixé avec des envois conventionnels, wagon isolé..... Ce qui suppose de remettre à plat son modèle industriel et commercial.

L'augmentation des échanges, les distances européennes, les enjeux écologiques et énergétiques relancent l'intérêt des acteurs économiques pour le fret ferroviaire.

¹⁴ Milliards de tonnes/km

À cela, il faut ajouter des enjeux fret propres à la France. La nécessité de préserver la connexion au ferroviaire européen de nos territoires les plus excentrés. La nécessité de valoriser notre position géopolitique qui nous met en situation de devenir une plateforme stratégique de l'Europe ferroviaire fret au profit de nos territoires : nous sommes le passage ferroviaire européen obligé du Royaume Uni et de la péninsule ibérique. Notre position maritime, méditerranéenne et atlantique, est aujourd'hui sous valorisée, alors que les ports français ont une carte à jouer, contributive au développement des territoires de leur hinterland. Tout cela implique des liens ferroviaires performants, aujourd'hui en péril, entre nos ports, nos territoires et l'Europe.

3.3. RELEVER LES DÉFIS DE LA RECONQUÊTE DU FRET

Des tendances lourdes jouent en faveur du fret ferroviaire. Elles expliquent l'écho qu'a eu l'objectif de report modal exprimé lors du Grenelle de l'environnement. Sans suite malheureusement. Ces tendances favorables, pour se concrétiser, supposent que soient relevés un ensemble de défis :

Le défi du foisonnement de la demande généré par l'économie actuelle : les évolutions de l'économie et des activités industrielles augmentent la part d'envois dispersés, diversifiés, peu programmables, avec une part croissante d'envois européens. Ce foisonnement de la demande est irréversible. L'enjeu, dit du « wagon isolé », est de plus en plus identifié au niveau européen. Il est particulièrement aigu en France car accentué par une grande dispersion territoriale des activités économiques. Il appelle une offre intégrant une logistique complexe de groupage et dégroupage intermodal, au départ et à l'arrivée. Il implique la mise au point d'un système d'information performant permettant de suivre l'enchevêtrement européen de ces envois. Le rail a beaucoup de retard sur la route en ce domaine.

Il faut susciter le réseau d'acteurs capables de concevoir et mettre en œuvre cette offre qui conditionne l'avenir du fret. Par la juxtaposition d'opérateurs nationaux indépendants ? Auront-ils des coopérations ayant la réactivité au quotidien nécessaire ? Par un opérateur européen ? À supposer que ce soit politiquement réaliste, saura-t-il s'adapter à chaque réalité territoriale ? Par l'entrée dans un nouveau pluralisme européen d'acteurs porteurs d'une intermodalité structurelle ? Comment le faire sans être happé par le « tout concurrence » ? Aller vers une offre européenne en réseau adossée à un « réseau de réseaux territoriaux » de type opérateurs ferroviaires de proximité ? Quel sera alors le rôle des opérateurs nationaux ?

Le défi du lien du rail avec les territoires. Le premier facteur d'efficacité du rail face à la route est la charge des convois. Pour répondre à une demande caractérisée par la diversification et la dispersion de la demande, cela suppose d'apprendre à aller chercher des trafics dans les territoires pour les mutualiser, y compris en mixant les modes conventionnel et combiné, ce qui veut dire présence commerciale, inventivité logistique, adaptabilité locale, coopérations interterritoriales, notamment pour détecter des flux de retour.

Cette proximité est sans doute la réponse à l'enjeu dit du « wagon isolé ». Comment générer cette présence de proximité ? Sous contrôle des opérateurs nationaux par la création de structures décentralisées qui ont disparu avec le plan Véron ? Par alliance avec des organisateurs locaux de transports liés aux territoires, ce qui ouvre un débat politico-stratégique majeur : face à une route devenue structurante de l'économie, le rail peut-il

reconquérir le rôle exigé par l'enjeu du développement durable en jouant contre la route, ou doit-il jouer une alliance stratégique avec elle, dont les modalités équilibrées sont à inventer dans chaque territoire

Le défi de la modernisation du réseau et des convois Contrairement au transport aérien, qui y a beaucoup gagné en fiabilité des vols et en capacité des aéroports, le rail a peu intégré et exploité les technologies de l'information. La possibilité de connaître en continu la position exacte d'un train et d'optimiser sa vitesse permettrait de fluidifier les circulations, d'anticiper et prévenir les dysfonctionnements, d'améliorer la coexistence du fret et des voyageurs, d'augmenter la capacité et la fiabilité du réseau. Ce dernier est en situation de sous-capacité entraînant sa sous-utilisation et sa sous-productivité qui sont un des facteurs de son déséquilibre économique.

Mention particulière doit être faite des lignes capillaires. Elles sont souvent le lien ferroviaire de l'agriculture, de la sylviculture, de la production de granulats, de sources.... On estime qu'un tonne-kilomètre circulant sur ligne capillaire, génère 10 tk sur le réseau. Ces lignes sont sous-entretenuës, voire ne sont pas entretenues. Leur exploitation est archaïque, malthusienne. Elles pourraient être modernisées à peu de frais, en améliorant leur bilan économique. Elles pourraient s'ouvrir à de nouveaux partenariats avec les activités économiques desservies.

