



HAL
open science

La place d'un opérateur privé sur un marché de transport ferroviaire de voyageurs dominé par l'opérateur historique dans le contexte d'ouverture à la concurrence. L'analyse des deux principales opportunités d'entrée en Lorraine : les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg et le réseau ferroviaire périurbain de Nancy

Olivia Anders

► **To cite this version:**

Olivia Anders. La place d'un opérateur privé sur un marché de transport ferroviaire de voyageurs dominé par l'opérateur historique dans le contexte d'ouverture à la concurrence. L'analyse des deux principales opportunités d'entrée en Lorraine : les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg et le réseau ferroviaire périurbain de Nancy. Gestion et management. 2009. dumas-00879062

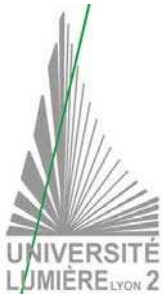
HAL Id: dumas-00879062

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00879062>

Submitted on 31 Oct 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**La place d'un opérateur privé sur un marché de transport ferroviaire
de voyageurs dominé par l'opérateur historique
dans le contexte d'ouverture à la concurrence**

-

***L'analyse des deux principales opportunités d'entrée en Lorraine :
Les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg
et le réseau ferroviaire périurbain de Nancy***



Mémoire réalisé par Olivia Anders
31 août 2009

Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes - 17^{ème} promotion

Université Lumière Lyon 2 □ Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État

Organisme de stage : Veolia Transport
Maître de stage : Monsieur Claude STEINMETZ

Membres du jury :
M. Patrick BONNEL, M. Bruno FAIVRE D'ARCIER et M. Claude STEINMETZ

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] La place d'un opérateur privé sur un marché de transport ferroviaire de voyageurs dominé par l'opérateur historique dans le contexte d'ouverture à la concurrence		
[Sous-titre] L'analyse des deux principales opportunités d'entrée en Lorraine : Les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg et le réseau ferroviaire périurbain de Nancy		
[Auteur] Olivia Anders		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Patrick BONNEL, Enseignant □ Chercheur à l'ENTPE et au LET Bruno FAIVRE D'ARCIER, Maître de Conférences, Université Lyon 2 - LET Claude STEINMETZ, Maître de stage □ Directeur du développement ferroviaire, Direction des Nouvelles Activités, Veolia Transport		
[Nom et adresse du lieu du stage] VEOLIA TRANSPORT « Parc des Fontaines » 169, avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex □ France		
[Résumé] A la veille de l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs, la présente étude cible deux opportunités pour un opérateur privé. Il s'agit de deux portes d'entrée en Lorraine, à savoir les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg ainsi que le réseau ferroviaire périurbain de Nancy. L'analyse en détail de ces deux opportunités, non sans menaces pour un opérateur privé, fournit les éléments de prises de décision stratégique pour cet opérateur.		
[Mots clés] - Ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs - Liaisons transfrontalières - Réseau ferroviaire périurbain - Lorraine - Luxembourg - Nancy	Diffusion : - papier : [oui/Non] [*] - électronique : [oui/Non] [*] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au : 31-08-2012	
[Date de publication] 31-08-2009	[Nombre de pages] 137 avec annexes	[Bibliographie (nombre)] 40

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] The private operator's place on a public rail market dominated by the national based operator within the frame of the liberalisation of the market		
[Subtitle] The analysis of the two main opportunities in Lorraine : the transnational railway lines between Lorraine and the Luxembourg and the suburban rail network of Nancy		
[Author] Olivia Anders		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Patrick BONNEL, Lecturer □ Researcher, ENTPE - LET Bruno FAIVRE D'ARCIER, Senior lecturer, Université Lyon 2 - LET Claude STEINMETZ, Railway Development Director, Veolia Transport		
[Place of training] VEOLIA TRANSPORT « Parc des Fontaines » 169, avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex □ France		
[Summary] On the eve of the opening to competition of passenger rail transport market, this study focuses on two opportunities for private operators. There are two main opportunities in Lorraine : the transnational railway lines between Lorraine and the Luxembourg and the suburban rail network of Nancy. These two opportunities not devoid of threats for a private operator, are been analyzed in detail and provide the elements for strategic decision making.		
[Key Words] - Opening to competition of passenger rail transport market - Transnational railway lines - Suburban rail network of Nancy - Lorraine - Luxembourg - Nancy	Distribution statement : - Paper : [yes / no] [*] - Electronic : [yes / no] [*] (* Scratch the useless mention) Declassification date : 31-08-2012	
[Publication date] 31-08-2012	[Nb of pages] 137 including appendixes	[Bibliography] 40

Remerciements

Je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à la réalisation de ce travail.

J'aimerais pour commencer adresser mes plus sincères remerciements à Monsieur Claude Steinmetz, directeur du développement ferroviaire à la Direction des Nouvelles Activités à Veolia Transport pour m'avoir confié la réalisation de ce stage au sein de son équipe. Je lui adresse un grand merci pour ses conseils avisés.

Mes remerciements particuliers vont à Monsieur Albert Alday, Directeur des Nouvelles Activités à Veolia Transport et aux membres de la direction : Madame Marie de Martignac, Monsieur Franck Tuffereau et Madame Jeanine D'Arras.

Je tiens aussi à remercier chaleureusement mes collègues du Master TURP, Tagrid Kaddouri et Mariano Cermesoni, ainsi que Xavier Orthlieb, étudiant ESSEC et Edouard Jouenne, étudiant Master HEC pour l'ambiance de bonne entente et de coopération.

J'exprime particulièrement ma gratitude à Monsieur Patrick Bonnel et Monsieur Bruno Faivre d'Arcier pour la grande qualité de leurs enseignements et leurs disponibilités tout au long de l'année universitaire.

Je remercie également Monsieur Patrick Hatzig, Vice-président du Conseil régional de Lorraine ainsi que Monsieur Marc Giraud, chargé de mission à la Direction de la Mobilité et de l'Economie des Transports au Conseil régional de Lorraine pour le temps consacré, leur gentillesse et leurs informations pertinentes.

J'exprime aussi ma gratitude à toutes les personnes qui m'ont conseillé et fait part de leurs riches connaissances comme Madame Anne Houtman, Directeur du Marché intérieur et développement durable à la DG TREN (Commission européenne) et Monsieur Johann Metzner, Directeur des Affaires européennes à la Deutsche Bahn.

Introduction :

Veolia Transport est le premier opérateur privé de transport en commun en Europe. Même si en France, l'essentiel de son activité repose sur l'exploitation de réseaux urbains, Veolia Transport est présent dans le monde sur d'autres marchés du transport de voyageurs comme celui du transport ferroviaire. En effet, en Allemagne, Veolia Transport exploite 4 000 km de lignes ce qui en fait le premier opérateur privé de transport ferroviaire de voyageurs dans le pays. Dans la province du Limbourg au Pays-Bas, Veolia Transport exploite le réseau intégré de transport public sous un contrat visant à coordonner les trains, les bus et les taxis. Il s'agit d'une exploitation multimodale de réseaux urbains et régionaux.

Dans le contexte actuel en Europe qui tend vers une libéralisation du marché du transport ferroviaire de voyageurs, la Direction des Nouvelles Activités au sein de Veolia Transport a entre autres pour mission de suivre cette évolution sur le marché français, jusqu'à présent caractérisé par le monopole historique et institutionnel de la SNCF. Il s'agit de préparer les moyens d'actions et de cibler les portes d'entrées pertinentes sur le marché ferroviaire de voyageurs.

La libéralisation du volet voyageurs du transport ferroviaire sera effective dès janvier 2010. Parallèlement, le règlement européen 1370/2007 relatif aux obligations de services publics rentre en vigueur le 3 décembre 2009. Ce règlement, dit règlement OSP, vient directement en confrontation avec la Loi d'orientation des transports intérieurs en remettant en cause le monopole attribué à la SNCF en France.

L'enjeu est de taille, à titre d'exemple, le marché TER en France représente 3 milliards d'euros par an. En vue de l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs, quelle est la place d'un opérateur privé sur un marché dominé par l'opérateur historique ? Après analyse du contexte visant à appréhender le marché de demain, la présente étude est ciblée sur deux opportunités d'entrée sur le marché en Lorraine. En premier, les liaisons transfrontalières Lorraine-Luxembourg, constituent une porte d'entrée opérable dès 2010 grâce à la libéralisation du transport ferroviaire international de voyageurs. La deuxième opportunité étudiée est le réseau ferroviaire périurbain de Nancy. Il s'agit pour Veolia Transport, de mettre en place une stratégie visant à poser une première pierre sur le réseau ferroviaire à travers la réponse à l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau urbain du Grand Nancy. Cette approche constitue un double enjeu. Premièrement, une telle stratégie constitue un objectif à long terme qui est d'ancrer Veolia Transport dans le paysage ferroviaire lorrain. Le périurbain ferroviaire de Nancy étant une partie du réseau régional, c'est cet aspect qui concerne directement l'étude. Le deuxième enjeu de cette approche, n'est pas l'objectif en soit de la présentation dans cette étude car il concerne plus directement l'appel d'offres pour le réseau urbain. Il consiste concrètement à présenter une réponse multimodale intégrant le transport ferroviaire pour renforcer les chances de Veolia Transport de remporter l'appel d'offres lancé par le Grand Nancy. Pour chacune de ces portes d'entrée, il s'agit alors de connaître parfaitement l'ensemble des éléments des contextes et leurs problématiques pour définir des approches stratégiques adaptées. Ces analyses constitueront la base pour la mise en place de stratégies d'entrée sur le marché.

1. Législation et volonté européennes : vers une ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs

La libéralisation du transport ferroviaire en Union européenne a posé sa première pierre en 1991 avec la directive relative au développement de chemins de fer communautaires. L'ouverture du marché a ensuite été concrétisée par étapes, d'abord pour le fret puis pour le volet voyageurs, avec les différentes composantes des trois « paquets ferroviaires ». En tant que service public, les évolutions législatives en matière de transport ferroviaire de voyageurs ont du être cadrées par des règles concernant l'attribution des marchés. C'est le rôle notamment du « règlement OSP » de 2007 sur les obligations de service public.

1.1 Les premières politiques européennes visant à libéraliser le transport ferroviaire

En matière de politiques de transport ferroviaire, l'Union européenne doit faire face d'une part à des marchés nationaux parfois très imposants d'un point de vue historique et social et d'autre part à d'importantes différences nationales de nature politique, organisationnelle et technique. Les avancées dans le domaine sont alors souvent lentes car entravées par ces nombreux obstacles. Cependant nous traversons actuellement une phase où la libéralisation du marché ferroviaire de fret est bel et bien effective (même si en France, le secteur privé ne détient que 15 % du marché) et où celle du transport ferroviaire de voyageurs commence à s'imposer progressivement de fait même que les acteurs les plus réticents s'y préparent.

Le transport est l'une des premières politiques de la communauté européenne. Ses enjeux ont cependant évolué depuis les premières initiatives. Aujourd'hui, avec l'accent sur le développement durable, le transport ferroviaire apparaît comme le mode à privilégier pour faire face aux objectifs environnementaux, notamment ceux fixés par le protocole de Kyoto et aux objectifs d'amélioration de qualité de vie dans un contexte de besoins constamment croissants en mobilité.

Suivant l'idée de faire du marché commun de la Communauté européenne un marché unique (1^{er} janvier 1993), l'Union européenne a visé comme objectif à long terme de libéraliser le transport ferroviaire par l'introduction de la concurrence. Cette politique a été lancée dès 1991 avec la publication d'une première directive, la directive 91/440, relative au développement de chemins de fer communautaires qui pose les premiers principes pour libéraliser le transport ferroviaire.

Cette directive avait pour but d'améliorer l'efficacité des transports ferroviaires afin de les intégrer dans un marché concurrentiel et de les rendre efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport. Pour atteindre cet objectif, les États membres devaient alors garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché notamment en séparant les activités d'exploitation des services de transport et de gestion de l'infrastructure (comptes distincts et gestion séparée). La directive convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée. En vue de faciliter le transport combiné et

de marchandises dans l'ensemble de la Communauté, la directive mentionne aussi la possibilité de former des groupements pour les entreprises ferroviaires de différents Etats membres .

La directive s'est concrétisée par des mesures visant à modifier la situation des entreprises ferroviaires sur quatre points :

- Assainir la structure financière des entreprises ferroviaires pour les rendre compétitives ;
- Les rendre indépendantes de l'État en établissant une comptabilité propre à ces entreprises ;
- Ouvrir les réseaux aux entreprises ferroviaires des autres États-membres dans certains secteurs (transport combiné et transport international de marchandises) ;
- Séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport, au moins sur le plan comptable, de manière à garantir une plus grande transparence dans l'utilisation des fonds publics.

Cette directive a eu peu d'impact réellement effectif. Son imprécision a eu pour conséquence des interprétations diverses, souvent minimalistes, et adaptées en fonctions des intérêts spécifiques de chacun des pays membres.

La séparation institutionnelle des gestionnaires d'infrastructure a dans certains pays été jugée insuffisante ou même artificielle par la Commission européenne. Cette interprétation minimaliste permettant à certains états membres de retarder au maximum l'arrivée de nouveaux entrants. En France, c'est bien une séparation minimaliste qui a été mise en place en 1997. En effet, RFF a été séparée juridiquement de la SNCF mais en réalité les deux entités sont liées par des missions ou des informations techniques concernant l'infrastructure. Cependant, ce lien tend à s'estomper étant donné les intérêts divergents des deux entités (retrées financières dues à la multiplication des opérateurs privés sur le marché). M. Hubert du Mesnil, Président de RFF, affiche une volonté d'adaptation au contexte d'ouverture à la concurrence ce qui se traduit pour RFF par la maîtrise de sa responsabilité vis-à-vis de ses clients pour une répartition des sillons et un arbitrage entre les différents opérateurs équitables. Cette volonté constitue d'ailleurs un des 4 grands objectifs définis dans le contrat de performance que le gestionnaire de l'infrastructure a signé avec l'Etat pour la période 2008-2012.

En ce qui concerne les modalités de délivrance des licences aux entreprises ferroviaires, c'est la Directive du 19 juin 1995 qui a fixé les règles au niveau européen pour permettre au principe de libre prestation de services d'être appliqué au secteur ferroviaire. Cette directive concerne essentiellement le transport ferroviaire fret étant donné que les services régionaux, urbains et suburbains sont exclus du champ d'application de la directive. Les conditions d'obtention de la licence comprennent des exigences en matière de capacités financière et professionnelle (gestion, connaissance du métier). Une nouvelle directive du 26 janvier 2001 venant modifier celle du 19 juin 1995, précise que la validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de la Communauté. En France, c'est le Ministère en charge du transport, actuellement le MEEDM.

Suite à la multiplication des directives concernant le transport ferroviaire, un Livre blanc intitulé « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires » a été publié en 1996. Au delà des préconisations purement ferroviaires, ce document a avant tout lancé une nouvelle stratégie législative visant à regrouper les directives dans des « paquets » et permettant ainsi des avancées plus nettes et décisives.

Le premier paquet ferroviaire composé de 3 directives et adopté en 2001 est lié aux infrastructures et concerne essentiellement le trafic fret. Il est suivi d'un deuxième Livre blanc intitulé « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ». A la veille de l'élargissement à l'Est de l'Union européenne en mai 2004, ce livre blanc vise notamment à accélérer le processus de mise en place de l'interopérabilité. On y retrouve par ailleurs une partie au sujet du transport ferroviaire de

voyageurs concentrée sur la volonté de promouvoir les infrastructures de grande vitesse. Ce Livre blanc donna naissance au deuxième paquet ferroviaire dont un des principaux objectifs est de préciser une ouverture plus grande du marché fret (en 2007).

1.2 Une nouvelle étape de l'intégration du système ferroviaire européen : vers la libéralisation du volet voyageurs

Dans la continuité de l'intégration du système ferroviaire européen, la Commission européenne a travaillé sur un 3^{ème} paquet ferroviaire présenté en mars 2004 et portant sur trois points : la formation des conducteurs, les droits des passagers et l'ouverture du marché pour le transport de passagers.

C'est seulement ce troisième paquet ferroviaire qui traite pour la première fois clairement de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs, sujet extrêmement sensible puisque touchant directement une branche du service public. Le Parlement européen, alors partisan d'une libéralisation du secteur plus radicale, préconisait une ouverture accélérée du transport ferroviaire de voyageurs. En effet, en octobre 2003, le Parlement européen a voté un amendement demandant l'ouverture à la concurrence de tous les services ferroviaires de transport de passagers, nationaux ou internationaux, au 1er janvier 2008. Après de multiples débats et l'opposition de la Commission européenne à libéraliser aussi rapidement les services intérieurs nationaux, c'est uniquement le marché international du transport ferroviaire de voyageurs qui s'est vu donner une date butoir pour son ouverture, à savoir 2010. Par ailleurs, la Commission a indiqué que cette question devait être traitée dans une proposition spécifique, permettant de **prendre en compte la législation existante en matière de contrats de service public** afin d'éviter toute incohérence.

Le 3^{ème} paquet ferroviaire liste deux directives et deux règlements (dont un a été rejeté par le Parlement) visant à compléter le cadre législatif communautaire dans le secteur ferroviaire avec :

- Une directive concernant **l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs au 1^{er} janvier 2010** ;
- Une directive relative à la **certification des conducteurs** de locomotives et de trains affectés au transport de passagers et de marchandises dans la Communauté ;
- Une proposition de règlement concernant les **droits des passagers du transport ferroviaire international** ;
- Une proposition de règlement concernant la **qualité des services de transport de marchandises** par chemins de fer. Elle a été rejetée en première lecture par le Parlement européen. Le texte proposait notamment d'établir des clauses minimales obligatoires dans les contrats de transport, parmi lesquelles un système de compensation en cas de retard ou de dommage des marchandises importées.

L'opinion publique :

Un sondage réalisé en 2003 dans les quinze Etats membres révèle que 70% des personnes interrogées sont d'accord avec l'affirmation : « Si les normes de sécurité sont respectées, la concurrence est la meilleure façon d'augmenter l'efficacité des transports ferroviaires ». Lors du même sondage, 74% des personnes interrogées estiment que « comme pour le transport aérien, des compagnies de transport bon marché devraient pouvoir exploiter les services ferroviaires internationaux, si elles respectent des règles strictes ». Ces résultats reflètent donc une double attente : d'une part, l'introduction de la concurrence est considérée plutôt favorablement, mais d'autre part, un

encadrement strict en matière de règles de sécurité et en matière de droits des passagers doit accompagner la concurrence.

Tableau 1: Questions de l'Eurobaromètre concernant l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs

	LIRE	PLUTOT D'ACCORD	PLUTOT PAS D'ACCORD	NSP
1	Si les normes de sécurité sont respectées, la concurrence est la meilleure façon d'augmenter l'efficacité des transports ferroviaires	1	2	3
2	Comme pour le transport aérien, des compagnies de transport bon marché devraient pouvoir exploiter les services ferroviaires internationaux si elles respectent des règles strictes	1	2	3
3	Les compagnies ferroviaires devraient plus coopérer pour améliorer les services ferroviaires internationaux	1	2	3
4	En Europe, il devrait toujours être possible d'obtenir un billet unique pour tous les trains à grande vitesse, même si le trajet est assuré par plusieurs compagnies	1	2	3
5	Les trains internationaux devraient être plus fréquents	1	2	3
6	Si des trains couchettes étaient disponibles à un prix comparable au transport aérien, j'envisagerais d'utiliser le train pour des longs trajets	1	2	3
7	Si le coût d'un voyage en auto-train était comparable au coût du voyage en voiture, j'envisagerais d'utiliser le train pour des longs trajets	1	2	3
8	S'il existait des trains qui transportent des véhicules tout terrain et des caravanes, j'envisagerais d'utiliser le train pour des longs trajets	1	2	3
9	L'Union européenne devrait subventionner les services ferroviaires internationaux qui ne sont pas rentables	1	2	3

Source : Eurobaromètre 59.2, mai-juin 2003

La Commission considère deux modèles d'ouverture à la concurrence. D'une part, il est possible d'attribuer par procédure concurrentielle (appel d'offres) un contrat de service public, assorti dans la plupart des cas, de compensations de services publics. Les compensations de services publics au sens de la Commission européenne sont des avantages, principalement financiers, octroyés sur fonds publics par une autorité compétente pour la mise en œuvre d'une obligation de service public. Ce modèle est bien adapté pour les services périurbains et régionaux. C'est ce modèle qui est considéré dans le règlement européen relatif aux obligations de service public (règlement OSP) du 3 décembre 2007.

L'autre modèle est basé sur le principe de libre accès à l'infrastructure. Il consiste, comme pour le fret ferroviaire, à ouvrir l'accès à l'infrastructure aux opérateurs souhaitant effectuer des services de transport. Ce modèle est plus adapté à des services à longue distance, surtout internationaux.

Le 3^{ème} paquet prévoit l'ouverture à la concurrence du marché européen de transport international de voyageurs et autorise le cabotage. En effet, les entreprises ferroviaires disposant d'une licence et des certificats de sécurité nécessaires pourront opérer des services internationaux dans la Communauté. Afin de créer des conditions économiques réalistes pour le développement de ces services, la législation européenne laisse la possibilité de prendre et de laisser des voyageurs tout au long d'un parcours international y compris entre deux gares situées dans un même Etat membre.

Une articulation appropriée a été prévue pour protéger l'équilibre économique des contrats de service public qui pourraient être affectés par le cabotage réalisé par ces entreprises, sans pour autant restreindre de façon exagérée les conditions d'opération pour les nouveaux opérateurs internationaux. Dans un délai de deux ans à compter du premier janvier 2010, la Commission devra procéder à une évaluation de la situation pour vérifier si une nouvelle libéralisation des services intérieurs s'avère nécessaire, comme le demandent le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie. La France, la Belgique et le Luxembourg conduisent le groupe d'opposants.