Les convois fret sont en panne d'innovation technologique. Une commande électrique du frein à action immédiate, comme pour les voyageurs, gagnerait en efficacité du freinage, en sécurité et en capacité du réseau. Vingt secondes s'écoulent entre la commande de freinage d'un train fret et son activation, vingt secondes qui « consomment » plusieurs centaines de mètres d'infrastructure le fret. L'attelage manuel des wagons limite la charge des trains, donc la productivité, et perpétue des métiers d'une grande dangerosité. Les sillons fret se réservent plus d'un an à l'avance, délai dissuasif, inadapté à l'économie actuelle, générateur de non-utilisation de sillons réservés et de gaspillage de capacité.

A ces enjeux français, il faut ajouter celui de l'interopérabilité européenne. C'est un défi technique et culturel. Les différences techniques entre les réseaux sont un héritage de l'Europe des conflits. C'est un handicap majeur du rail face à la route. Là encore il faut inclure dans l'interopérabilité technique le système d'information permettant le suivi en continu de la position des envois.

* * *
*

Cette note propose une stratégie de relance du fret et de report modal, mobilisatrice pour les cheminots, notamment les jeunes, fondée sur la modernisation du réseau et des convois, sur une adaptabilité commerciale et logistique, territoriale et portuaire ; une stratégie ouverte à de nouveaux partenariats territoriaux et intermodaux, répondant au foisonnement de la demande fret. Ce développement diversifié contribuera au retour à l'équilibre économique du réseau.

Il aura des conséquences sur les métiers et les organisations du travail qui entrent dans la relation et les discussions normales avec les représentants des personnels concernés.

4. GESTION DU FERROVIAIRE DANS LE MONDE : AUCUN MODÈLE NE S'IMPOSE !

Joël LE COQ

Pour renforcer la part du ferroviaire, existe-t-il un modèle transposable dans le monde ? Un examen de la gestion des différents réseaux de par le monde nous montre que les résultats des solutions retenues dépendent de multiples facteurs et pas seulement de la façon dont sont gérées les infrastructures.

Le principe de la dissociation entre les infrastructures et les opérateurs constitue le principe directeur préconisé par la commission européenne pour l'organisation du ferroviaire. Il demeure l'objectif prioritaire du projet de 4ème paquet ferroviaire de la Commission. Il est toutefois un peu atténué par les concessions accordées du bout des lèvres et à titre transitoire aux systèmes constitués autour d'un groupe pivot intégrant la gestion des infrastructures et les opérations de transports comme c'est le cas en Allemagne. La concurrence doit malgré tout être organisée. Le projet de 4ème paquet ferroviaire constitue une étape supplémentaire vers la gestion séparée, même s'il est déjà le fruit d'un compromis.

Il s'agit de généraliser le modèle mis en œuvre dans d'autres modes de transports comme l'aérien ou le maritime. Les entreprises intégrées du ferroviaire sont incitées à la séparation d'abord comptable puis juridique entre les infrastructures, les voies, les gares, et autres services, et les opérations de transports.

La philosophie de ce modèle c'est une conception libérale : il s'agit de supprimer des obstacles à la concurrence pour développer le ferroviaire grâce à la baisse des coûts, le renforcement de la politique commerciale et des services. Il s'est développé alors que les opérateurs ferroviaires historiques avaient pratiquement tous accumulé une dette importante.

Cette volonté de favoriser la concurrence prend à contre-pied l'histoire du chemin de fer. Au 19ème siècle, ce sont les compagnies ferroviaires qui ont obtenu des États les concessions sur une zone géographique déterminée, pour créer et exploiter les lignes de chemin de fer. Les concessions ainsi obtenues étaient entièrement intégrées. L'opérateur privé construisait les lignes, les gares, achetait et entretenait le matériel roulant, organisait les lignes, la billetterie... Fortement structurant pour l'aménagement du territoire, le chemin de fer demande de lourds investissements pour une faible rentabilité. Les sociétés privées, quand elles ont connu des difficultés financières, ont été restructurées, regroupées, nationalisées mais sans remettre en cause le modèle intégré.

C'est qu'aucun mode de transport ne nécessite un tel niveau de dépendance du véhicule par rapport à l'infrastructure. L'avion, le cargo ou le camion possèdent un certain degré d'autonomie. La roue du train est guidée par le rail. Cela n'interdit pas la dissociation entre l'infrastructure et le ou les opérateurs. Heureusement car sinon il n'y aurait pas d'interconnexion possible entre les opérateurs. Cela impose toutefois une obligation de cohérence, de compatibilité, de formation. Les conditions d'interopérabilité sont essentielles. Les manquements peuvent avoir de graves conséquences en termes de sécurité.¹⁵

¹⁵ CF accident de Saint Jacques de Compostelle

De fait, la plupart des systèmes ferroviaires ont été restructurés depuis les années 1970 dans le monde, mais la séparation entre infrastructure et opérateurs n'a pas été le principal axe de réforme.

Le choix de la Commission Européenne, qui reprend sur ce point, même s'il en gomme les pires excès, les principes de la réforme du chemin de fer britannique, n'est pas celui qui a toujours été suivi dans le monde.

L'Allemagne a gardé, dans les limites fixées par la réglementation européenne, et relativement confirmées par la cour de justice européenne, un système intégré au sein d'une même holding autour de l'opérateur de référence, un groupe pivot. La réforme qu'elle a conduite a été l'occasion d'un large apurement de la dette de la Deutsch Bahn.

Le ferroviaire japonais a été réformé en 1987, avec là aussi l'effacement d'une partie importante de la dette. La société nationale publique (Japan National Railway) a été jugée trop grande pour être bien gouvernée et découpée en 6 compagnies régionales pour les transports voyageurs, et 1 compagnie pour le transport de fret.