Ce panorama de la législation européenne en matière d'intégration des systèmes ferroviaires illustre une tendance progressive mais certaine à la libéralisation des différentes composantes du marché du transport ferroviaire. Pour le transport ferroviaire international de voyageurs, l'échéance est donnée. Pour le transport ferroviaire international de voyageurs, première opportunité étudiée dans cette étude, l'échéance est fixée. Cependant, en ce qui concerne la composante périurbaine, deuxième opportunité étudiée, les directives et règlements des paquets ferroviaires n'ont aucune influence directe sur l'évolution de leur cadrage juridique et institutionnel si ce n'est de donner le ton général aux prochaines évolutions sur le marché (ouverture de la concurrence). Pour ce secteur particulier, en Europe, les autorités organisatrices sont généralement les collectivités locales (régionales, urbaines). Leur compétences et obligations en matière de service public ont récemment été précisées par le règlement dit « OSP » sur les obligations de services publics.

1.3 La législation européenne en matière d'obligation de services publics

Les services publics dans l'Union européenne sont des services soumis à un régime juridique particulier dans l'intérêt général. L'article 73 du titre V du Traité instituant la Communauté européenne (Traité de Rome, 1957), consacré aux transports, autorise les aides « qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public ». Le secteur des transports est le seul pour lequel le traité CE mentionne l'existence de nécessités de service public. Au sens donné par l'Union européenne, les obligations de services publics dans le domaine des transports, correspondent à des services qu'une entreprise n'assumerait pas, ou pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions, si elle considérait son propre intérêt commercial. L'exploitation de ces services est donc assurée en contrepartie de compensations versées par l'autorité organisatrice.

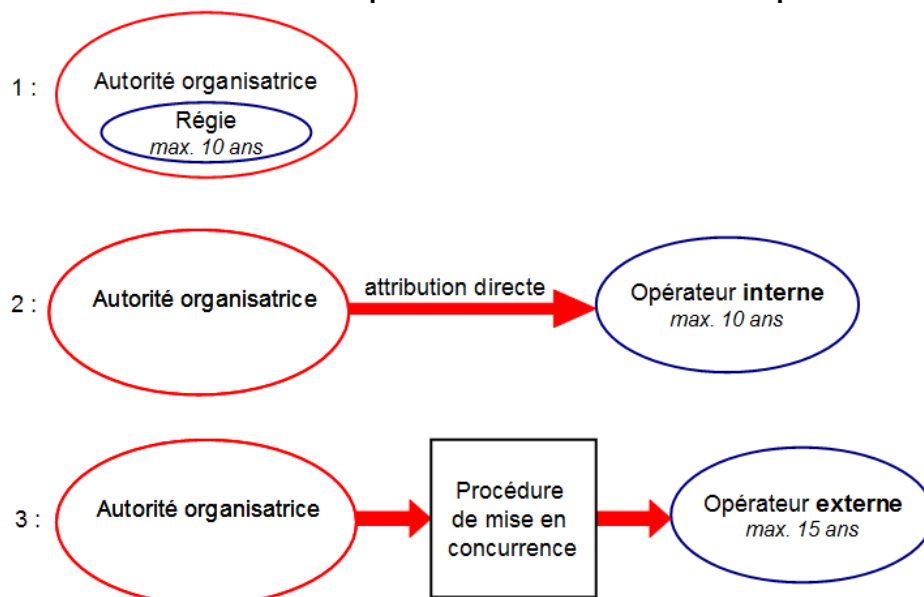
Le règlement n°1191/69 du 26 juin 1969 relatif aux obligations de service public dans le domaine des transports, ne traite pas de la manière dont les contrats de service public doivent être attribués dans la Communauté ni des circonstances dans lesquelles ils devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. La Commission européenne a alors convenu d'actualiser le cadre juridique communautaire. C'est ainsi que le règlement n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, également appelé règlement OSP

(voir annexe 1, règlement OSP, p. 103), rentre en vigueur le 3 décembre 2009 prévoyant une période de transition de 10 ans. Même si selon son interprétation, car elles sont divergentes, le règlement OSP ouvre plus ou moins prudemment la voie à la mise en concurrence, il ne s'agit pas d'une finalité en soi du règlement. Parmi les 38 paragraphes légitimant l'arrêté du règlement, le 25^{ème} précise explicitement sa finalité : « Le présent règlement n'a pas pour but de poursuivre l'ouverture du marché des services ferroviaires, mais d'instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public. ». Le règlement définit, d'une part, comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs et d'autre part, les conditions dans lesquelles les autorités compétentes octroient une compensation aux opérateurs de service public.

Principaux éléments du règlement concernant le transport ferroviaire :

- Obligation contractuelle : Obligation de signer un contrat de service public si une autorité compétente décide d'octroyer à un opérateur un droit exclusif et/ou une compensation en contrepartie de réalisation d'obligations de service public.
- Durée des contrats : La durée des contrats de services publics est limitée à 15 ans maximum pour le transport ferroviaire de voyageurs et pour les contrats portant sur plusieurs modes de transport dont le ferroviaire représente plus de 50 % de la valeur des services (durée maximale des contrats pour les transports routiers : 10 ans). Dans certaines conditions (nécessité d'investissements, d'amortissement des actifs) la durée des contrats peut être allongée de 50 %.
- Opérateurs internes : Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente peut décider de fournir elle-même les services publics de transport de voyageurs (régie) ou d'attribuer directement les contrats de services publics à un opérateur interne. Selon la Commission, un opérateur interne est une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.
- Si l'autorité organisatrice recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne, elle doit le faire par voie de mise en concurrence.

Figure 1 : Possibilités offertes par le règlement OSP et durées limites (sauf exceptions) en matière de contrats de service public dans le domaine du transport ferroviaire



Source propre

Aujourd'hui, ni le règlement OSP ni aucun autre texte européen n'impose strictement la mise en concurrence.

Le règlement OSP n'a pas vocation à faire avancer la libéralisation dans les secteurs du transport public mais il cadre les procédures d'attribution des contrats et des compensations. Cependant, certains éléments comme la différence entre les durées maximales des contrats selon que l'opérateur soit interne ou privé, traduisent discrètement une volonté d'encourager la mise en concurrence.

Le règlement OSP donne alors l'impression d'être un texte législatif né d'un tiraillement entre les différentes influences idéologiques. En effet, le règlement fait ressortir d'une part, une volonté de suivre la direction de l'évolution engagée par le 3^{ème} paquet ferroviaire, vers une libéralisation du marché du transport de voyageurs à travers la possibilité de mise en concurrence, et d'autre part, des freins par le recours systématique à la possibilité d'attribution directe des marchés (régie ou opérateur interne). Cette confrontation est intrinsèquement liée au fonctionnement institutionnel de l'Union européenne où les différents Etats membres et élus et donc partis politiques décident de la législation. Il n'est pas étonnant que la France, notamment à travers son service économique de la Représentation permanente de la France à Bruxelles ait plaidé pour un règlement OSP permettant le recours à l'attribution des marchés en particulier pour le transport ferroviaire (lobby SNCF).

2. Le contexte français

2.1 Application ou interprétation française de la législation européenne ?

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 impose le monopole de la SNCF sur le marché ferroviaire de voyageurs en France. L'article 18 de la LOTI définit l'objet de la SNCF de la façon suivante : « L'établissement a pour objet d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ».

Le 3^{ème} paquet ferroviaire instituant la libéralisation uniquement sur la composante internationale du transport ferroviaire de voyageur, n'a aucune conséquence sur la législation française concernant le transport ferroviaire régional. En France, comme dans les autres Etats membres de l'Union européenne, le marché du transport ferroviaire international de voyageurs sera ouvert à la concurrence dès 2010.

Cependant, le règlement OSP est source d'interprétation divergente selon les pays, les partis politiques et la nature des opérateurs (publics ou privés). Son application soulève des interrogations. En effet, en cadrant les procédures d'attribution des marchés publics, le règlement touche directement la question de la légitimité du monopole de la SNCF en France.

Le sujet est sensible. D'une part car il s'agit de service public et d'autre part d'un secteur traditionnellement monopolistique.

Le sénateur Hubert Haenel a traité cette question dans le cadre de son rapport sur la Libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne du 12 février 2009. En effet, le sénateur a posé la question au secrétaire d'Etat en charge du Transport, de l'interprétation française du règlement OSP (voir annexe 2, Question de M. Haenel au Sénat et réponse de Mme Kosciusko-Morizet, p. 117).

La réponse, formulée par Mme Nathalie Kosciusko-Morizet (alors secrétaire d'Etat chargée de l'écologie) au nom de M. Dominique Bussereau, a été claire. Le règlement OSP n'impose pas la modification de la LOTI et par conséquent n'entrave pas le monopole attribué à la SNCF sur le territoire français. Mme Kosciusko-Morizet mentionne dans sa réponse, le paragraphe 6 de l'article 5 du règlement OSP : Celui-ci précise que « les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement les contrats de services publics de transport par chemin de fer () ».

En somme, si le règlement OSP n'oblige pas la mise en concurrence, impose-t-il de donner le choix aux autorités organisatrices d'y recourir ?

Le débat porte alors notamment sur la répartition du pouvoir de décision entre la loi nationale, d'une part et l'autorité organisatrice locale, d'autre part.

L'avis de la Commission européenne diffère de l'interprétation de Mme Kosciusko-Morizet. Selon la DG TREN, le paragraphe 6 de l'article 5 du règlement, auquel fait aussi référence Mme Kosciusko-Morizet, donne la possibilité aux autorités compétentes de choisir entre attribution directe ou par mise en concurrence.

Le règlement va même plus loin dans la possibilité de mise en concurrence. En effet, dans les cas où la législation nationale interdirait l'attribution directe, le règlement autorise la législation nationale à

obliger les autorités compétentes à mettre en concurrence. Mme Anne Houtman, Directeur du Marché intérieur et du développement durable à la DG TREN de la Commission européenne, a précisé que cette mention dans le règlement a été rajoutée à la demande de pays comme l'Italie, où la législation nationale impose la mise en concurrence.

Cette exception n'est valable que pour l'interdiction d'attribution directe mais pas pour l'interdiction de la mise en concurrence. Une telle interprétation signifie qu'une législation nationale qui interdirait aux autorités compétentes de pouvoir mettre en concurrence les contrats de services publics ferroviaires et imposerait l'attribution directe, comme c'est le cas de la LOTI, est en contradiction avec le règlement européen. Un règlement européen est directement applicable et n'a pas besoin d'être transposé dans les législations nationales sur lesquelles il prévaut. De ce fait, la LOTI serait dès le 3 décembre 2009, date de l'entrée en vigueur du règlement, en contradiction avec celui-ci. Toutefois, le règlement OSP accorde une période de transition de 10 ans pendant laquelle les Etats membres doivent prendre des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 du règlement. Ainsi la LOTI peut rester encore inchangée pendant cette période transitoire mais devra restée inactive. Cependant même si la LOTI reste inchangée, selon l'interprétation de la Commission, si une région décide de lancer un appel d'offres pour le transport ferroviaire régional, celle-ci peut le faire en s'appuyant sur le droit que lui octroie le règlement OSP.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 8 portent sur les conditions d'application du règlement pour les contrats en cours. Pour les contrats attribués entre le 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, par une procédure autre que la mise en concurrence (c'est le cas des contrats obtenus par la SNCF dans les régions françaises où toutes les conventions SNCF-régions ont été renouvelées entre 2006 et 2007), ils peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration mais pas au-delà de 30 ans.

Au regard de l'évolution du marché ferroviaire en Union européenne vers une libéralisation du secteur, quelque soit l'interprétation du règlement OSP, et dans ce domaine la Commission européenne est naturellement l'entité compétente, le monopole français de la SNCF risque à terme d'être montré du doigt par la Commission européenne, d'autres Etats membres ou des opérateurs privés, français comme étrangers. D'autant plus que la SNCF, qui bénéficie à l'heure actuelle du monopole sur le territoire français, s'intéresse aux marchés étrangers, par le biais de sa filiale Keolis ou même directement quand il s'agit d'expertises par exemple dans le domaine de la grande vitesse. Par ailleurs, d'autres Etats membres où le marché est de même, historiquement dominé par l'opérateur historique, comme l'Allemagne ou la Pologne, ouvrent progressivement et plus ou moins rapidement, leur marché du transport ferroviaire de voyageurs. En effet, en Allemagne, Veolia Transport qui exploite 4 000 km de réseau dans le pays, est le deuxième opérateur de transport ferroviaire de voyageurs derrière la Deutsche Bahn. En Pologne, une voïvodie (division territoriale équivalent à la région ayant la compétence de l'organisation du transport ferroviaire régional de voyageurs), la Cujavie-Poméranie, déçue du service opéré par l'opérateur historique PKP PR, a lancé en 2007 un appel d'offres alloti divisé en 3 parties pour permettre aux opérateurs autres que PKP PR d'y répondre : pour les lignes non-électrifiées, les lignes électrifiées et les lignes dans les deux principales agglomérations, Bydgoszcz et Toruń. Le premier lot a été remporté par le consortium polono-britannique PCC Rail et Arriva pour les voies non électrifiées pour une période de 3 ans (décembre 2007 - décembre 2010). Les deux autres lots ont été remportés par PKP PR, qui a été le seul à y répondre. Les deux opérateurs, PCC Rail-Arriva et PKP PR, se partagent respectivement 30 % et 70 % du marché de la voïvodie.

Face à ces évolutions dont les exemples sont nombreux dans les Etats membres même où l'opérateur historique occupe une place importante, tant sur le marché que dans les consciences, il semble difficile que la France ne fasse pas évoluer aussi son système, ce qui se traduirait par une modification de la LOTI.

2.2. Les signes d'une préparation à l'ouverture du marché de transport ferroviaire de voyageurs en France

Dans ce contexte européen qui tend progressivement vers une ouverture du marché ferroviaire de voyageurs à la concurrence, même si la France apparaît comme réfractaire face à ces évolutions, on observe néanmoins quelques signes de préparation à ce nouveau contexte.

La SNCF se prépare par la qualité :

Premièrement, des efforts en termes de qualité de services offerts par la SNCF se font ressentir que ce soit sur le réseau national ou les réseaux régionaux. Il est vrai que la seconde vague des conventions Région-SNCF TER, est généralement caractérisée par des exigences accrues, mais la SNCF semble faire des efforts dans certains domaines au-delà de ce qui est demandé. Parmi de nombreux exemples, ressortent le design par Christian Lacroix des TGV et des tenues du personnel de bord, la mise en circulation en 2007 du MooviTER en Bretagne (rame ZTER équipée d'aménagements et de services les plus innovants) Par ailleurs la création de IDTGV par la SNCF (IDTGV propose des billets de trains à prix intéressant uniquement disponibles par internet), a aussi été initiée dans un objectif de compétitivité commerciale.

La création de Gares et Connexions :

La SNCF se prépare à l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs en gardant la main sur les gares. En réponse au rapport sur les gares du 10 mars 2009 de la sénatrice du Bas-Rhin Mme Fabienne Keller, qui suggère la création d'une entité séparée des transporteurs pour gérer les gares et au regard de la directive européenne d'octobre 2007 sur la libéralisation du transport ferroviaire international de voyageurs, la SNCF a créé, au sein de sa structure, une nouvelle direction : Gares et Connexions.

Cette nouvelle direction va permettre à l'entreprise ferroviaire de conserver la main sur les quelques 3 000 gares que compte le réseau français. Initialement, ces gares relevaient soit de Voyages France Europe (VFE), c'est-à-dire l'activité grandes lignes de la SNCF, soit de Proximités, le transport régional.

Cette organisation est complètement intégrée à la SNCF mais son activité reste distincte de celles des transporteurs. En effet, elle a le rôle de gestionnaire de gares et pour mission la modernisation de leurs structure et organisation. Gares et Connexions est présentée comme un outil de réponse à la mission de service public qui a été confiée à la SNCF.

La stratégie de communication de Gares et connexion consiste à véhiculer une image indépendante par une appellation distincte, un logo propre et une directrice très présente, Mme Sophie Boissard.

L'activité de Gares et Connexions :

L'agence sera le principal interlocuteur des transporteurs et des partenaires institutionnels (l'Autorité de régulation l'ARAF, les collectivités territoriales).

Afin de rassurer l'opinion quant au libre accès à l'infrastructure, Mme Sophie Boissard souligne régulièrement la création de l'ARAF dont la fonction principale sera de veiller à un système non discriminatoire et équitable.

Au niveau national, l'agence compte 350 personnes. Elle est assistée par 3 des filiales du groupe SNCF (AREP, A2C et Parvis) et dotée d'un conseil d'orientation avec des élus, des urbanistes et des géographes sous la présidence du maire de Nancy, André Rossinot.

Au niveau régional, une agence territoriale porte la stratégie de l'agence en partenariat avec les acteurs locaux. Elle s'appuie sur des équipes opérationnelles et un réseau de chefs de gares. Outre le fait de gérer 3 000 gares (1,5 milliards de voyageurs en 2008), Gares et Connexions devra lancer un vaste programme de rénovation qui concernera notamment une vingtaine de gares des grandes villes.

Le couple SNCF-Keolis :

Dans le contexte actuel où l'intermodalité est un enjeu indéniable et le développement durable un défi dans tous les secteurs, les autorités organisatrices de réseaux de transport urbain, s'intéressent de plus en plus aux services qui s'étendent au-delà des compétences jusqu'à présent requises chez les opérateurs et se penchent sur les dessertes ferroviaires dans leurs périmètres de transport urbain (PTU). C'est le cas par exemple de Nancy et Rennes qui ont lancé des études sur le ferroviaire périurbain. En réponse à l'étalement urbain et à la demande accrue en déplacements, les villes souhaitent une visibilité globale et intermodale du transport en commun sur leurs PTU incluant le ferroviaire. Aujourd'hui dans les réponses à leurs appels d'offres, les villes françaises souhaitent trouver une réponse intermodale incluant les solutions de coordination entre les différents réseaux.

Dans l'état actuel du marché où la SNCF a le monopole, sa filiale Keolis apparaît alors naturellement privilégiée quant aux informations disponibles (offres, projets, études) et par rapport à une coopération évidemment facilitée entre les deux entités pour proposer une offre intermodale attendue. Le couple SNCF-Keolis est conscient de cet avantage concurrentiel qu'il a su mettre en avant notamment pour les réponses à l'appel d'offres de Lyon et Bordeaux. Cet avantage compétitif pourrait être à terme jugé par les instances européennes comme discriminatoire envers les autres concurrents.

Par ailleurs, depuis plusieurs mois, Keolis renforce ses moyens stratégiques pour son volet ferroviaire. M. Mikaël Lemarchand, ancien chef de cabinet de Guillaume Pepy, occupe depuis fin 2008 le poste de directeur du développement ferroviaire à Keolis. A l'occasion de la 4^{ème} Université d'été d'Avenir-Transport, qui a eu lieu du 24 au 26 août 2009, M. Lemarchand s'est montré très intéressé par l'ouverture du marché ferroviaire en France et n'a pas caché la volonté de Keolis de répondre à de futurs appels d'offres pour exploiter les services de transports ferroviaires régionaux.

La RATP, un futur nouvel opérateur de transport ferroviaire régional :

Dans ce contexte d'ouverture à la concurrence, la RATP souhaite sortir de sa limite géographique en Ile de France et se préparer à l'ouverture du marché en France notamment. Lors de la 4^{ème} Université d'été d'Avenir-Transport, M. Jean-Marc Janailac, président de RATP développement, a annoncé que la RATP souhaitait se positionner comme le 3^{ème} acteur du transport ferroviaire de voyageurs aux côtés de Veolia Transport-Transdev et de Keolis notamment pour exploiter les marchés régionaux. La RATP a d'ailleurs remporté récemment des marchés de services ferroviaires notamment ceux de l'exploitation ferroviaire en concession en Afrique du Sud et à Trinidad.

Les signes émanant du gouvernement :

L'expérimentation de la régionalisation ferroviaire que le sénateur Hubert Haenel avait proposé et qui a été mise en œuvre dans sept régions volontaires en 1997 (Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte-D'azur, Rhône-Alpes et Limousin en 1999), a été un succès. Pour la préparation du transport ferroviaire régional aux prochaines évolutions dans le secteur, le sénateur a proposé, dans le cadre de son rapport au Premier ministre, de mettre en place une expérimentation de mise en concurrence de ce marché. Il ne s'agirait pas de mettre en concurrence la totalité d'un réseau régional mais des sous-ensembles de lignes cohérents en termes de dessertes, de correspondances et d'exploitation constituant des blocs au sein du réseau.

Une telle expérimentation permettrait d'affronter les difficultés déjà identifiées et celles qui ne l'ont pas encore été. En effet, les questions relatives au personnel, au matériel roulant, à la maintenance et aux services en gares pourrait être ainsi appréhendées.

La mise en place de cette nouvelle expérimentation est l'un des objectifs du « comité des parties prenantes » sur les modalités d'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs créé par, M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, au mois d'avril 2009. Présidé par M. Francis Grignou, sénateur du Bas-Rhin, ce comité rassemble l'ensemble des parties prenantes du transport ferroviaire régional : les Conseils régionaux, l'Etat, la SNCF et d'autres entreprises ferroviaires dont Veolia Transport et Keolis font partie. Les représentants des usagers et le Conseil Economique, Social et Environnemental. Ce comité devra rendre ses conclusions au plus tard au printemps 2010. Ce comité examine notamment les conditions selon lesquelles une région pourrait confier une partie du service public, aujourd'hui confié à la SNCF, à un entrant y compris en cours de validité d'une convention d'exploitation conclue avec la SNCF.

La présence de la région Alsace (une des régions à avoir mis en place la première expérimentation) dans les différentes démarches de préparation gouvernementale à la mise en concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs est palpable. Il ne serait pas étonnant que la région soit aussi candidate à l'expérimentation de mise en concurrence que propose le sénateur Haenel.

3. Le transport ferroviaire de voyageurs en Lorraine : ses spécificités et sources d'opportunités

Pour entrer sur le marché de transport ferroviaire régional de voyageur, l'opérateur privé doit élaborer une division géographique et un plan stratégique pour son approche. Pour un opérateur privé, la Lorraine présente indéniablement des potentialités d'entrées dont les caractéristiques sont cependant différentes et nécessitent des stratégies d'approches divergentes : interlocuteurs, autorités compétentes, compétences requises, délais plus ou moins longs.

L'enjeu pour un opérateur privé consiste dans un premier temps à s'approprier une connaissance globale et en même temps précise du réseau, du service de transport ferroviaire, de la demande et des projets prévus ou à prévoir. Cette première démarche est très importante non seulement pour la connaissance en elle-même mais aussi pour faire preuve devant les élus et les interlocuteurs, lors des rencontres, d'une parfaite connaissance du réseau, du contexte, de l'offre et de tous les éléments qui constituent le réseau ferroviaire régional.

Il s'agit ensuite d'identifier la ou les opportunités pour pouvoir enfin, élaborer une stratégie d'approche ou d'entrée sur chacune d'entre elles.

Cette troisième partie a alors pour but d'apporter une vision globale du transport ferroviaire de voyageurs et de faire ressortir ses spécificités et les sources d'opportunités pour un opérateur privé.

Le transport ferroviaire régional de voyageurs en Lorraine se caractérise par une forte implication de la région pour son développement et l'amélioration du service. Cet effort se traduit par un versement du Conseil régional particulièrement élevé (148 millions d'euros en 2008) ce qui représente 25 % de son budget annuel. Ce montant a notamment permis de financer le renouvellement du parc de matériel roulant ainsi que la mise en place d'une gamme tarifaire très attractive (le voyageur lorrain ne paye que 20 % du prix de son billet de train).

Le transport ferroviaire régional de voyageurs en Lorraine s'est doté d'une appellation commerciale, Metrolor. Un autre signe de l'importance portée à ce service. L'origine du nom Metrolor date de 1970. Cette nouvelle liaison ferroviaire cadencée proposait des allers et retours quotidiens entre Nancy et Thionville. Le Conseil régional de Lorraine, tenant compte de cette originalité régionale historique, a associé le nom de Metrolor au TER de la SNCF, afin que les Lorrains s'identifient au transport ferroviaire régional.

Le réseau Metrolor bénéficie d'une réelle dynamique qui se traduit par une hausse de 40 % de la fréquentation ces 10 dernières années. Ce succès est lié à quatre principaux facteurs : la régionalisation, l'arrivée de la ligne à grande vitesse (LGV) en 2007, le développement du service et du trafic transfrontalier ainsi que l'évolution de la conjoncture (hausse du prix du carburant, sensibilisation au développement durable).

La mise en service du TGV Est a engendré une refonte complète de l'offre TER Metrolor afin de promouvoir l'interconnexion entre le réseau à grande vitesse et le réseau régional. Le soutien du Conseil régional à l'attractivité du réseau Métrolor se traduit par des projets pour améliorer le maillage du territoire (création de nouvelles haltes), la mise en place d'horaires adaptés et en concordance avec le réseau TGV, un service de qualité (gares accessibles, rames modernes), une politique tarifaire attractive ainsi qu'une politique de communication dynamique.

Le trafic transfrontalier en Lorraine constitue un élément important du transport ferroviaire notamment en ce qui concerne les liaisons avec le Luxembourg où travaillent 70 000 lorrains. Depuis 2007, l'axe Metz-Luxembourg ville est la première liaison en Lorraine en termes de fréquentation (115 millions voy-km en 2008), devant ainsi l'axe Nancy-Metz.

Par ailleurs, la région Lorraine est une des premières à avoir mis en œuvre une carte multimodale à dimension régionale. Introduite en 2008, SimpliCités est une carte à puce et sans contact. Elle permet d'utiliser une seule carte sur plusieurs réseaux de transports collectifs en Lorraine (régional, départemental, urbains).

3.1 Caractéristiques de la région Lorraine

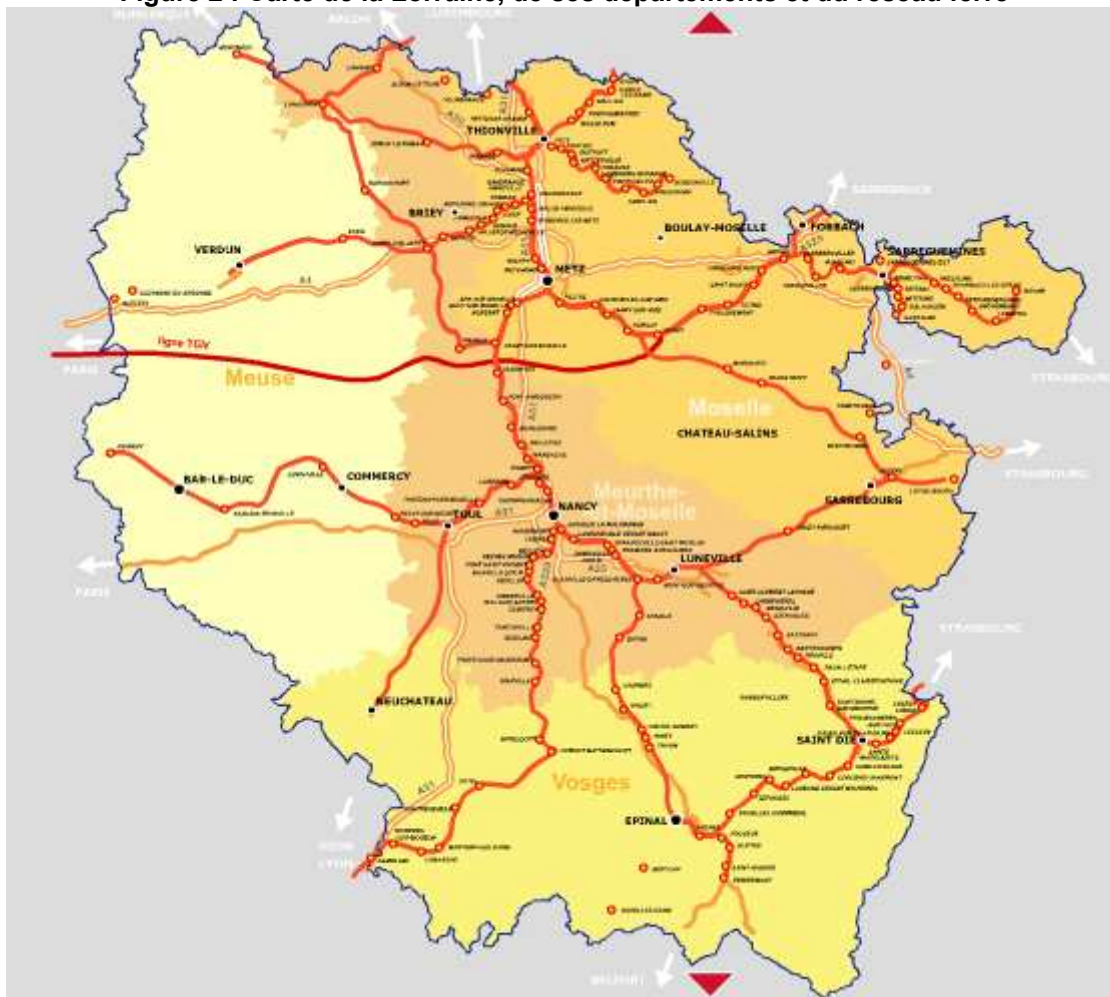
La Lorraine est composée de 4 départements : la Meurthe-et-Moselle (54), la Meuse (55), la Moselle (57), les Vosges (88). Elle est la seule région française à partager ses frontières avec trois pays européens : La Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne (Länder de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat). La préfecture de région est Metz où se situe également le Conseil régional. Les principales agglomérations sur le territoire lorrain sont Metz et Nancy. La communauté d'agglomération de Metz-Métropole compte 230 000 habitants et la communauté urbaine du Grand Nancy 260 000 habitants (dont 45 000 étudiants). Elles sont suivies par Thionville et Epinal dont les Établissements publics de coopération intercommunale comptent respectivement 80 000 et 50 000 habitants.

Au total, la Lorraine compte 2,3 millions d'habitants dont la moitié est localisée sur le Sillon lorrain, un axe qui s'étend d'Epinal au Sud jusqu'à Thionville au Nord.

Démographie et territoire :

- 2,3 millions d'habitants (25 % des Lorrains ont moins de 20 ans)
- 23 500 km² soit : 4,3 % du territoire français
- 4 départements et 2 337 communes
- 2 villes de plus de 100 000 habitants : Metz et Nancy
- 1 850 km de lignes ferroviaires
- 180 km de lignes ferroviaires TGV-Est
- 780 km d'autoroutes et de routes nationales

Figure 2 : Carte de la Lorraine, de ses départements et du réseau ferré



Source : www.metrolor.fr

Les anciennes activités industrielles et minières de la région ainsi que ses nombreux équipements militaires ont donné lieu à la construction de nombreuses voies ferrées dans la région souvent plus exploitées aujourd'hui mais pour certaines encore partiellement entretenues (en particulier celles construites pour des raisons militaires).

3.2 Le réseau ferré lorrain : un réseau dense et structuré autour d'un axe Nord-Sud

Le réseau ferroviaire lorrain est le deuxième en France en termes de longueur après celui de Rhône-Alpes. Il est constitué de 1 850 km de lignes ce qui représente 5,8 % du réseau national. La superficie de la Lorraine représentant 4,3% du territoire national, la densité de réseau lorrain est alors supérieure de 135% à la moyenne nationale. Depuis 1997, le réseau ferré est la propriété de Réseau Ferré de France (RFF), qui est maître d'ouvrage de tous les travaux relatifs à l'infrastructure.

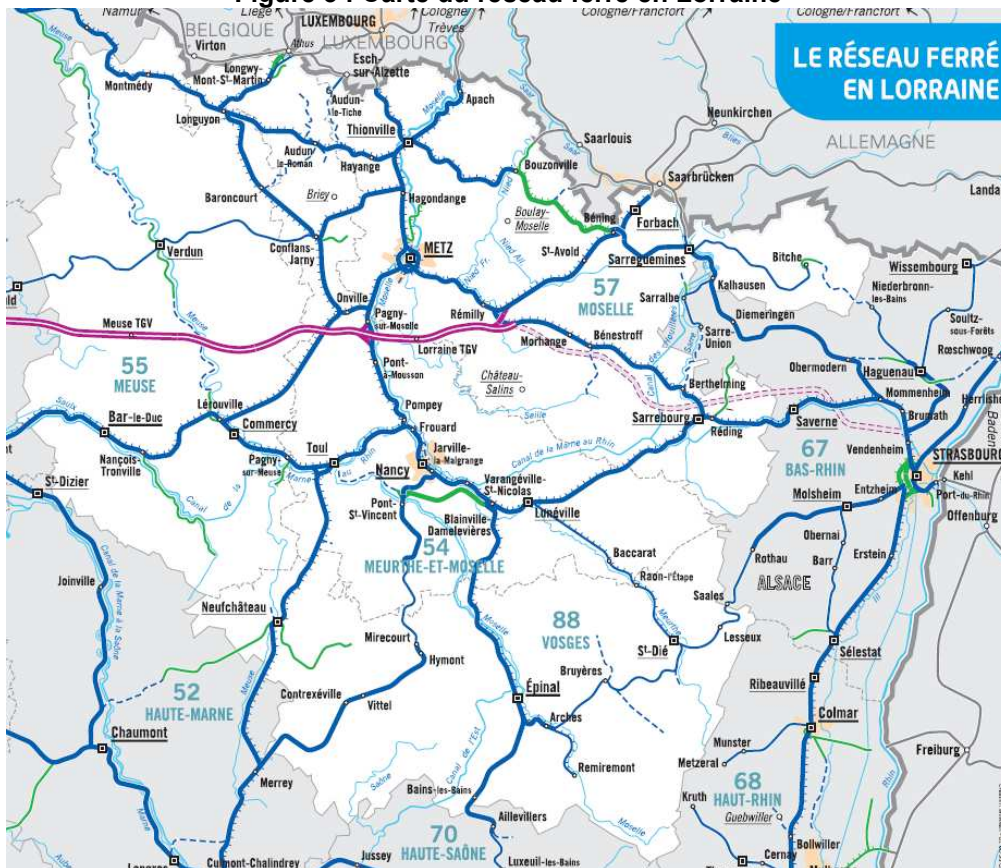
La structure du réseau ferroviaire met clairement en évidence (voir annexe 3, la carte RFF du réseau ferré en Lorraine, p. 120) :

- Une forte densité au nord de la Région, avec un maillage historiquement lié au bassin houiller et à l'histoire industrielle de la région ;

- Une forte concentration de lignes électrifiées en 25 000 volts au nord ;
- Lignes non électrifiées essentiellement dans les vallées vosgiennes et dans la Meuse ;
- De très nombreuses connexions aux réseaux luxembourgeois, sarrois et belge.

Les lignes à plus de 140 km/h constituent les grands axes de circulation des services voyageurs (transversales Paris - Strasbourg, verticale Luxembourg - Epinal et diagonale Paris - Metz). La plupart des autres lignes ont des vitesses autorisées situées entre 80 et 120 km/h, notamment pour la desserte des vallées vosgiennes, du nord de la Meuse et du pays de Bitche.

Figure 3 : Carte du réseau ferré en Lorraine



Source www.rff.fr; 04-08-2009

En termes de volume de circulation, le réseau est dominé par le trafic de marchandises. En effet, la région Lorraine représente 22 % du chiffre d'affaires national de l'activité Fret SNCF.

Figure 4 : Type de trafic ferroviaire en Lorraine

Type de circulation en Lorraine	%
Fret	44
TER	29
Autres*	20
Grandes lignes	7

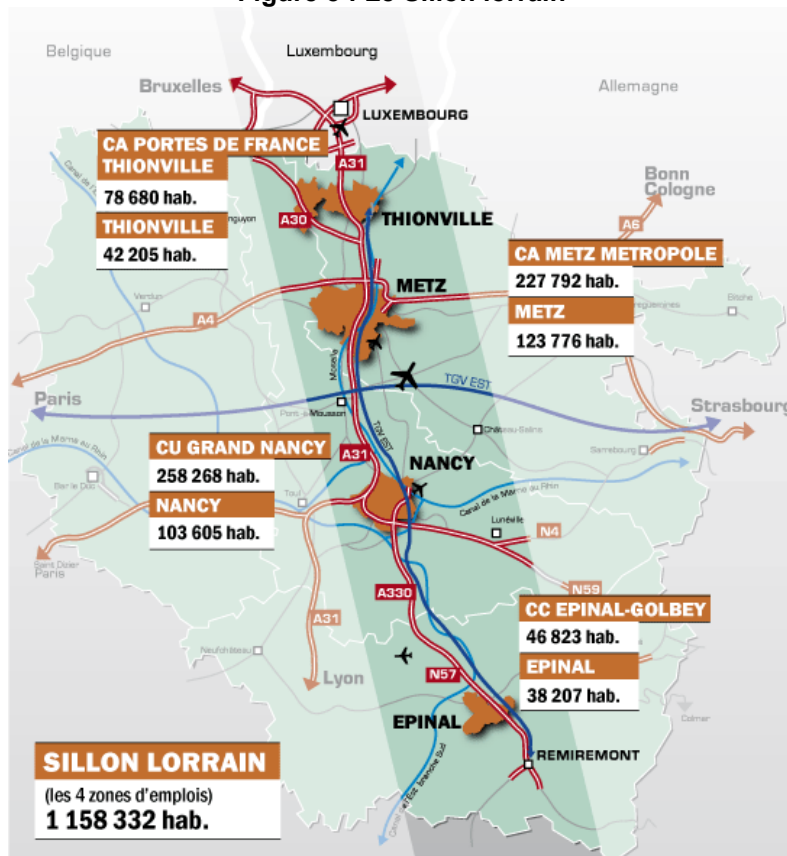
Source : Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)

* Les autres circulations sont constituées des marches haut le pied (locomotives ou locomotives seules effectuant des mises en tête d'un train ou procédant à un relais d'engin moteur notamment pour les échanges transfrontaliers) et des circulations de matériel vide voyageur (rames vides allant par exemple dans les chantiers de nettoyage).

3.2.1 Le Sillon Lorrain, épine dorsale du réseau Metrolor

Le Sillon lorrain regroupe 4 villes principales : Thionville, Metz, Nancy et Epinal, qui totalisent 1,16 millions d'habitants (ce qui représente la moitié de la population lorraine). Le Sillon lorrain est une zone dynamique qui compte 4 grands pôles d'emplois autour de ses 4 principales villes et près de 500 000 emplois au total, soit plus de la moitié des emplois lorrains. Par ailleurs, 66 000 étudiants sont localisés sur le Sillon dont 68 % à Nancy et 30 % à Metz. (voir annexe 5, Compte-rendu du comité de dessertes du Sillon lorrain, p. 126).

Figure 5 : Le Sillon lorrain

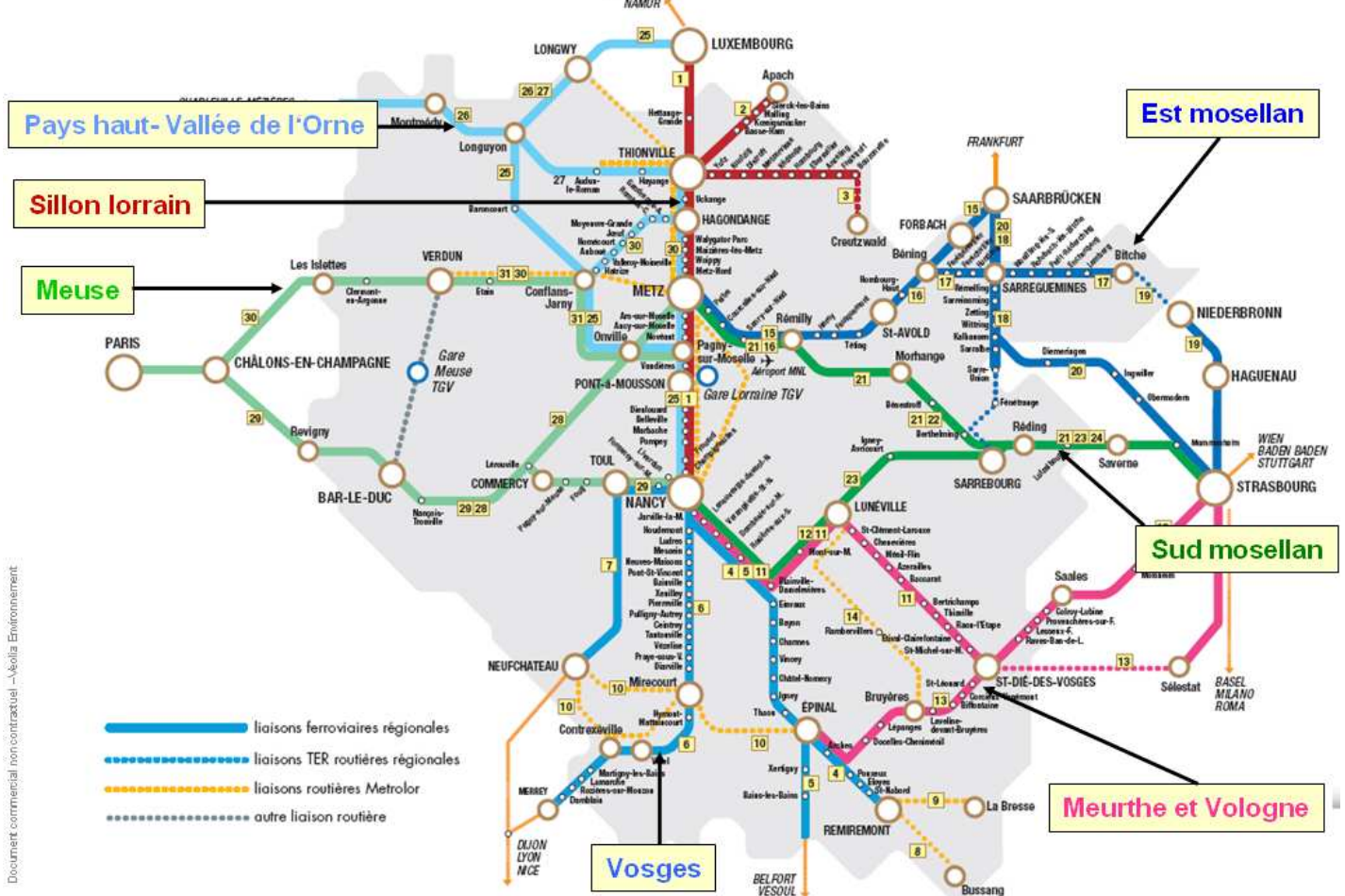


Source : www.sillonlorrain.org; 01-08-2009

Le périmètre du Sillon lorrain au sens du transport ferroviaire régional s'étend de Nancy à Thionville et ne comprend pas Epinal. Ce découpage correspond à celui des comités de lignes qui sont au nombre de 7 en Lorraine (dans l'objectif de mise en place d'un suivi démocratique du transport ferroviaire régional, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains a prévu la possibilité de créer des comités de lignes réunissant des représentants des usagers, de l'opérateur et des collectivités concernées).

Le Sillon lorrain constitue le cœur du réseau Metrolor. En 2007, il représentait 42 % du trafic ferroviaire régional de voyageurs en Lorraine (231 millions de voy-km) et 45 % des recettes (24,5 millions d'euros).