Chaque compagnie régionale gère à la fois les transports et l'infrastructure (avec une phase de transition pour les lignes à grande vitesse).¹⁶

La compagnie de fret par contre utilise l'infrastructure des compagnies régionales de voyageurs contre péage.

Le bilan du ferroviaire japonais est positif pour le transport de voyageur en termes de sécurité, et d'efficacité. Le nombre de passagers transportés par kilomètre parcouru a augmenté de 25 % depuis 1987 malgré une importante chute d'effectifs cheminots. Les compagnies tendent à intégrer dans leur activité des services annexes.¹⁷

Mais le fret ferroviaire déjà faible n'a pas décollé.

C'est la situation inverse aux États Unis : le fret représente 95 % du trafic ferroviaire, et le transport de voyageur est en grande difficulté.¹⁸

Les compagnies privées qui ont obtenu les concessions pour la construction des lignes se partagent le marché et gèrent essentiellement l'activité Fret. Elles gèrent de manière intégrée les infrastructures et le transport. À la fin des années 1960 ces compagnies se sont débarrassées de l'activité transport de voyageurs jugée non rentable. C'est pourquoi l'Etat a créé une société publique pour le transport de voyageur : Amtrak.

Amtrak ne dispose que de 1080 km de voies ferrées alors qu'il exploite des services sur 36000 km de lignes. Il doit donc négocier l'utilisation des lignes des compagnies de fret. Il n'est pas rentable générant un déficit annuel d'environ 1 milliard de dollars par an, compensé par l'Etat fédéral, non sans que cela fasse débat.

Un rapport a proposé la séparation des activités de transport et d'infrastructures pour Amtrak mais il n'a jamais été mis en œuvre. Amtrak souffre d'un problème de qualité de

¹⁶ Cf rapport d'information sur le système ferroviaire japonais au sénat n°170 11 décembre 1997.

¹⁷ Source Union Internationale du Chemin de Fer(UIN) 2006.

¹⁸ Source : note de l'Ambassade de France le secteur ferroviaire aux États Unis Avril 2010.

service, la vitesse moyenne est de 114 km/h sur son réseau propre. Sur le réseau fret qu'il utilise la priorité est accordée aux trains de fret.

Le transport de fret lui se maintient, et certains financiers comme Warren Buffet parient sur son développement en investissant dans l'une des compagnies la Burlington Northern Santa Fe Railway. La part de marché du mode ferroviaire dans le transport de fret aux États-Unis dépasse largement les 40 %.

La dissociation entre les infrastructures et les opérateurs n'est pas une règle générale de gestion des grands réseaux ferroviaires.

Le bilan de l'expérience britannique ne constitue pas une preuve de l'efficacité de la séparation, ce n'est pas non plus la preuve de son innocuité. Après un démantèlement total et chaotique, générant un accroissement du nombre des accidents, le gouvernement travailliste a renationalisé la gestion des infrastructures, Railtrack.

Le nombre de voyageurs transports a augmenté (+ 42 % entre 1993 et 2005), le fret aussi, mais le nombre d'accidents également. La qualité du réseau, dégradée avant la réforme, a été pénalisée par la faiblesse des investissements.¹⁹ Le prix du billet a également augmenté. Il faut noter également que contrairement à ce qui s'est passé au Japon ou en Allemagne, la dette n'a pas été significativement effacée.

En Suède la Société Nationale SJ a été séparée en deux en 1988 : une entité publique responsable de l'infrastructure trafikverket (administration publique qui s'occupe des routes et des chemins de fer) et l'opérateur SJ. L'ouverture à la concurrence a entraîné l'arrivée d'une vingtaine d'opérateurs privés et de nombreuses restructurations des sociétés publiques notamment pour reprendre des lignes non rentables. La confusion a été accentuée par le recours aux services affrétés qui cohabitent difficilement avec les lignes affectées. La réforme a entraîné beaucoup de confusion. La Suède et l'Angleterre ont pris du retard sur la construction d'un réseau à grande vitesse.²⁰

Le ferroviaire français, s'il a réussi dans le domaine de la grande vitesse et améliore ses performances pour le transport régional, est le maillon faible européen pour le fret.

Les réformes engagées dans le monde obéissent à des impératifs beaucoup plus complexes que la seule volonté idéologique de renforcer la concurrence entre opérateurs. Plus que le type de gestion du ferroviaire, d'autres facteurs apparaissent déterminants pour le renforcement du ferroviaire : pertinence du périmètre des compagnies en fonction de la géographie du pays, règlement de la dette, évolution technologique, capacité à concilier les différents impératifs du transport de voyageurs et du fret (vitesse, type de traction, état du réseau, connexions multimodales, informations aux usagers et aux chargeurs...).

Il faut tenir compte de l'histoire et de la géographie du continent, des évolutions du monde d'aujourd'hui, de l'économie des transports, de l'évolution des modes de production, d'échange et de consommation.

¹⁹ Source : La nouvelle organisation ferroviaire face au marché : quelles leçons à tirer des expériences récentes de réforme. Hakam kamleh revue d'économie industrielle N° 124

²⁰ « Règlementer la déréglementation : trafic ferroviaire en Suède » ITF Ferroviaire Février 2008.

Le chemin de fer européen, devra nécessairement faire coexister sur de mêmes voies des trains de différents opérateurs. Il n'y aura pas de retour à de grands opérateurs nationaux assurant eux-mêmes toutes les prestations ferroviaires. Il n'y aura pas non plus une seule compagnie intégrée sur le territoire européen. Mais s'il y a des concurrences entre opérateurs, il doit aussi y avoir des coopérations. Les unes ne doivent pas tuer les autres.

5. QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE / OBJECTIF ET CONTENU

Jean Claude BOUAL

La proposition pour le 4ème Paquet ferroviaire montre que le logiciel de la Commission Européenne n'a pas changé, le Ferroviaire souffre d'un manque de qualité et de coûts trop élevés parce qu'il est trop protégé, trop réglementé. La solution passe par la facilitation de la concurrence en particulier pour les nouveaux arrivants, dans la mesure du possible en préconisant la séparation de l'infrastructure et des opérateurs. Même si des concessions ont dû être opérées sous la pression de pays disposant d'un système efficace autour d'un groupe pivot comme l'Allemagne ou désirant y revenir comme la France, et même s'il faut pour cela écorner le règlement sur les obligations de service public, l'obsession de l'extension de la concurrence reste la préoccupation majeure de la Commission. Lasaire entend promouvoir une autre philosophie pour renforcer l'efficacité et la qualité du ferroviaire. Mais avant de s'engager sur le fond nous avons souhaité communiquer cette note rapide d'information sur le quatrième paquet ferroviaire.

5.1. OBJECTIFS DU PAQUET

Une phrase de la communication de la Commission relative à la présentation du paquet résume bien la démarche et la philosophie de la Commission : « Le manque d'efficacité et de qualité de certains services ferroviaires s'explique principalement par la faiblesse de la concurrence, par des distorsions de marché qui subsistent et par des structures insatisfaisantes. Le quatrième paquet ferroviaire, dont l'approche est globale, aborde des éléments tels que la longueur et le coût élevé des procédures, les entraves à l'accès pour les nouveaux arrivants et la différence des règles d'accès au marché selon les États membres. »

Les propositions législatives ont pour objet :

- 1) Une séparation des structures ferroviaires (*modification de la directive 2012/34/UE*). Dès l'application prévue en 2017, la constitution de holdings regroupant l'ensemble du système ferroviaire sera interdite. Cependant les holdings existantes seront tolérées (pour combien de temps ?) sous quatre conditions, les organes décisionnels devront être distincts, les flux financiers devront être réellement séparés, les systèmes informatiques devront être indépendants, le transfert du personnel entre sociétés sera assorti d'une période d'attente de 3 ans pour les membres des directions et l'encadrement supérieur, et à des conditions de confidentialité pour les autres.
- 2) La gouvernance du système est revue. Le rôle des gestionnaires des infrastructures (GI) est renforcé. Ils auront à titre exclusif toutes les fonctions centrales d'un réseau ferroviaire, son développement, son exploitation (gestion de trafic) et son entretien. Ils devront coopérer en constituant un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure pour traiter les questions transfrontalières.
- 3) Tous les services ferroviaires sont ouverts à toute entreprise de chemin de fer. Le projet de directive prévoit : « il est accordé aux entreprises ferroviaires, dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre en charge des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans

une autre. ce droit comprend l'accès à l'infrastructure reliant les installations de services visées à l'annexe II point 2 ». ce droit est toutefois limité s'il remet en cause l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public.

4) Enfin pour ce projet de directive, les États membres peuvent exiger des entreprises ferroviaires la mise en place d'une billetterie intégrée.

5) La mise en concurrence des contrats de service public, sauf pour les petits contrats (**modification du règlement(CE) n° 1370/2007**).

Le champ du service public est restreint. Conformément au règlement de 2007, les contrats de service public sont obligatoires, leur durée est limitée à 15 ans et :

« *Pour le transport public de voyageur par chemin de fer :*

Le volume annuel d'un contrat de service public en termes de train-km ne dépasse pas 10 millions de trains-km ou un tiers du volume total du transport public national de voyageurs par chemin de fer géré par contrat de service public, la valeur la plus élevée des deux étant retenue », autrement dit il doit y avoir segmentation des contrats.

Pour stimuler la concurrence entre entreprises ferroviaires, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer à des entreprises ferroviaires différentes les contrats de transport public de voyageurs par chemin de fer couvrant les différentes parties d'un même réseau ou ensembles de lignes. Elles peuvent décider, avant de lancer la procédure d'appel d'offre, de limiter le nombre de contrats pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire.

L'attribution des contrats se fait obligatoirement par appel d'offre, sauf pour de « petits services publics » quand la législation nationale ne l'interdit pas. Sauf si la législation nationale l'interdit, les autorités compétentes peuvent attribuer directement des contrats de service public dont la valeur moyenne annuelle est estimée à moins de 1 000 000€ ou moins de 5 000 000€ dans des contrats incluant des prestations de chemin de fer, ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 km de services publics de transport de voyageurs ou moins de 150 000 km dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer. Lorsque qu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise de vingt-trois véhicules routiers maximum, les plafonds peuvent être annuellement de 2 000 000€ ou 600 000km.

6) En ce qui concerne le matériel roulant, les États membres doivent (dans la conformité des règles sur les aides d'Etat) « *assurer aux opérateurs qui souhaitent fournir des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer dans le cadre d'un contrat de service public un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté au transport public de voyageur par chemin de fer ».*

Lorsqu'il n'existe pas de marché pour ce matériel, « *les États membres veillent à ce que le risque lié à la valeur résiduelle du matériel roulant soit supporté par l'autorité compétente, en conformité avec les règles relatives aux aides d'Etat.... ».*

Pour cela, les autorités compétentes peuvent acquérir elles-mêmes le matériel, fournir une garantie pour le financement du matériel roulant utilisé, s'engager dans le contrat de service public, à reprendre le matériel roulant au prix du marché à la fin dudit contrat.

7) À compter du 3 décembre 2019, l'attribution des contrats de service public doit être conforme aux nouvelles dispositions. Les contrats de service public de chemin de fer attribués directement entre le 1^{er} janvier 2013 et le 2 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration, mais dans tous les cas ils ne peuvent pas se poursuivre après le 31 décembre 2022.

8) L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (**abrogation du règlement (CE) n° 881/2004 et proposition d'une directive**). La proposition de directive reprend

en les réorganisant les tâches de l'Agence et lui en attribue d'autres. Cette refonte s'accompagne d'une refonte conjointe de la directive interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (*directive 2008/57/CE modifiée*). Pour renforcer le rôle de l'Agence, et modifier sa gouvernance, *la directive 2004/49/CE*, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires sera également modifiée (**refonte**). Les nouvelles tâches de l'Agence sont notamment la délivrance des certificats de sécurité, la délivrance des autorisations de mise sur le marché des types de véhicule, l'autorisation de mise en service des sous-systèmes de contrôle-commande et signalisation au sol, la supervision et le contrôle des règles et des autorités nationales et organismes notifiés. Il s'agit notamment de favoriser le déploiement du système ERTMS.

Les premières réactions à la publication du paquet : ETF a réagi défavorablement à la libéralisation : l'obligation de passer des contrats de service public qui couvrent plus de 90% des services nationaux de passagers, pour assurer un accès non discriminatoire au réseau, risque de se faire au détriment des lignes les moins rentables, les clauses de protection sociales en cas de changement d'opérateurs sont insuffisantes et non obligatoires. La **CER** (communauté des chemins de fer européens), tout en soutenant l'ouverture du marché est défavorable à l'appel d'offre obligatoire pour l'attribution des contrats de service public et aux règles d'étanchéité entre GI et entreprise de service en cas de holding. Les opérateurs de fret ferroviaire (**ERFA**) sont « frustrés » que la séparation ne soit pas totale. Même position de **RFG** (Rail Freight Group). **EIM** (association des gestionnaires d'infrastructure-GI) se réjouit de l'élargissement de leur rôle.

Les politiques (députés européens) semblent assez prudents pour l'instant, le PPE (Mathieu Grosch-Belgique) veut un « *marché unique du rail qui fonctionne bien, où la concurrence peut se développer sans être entravée par des règles nationales restrictives* » ; les socialistes (S§D-Saïd El Khadraoui –Belgique) insiste sur la nécessité de préserver les obligations de service public , « *Tous les citoyens, y compris ceux qui vivent dans les zones rurales ou éloignées, doivent se voir offrir un service de qualité* » ; les libéraux (Gesine Meissner Allemagne) approuvent la fin des financements croisés, ainsi que les verts (Michael Cramer-Allemagne) qui précisent en outre que l'ouverture des services domestiques ne doit pas se faire au détriment des standards sociaux, environnementaux et de sécurité. Un député Letton (Robert Zile) s'inquiète des conséquences de l'ouverture dans les pays frontaliers de la Russie.

L'Allemagne défend son système en holding qui a garanti l'essor de son secteur ferroviaire. Le ministre français des transports, Frédéric Cuvillier, a déclaré que la réforme prévue en France « *s'inscrit dans le cadre du développement de l'espace ferroviaire européen. En précisant ses contours, la France s'attachera à présenter les dispositions retenues pour assurer un fonctionnement impartial du gestionnaire d'infrastructures dans l'exercice de ses principales missions pour assurer un accès non discriminatoire au réseau* ».

5.2. L'ÉTAT DU DÉBAT DÉBUT NOVEMBRE 2013

Depuis leurs prises de positions, le Comité économique et social européen, le Comité des régions ont émis leur avis sur ce paquet. Le Conseil a commencé l'examen des textes et élaboré un compromis sur les rôles respectifs de l'Agence ferroviaire européenne (AFE ou ERA en anglais) et des agences nationales. La commission transport du Parlement européen

discute toujours des textes proposés par la Commission européenne. Plusieurs centaines d'amendements ont été déposés par les députés. Enfin le gouvernement français a déposé auprès du parlement (Assemblée nationale et Sénat) son projet de loi « portant réforme ferroviaire », qui suscite des doutes quant à sa complète compatibilité avec le 4^{ème} paquet européen. Le Commissaire européen aux transports ayant fait part de quelques « préoccupations » concernant l'indépendance réel du gestionnaire des infrastructures.

Le Comité économique et social se place délibérément dans l'objectif préconisé de la Commission de construire un « espace ferroviaire européen » et pour cela améliorer « l'interopérabilité », mais « suggère à la Commission d'adopter une approche prudente de la libéralisation des trafics nationaux de voyageurs, compte tenu de l'expérience actuelle en matière de libéralisation du trafic international » dont les effets sont pour le moins contrastés et dont aucune évaluation sérieuse n'a été faite. Il suggère que « L'Union doit prévoir la possibilité de création de structures transfrontalières et la définition de leurs modalités d'intervention sur les territoires qu'elles couvrent, pour permettre de définir et d'organiser des missions de Services d'Intérêt Général comme prévues au Traité à son article 14 et au protocole N° 26 », et « préconise de ne pas apporter de restriction aux Autorités compétentes sur la définition des missions de service public, au regard des obligations de rédaction de plans de transport public demandés par la Commission... ». Il propose que « l'Agence Ferroviaire Européenne reçoive la mission d'intégrer les dimensions santé et sécurité des travailleurs, tant celles-ci sont indispensables au maintien d'un haut niveau de sécurité de l'exploitation pour les usagers, les travailleurs et les riverains des installations ferroviaires. Il « demande que chaque Etat membre, dans le cadre des choix d'organisation ou d'ouverture à la concurrence qu'il réalisera, préserve le niveau d'emplois pour leurs opérateurs historiques, les garanties collectives des personnels, leurs conditions salariales et de travail. En cas de changement d'opérateur, la reprise des personnels concernés et de leurs garanties collectives doivent être prévue. »