Figure 6 : Les comités de lignes en Lorraine



Document commercial non contractuel - Veolia Environnement

Pour un opérateur privé, le Sillon lorrain est d'autant plus important puisqu'il constitue le prolongement de la liaison transfrontalière Metz-Nancy. Le cabotage étant autorisé sur les lignes internationales concernées par l'ouverture à la concurrence en 2010, cet élément constitue un point important à prendre en compte et qui sera détaillé dans la partie suivante.

3.2.2 Les projets de créations de haltes ferroviaires et de réouvertures de gares : une redéfinition des besoins en mobilité

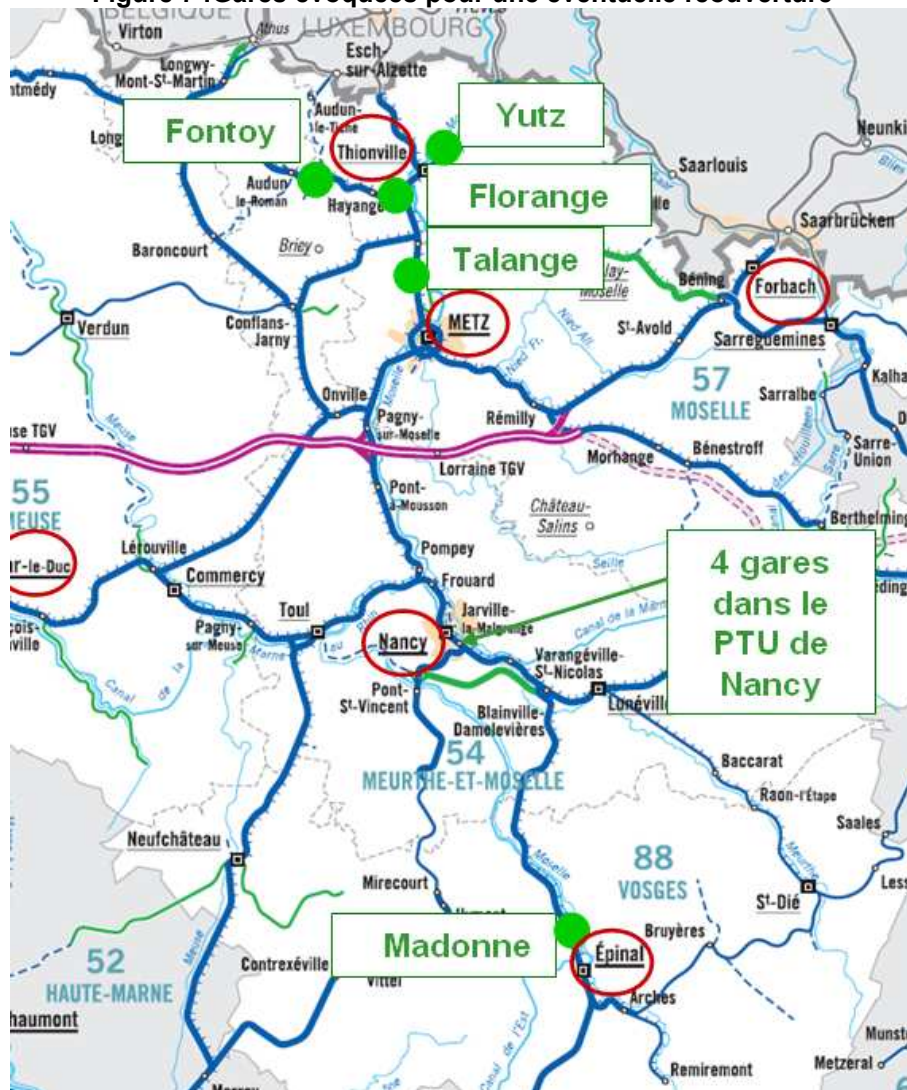
Le réseau ferroviaire régional lorrain compte 169 gares et haltes voyageurs dont les 6 principales sont à Epinal, Bar-le-Duc, Nancy, Metz, Thionville et à Forbach.

Le réseau de distribution y est globalement satisfaisant, compte tenu du nombre important de gares en zones rurales, avec 77 % des gares équipées d'un appareil de distribution, dont 43 gares (27%) avec une présence commerciale permettant d'assurer la vente des billets et l'information et 82 haltes (50%) qui disposent d'automates de distribution. Seuls 38 sites (23%) ne disposent d'aucun équipement particulier.

Projet de réouvertures/création de gares :

En Lorraine, le sujet de réouverture d'anciennes gares ou de création de nouvelles haltes ferroviaires est régulièrement soulevé. Même si aucune déclaration officielle et définitive n'a été annoncée à ce sujet, certaines communes ont été évoquées. Il s'agit des gares de Fontoy, Yutz, Florange, Talange, Madonne et Talange. Sur le périmètre périurbain, les élus ont évoqué à plusieurs reprises la création de haltes à Heillecourt, Vandoeuvre, Maxéville ainsi qu'une halte près de la maternité régionale et de l'hôpital central de Nancy. La ville compterait alors deux gares dans le périmètre de sa ville.

Figure 7 : Gares évoquées pour une éventuelle réouverture



Cette recherche de nouveaux arrêts pour les dessertes ferroviaires, traduit une volonté de la région d'améliorer les dessertes diamétrales et de faire du Metrolor un réseau de type RER sur certains axes. **Pour les projets d'ouvertures de haltes situées autour de Nancy, il s'agit bien d'une volonté commune au Conseil régional et à la Communauté Urbaine du Grand Nancy de créer une réelle offre ferroviaire sur le périurbain de Nancy.**

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du Réseau TER Metrolor de la Région Lorraine :

Ce document, publié par la région en juin 2009, dresse un état des lieux du cadre législatif concernant la mise en accessibilité et de l'accessibilité du réseau lorrain et présente une stratégie d'action listant des propositions concrètes en matière de mise en accessibilité (gares, matériel roulant etc.). Pour l'élaboration de ce document, la région Lorraine a engagé une concertation avec RFF, SNCF, l'Etat, et trois associations représentatives des principaux types de handicap : le Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques, l'Association des Aveugles Alsace Lorraine et l'association des Paralysés de France.

A travers ce document, la Conseil régional a soutenu une accessibilité des réseaux de transport collectif sur l'ensemble de la chaîne de déplacements (accès aux quais, embarquement dans les trains, accès à l'information), dans le suivi de la logique selon laquelle une meilleure accessibilité pour les personnes avec handicap améliore l'accessibilité générale à tout usager du réseau.

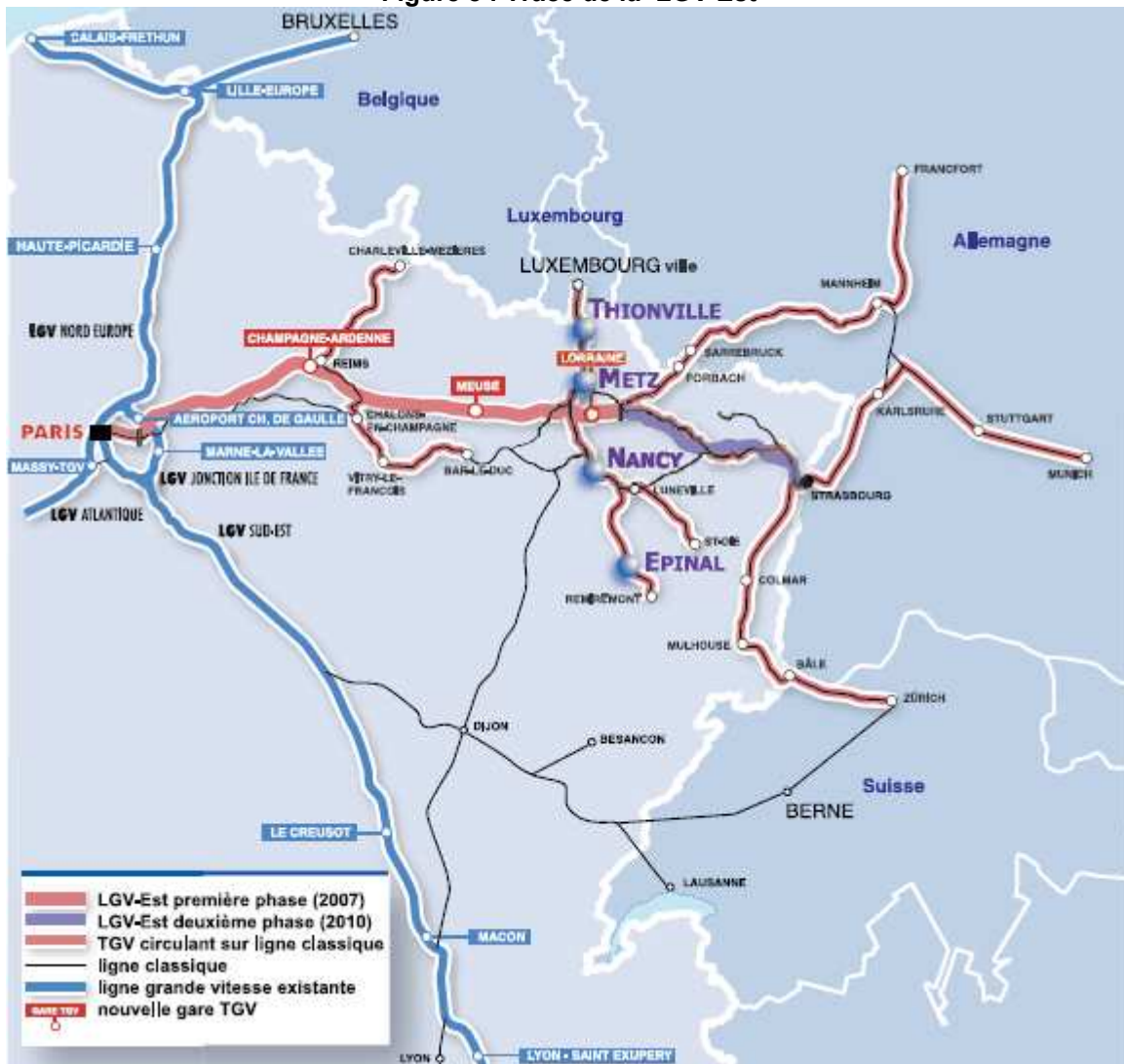
Pour la période 2009-2015, 23 gares ont été sélectionnées selon des critères définis dans le document pour une mise en accessibilité. La priorité donnée aux gares les plus fréquentées et les mieux desservies conduit à inscrire dans un programme prioritaire la mise en accessibilité de 11 gares. Pour la période 2015-2026, ce sont 26 gares supplémentaires qui seront visées. A ce titre, l'engagement financier de la région portera sur 50% du coût des travaux prévus pour les deux phases (76,6 millions d'euros au total), soit environ 2 millions d'euros par an pour la période 2009-2015 (voir annexe 4, Schéma Directeur d'Accessibilité : cartes et programmes financiers, p. 122).

3.2.3 L'arrivée de la ligne à grande vitesse en 2007

Une ligne à grande vitesse desservant un territoire améliore son attractivité dans la mesure où la desserte est les correspondances sont cohérentes. Il s'agit alors d'un atout supplémentaire de la Lorraine qui accueille depuis 2007 la LGV Est. Aujourd'hui Metz et Nancy se situent à environ 1h30 de Paris.

En 2007, l'arrivée de la LGV a entraîné une refonte globale des horaires des trains régionaux avec aujourd'hui 560 trains circulant chaque jour. A l'occasion de la refonte du service, la région a pris soin d'augmenter l'offre sur l'ensemble du réseau. En effet, en 2005, la répartition de l'intensification du service avait été critiquée puisqu'elle privilégiait nettement le Sillon lorrain par rapport au reste du réseau. En 2007, le Conseil régional a alors veillé à ce que l'augmentation de l'offre concerne l'ensemble du réseau, tout en mettant l'accent, mais de façon moins démesurée, sur le Sillon lorrain, épine dorsale du réseau. L'offre a alors été augmentée en 2007 de 15 % supplémentaires sur l'ensemble du réseau.

Figure 8 : Tracé de la LGV Est



Source : www.sillonlorrain.org ; 02-08-2009

Actuellement, l'avancement de la réalisation de la deuxième phase de la LGV Est est entravé par des désaccords entre l'Union européenne, les Etats et régions concernés au sujet de son financement.

Les conditions d'engagement de la région Lorraine dans le financement de la 2ème phase de la LGV Est ont été annoncées le 2 juillet 2009.

En effet, la région Lorraine souhaite que la clé de répartition du financement de la 2ème phase de la LGV Est soit identique à celle de la 1ère phase. La région souhaite alors apporter une contribution à hauteur de 6,5 % du montant total de l'opération, soit 130 millions d'euros.

Par ailleurs, la région demande à l'Etat et à RFF de restituer, à la Lorraine, sa part du produit du dispositif de « retour à bonne fortune », conformément à l'engagement initial de 2000 (clause de retour sur investissements liée au succès commercial du TGV Est Européen). Ce retour sur investissements s'élève à 113 millions d'euros pour l'ensemble des collectivités partenaires, dont environ 40 millions d'euros pour la région Lorraine.

Le Conseil régional prévoit de réinjecter ces 40 millions d'euros (montants complémentaires au CPER) pour mener un programme de projets ferroviaires structurants en Lorraine.

3.2.4 La gare TGV Lorraine

La situation de la gare principale de la LGV en Lorraine est source de débat depuis quelques années. En effet la gare TGV Lorraine est actuellement située à 15 km à l'Est du Sillon lorrain dans le département de la Moselle. Il s'agit d'une gare nouvellement construite à un emplacement sans interconnexion ferroviaire. Selon M. Hatzig, Vice-président du Conseil régional chargé des Transports, cet emplacement a été choisi pour plusieurs raisons. Avant tout, il s'agissait d'un choix politique lié à une forte volonté du Conseil général de la Moselle d'accueillir la gare TGV Lorraine dans son département. Le Conseil régional de l'époque, étant proche des élus du département, ont soutenu cette localisation. La deuxième raison est nourrie d'une volonté de limiter les coûts liés au projet. En effet, la construction d'une gare TGV à l'interconnexion avec le Sillon lorrain aurait été un projet coûteux a contrario de sa localisation actuelle dans la campagne mosellane.

Le Conseil régional est aujourd'hui porteur principal du projet de relocalisation de la gare à Vandières à l'interconnexion de la LGV avec le Sillon Lorrain. Vandières est un point de passage obligé pour un grand nombre de liaisons ferroviaires régionales. La gare d'interconnexion de Vandières permettrait d'assurer un rabattement de l'ensemble des 169 gares lorraines via le Métrolor sur la grande vitesse. Dans le cadre d'un protocole additionnel à la convention de réalisation et de financement de la LGV-Est signé en 2000, la réalisation de la gare de Vandières est prévue répondant ainsi à l'objectif de complémentarité des deux réseaux (LGV et TER). Il s'agit d'un argument clé pour l'obtention de l'accord de l'Etat pour le déplacement de la gare TGV Lorraine.

La LGV passe au dessus du Sillon lorrain par un Viaduc. La gare TGV d'interconnexion serait alors construite sur deux niveaux : au premier niveau, les trains Metrolor et au deuxième niveau, les TGV. Accessible à partir d'un nouveau giratoire sur la RD 952, le projet prévoit un centre d'interconnexion à la gare avec un pôle d'accueil et différents services aux voyageurs (vente, informations, commerces, services connexes, ...). Le projet prévoit également un parking de 600 places environ, ce dernier sera conçu dans une logique de desserte et d'accessibilité laissant une place "de préférence" pour le covoiturage et les modes doux. Le bâtiment sera conçu sur plusieurs niveaux pour permettre une fluidité des cheminements et une lisibilité dans les services offerts :

- Au niveau du terrain naturel : les locaux d'exploitation de la gare et les installations voyageurs, les quais TER ;
- Au dernier niveau : les quais TGV qui seront aménagés sur le viaduc franchissant la Moselle à + ou - 13 mètres de hauteur.

Ce projet est estimé à 100 millions d'euros et serait cofinancé par la région en grande partie ainsi que par le département de la Meurthe-et-Moselle.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est actuellement déposé en Préfecture de Meurthe et Moselle. L'enquête publique s'ouvrira fin du troisième semestre 2009. Si le feu vert est rapidement donné pour le projet, l'ouverture de la gare pourrait avoir lieu en 2012.

Cependant, suite au retard administratif engendré par la partie gouvernementale autour de ce projet, M. Masseret, Président du Conseil régional de Lorraine, a publié le 27 juillet 2009, une lettre ouverte adressée aux lorrains et signée par les Présidents des Conseils généraux des Vosges, de la Meuse et de Meurthe-et-Moselle. Le département de la Moselle accueillant la gare actuelle TGV Lorraine n'est pas signataire de cette lettre. Cette lettre dénonce des engagements de l'Etat qui n'ont pas été tenus. En effet la lettre contient un extrait du protocole du 7 décembre 2000 signé entre autres par le Ministre de l'équipement, des Transports et du Logement, M. Jean-Claude Gayssot et garantissant le financement de l'Etat pour ce projet.

3.2.5 Débouchés Sud de la Lorraine

Même si la zone Sud du réseau ne présente pas, à première vue, d'opportunités évidentes pour un opérateur privé, il est tout de même important de connaître l'ensemble des problématiques du réseau, d'autant plus quant il s'agit de développement stratégique pour la région et donc important aux yeux des élus locaux. Par ailleurs il s'agit d'un projet bénéfique à termes pour l'ensemble du réseau puisqu'il permettra une liaison plus pertinente avec le Sud de la France, notamment Lyon et Marseille.

Même si le besoin au Sud de la Lorraine se fait moins ressentir qu'au Nord, les élus locaux se plaignent de l'insuffisance de connexions. Face au besoin vital pour la Lorraine de la création de réels débouchés vers le Sud, plusieurs itinéraires sont à l'étude. RFF réalise actuellement une étude exploratoire pour l'évaluation de trois solutions de débouchés vers le Sud :

- La Liaison Toul-Neufchâteau-Dijon (soutenue par la SNCF) ;
- La liaison Epinal-Belfort qui nécessite l'électrification de la ligne qui ne l'est pas sur toute sa longueur (soutenue par le Conseil régional) ;
- Une liaison via l'Alsace.

Le Conseil régional se prononce en faveur de la liaison Epinal-Belfort qui permettrait à termes, une connexion directe avec la LGV Rhin-Rhône et dont les travaux d'électrification sont prévus dans le cadre du Contrat Projets Etat-Région.

Figure 9 : Hypothèses de débouchés Sud en Lorraine



Source du fond de carte : www.rff.fr ; 03-08-2009

Plusieurs points importants ressortent de l'analyse de l'infrastructure ferroviaire en Lorraine pour un opérateur privé. Dans un premier temps, la prédominance du Sillon lorrain tant qu'axe central en Lorraine et prolongement d'une liaison transfrontalière importante, objet d'une étude spécifique dans la partie suivante. Deuxièmement, l'opérateur doit porter une attention particulière aux projets de création de haltes ferroviaires qui traduisent soit des besoins en dessertes soit des volontés politiques (ou souvent, les deux en même temps), mais dans les deux cas, ces projets doivent faire l'objet d'une attention particulière. D'autant plus qu'en Lorraine, plusieurs de ces projets sont localisés dans l'espace périurbain de Nancy traduisant une réelle volonté d'amélioration de la desserte dans la zone.

3.3 L'offre et la fréquentation

La Lorraine est la 4^{ème} région française en termes d'importance de l'offre et seulement la neuvième en termes de fréquentation (hors Ile de France). Comme pour d'autres éléments comme l'importance du montant budgétaire pour le TER et des compensations tarifaires etc., ce constat traduit une forte implication de la région dans le transport ferroviaire régional de voyageurs.