Le Comité des régions lui aussi « accueille favorablement la volonté de la Commission européenne de compléter le cadre règlementaire nécessaire d'un espace ferroviaire unique ». Mais il « considère que la libéralisation n'est pas une fin en soi, l'objectif devant être l'amélioration de l'offre et de la qualité des services. L'ouverture à la concurrence ne peut être appréciée sans considérer aussi les investissements dans les infrastructures, les conditions effectives de fonctionnement du marché ou encore les aspects techniques d'interopérabilité ». Il insiste plus particulièrement sur l'autonomie des collectivités et « souhaite se placer dans une démarche holistique combinant proportionnalité, subsidiarité et le contrôle du marché par un régulateur fort ... », « considère qu'une meilleure efficacité du système ferroviaire et notamment des contrats de services publics est bénéfique aux collectivités locales et territoriales au vu des contraintes budgétaires et financières auxquelles elles sont soumises. », et « rappelle que le principe de libre administration permet aux autorités locales de choisir comment elles souhaitent organiser leurs services de transports public. », ce qui implique de pouvoir recourir à un opérateur interne. Le Comité des régions estime « que la fixation de plafond trop bas pour les adjudications directes constitue une limitation grave du principe de libre administration des collectivités locales ». Il propose « d'encourager et de garantir la coopération transfrontalière efficace notamment via les GECT, entre les autorités compétentes de sorte qu'elles coordonnent leur plan de transport pour les divers modes. » Il souhaite « encourager la mise en place rapide d'un réseau européen de gestionnaires d'infrastructure indispensable au fonctionnement d'un espace ferroviaire unique européen et à la coordination transfrontalière. » Enfin, il est « favorable au renforcement du rôle de l'Agence

ferroviaire européenne ... qui vise notamment à soutenir l'interopérabilité technique et l'harmonisation des procédures « sécurité », à accélérer la mise en place d'une autorisation de mise en service unique de véhicules et à renforcer les pouvoirs de L'ERA pour éviter les problèmes importants créés par les divergences entre 26 autorités nationales. ... » .
Rappelons toutefois que l'avis de ces deux comités est consultatif.

Le Conseil a pour sa part, examiné la proposition de modification de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité. Il propose que l'ERA soit compétente pour délivrer les autorisations pour les véhicules appelés à circuler sur plusieurs réseaux nationaux, sur la base de vérifications effectuées en amont par les autorités de sécurité nationales, un certificat permettrait alors de rouler dans tous les États où le véhicule sera exploité. Par ailleurs les États ont introduit dans leur proposition une disposition qui leur permet de continuer à appliquer les procédures actuelles pendant une période de 5 ans, alors que la Commission voulait que tout soit en place dans les 2 ans après adoption des textes. La Commission conteste cette nouvelle disposition estimant l'allongement des délais « inacceptables ».

5.3. L'AVENIR ?

L'avenir du chemin de fer sur notre continent est incontestablement européen. La construction d'un espace ferroviaire européen est donc un objectif essentiel à poursuivre. Les débats sur le quatrième Paquet ferroviaire proposé par la Commission européenne comme le démontrent les prises de positions décrites ci-dessus sont toutefois loin d'être achevés. Il apparaît que la construction de cet espace ferroviaire européen peut se faire sans modifier le règlement actuel sur les obligations de service public (règlement n° 1370/2007/CE), et sans rogner à nouveau sur les prérogatives des collectivités publiques de définir, d'organiser et de financer les services publics dans les transports par chemin de fer. De même cette construction doit pouvoir se faire sans imposer un mode de gouvernance du chemin de fer unique pour l'ensemble de l'UE, sans tenir compte des histoires et des organisations de chaque Etat membre. Comme le soulignent les avis des comités économique et social et des régions l'interopérabilité des réseaux et des systèmes de signalisation est une priorité en particulier dans les zones frontalières afin d'améliorer la qualité des services rendus aux populations.

ANNEXE 1 : HISTORIQUE DES DIRECTIVES « PAQUETS FERROVIAIRES »

Rappels :

- **1991**, première directive (91/440) qui prévoit la séparation comptable de la gestion des réseaux et de l'exploitation des services ferroviaires,
- **2001**, premier paquet ferroviaire qui organise l'ouverture à la concurrence dans le fret international sur des sillons précis, les réseaux de fret ferroviaire européens (RTFE),
- **2004**, deuxième paquet ferroviaire qui généralise la concurrence dans le fret international et domestique,
- **2007**, troisième paquet ferroviaire qui amorce la libéralisation du trafic passager à partir de 2010 sur les lignes internationales, le cabotage sur ces lignes est autorisé,
- **2013, 30 janvier**, la Commission européenne adopte et propose au législateur européen (Parlement européen et Conseil) le quatrième paquet ferroviaire qui généralise l'ouverture à la concurrence à l'ensemble du trafic passager et vise à la séparation de l'infrastructure et des services.