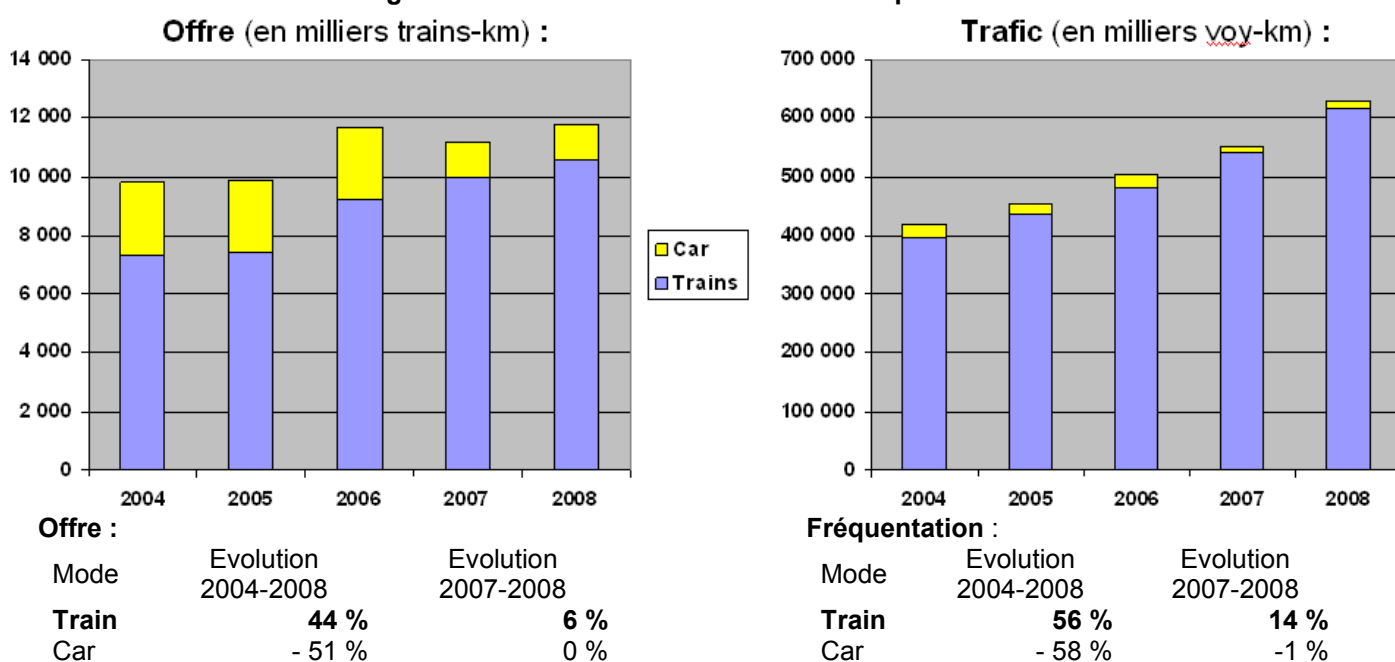
Tableau 2 : Chiffres clés (hors budget) :

Indicateurs		Commentaires
L'offre		
• Offre en 2008	10,6 millions trains-km (tkm)	
• Evolution de l'offre entre 2007 et 2008	6,3 %	
• Fréquence de l'offre en 2007	5,22 (offre en trains-km /km de lignes)	Cet indicateur ne prend pas en compte la densité de population. A comparer avec l'indicateur de densité de l'offre (ci-dessous).
• Densité de l'offre	2,23	La Lorraine 12 ^{ème} région en termes de densité d'offre (Fréq. de l'offre/milliers d'hab.)
• Régularité en 2008	96,1 %	Meilleure régularité en France en 2008 malgré un réseau fortement occupé par le fret (40%). La convention prévoit un bonus de 250 000 € HT si la ponctualité atteint 95%
• Matériel roulant en 2009	128 rames	- Dont 3 rames à CFL et 2 rames à la DB - 100% du parc neuf ou modernisé
• Prix du voyageur-km TER en 2007	0,32 euro	Moyenne France : 0,26 Euro Obtenu en divisant les charges globales d'exploitation par le trafic en voyageurs-km
• Recettes en 2008	35,8 millions d'euros	
• Evolution des recettes 2007-2008	8,2 %	Entre 2006 et 2007, les recettes ont évolué de 14 %. La Lorraine se situait alors à la 2 ^{ème} place derrière la Champagne-Ardenne en termes d'évolution des recettes.
La fréquentation		
• Nombre de voyages en 2008	15 millions	Metrolor : 60 000 /jour 2/3 des usagers sont abonnés
• Fréquentation en 2007	627 millions de voyageurs-km	
• Evolution de la fréquentation	14 % entre 2007 et 2008	Forte augmentation principalement due à l'ouverture de la ligne TGV Est (lignes TER en correspondances)
• Nombre de voyageurs par train TER en 2007	56	Moyenne France : 73 voyageurs /train

Cet aperçu en chiffres de l'offre et du trafic du transport ferroviaire de voyageurs en Lorraine, fait ressortir plusieurs constatations. La Lorraine offre un service plus important qu'il n'est fréquenté (proportionnellement aux autres régions), ses trains sont alors moins remplis et le prix du voyageur-km reste plus élevé que la moyenne nationale. Il en ressort alors une politique régionale très volontariste pour le développement du transport public par train. Cependant, même si selon les chiffres globaux, la fréquentation n'apparaît pas encore à la hauteur de l'offre, il ne serait pas étonnant de voir ces deux vecteurs se rapprocher vu l'évolution de la fréquentation et les moyens mis en place par la région.

Par ailleurs ces chiffres sont des moyennes ou des totaux à l'échelle régionale qui cachent des disparités étant donné l'hétérogénéité géographique du transport ferroviaire en Lorraine (le Sillon lorrain et le reste de la Lorraine).

Figure 10 : Evolution de l'offre et de la fréquentation :



Source propre

En 2007, la région a repris la gestion directe de la moitié des lignes de cars, qui ne sont donc pas compris dans les chiffres du tableau ci-dessus. La baisse de trafic des cars TER résulte alors de la non prise en compte de la fréquentation sur les lignes de cars passées dans les mains de la région.

Depuis 2007, la ligne Metz - Bettembourg (frontière luxembourgeoise) est la première ligne en Lorraine en termes de trafic et de recettes. Elle est passée devant la ligne Metz - Nancy. La première ligne en Lorraine est donc une liaison transfrontalière. Avec 114 millions de voyageurs-km et 13 millions d'euros de recettes en 2007, Metz - Bettembourg représente 21 % du trafic de l'ensemble du TER Lorraine et 24 % de ses recettes.

Le Sillon lorrain dans son ensemble représente 42 % du trafic et 45 % des recettes dans l'ensemble du réseau TER Lorrain. Le tableau ci-dessous représente le poids des principales origines-destinations du Sillon. Le nombre de voyages par jour provient du système de vente Aristote de la SNCF pour le mois d'octobre 2008.

Tableau 3 : Détails origines-destinations sur le Sillon lorrain :

	Nombre de voyages /jour	Part
THIONVILLE - Luxembourg	5 000	16%
NANCY VILLE - METZ VILLE	3 900	12%
Luxembourg - METZ VILLE	3 700	12%
THIONVILLE - METZ VILLE	2 700	9%
NANCY VILLE - PONT A MOUSSON	2 700	9%
HAGONDANGE - Luxembourg	2 100	7%
HAGONDANGE - METZ VILLE	1 500	5%
HETTANGE GRANDE - Luxembourg	1 100	3%
Autres*	8400	27%
Total	31100	100%

Source : Données communiquées par le Conseil régional de Lorraine issues du système de vente Aristote de la SNCF pour octobre 2008

* La ligne « Autres » correspond entre autres aux lignes du Sillon de moindre importance comme : METZ VILLE-PAGNY SUR MOSELLE ; METZ VILLE-NOVEANT ; NANCY VILLE-PAGNY SUR MOSELLE ; NANCY VILLE-DIEULOUARD ; PONT A MOUSSON-PAGNY SUR MOSELLE ; NANCY VILLE-HAGONDANGE ; NANCY VILLE-BETTEMBOURG FRONTIERE ; THIONVILLE-HAGONDANGE ; NANCY VILLE-FROUARD ; MAIZIERES LES METZ-METZ VILLE ; NANCY VILLE-POMPEY ; METZ VILLE-ANCY SUR MOSELLE ; MAIZIERES LES METZ-BETTEMBOURG FRONTIERE ; UCKANGE-BETTEMBOURG FRONTIERE ; HETTANGE GRANDE-METZ VILLE ; ARS SUR MOSELLE-NOVEANT ; UCKANGE-METZ VILLE ; NANCY VILLE-MARBACHE ; NANCY VILLE-BELLEVILLE MEURTHE ET MOSELLE ; NANCY VILLE-CHAMPIGNEULLES...

3.4. Le matériel roulant : un parc 100 % neuf ou modernisé

Le parc de matériel roulant en service en Lorraine a été totalement renouvelé et modernisé. En effet, la région a lancé un grand programme de **modernisation de son parc** pour un montant total de 403 millions d'euros sur la période 2002-2009 dont la dernière acquisition a eu lieu au mois d'avril 2009 (rames TER 2N et AGC). Ce programme a permis de baisser l'âge moyen des rames de 27 ans en 2002 à 11 ans en 2008 ainsi que d'augmenter le nombre de places assises dans les trains de 35 % en 8 ans pour atteindre 27 000 places en 2008 (128 rames).

Tableau 4 : Composition du Parc :

	Matériel	Places assises par type de rame	Total des places assises par type de matériel
	25 TER 2N nouvelle génération (notamment pour les liaisons avec le Luxembourg)	334	8 350
ACQUISITION :	6 X 73500	82	492
(65 % du parc)	5 autorails X 73900	82	410
	9 AGC thermiques (notamment pour le périurbain de Nancy)	170	1 530
	32 AGC électriques (tri ou quadricaisse)	170 ou 230	6 280
	6 rames RIO	362	2 172
MODERNISATION :	2 rames CORAIL	304	608
(35 % du parc)	16 automotrices Z 11500	152	2 432
	9 autorails X 4750	116	1 044
	8 rames RRR	272	2 176
TOTAL	118		25494

3 rames supplémentaires appartiennent à CFL, 2 rames à la DB et 5 TER X4750 ont été modernisés sur la période 1996-1998 (modernisation non comprise dans ce dernier programme initié par la Conseil régional). La région compte alors au total **128 rames** sur son réseau.

Par ailleurs, les régions françaises coopèrent actuellement pour le lancement d'un grand appel d'offres au niveau européen pour l'acquisition de nouvelles rames dont les premières livraisons sont prévues pour 2013-2014. Cette commande groupée a pour objectif de renforcer le pouvoir de négociation des régions pour faire baisser les prix. La Lorraine prévoit d'investir 200 millions d'euros en 2 étapes. Une première étape consisterait en une commande de porteurs polyvalents pour remplacement d'anciens matériel et liaisons vers la Sarre et de porteurs hyperdenses pour liaisons Nancy-Metz-Luxembourg, pour un montant total de 110 millions d'euros (Budget 2009 du Conseil régional).

3.5 Les documents structurant l'offre ferroviaire aujourd'hui et demain: La convention TER SNCF-Région Lorraine et le Schéma Régional des Infrastructures et Transport

3.5.1 La convention Région Lorraine - TER SNCF 2007-2016

Depuis le 1er janvier 2002, la région Lorraine est autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional en vertu de la loi « solidarité et renouvellement urbains » (SRU).

Une première convention entre la SNCF et la région Lorraine a alors été signée pour la période 2002-2006 définissant les éléments contractuels et financiers du service.

Suite à cette première expérience, le Conseil régional a pu mieux cibler ses attentes et définir ses exigences vis-à-vis de la SNCF. La deuxième convention, signée pour la période 2007-2016 se veut alors plus responsabilisante pour l'opérateur.

La durée de la convention actuelle Région Lorraine - TER SNCF s'étend sur une période de 10 ans. Le Conseil régional explique cette période relativement longue tout d'abord par un besoin de temps pour l'atteinte des objectifs fixés en matière de développement du réseau, et dans un deuxième temps, par une volonté politique de pérenniser la position de la SNCF sur le marché.

La convention 2007-2016 présente trois principaux objectifs :

- Amélioration de la qualité de service (ponctualité, certification AFNOR des lignes)
- Prévisibilité des situations perturbées
- Maîtrise budgétaire et visibilité pluriannuelle

Le Conseil régional a établi des prévisions des charges liées au service TER, des recettes et du montant des versements du Conseil régional de 2007 à 2011/

Tableau 5 : Prévisions des charges et des recettes TER

En M euros HT	2007	2008	2009	2010	2011
Charges totales du service TER Metrolor	171,9	183,5	187,5	189,1	192,6
Recettes perçues des usagers	32,5	35,2	37,9	39,6	41,4
Autres recettes	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Versement du Conseil régional de Lorraine	138,7	147,6	148,7	148,9	150,6

Source : Conseil régional de Lorraine ; 05-08-2009

3.5.2 Budget régional 2009

Le Budget 2009 de la Région Lorraine a été adopté lors de la séance plénière du 29 janvier 2009. Afin de faire face à la crise actuelle, la région a prévu dans son budget 20 « coups de pouce anti-crise » sur les thèmes correspondant aux 4 objectifs prioritaires du budget, à savoir, **l'innovation et économie** (qui comporte le volet « transport ferroviaire »), **l'emploi, la vie quotidienne des Lorrains** ainsi que **les grands projets et les équipements structurants pour l'avenir régional** (au total 70 millions d'euros directement injectés dans le budget 2009) et un Dispositif Lorrain d'Accompagnement.

Le volet ferroviaire occupe une place importante dans le budget 2009. En effet, les dépenses pour le transport ferroviaire s'élevant à plus de 200 M euros, sont passées même devant les dépenses liées aux lycées. Ce montant inclut les compensations que la région verse à la SNCF.

Budget 2009 pour le transport ferroviaire : 201,3 M euros

Budget « transport ferroviaire » par habitant : 86 euros

Part du transport ferroviaire dans le budget général : 24 %

3.5.3 Schéma Régional des Infrastructures et Transport

L'assemblée régionale a voté le 17 mars 2005 le volet ferroviaire du Schéma Régional des Infrastructures et Transport (SRIT). Le volet ferroviaire du SRIT s'inscrit dans une perspective à long terme (2020). Cependant, l'impact de la mise en service du TGV Est Européen sur le réseau Metrolor ont donné lieu à la définition d'objectifs stratégiques intermédiaires aux horizons 2007 et 2012.

Le volet ferroviaire du SRIT correspond à la volonté d'améliorer le maillage régional pour renforcer la cohésion sociale et spatiale de la Lorraine, dans un contexte potentiellement favorable aux transports collectifs (pollution, congestion routière, accès difficile en centre ville, coûts énergétiques □).

Quatre grandes priorités ont été retenues pour le réseau Metrolor (projets notamment financés par les Contrats Projets Etat Région) :

1. L'enjeu central de la desserte de la Lorraine par le TGV Est Européen
2. Un transport public régional attractif et facile à utiliser pour tous les Lorrains
3. Un transport régional accessible à tous
4. Un transport régional au cœur du transport intermodal

3.6 La tarification et la billettique en Lorraine : un point fort de l'offre ferroviaire

La Lorraine est une région modèle en matière de tarification, notamment grâce à la coopération transfrontalière et à sa carte multimodale SimpliCités. La carte SimpliCités est valable sur les réseaux Metrolor, STAN (réseau urbain du Grand Nancy), SUB (réseau suburbain de Nancy) et SIT (réseau de transport en commun de la communauté de communes du Bassin de Pompey, au Nord-Ouest de Nancy).

Pour dynamiser la fréquentation du transport ferroviaire de voyageur, le Conseil régional a encouragé la mise en place d'une gamme tarifaire régionale plus simple et moins chère que les tarifs SNCF.

En effet, la tarification est un levier important du transport ferroviaire régional en Lorraine. La région a lancé une gamme tarifaire basée sur une tarification calculée en fonction de paliers kilométriques, mais non-zonale. C'est-à-dire que le prix du billet varie en fonction du nombre de kilomètres parcourus mais non pas en fonction des zones traversées. La tarification Metrolor offre 40 % de réduction sur tous les trajets (60 % avec le tarif réduit) par rapport aux prix SNCF.

A titre d'exemple, un billet Metz-Nancy en plein tarif SNCF (acheté aux distributeurs jaunes SNCF, par internet ou auprès des guichets SNCF autres qu'en Lorraine) coûte 9,30 euros. Le même billet au tarif Metrolor (acheté à un guichet en Lorraine ou aux distributeurs Metrolor) coûte 5,20 euros et 4,20 euros en tarif réduit (usagers réguliers).

Exemple du prix d'un billet Metz-Nancy :

	aux distributeurs jaunes SNCF, par internet ou auprès des guichets SNCF autres qu'en Lorraine :		à un guichet en Lorraine ou aux distributeurs Metrolor :
→ 9,30 €		→ 5,20 € (4,20 € en tarif réduit)	

Cette tarification a entraîné une hausse considérable de la fréquentation notamment des usagers occasionnels. En effet, le TER qui traditionnellement est utilisé principalement par des abonnés, a connu une augmentation de l'ordre de 35 % d'usagers occasionnels en Lorraine.

Le manque à gagner dû aux réductions est cofinancé par la région, porteuse de cette initiative. La contribution de la région Lorraine s'élève alors en moyenne à 150 millions d'euros et le taux de couverture est relativement faible, de l'ordre de 20 %. Il s'agit d'un choix politique, d'une volonté de la région de promouvoir le transport ferroviaire.

Synthèse :

Le transport ferroviaire régional de voyageurs en Lorraine présente de nombreuses opportunités pour un opérateur privé. En vue de l'ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs et de la possibilité de cabotage en 2010, la liaison entre Luxembourg et le Sillon lorrain, apparaît comme une porte d'entrée très attractive. D'autant plus que la fréquentation déjà très importante sur cet axe (il s'agit de la première liaison en Lorraine en termes de trafic) sera amenée à augmenter très rapidement sur du court comme du moyen terme. Le service est aujourd'hui opérable du point de vue législatif dès 2010. Il s'agit alors de se concentrer sur la faisabilité technique notamment en ce qui concerne la saturation des sillons et des gares.

Même, s'il s'agit d'une porte d'entrée difficile à pénétrer aujourd'hui en raison de l'état actuel de la législation, le réseau ferroviaire périurbain de Nancy constitue une autre opportunité pour un opérateur privé. En effet, la Communauté Urbaine du Grand Nancy, qui aujourd'hui n'a pas la compétence du ferroviaire, s'intéresse de plus en plus au développement du service ferroviaire sur le territoire de son périmètre de transport urbain. Par ailleurs, le projet de tram-train à Nancy souvent évoqué par les élus, présente aussi une opportunité à ne pas omettre. En effet, s'agissant d'un projet nécessitant en partie une nouvelle infrastructure ferrée dans la ville, la législation française n'impose pas le monopole de la SNCF pour ce service.

Face à ces opportunités qui constituent de nouveaux services du point de vue des autorités organisatrices, et après avoir défini les possibilités techniques, l'opérateur privé doit mettre en avant son expertise, sa qualité de service et son sérieux auprès des autorités organisatrices.

4. Les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg et le réseau périurbain de Nancy : deux portes d'entrées pour un opérateur privé en Lorraine

Le panorama du transport ferroviaire de voyageurs en Lorraine fait ressortir deux principales sources d'opportunités pour un opérateur privé: les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg et le réseau ferroviaire périurbain de Nancy. Ces deux réseaux comportent des caractéristiques très différentes. En effet, le périurbain de Nancy est encadré d'une part par la convention SNCF TER-Région Lorraine (période de la convention : 2007-2016) et d'autre part par la Communauté Urbaine du Grand Nancy, alors que les liaisons transfrontalières seront ouvertes à la concurrence dès janvier 2010. La nature des dessertes et des besoins est aussi substantiellement différente (dessertes périurbaines/dessertes de type régional). Les fréquentations dans les deux réseaux sont presque à l'opposé : Les trains vers le Luxembourg sont surchargés pendant les heures de pointe alors que ceux en service dans le périurbain de Nancy circulent parfois seulement avec quelques voyageurs. Enfin, les contraintes techniques sont à prendre en compte particulièrement au Luxembourg où les normes d'infrastructures et de signalisation sont parfois différentes de celles appliquées en France.

4.1 Les Liaisons transfrontalières entre la Lorraine et le Luxembourg : opportunité accessible dès le 1^{er} janvier 2010

4.1.1 Les liaisons transfrontalières urbaines

Il existe en France 21 lignes ferroviaires transfrontalières pour le trafic de voyageurs dont 6 se situent en Lorraine. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire international de voyageurs, les liaisons transfrontalières en particulier celles localisées dans des zones urbaines peuvent constituer des opportunités pour un opérateur privé. En effet, au-delà de la desserte entre deux villes de deux pays différents, ces zones qui regroupent des pôles urbains générateurs de déplacements, constituent des potentialités de dessertes en cabotage.

Il est alors utile, pour un opérateur de transport ferroviaire de voyageurs désirant opérer sur une liaison internationale d'une ville à une autre, d'identifier l'ensemble des origines-destinations pertinentes sur la liaison observée.

Les liaisons transfrontalières urbaines sont composées de villes géographiquement proches (distance inférieure à 50 km), constituées en réseau transfrontalier de coopération. La liaison transfrontalière entre le Nord de la Lorraine et le Luxembourg correspond à ces critères. La ville de Luxembourg se situe à 33 kilomètres de Thionville et 60 kilomètres de Metz.

Avant une prise de conscience des autorités compétentes, les lignes de transports transfrontaliers ont été créées au coup par coup en répondant à des besoins ponctuels. Aujourd'hui et depuis plusieurs

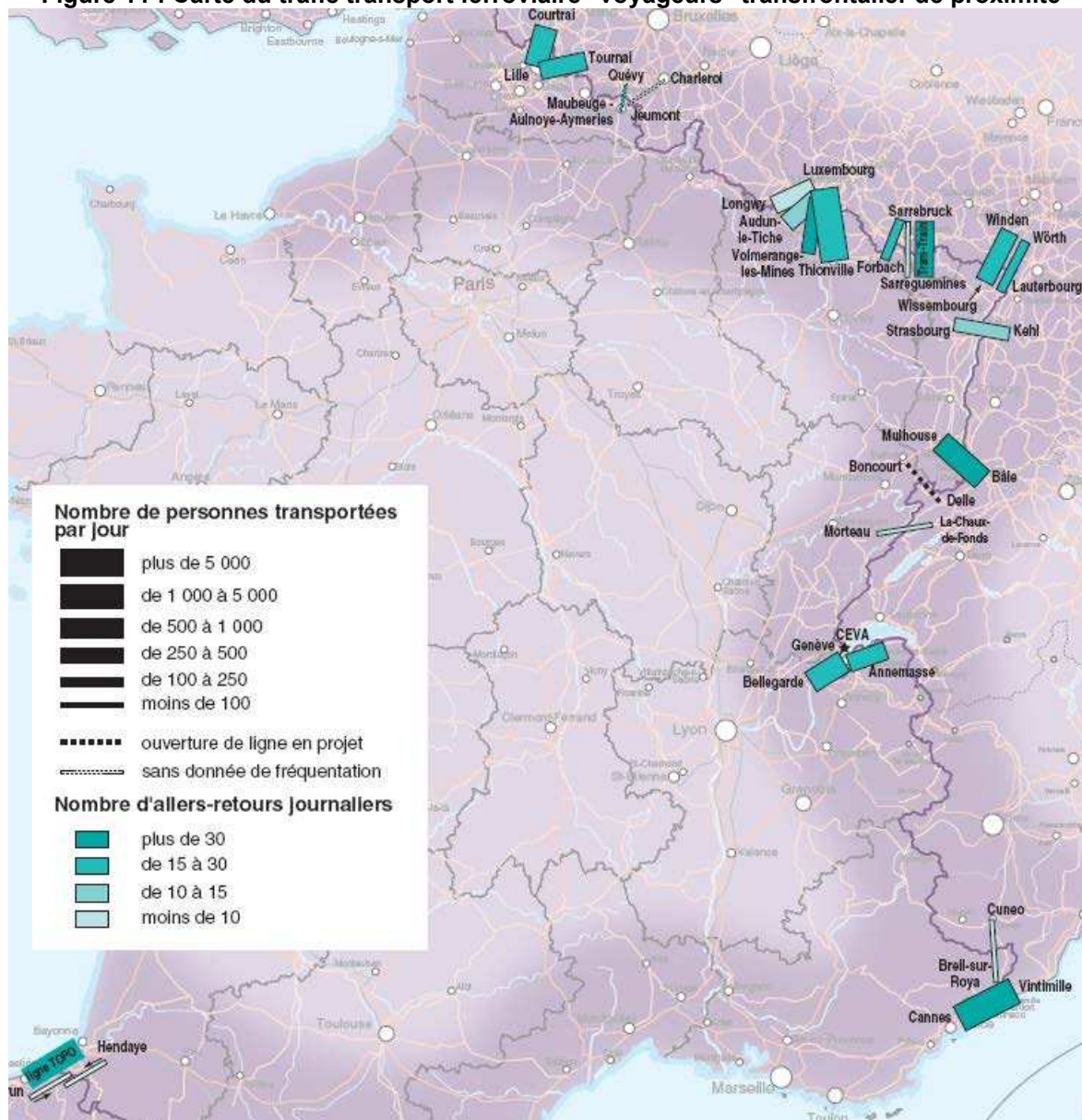
années, des lignes de transports transfrontalières sont de plus en plus créées ou développées suite à un projet territorial ainsi qu'au développement de pôles d'emplois. En France, les déplacements domicile-travail sont largement majoritaires sur les flux transfrontaliers : 280 000 travailleurs traversent chaque jour la frontière de la France dont 25 % sont les frontaliers lorrains se rendant au Luxembourg. Dans le sens inverse, seulement 11 000 personnes sont recensées sur toutes les liaisons transfrontalières en France. Ce phénomène est à prendre en compte et à étudier précisément pour la mise en place d'une offre de transport.

La part modale des transports collectifs transfrontaliers est particulièrement faible, autour de 5 % au sein des principales agglomérations. Le train représentant près de 80 % de ces 5%.

Sur l'axe Sillon lorrain - Luxembourg, la part modale des transports en commun est plus importante, elle s'élevait en 2008 à 11,4 % (le train représentant plus de 80 % de ces 11,4%). Les ambitions des autorités compétentes lorraine et luxembourgeoise vont cependant bien au-delà et visent 20 % de part modale des transports en commun en 2020 sur la liaison.

L'intermodalité entre les réseaux constitue un véritable enjeu de développement pour le transport de voyageurs en général et s'applique d'autant plus sur une liaison transfrontalière de type urbaine. Pour qu'une ligne transfrontalière soit pertinente, l'offre ferroviaire et celles des réseaux urbains doivent être cohérentes entre elles. Les autorités compétentes ainsi que les opérateurs doivent alors coopérer pour coordonner les différentes composantes de l'intermodalité, comme les dessertes, les horaires, la billettique, la tarification et l'information voyageurs.

Figure 11 : Carte du trafic transport ferroviaire "voyageurs" transfrontalier de proximité

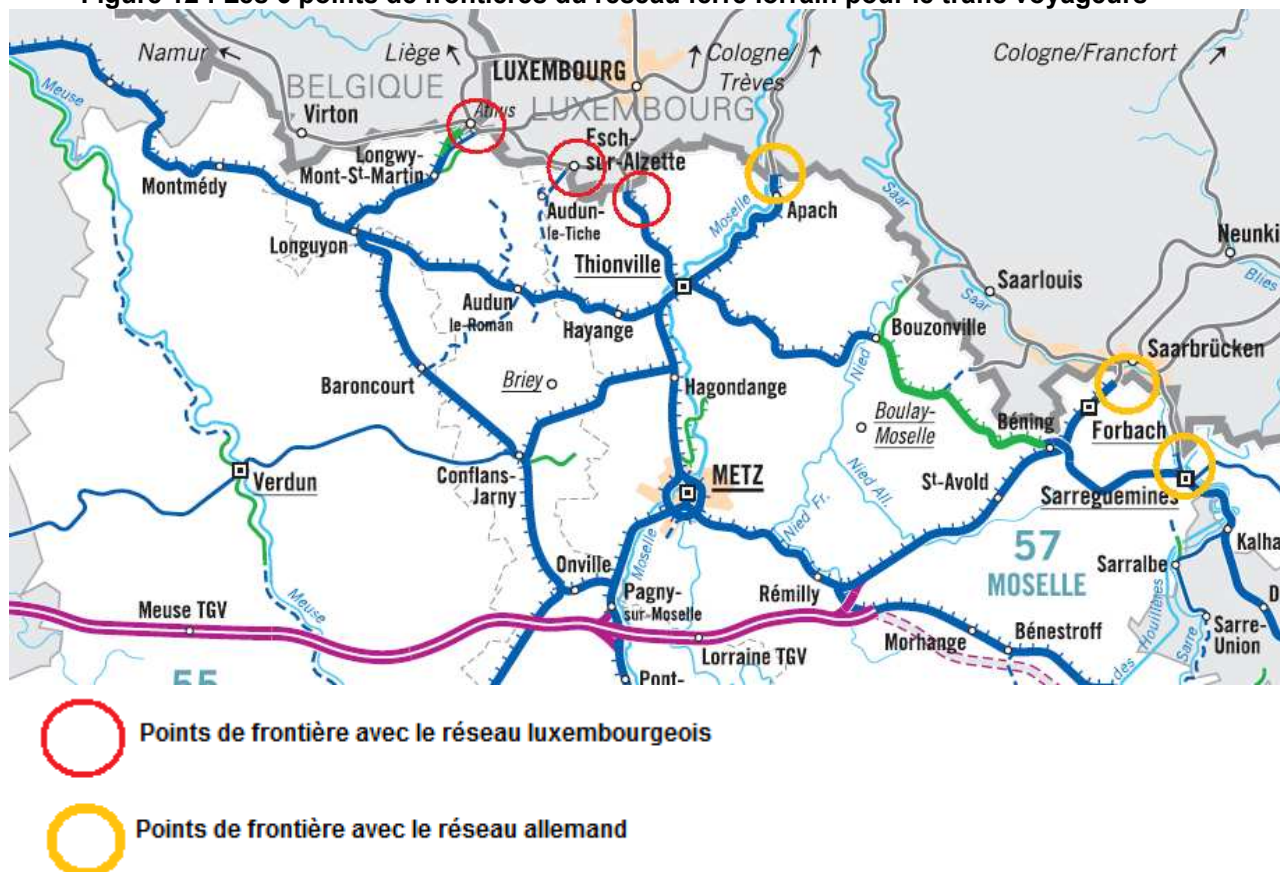


Source : Atlas de la coopération transfrontalière, édition 2007, la Mission Opérationnelle Transfrontalière

Les liaisons transfrontalières, en particulier avec le Luxembourg, constituent un enjeu d'ampleur pour le transport ferroviaire régional en Lorraine qui est la première région française en termes de flux transfrontaliers. La frontière entre la Lorraine et le Luxembourg est perméable et traverse des territoires peuplés et urbanisés. Les flux de travailleurs sont particulièrement importants et la coopération transfrontalière très avancée.

Le réseau ferroviaire pour le trafic de voyageurs en Lorraine totalise 6 points de frontière (dont 3 sont en liaison avec le réseau luxembourgeois) : à Mont Saint-Martin situé sur l'axe Longwy-Luxembourg (réseaux belge et luxembourgeois), sur la voie entre Esch/Alzette et Audun-le-Tiche et sur les axes Thionville-Bettembourg (Luxembourg), Apach-Perl (Allemagne), Forbach-Sarrebruck (Allemagne) et Sarreguemines-Hanweiler-Bad Rülchingen (Allemagne).

Figure 12 : Les 6 points de frontières du réseau ferré lorrain pour le trafic voyageurs



Source fond de carte : www.rff.fr ; 02-08-2009

4.1.2 Origines, tendances et prévisions des déplacements transfrontaliers Lorraine-Luxembourg

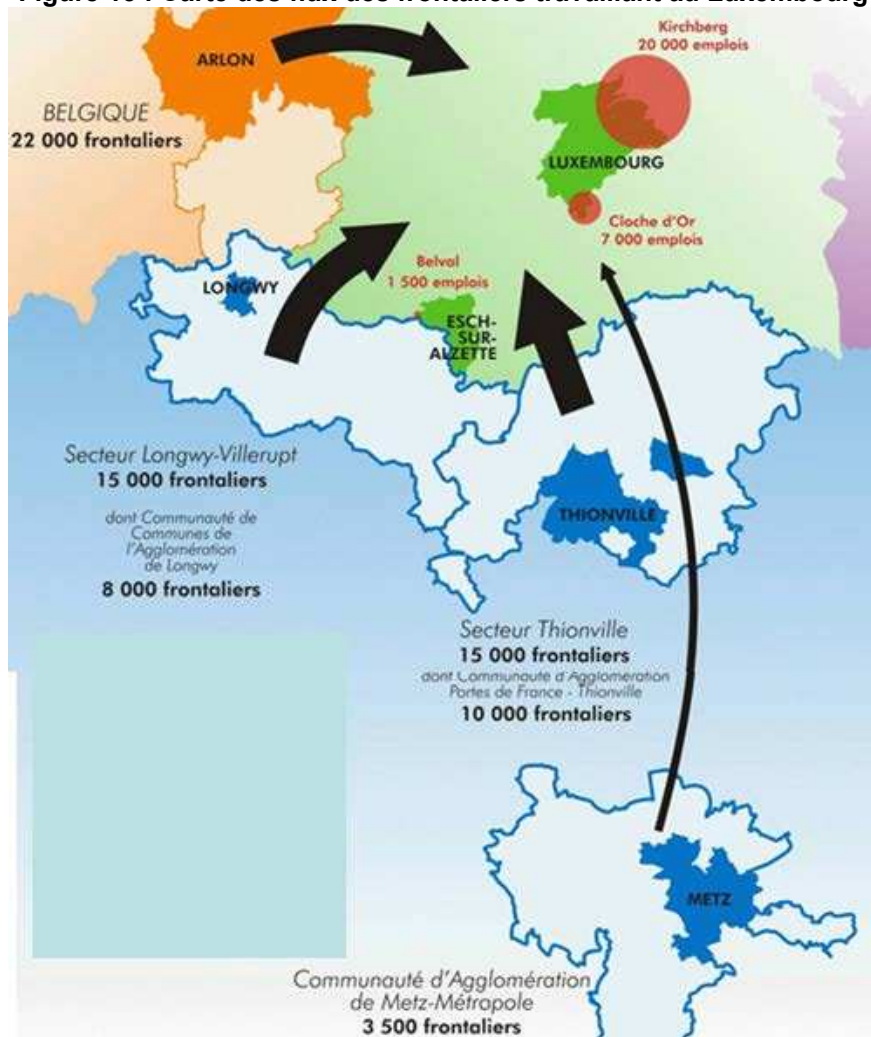
L'étude des flux, des données démographiques et des projets sur le périmètre permet d'identifier les besoins en déplacements qui permettront de mettre en place une offre en adéquation avec la demande.

Les flux entre la Lorraine et le Luxembourg aujourd'hui et demain :

Les flux transfrontaliers vers le Luxembourg ont augmenté de 50 % les 10 dernières années. En 2008, 4 000 nouveaux frontaliers ont été répertoriés en Lorraine, région qui totalise aujourd'hui 72 000 habitants travaillant au Luxembourg et ce chiffre est en constante augmentation. Selon les estimations du Conseil régional et du Grand Duché du Luxembourg, ils seraient 135 000 en 2030. Cette tendance est liée à une forte demande d'emplois au Luxembourg ainsi qu'au prix élevé de l'immobilier au Luxembourg qui encourage les travailleurs à venir s'installer au Nord de la Lorraine. Outre Luxembourg-ville, la croissance de l'emploi au Grand Duché est prévue sur de nouvelles zones : le secteur de Diekirch, la pointe nord ainsi que sur les communes situées le long de l'A1 en direction de

l'Allemagne. Cependant, l'agglomération de Luxembourg va maintenir sa prééminence sur l'emploi et le volume de croissance.

Figure 13 : Carte des flux des frontaliers travaillant au Luxembourg

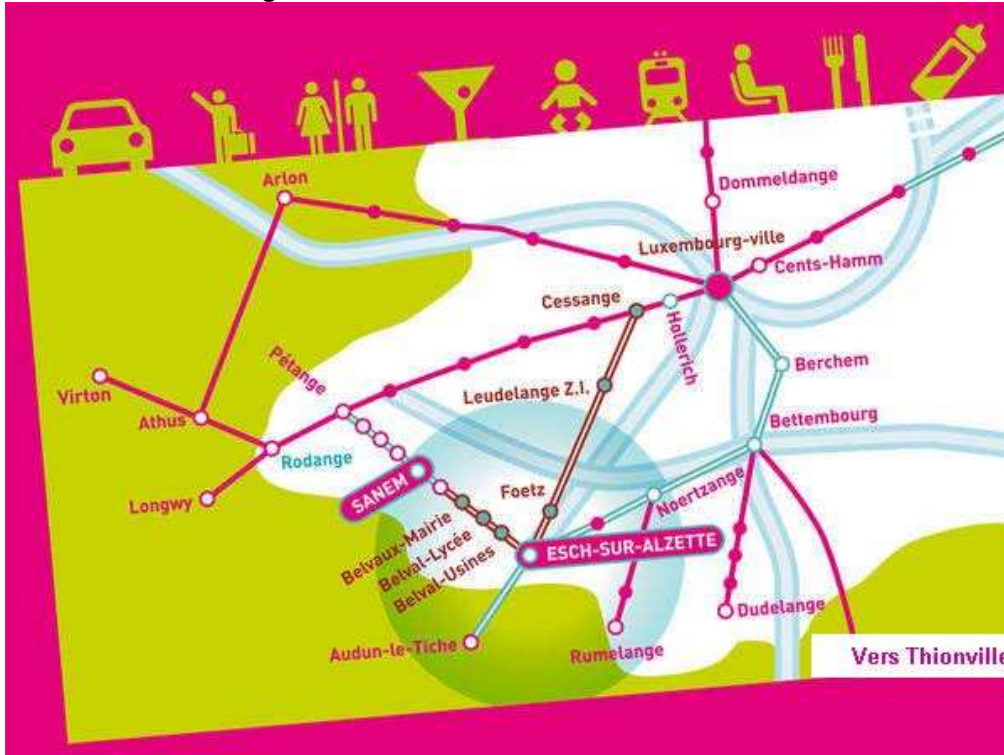


Source : Présentation « Esch-Belval et les enjeux transfrontaliers », octobre 2008, AGAPE Agence d'urbanisme Lorraine Nord

La Lorraine Nord comptait en 2008 plus de 22 000 frontaliers au Luxembourg. D'ores et déjà, les prévisions d'augmentation du nombre frontaliers (horizon 2020) réalisée par l'AGAPE (Agence d'urbanisme Lorraine Nord) en 2005 sont dépassées en 2008. Entre 2007 et 2008, le nombre de frontaliers a augmenté de 5,4%, contre 4% l'année précédente. Sous fond de crise économique, l'attractivité du Luxembourg se renforce pour les territoires nord lorrains où le revenu moyen est par ailleurs plus élevé qu'en Lorraine.

Un accroissement de l'emploi est aussi prévu sur la bande frontalière sud notamment sous l'influence du projet de Belval. Le projet de Belval qui se situe près de la frontière franco-luxembourgeoise, constituera un nouveau générateur de déplacements. Il s'agit de la reconversion d'une friche sidérurgique pour la transformer en une ville nouvelle accueillant un pôle universitaire, un centre commercial, un centre d'affaires etc. L'adaptation des transports en commun français et luxembourgeois est donc indispensable pour ce projet qui devrait voir le jour en décembre 2009. La desserte ferroviaire du nouveau Belval est prévue par une ligne qui était principalement dédiée au fret, la ligne Longwy-Belval-Thionville.

Figure 14 : Infrastructures d'accès à Belval

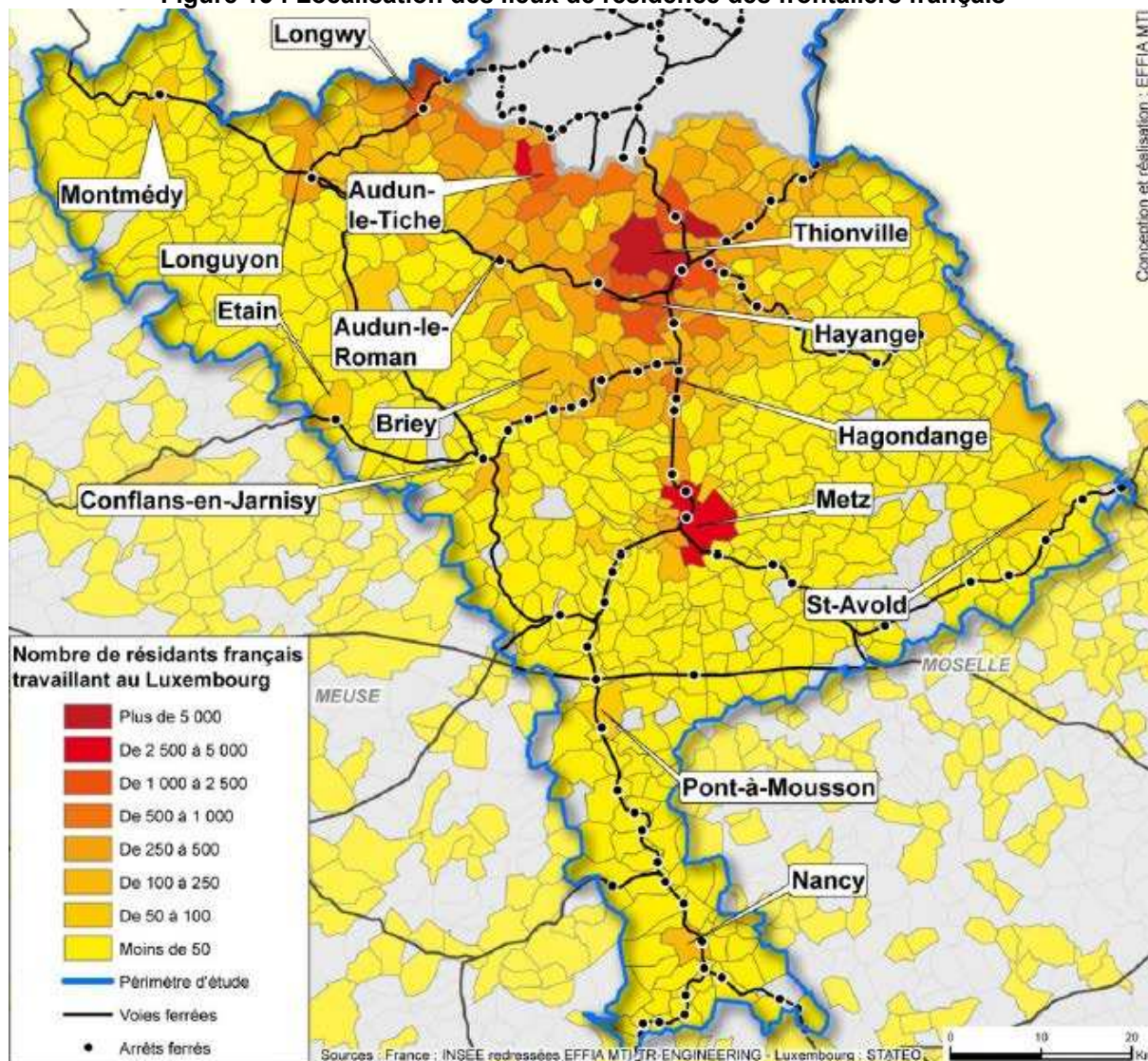


Source : www.belval.lu ; 10-08-2009

Par ailleurs, la suppression de milliers d'emplois en Lorraine due à la restructuration des armées aura probablement comme effet d'augmenter le nombre de travailleurs frontaliers. En effet, il est prévu que la restructuration des armées provoque la suppression de 8 000 emplois pour l'ensemble de la Lorraine dont 4 850 dans le Nord de la Lorraine. Sur ce périmètre, la baisse des effectifs militaires aura pour conséquences une diminution de la population de près de 14 500 personnes (en incluant les familles), un recul de la consommation annuelle de 244 millions d'euros (avec un impact important sur l'emploi local), et la suppression des emplois qui certainement accentuera le phénomène du travail frontalier.

Aujourd'hui, 80% des frontaliers habitent dans le triangle Longwy - Metz □ Sierck-les-Bains et la commune avec le plus grand nombre de frontaliers est Thionville. Ces 15 dernières années, le nombre de frontaliers lorrains a été multiplié par 2 à Longwy et par 9 à Metz ce qui s'explique par une demande croissante d'emplois tertiaires au Luxembourg. La carte ci-dessous permet de constater un nombre non négligeable de frontaliers habitant aussi plus au Sud, à Pont-à-Mousson et même à Nancy. En effet, les travailleurs frontaliers viennent de plus en plus loin.