ANNEXE 2 : TEXTES CONSTITUTIFS DU 4ÈME PAQUET FERROVIAIRE

Le 4ème paquet comprend :

- une communication de la Commission « Quatrième paquet ferroviaire-Achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européenne »,
- un rapport de la Commission sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire,
- un rapport de la commission sur le profil et les tâches des autres personnels de bord des trains,
- un rapport de la Commission sur la mise en œuvre des dispositions de la directive 2007/58/CE portant sur l'ouverture du marché des transports ferroviaire international de voyageurs.

Un document de travail des services de la Commission relatif à l'analyse de l'impact de la révision du règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne.

Et cinq projets de texte législatif visant à modifier les textes suivants :

- La directive 2012/34/CE du PE et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace unique européen (refonte),
- Le règlement (CE) n° 1370/2004 du PE et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route,
- Le règlement (CE) n° 881/2004 du PE et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne,
- La directive 2004/49/CE du PE et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires,
- La directive 2008/CE du PE et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire de la Communauté ; et à abroger le règlement (CEE) n° 1192 du Conseil du 29 juin 1969 relatif aux règles communes pour normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer.

LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ À LA RÉALISATION DU CAHIER N° 50

*Jean-Claude BOUAL¹, Jean-Louis BRASSEUR², Jacques CHAUVINEAU³,
Joël DECAILLON⁴, Pierre-Marie DUGAS⁵, Joël LE COQ⁶, Jean-Louis ROHOU⁷,
André STIMAMIGLIO⁸*

- ¹ *Ancien Secrétaire Général de la Fédération Equipement CGT
Coordinateur du Comité Européen de liaison sur les Services d'Intérêt Général
(CELSIG)*
- ² *Ancien Secrétaire Général de la Confédération Générale des Services Publics-Cheminots
(CGSP- Belgique)*
- ³ *Président d'objectif Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP)
Ancien Directeur de l'action régional SNCF au Conseil Économique et Social*
- ⁴ *Ancien Secrétaire Général Adjoint de la Confédération Européenne des Syndicats (CES)*
- ⁵ *Ancien Élu Territorial et Responsable des Ressources Humaines
Administrateur de Lasaire*
- ⁶ *Ancien Secrétaire Général de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement
(FGTE-CFDT)*
- ⁷ *Ancien Secrétaire Général de Réseau Ferré de France (RFF)*
- ⁸ *Ancien Secrétaire national de la FGTE-CFDT*

CAHIERS LASAIRE DÉJÀ PARUS

1	CONCURRENCE DES PAYS À BAS SALAIRES ET EMPLOIS	<i>J. MAURICE,</i>
2	SERVICES DE PROXIMITÉ ET NOUVELLE CROISSANCE	<i>G. CETTE, P. HERITIER, V. SINGER</i>
3	LES NÉGOCIATIONS SUR LE TEMPS DE TRAVAIL : UNE CHANCE À SAISIR POUR LA CROISSANCE ET L'EMPLOI	<i>J. MAURICE, D. TADDEI</i>
4	QUELS EMPLOIS POUR LES JEUNES NON QUALIFIÉS	<i>A-M GROZELIER</i>
5	SALAIRES ET EMPLOIS	<i>D. TADDEI</i>
6	INSTRUMENTATION DE GESTION ET EMPLOI : LES RÉDUCTIONS D'EMPLOIS DANS LES ENTREPRISES : PERFORMANCE ÉCONOMIQUE OU DÉTERMINISME GESTIONNAIRE ?	<i>H. BERTRAND</i>
7	L'EMPLOI DANS LA NOUVELLE ARCHITECTURE DE L'EUROPE	<i>D. TADDEI, B. TRENTIN</i>
8	LA MONNAIE UNIQUE	<i>A. GAURON, D. PLIHON</i>
9	LES ENTREPRISES SONT-ELLES RICHES OU PAUVRES ?	<i>M. FRIED, D. PLIHON, M. SABORD</i>
10	INÉGALITÉS DES REVENUS	<i>P. MICHEL</i>
11	LES POLITIQUES DE L'EMPLOI EN FRANCE	<i>J. FREYSSINET</i>
12	RÉDUIRE LA DURÉE DU TRAVAIL POUR FAIRE RECULER LE CHÔMAGE : DE LA MACRO À LA MICRO-ÉCONOMIE, TENIR LES DEUX BOUTS DE LA CHAÎNE	<i>H. BERTRAND, J. MAURICE</i>
13	LES ENJEUX DE LA NÉGOCIATION D'ENTREPRISES SUR LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL	<i>D. TADDEI</i>
14	QUELLES MARGES DE MANŒUVRES POUR LES ENTREPRISES SELON LEUR TAILLE ?	<i>M. SABORD</i>
15	DÉVELOPPER LES SERVICES DE PROXIMITÉ OU L'ÉMERGENCE D'UN SECTEUR DE LA QUALITÉ DE LA VIE	<i>P. HÉRITIER</i>
16	LA DIMENSION DU DÉBAT : RETRAITE PAR RÉPARTITION - RETRAITE PAR CAPITALISATION	<i>M. FRIED</i>
17	NÉGOCIATIONS SUR LE TEMPS DE TRAVAIL : ACCROÎTRE L'EMPLOI OU LES HEURES SUPPLÉMENTAIRES ? UNE EXPLORATION DES ASPECTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS	<i>J. MAURICE, M. BÉCHET</i>
18	LE MODÈLE DE CROISSANCE NORD-AMÉRICAIN ET LA MONTÉE DES INÉGALITÉS SOCIALES	<i>B. BLUESTONE</i>
19	L'AVENIR DES SERVICES PUBLICS. UNE VISION PROSPECTIVE DE SYNDICALISTES	<i>M. BÉCHET</i>
20	QUELLE RÉFORME POUR LES RETRAITES ?	<i>M. FRIED</i>
21	L'ÉPARGNE SALARIALE : CONTRIBUTION AU DÉBAT SUR LE PROJET DE LOI	<i>J. MAURICE</i>
22	LES CHANGEMENTS DANS L'EMPLOI ET DANS LES RELATIONS DU TRAVAIL	<i>DÉBATS DU COLLOQUE</i>
23	VALEUR ACTIONNAIRE ET NOUVELLES FORMES DE GOUVERNANCE DES ENTREPRISES	<i>M. FRIED, J.P. MOUSSY, D. PLIHON</i>
24	LES INÉGALITÉS DE SANTÉ : UNE RÉALITÉ MÉCONNUE ET UN DÉFI POUR FONDRE ENFIN UNE POLITIQUE DE SANTÉ EN FRANCE ?	<i>J-M. RODRIGUES, B. GARROS</i>
25	RESTRUCTURATIONS INDUSTRIELLES ET LEURS CONSÉQUENCES SOCIALES	<i>M. FRIED, J. PEYREVELADE, J.P. AUBERT, D. BACHET</i>
26	EUROPE -EMPLOI-ELARGISSEMENT APPROFONDISSEMENT	<i>7^E RENCONTRE BIENNALE EUROPE-TRAVAIL-EMPLOI</i>
27	RETRAITE: LA RÉFORME FILLON, UNE RÉFORME QUI NE GARANTIT PAS L'AVENIR	<i>M. FRIED</i>
28	SANTÉ ET ASSURANCE MALADIE: QUELLE RÉFORME POUR UNE SOLIDARITÉ DURABLE?	<i>LASAIRE ECO AVEC LE CONCOURS D'ANDRE GAURON</i>
29	POUR SORTIR DU CHÔMAGE DE MASSE, JALONS POUR UNE STRATÉGIE	<i>J. MAURICE ET J.L. DAYAN</i>
30	LA RÉFORME DES NORMES COMPTABLES Un débat trop discret	<i>M. FRIED</i>
31	EUROPE, TRAVAIL, EMPLOI. L'EUROPE ÉLARGIE ET LA MONDIALISATION	<i>M. AGLIETTA, M. DEHOVE, J. FREYSSINET, P. HÉRITIER, JOËL MAURICE</i>
32	LE RETOUR DES POLITIQUES INDUSTRIELLES	<i>S. IDIR, P. POMMIER, M. FRIED, A. THOLONIAT, K. BOUABDALLAH, J-L. GIBOU, P. HÉRITIER</i>
33	EUROPE ET MONDIALISATION : QUEL DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET QUELS EMPLOIS ?	<i>ACTES DU SÉMINAIRE DE ST ETIENNE DU 20-10-2006</i>