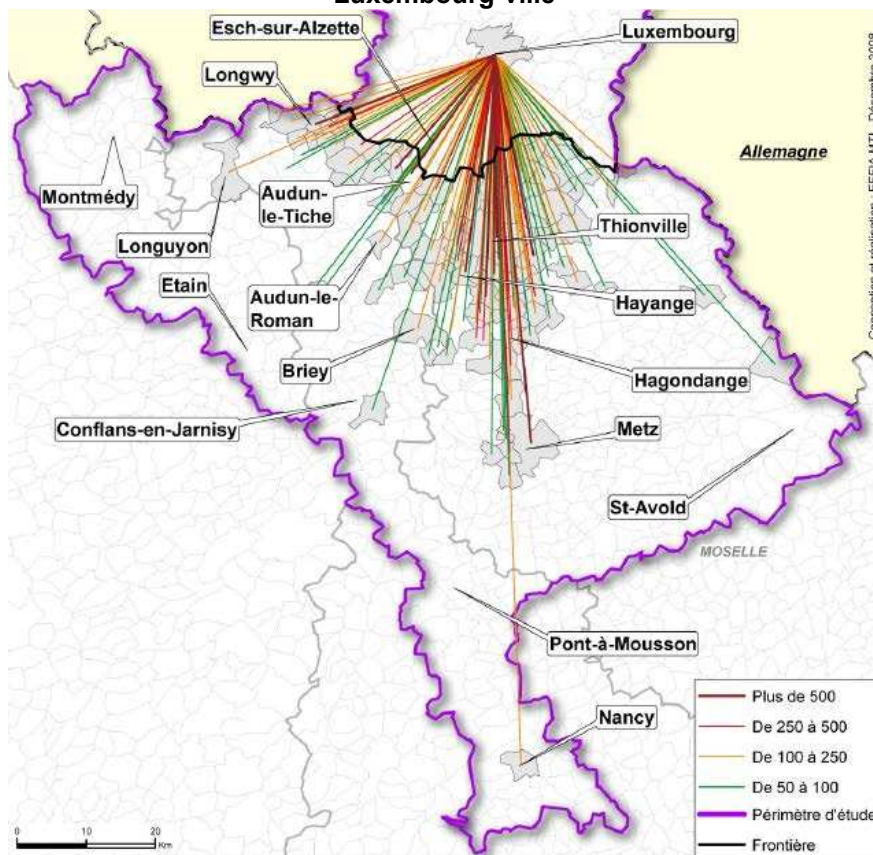
Figure 15 : Localisation des lieux de résidence des frontaliers français



Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg, EFFIA-MTI, 09-2008

La destination principale est Luxembourg ville qui est la destination de 60 % des frontaliers. Le Sud du Luxembourg attire 34 % des frontaliers lorrains.

Figure 16 : Déplacements domicile-travail des frontaliers lorrains à destination de Luxembourg-ville



Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg, EFFIA-MTI, 09-2008

La densité de population est de: 84 hab/km² en Lorraine et de 165 hab/km² dans le Grand Duché. La tendance observée ces dernières années est le comblement en densité de population de l'espace au Sud de Luxembourg-ville ainsi qu' autour du Sillon lorrain.

Le nombre de frontaliers lorrains va continuer à s'accroître fortement les prochaines années en raison de la croissance économique au Luxembourg prévue sur le long terme, d'un niveau de qualification de la population lorraine active en progression et d'une démographie désormais plus favorable en Lorraine.

Chiffres clés :

- Nombre de lorrains travaillant au Luxembourg : 72 000 lorrains en 2008, 135 000 en 2030 (prévisions du Schéma de Mobilité Transfrontalière Lorraine-Luxembourg, voir partie 4.1.3)
- Destinations : 60 % Luxembourg-ville, 34 % région Sud du Luxembourg
- 80% des frontaliers habitent dans le triangle Longwy - Metz □ Sierck-les-Bains
- Commune avec le plus grand nombre de frontaliers : Thionville (15 000 frontaliers)

4.1.3 Le Schéma de Mobilité Transfrontalière Lorraine-Luxembourg

Le SMOT (schéma de mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg) est un document dont les actions visent à faciliter la mobilité des frontaliers entre la Lorraine et le Luxembourg. Il a été présenté le 8 janvier 2009 par le ministre des transports du Luxembourg, Lucien Lux, le président du Conseil régional de Lorraine, Jean-Pierre Masseret et le Préfet de la région Lorraine, Bernard Niquet. Le projet de SMOT remonte à février 2008. Le SMOT est un outil opérationnel permettant de coordonner l'action des autorités organisatrices, ainsi que celles des acteurs concernés. Un premier programme d'actions est prévu pour 2009-2010, ainsi qu'un ensemble d'orientations stratégiques partagées pour accompagner le développement de la mobilité transfrontalière aux horizons 2015, 2020 et 2030. Le SMOT fixe comme objectif d'atteindre 15 % de part modale pour les transports en commun (et covoiturage) en 2015, 20 % en 2020 et 25 % en 2030. Pour atteindre cet objectif, le transport ferroviaire sur le sillon lorrain qui comptait en 2008, 7 000 voyageurs frontaliers par jour (dans un sens), devra compter 17 200 voyageurs en 2020.

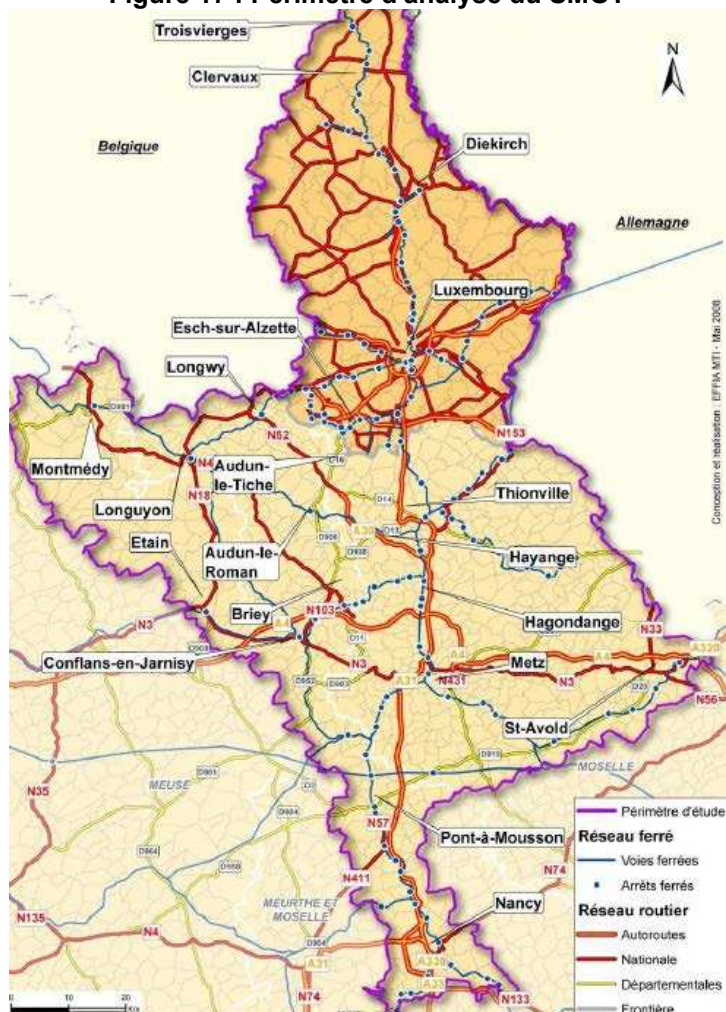
La démarche proposée dans le cadre du SMOT intègre l'intermodalité entre les différents réseaux et modes de transport comme élément fondateur de la structuration de l'offre.

A cet effet, le SMOT prévoit le développement des complémentarités entre le rail et la route, notamment :

- en renforçant les capacités et l'efficacité du mode ferroviaire, qui constitue l'épine dorsale de la mobilité Lorraine-Luxembourg, car il dispose encore de marges de progression importantes ;
- en créant de nouvelles lignes d'autocar transfrontalières pour organiser les correspondances utiles avec les gares TER-CFL, ainsi que pour desservir les zones d'habitat et d'emploi éloignées du réseau ferré ;
- en favorisant le covoiturage. En effet, même si l'offre ferroviaire est complétée par des dessertes en car, le transport ferroviaire ne pourra pas absorber tout le trafic transfrontalier. C'est la raison pour laquelle un des grands objectifs du SMOT consiste à encourager le covoiturage, par exemple à travers des projets de construction d'aires de stationnement spécialement dédiées au covoiturage.

L'analyse du SMOT couvre un territoire regroupant la quasi-totalité des frontaliers Lorrains travaillant au Luxembourg.

Figure 17 : Périmètre d'analyse du SMOT

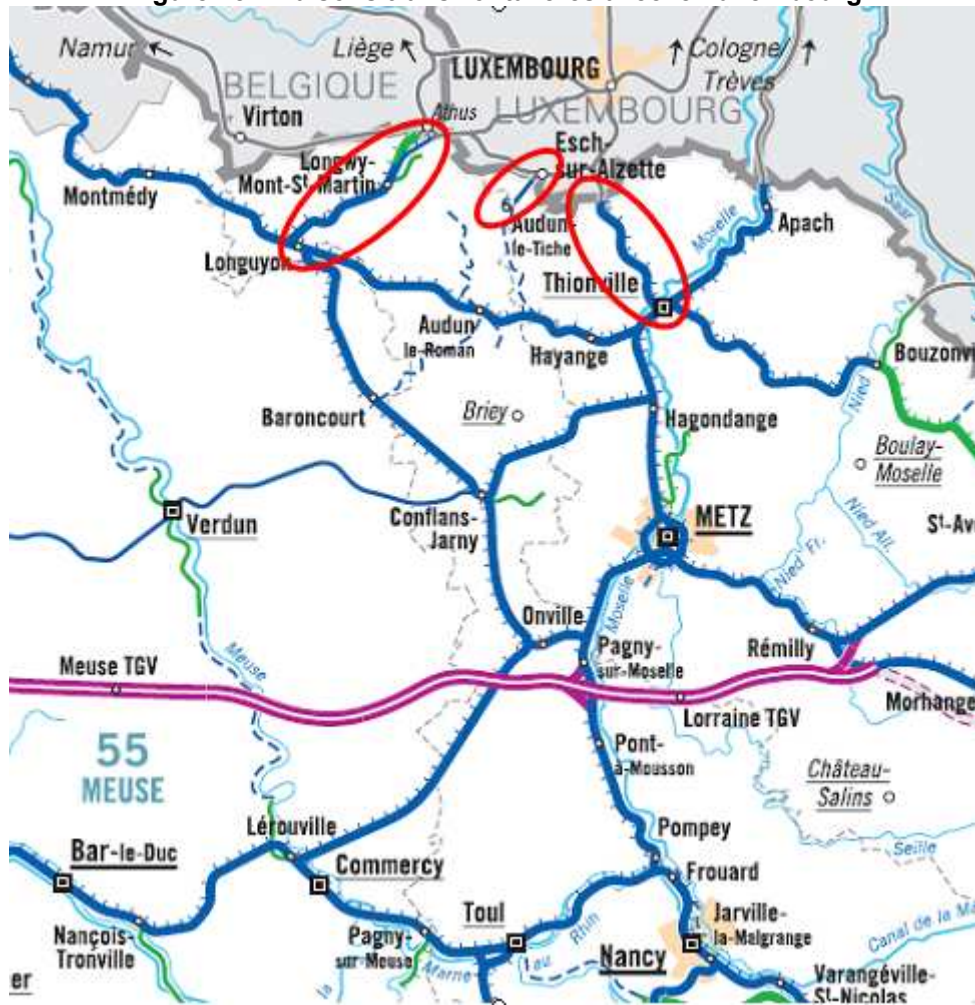


Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière lorraine-Luxembourg, Effia-MTI, 09-2008

4.1.4 Le réseau ferré : contraintes techniques

Les deux principales lignes transfrontalières avec le Luxembourg sont Longwy - Luxembourg et Thionville - Luxembourg. Le réseau ferré en prolongement du Sillon lorrain, c'est-à-dire l'axe Thionville-Luxembourg, constitue de loin le plus important axe transfrontalier de la région (en termes de trafic, offre, recettes...) avec un point de passage à Bettembourg. Le trafic transfrontalier avec l'Allemagne est nettement moins important. En effet, seulement 15 000 lorrains travaillent en Allemagne. Leurs origines géographiques étant plus dispersées, cette population présente un potentiel moins évident pour le transport ferroviaire transfrontalier. L'axe principal vers l'Allemagne est la liaison Metz-Forbach-Sarrebruck.

Figure 18 : Liaisons transfrontalières avec le Luxembourg



Source fond de carte : www.rff.fr ; 03-08-2009

Le réseau ferré au Luxembourg :

Six lignes principales constituent actuellement le réseau ferroviaire national luxembourgeois. L'Etat est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire. Il en assume la responsabilité financière tout en déléguant à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) la charge de la gestion. L'amélioration de l'intégration du réseau ferroviaire national au réseau international et la qualité des relations ferroviaires avec l'étranger sont au centre des préoccupations de la CFL et du gouvernement.

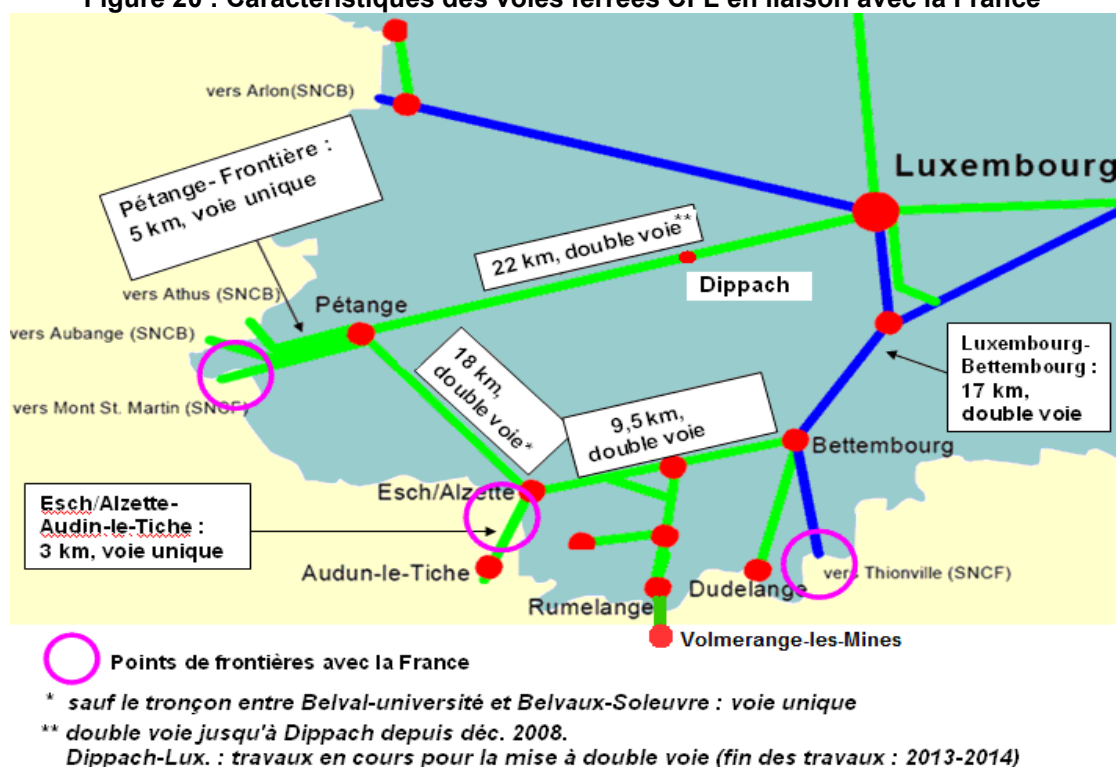
Figure 19 : Les 6 lignes du réseau ferré au Luxembourg



Source : www.cfl.lu ; 16-08-2009

Environ 30 km de voies séparent Luxembourg de Thionville et de Longwy. Mis à part ces deux lignes, deux autres voies, de moindre importance, traversent la frontière franco-luxembourgeoise. Il s'agit de des voies entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche ainsi qu'entre Rumelange et Volmerange-les-Mines, toutes deux exploitées par CFL.

Figure 20 : Caractéristiques des voies ferrées CFL en liaison avec la France



Source fond de carte : Document de Référence du Réseau Luxembourgeois, CFL, 2009

La gare de Rumelange est une gare en terminus de ligne. La ligne en direction de Dudelange a été prolongée en 2003 jusqu'à Volmerange-les-Mines en France (la voie existait mais elle était non exploitée). Cette halte ferroviaire constitue aujourd'hui le terminus de la ligne. Ces deux lignes sont exploitées par CFL.

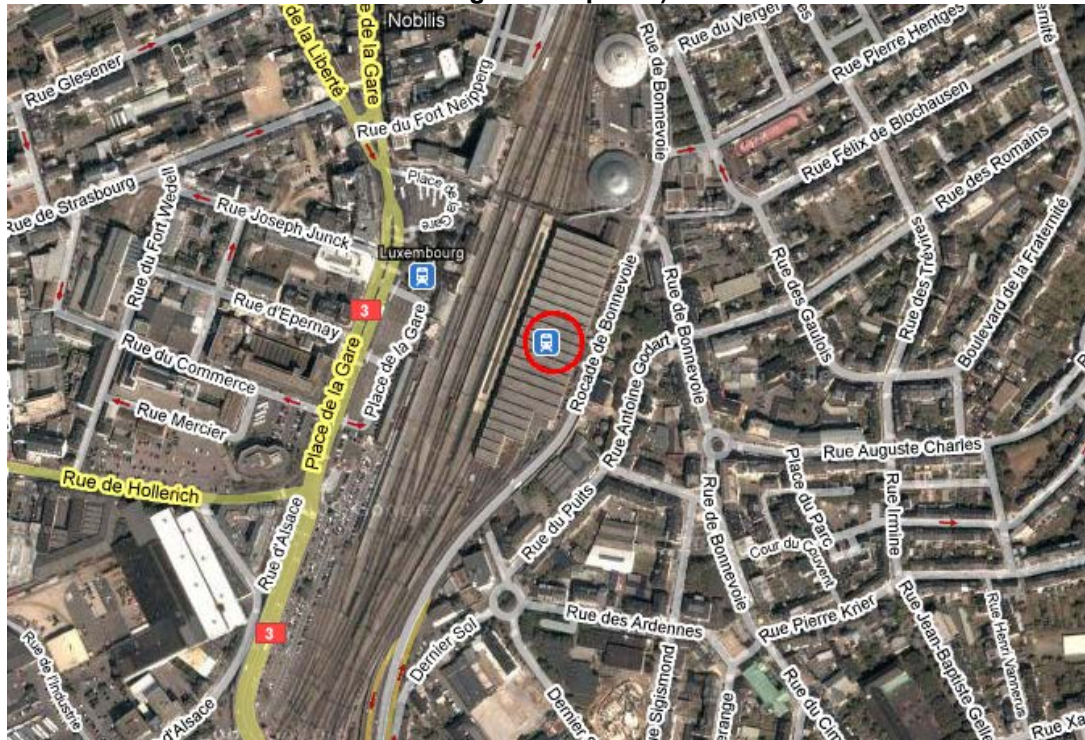
Saturation de la capacité des infrastructures :

La gare de Luxembourg voit passer 9 millions de voyageurs par an (attendre chiffre exact de CFL par email). Elle comporte 9 voies dont 5 sont électrifiées à 25 000 volts (compatible avec le réseau français), 2 à la fois à 3 000 volts et 25 000 volts et 2 voies à 3 000 volts uniquement (électrification compatible avec le réseau belge). La gare est actuellement saturée en heure de pointe. Le graphingage élaboré par les CFL montre l'impossibilité de rajouter un train à ces heures de forte affluence. Par ailleurs, des travaux en cours actuellement pour la rénovation des quais, des ascenseurs et des souterrains obligent la condamnation ponctuelle de voies. La fin de ces travaux est prévue pour 2012-2013.

Pour faire face à la saturation de la gare, plusieurs hypothèses compatibles entre elles sont à l'étude. Premièrement, il est proposé d'augmenter le nombre de rames des trains en provenance de la Lorraine. Actuellement, ces TER 2N nouvelle génération (deux niveaux) sont composés de 2 rames en heures de pointe. L'idée serait d'y rajouter 1 rame supplémentaire, mais le manque de place en longueur sur les voies entrave cette solution.

En effet, l'organisation de l'attribution des emplacements le long des voies est organisée de telle manière que les trains d'origines différentes se partagent les voies en « tête-à-tête » (voir schéma ci-dessous) occupant ainsi toute la longueur de la voie.

Figure 23 : Photo satellite de la gare de Luxembourg et son atelier de maintenance (cercle rouge sur la photo)



Source : maps.google.fr ; 06-08-2009

Une autre solution envisagée est la construction d'une deuxième gare près de la ville de Luxembourg. Cette nouvelle gare serait située à Cessange à 2 km de la capitale. Elle serait desservie par les trains internationaux longue distance. La gare serait connectée à Luxembourg par une ligne de tramway également en projet pour assurer la correspondance.

Figure 24 : Localisation de la nouvelle gare en projet



Source : maps.google.fr ; 06-08-2009

En plus de la gare du Luxembourg, certains sillons sont aussi saturés notamment entre Bettembourg et Luxembourg. L'étude de faisabilité de mise à 4 voies de ce tronçon est en cours et bénéficie du financement de l'Union européenne. Deux des ces voies seraient destinées au trafic national et les 2 autres au TGV (l'étude définira quelles voies seraient attribuées au trafic avec la Lorraine).