34	SÉGRÉGATION URBAINE, CRISE DES BANLIEUES	<i>J. MAURICE</i>
35	DE LA CRISE DES SUBPRIMES A LA CRISE FINANCIERE	<i>M. FRIED</i>
36	LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ?	<i>J. MAURICE</i>
37	REGARDS SUR LA CRISE	<i>M. FRIED, J. FREYSSINET, A. GAURON, J. MAURICE, J. P. MOUSSY</i>
38	LES GRANDES AGENCES DE NOTATION INTERNATIONALES : LEUR RÔLE ANNONCÉ DANS LA CRISE, VERS QUELLE RÉGULATION ?	<i>M. BARDOS</i>
39	SALAIRES ET CRISES	<i>J. MAURICE</i>
40	LES JEUNES ET L'EMPLOI	<i>G. MIGNOT</i>
41	DETTE PUBLIQUE ET CRISE	<i>J. MAURICE</i>
42	SUSCITER UNE NOUVELLE AMBITION POUR LA FRANCE	<i>H. BERTRAND, P. HÉRITIER, M. BARDOS, R. BOYER, P.M. DUGAS, A. GAURON, J.L. GIBOU</i>
43	UN INTENSE RENOUVEAU DE LA NEGOCIATION INTERPROFESSIONNELLE EN FRANCE	<i>J. FREYSSINET</i>
44	L'AGENDA SOCIAL 2011 : UN BILAN PROVISOIRE	<i>J. FREYSSINET</i>
45	OMBRES ET PÉRILS DU TRAITÉ MERKEL-SARKOZY QUELQUES SIMULATIONS ÉLÉMENTAIRES	<i>J. MAURICE</i>
46	CRISE ÉCONOMIQUE ET RELATIONS SOCIALES ENJEUX IMMÉDIATS ET PERSPECTIVES À LONG TERME	<i>J. FREYSSINET, J. MAURICE, A. GAURON</i>
47	RÉINDUSTRIALISER NOTRE PAYS : QUELLE METHODE ?	<i>COORDONNÉ PAR H. BERTRAND</i>
48	GESTION DE LA CRISE DE LA ZONE EURO : DÉCISIONS ET INTERROGATIONS	<i>M. FRIED</i>
49	FORMATION CONTINUE : METTRE LES VRAIES QUESTIONS SUR TABLE ?	<i>Y. BAROU, H. BERTRAND, J. FREYSSINET, LA A. GAURON, AM. GROZELIER, JF. LHOPITAL</i>
50	4ÈME PAQUET FERROVIAIRE – L'AVENIR DU CHEMIN DE FER ? SE LIBÉRER DES IDÉOLOGIES MORTIFÈRES	<i>COORDONNÉ PAR J. LE COQ</i>