La gare de Rodange, vers laquelle convergent 3 lignes (2 en provenance de Belgique et la ligne en provenance de Longwy) approche aussi la saturation. C'est la raison pour laquelle la liaison au départ de Longwy à 8h19 et à destination de Luxembourg impose une rupture de charge à Rodange où les voyageurs montent dans un train en provenance de Belgique. Ainsi, un seul et unique train transporte les frontaliers belges et lorrains pour cet horaire. Ce train au départ de Longwy à 8h19 et arrivant à Rodange (terminus) à 8h26 est le seul train TER Lorraine sur cette ligne opérée par des trains CFL (en partenariat avec la SNCF)

Figure 25 : La gare de Rodange sur la carte du réseau CFL



Source : www.cfl.lu ; 06-08-2009

Spécificités techniques :

Les systèmes d'électrification et l'écartement des voies sont compatibles en France et au Luxembourg. Cependant une contrainte technique imposée par les autorités luxembourgeoises pose une difficulté pour l'exploitation des trains sur le réseau CFL. Il s'agit du système de commande automatique d'arrêt et le système de contrôle de vitesse. Les réseaux ferroviaires français, belge et luxembourgeois utilisent un système appelé « crocodile » qui est un équipement de signalisation situé entre les rails et utilisé pour transmettre en cabine un signal sonore au franchissement de certains signaux comme des feux de signalisation. Les brosses fixées sous le châssis des engins moteurs viennent frotter le crocodile et permettent de transférer l'information.



Source : www.wikipedia.org ; 09-08-2009

Au passage du train ce système déclenche deux sonneries différentes selon que le signal soit ouvert ou fermé, le contrôleur doit alors acquitter (appuyer sur une commande indiquée). Au Luxembourg, un système embarqué, le MEMOR 2+, équipe tous les trains CFL d'une double sécurité : Au signal, le conducteur doit non seulement acquitter mais aussi réduire sa vitesse. Cette contrainte est imposée sur tous les trains circulant au Luxembourg. La SNCF a équipé 4 de ses rames (automotrice électrique TER 2N nouvelle génération tricasse Z 24500) du dispositif MEMOR 2+ pour ses dessertes vers le Luxembourg et 3 rames supplémentaires sont mises à disposition par CFL pour le service Metrolor depuis 2004 (voir annexe 6, Caractéristiques d'une automotrice TER 2N, p. 135). Ce qui représente un investissement important en plus de la nécessaire formation des conducteurs de trains. Ce système sera probablement abandonné au profit du système européen ETCS (European Train Control System) qui serait moins contraignant pour les transporteurs étant donné que tous les principaux constructeurs intègrent systématiquement le système ETCS à leur nouveau matériel. Cependant les autorités luxembourgeoises, comme les nombreux pays pour lesquels la mise en place de l'ETCS est contraignante, retardent l'échéance puisque CFL se trouverait obligé de changer les équipements de ses trains.

Les changements se feront alors progressivement. En attendant que le système ETCS remplace le MEMOR 2+ au Luxembourg, Veolia Transport qui possède un grand centre de formation très complet, le Campus Rail Veolia, pourrait former les conducteurs au MEMOR 2+ à partir des éléments contenus dans le Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) au Luxembourg.

4.1.5 L'offre et la fréquentation : constats et évolutions

Pour faire face à une demande en constante augmentation, le service Metrolor a mis en place 71 allers-retours quotidiens entre Metz et Luxembourg. La région vise à faire de l'offre TER Nancy-Luxembourg un service cadencé avec une offre encore plus consistante. En ce qui concerne l'offre TGV, 10 trains par jour (5 allers et 5 retours) circulent entre Paris et Luxembourg en desservant les gares de Metz et de Thionville.

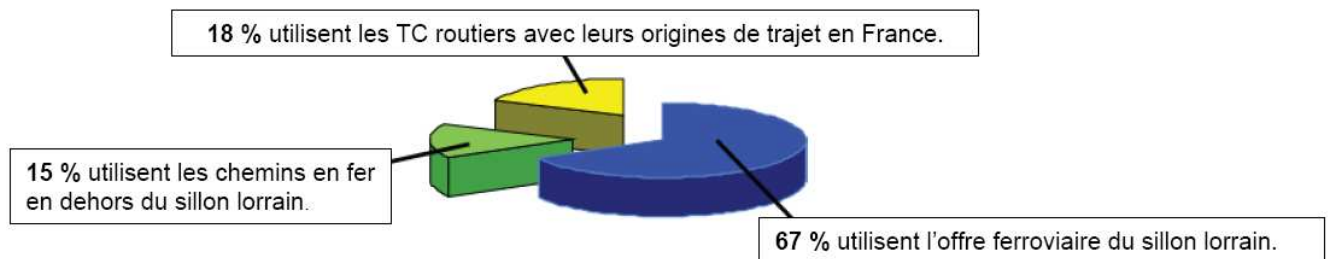
Le transport ferroviaire vis-à-vis des autres modes :

Le Conseil régional s'est fixé comme objectif d'atteindre 30 % de part modale des transports en commun d'ici 2030 pour le trafic Lorraine-Luxembourg. Cet objectif est inscrit dans le SMOT. Cependant, le trafic transfrontalier est dominé par la route qui rencontre d'importants problèmes de

saturation notamment sur l'A31 (autoroute gratuite). Un projet de construction d'une autoroute payante parallèle, l'A32, a été évoqué il y a quelques années. Ce projet n'est plus d'actualité en raison d'une part de l'opposition à celui-ci des élus actuels du Conseil régional et d'autre part, des ambitions nationales et européennes en termes de développement durable qui se traduit pour le transport par le report modal vers le ferroviaire. Le réseau routier n'est cependant pas complètement mis à l'écart. Le Conseil régional soutient le projet de mise à 2*2 voies de l'autoroute A31 entre Nancy et Metz. Le président du Conseil régional, Jean-Pierre Masseret, propose même à l'Etat, dans un communiqué du 17 juillet 2009, de cofinancer à hauteur de 30 à 40 millions d'euros les travaux nécessaires sur un montant total de 100 millions d'euros. Par ailleurs, le Conseil régional soutient des petits projets de contournement d'axes routiers saturés. Ces projets visent à l'amélioration du réseau routier existant mais pas à son extension.

La part modale du transport en commun tous modes confondus pour le trafic transfrontalier était de 11,4 % en 2008 (le transport ferroviaire constitue la grande majorité).

Figure 26 : Répartition des frontaliers lorrains utilisant les TC selon les modes de transport

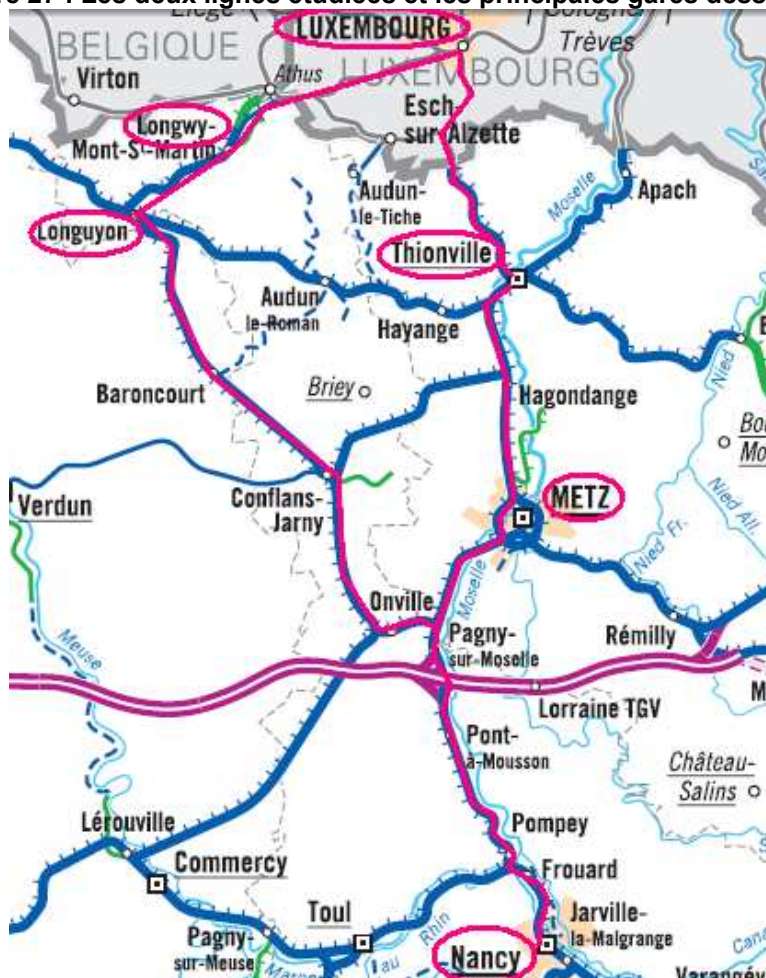


Source : Schéma stratégique de la Mobilité Transfrontalière Lorraine Luxembourg, Conseil régional de Lorraine Luxembourg, Ministère des Transports du Luxembourg, 01-2009

L'offre sur les liaisons transfrontalières Lorraine Luxembourg :

L'étude se concentre sur l'analyse des deux liaisons Thionville-Luxembourg, Longwy-Luxembourg ainsi que sur la future nouvelle desserte entre Longwy, Belval et Thionville. La ligne transfrontalière exploitée par CFL Audun-le-Tiche-Esch/Alzette n'est pas traitée dans cette étude étant donné la faible importance de son offre et son trafic ainsi que le manque de réelles perspectives de développement de la ligne, Audun-le-Tiche étant une gare en terminus de ligne.

Figure 27 : Les deux lignes étudiées et les principales gares desservies



Source fond de carte : www.rf.fr ; 12-08-2009

Tableau 6 : Données chiffrées :

	THIONVILLE - LUXEMBOURG (ligne Nancy - Metz □ Luxembourg)	LONGWY - LUXEMBOURG (Ligne Nancy □ Longuyon -Longwy □ Luxembourg)
Km de voies	33 km	30 km
Type de voies	Double voie électrifiée	Double voie (jusqu'à Dippach) électrifiée
Nombre de voyages/jour sur l'origine □ destination (de la principale gare française avant la frontière à Lux.)	O-D Thionville-Luxembourg : 5 000	O-D Longwy □ Luxembourg : 1 000
Offre nombre d'allers-retours	72 trains régionaux et 10 TGV	13 trains régionaux (et 3 supplémentaires en rupture de charge à Pétange ou à Rodange)
Temps du voyage (moyenne)	27 min.	37 min.
Exploitant de la ligne	¼ des trains CFL et plus de ¾ des trains : SNCF en coopération avec CFL. Personnel de bord : toujours SNCF	Trains et personnel CFL en coopération avec la SNCF

L'offre ferroviaire sur l'origine-destination Thionville-Luxembourg est plus conséquente qu'entre Longwy et Luxembourg. Ces données sont à croiser avec celles de la fréquentation pour savoir dans quelles mesures les offres en dessertes sur les deux liaisons respectives correspondent aux besoins de la population. Il est important de remarquer que le premier des 5 retours du Luxembourg à destination de Longwy est seulement à 12h01. Il n'existe donc pas de train le matin au départ de Luxembourg à destination de Longwy. Il pourrait être utile pour un opérateur privé d'étudier la pertinence de la mise en place d'une telle desserte par exemple pour les frontaliers travaillant de nuit.

Les frontaliers empruntant les transports en commun pour se rendre au Luxembourg voyagent majoritairement en train. Cependant les liaisons en car, en particulier sur la liaison Longwy - Luxembourg, sont importantes et proposent une alternative au train pour un prix de l'abonnement mensuel presque identique.

Tableau 7 : Comparaison des caractéristiques de l'offre en train et en car

Liaison	Mode	Tps du voyage	Prix	Offre
Thionville - Luxembourg (depuis Hayange à 2,2km)	Car (AO : Min. Transport Lux.)	50 min.	Billet journée: 7 Abon. mensuel : 75	22 AR / jour
Thionville - Luxembourg 5 000 voyages/jour	Train	27 min.	Billet journée: 10,40 Ab. mensuel (Flexway):74,30	72 AR (et 10 tgv Lux-Paris) / jour
Longwy - Luxembourg	Car jusqu'à Rodange ou Pétange (puis train jusqu'à Lux.)	1 h.	Billet journée: 4 Ab. mensuel : 45	1 seul car de Longwy à Lux. Ville à 6h37 (50min.) Car + train: 40 AR/ j.
Longwy - Luxembourg 1 000 voyages/jour	Train	37 min.	Billet journée: 8,40 Ab. mensuel (Flexway): 45	5 allers, 8 retours / jour (et 3 allers avec rupture de charge à Pétange ou Rodange)

Le tableau ci-dessus fait ressortir une nette différence entre la répartition de l'offre car/train sur les deux axes.

Entre Thionville et Luxembourg, l'offre en car n'apparaît pas pertinente. Son temps de parcours est presque deux fois plus long qu'en train, sa fréquence plus de trois fois moins élevée et le prix quasiment identique. Pourtant d'autres lignes de car ont été mises en place sous l'autorité du Ministère des Transport Luxembourgeois pour les frontaliers habitant d'autres communes du Nord de la Lorraine que celles desservies par les trains. Cette nouvelle offre a visiblement attiré des utilisateurs du train puisque pour la première fois depuis de nombreuses années, le trafic ferroviaire entre Thionville et Luxembourg a baissé (de 4 % entre les premiers trimestres 2008 et 2009).

Entre Longwy et Luxembourg, l'offre en car est concurrentielle par rapport au train en raison de la faible offre ferroviaire et malgré un trajet plus long de 23 minutes. Le prix de l'abonnement mensuel est identique mais celui du billet à la journée est moins cher pour le car.

La liaison en car n'est opérée que jusqu'à Rodange ou Pétange (Luxembourg) où une correspondance en train est assurée par CFL. La pertinence d'augmenter le nombre de dessertes ferroviaires entre Longwy et Luxembourg n'est pas évidente. En effet, l'offre en car est davantage considérée comme un rabattement vers les gares qu'une desserte en correspondance. La desserte en car permettant aux frontaliers de nombreuses communes environnantes de profiter de cette offre. Par ailleurs, la commune de Longwy étant divisée en 3 parties (Longwy-Haut, Longwy-Bas et Longwy-Gouraincourt), le temps d'accès à la gare n'est pas pertinent pour tous les habitants de la ville.

L'offre de transport en car, qui se rapproche d'un service de rabattement, apparaît alors comme étant une offre adaptée aux besoins des frontaliers de cette zone. Cependant, pourquoi faire le choix d'un service ou d'un autre ? Cette offre ne serait-elle pas à coupler avec une offre ferroviaire plus conséquente ? En l'état actuel de l'offre ferroviaire, il est certain qu'une proportion de frontaliers qui pourraient prendre le train à Longwy, voyagent en car dont le service propose plus de fréquences. La mise en place de davantage de trains permettrait de rééquilibrer la répartition du trafic entre les deux modes.

La future nouvelle ligne Longwy – Belval – Thionville :

Le projet de Belval consiste en la reconversion d'une friche sidérurgique pour la transformer en une ville nouvelle accueillant un pôle universitaire, un centre commercial, un centre d'affaires (voir partie : 4.1.2 Origines, tendances et prévisions des déplacements transfrontaliers Lorraine-Luxembourg). L'ancienne gare Belval Usine, aujourd'hui renommée Belval Université sera probablement à terme, la deuxième plus grande gare au Luxembourg après celle de la capitale. En effet le pôle de Belval attirant d'ores et déjà de nombreux investisseurs. Une salle de concert d'une capacité de 6 500 places se situe aussi à proximité de la gare. Les communes le long de la future nouvelle sont urbanisées et de nombreux travaux de construction d'habitation sont visibles. Il ne s'agit donc pas d'une desserte rurale. En décembre 2009, un aller-retour par jour sera mis en place. La SNCF opérera l'aller et les CFL le retour vers Thionville. En 2010, 3 allers-retours supplémentaires seront mis en place et l'objectif à plus long terme sera de 20 allers-retours par jour.

Tableau 8 : Localisation du pôle de Belval et de ses gares sur la carte du réseau CFL



Source fond de carte : www.cfl.lu ; 05-08-2009

L'ouverture du pôle de Belval présente non seulement la nécessité de mettre en place la nouvelle liaison Longwy □ Belval □ Thionville mais aussi celle de renforcer l'offre ferroviaire à Longwy et notamment vers le Luxembourg. En effet, des personnes travaillant ou étudiant à Belval pourront grâce à la nouvelle desserte ferroviaire habiter à Longwy. Il serait alors opportun de renforcer l'offre ferroviaire entre Longwy et Luxembourg notamment en mettant en place des horaires de type loisir.

La tarification et l'intermodalité :

Un abonnement mensuel transfrontalier a été conjointement mis en place par les parties lorraine et luxembourgeoise, l'abonnement Flexway. Il s'agit d'un abonnement destiné aux lorrains se rendant quotidiennement au Luxembourg ainsi qu'aux luxembourgeois à destination de la Lorraine. Flexway offre un nombre illimité de voyages durant le mois de validité entre la Lorraine et le Luxembourg et permet également à son détenteur de circuler gratuitement dans les réseaux de transports en commun luxembourgeois. L'abonnement mensuel Flexway coûte 75 euros en moyenne, le prix variant selon la gare en Lorraine comprise pour l'abonnement. Flexway est utilisé par 95 % des usagers.

Le ticket Saar-Lor-Lux Ticket est un titre de transport destiné aux déplacements de loisirs. Il est valable pendant les weekends dans les trains régionaux de Sarre, Lorraine et Luxembourg.

Au Luxembourg, le prix des billets de trains est très faible. A titre d'exemple, un abonnement annuel pour les moins de 26 ans et les personnes âgées coûte 50 euros pour toute l'année. Un abonnement mensuel tarif « normal » revient à 45 euros par mois, et le prix d'un billet valable 2 heures est de 1,5 euros. De plus, ces billets et abonnements sont valables sur tous les réseaux de transport en commun du pays (réseaux ferroviaire, urbains □). La tarification intermodale est ainsi à son meilleur niveau.

Par ailleurs, le Ministère des Transports luxembourgeois a mis en place une centrale d'information multimodale commune à tous les réseaux de transport en commun. Cette centrale prend la forme d'un site internet (www.mobiliteit.lu) avec un moteur de recherche (liaisons multimodales) et d'un guichet d'information et d'accueil à la gare de Luxembourg.

Matériel roulant :

Dans le cadre de son programme de modernisation du parc, pour lequel le Conseil régional a dépensé 403 millions d'euros, 25 automotrices électriques TER 2N NG (deux niveaux, nouvelle génération) tricasses ont été achetées et circulent principalement sur la ligne Nancy □ Metz □ Thionville □ Luxembourg. A travers les blogs et les enquêtes, les frontaliers font part de leur satisfaction quant à ces rames de grand confort (voir annexe 6, caractéristiques du TER 2N, p. 135)

Figure 28 : TER 2N

Extérieur d'un TER 2N :



Intérieur d'un TER 2N :



Source : dossier de presse de la région Lorraine : présentation des dernières rames TER-METROLOR, 01 avril 2009

Ces constatations font apparaître clairement une opportunité de mise en place d'une offre ferroviaire plus conséquente répondant aux besoins en déplacements des frontaliers au départ de Longwy vers le Luxembourg. Au-delà des contraintes techniques en matière d'infrastructure et de matériel roulant, l'opérateur intéressé par la mise en place d'un tel service devra aussi s'assurer d'obtenir des sillons disponibles correspondant aux flux de voyageurs. Cette liaison répondant à une demande principalement de nature domicile-travail, les heures de pointes seront à privilégier, même si aujourd'hui les horaires de travail sont de plus en plus aléatoires et les heures de pointes étendues.

La fréquentation sur les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg :

La liaison Metz - Bettembourg (tous les trains TER desservant Bettembourg vont jusqu'à Luxembourg où en viennent) est particulièrement fréquentée et depuis 2007, il s'agit de la première ligne en Lorraine en termes de trafic et de recettes, passant même devant l'axe Nancy-Metz. La première ligne en Lorraine est donc une liaison transfrontalière. La liaison Metz - Bettembourg représente 21 % du trafic de l'ensemble du TER Lorraine et 24 % de ses recettes.

Cependant les chiffres de la fréquentation sur l'axe la liaison Longwy - Rodange (vers Luxembourg) sont beaucoup moins importants. Il est utile de rappeler ici que 72 trains par jour circulent entre Metz et Luxembourg (hors TGV) alors que la liaison Longwy - Luxembourg compte seulement 13 trains. Par ailleurs, les chiffres de la fréquentation communiqués par la SNCF ne tiennent pas compte des voyageurs, qui, au départ de Longwy en car, prennent les trains CFL en correspondance à Rodange ou Pétange et à destination de Luxembourg.

Les chiffres communiqués par la SNCF sur la liaison Longwy - Rodange (frontière luxembourgeoise) sont indiqués dans les tableaux ci-dessous mais ne peuvent donc pas servir de base de comparaison avec la liaison Metz - Bettembourg.

Tableau 9 : Trafic et recettes en 2007

Trafic et recettes en 2007		
	Trafic en millions de voy-km / part dans le trafic total TER Lorraine	Recettes en M / part dans les recettes totales TER Lor.
Metz - Bettembourg (frontière)	114,3 / 21,0 %	13,0 / 24,0 %
Longwy - Rodange (frontière)	1,0 / 0,2 %	0,2 / 0,4 %

Source : Rapport d'activité TER Lorraine 2007

Le nombre de voyageurs-kilomètres sur une ligne correspond au nombre de voyageurs (dans les deux sens) par jour multiplié par le nombre de kilomètres de la ligne ainsi que par le nombre de jours considérés dans l'année. Ainsi, la distance et le nombre de voyages (correspondant à peu près à deux fois le nombre de voyageurs sur une ligne) étant inférieurs pour la liaison Longwy - Luxembourg, la multiplication des éléments aboutit à une importante différence en voyageurs-kilomètres entre les deux lignes Longwy - Luxembourg et Metz - Luxembourg (le nombre de voyageurs-kilomètres sur la liaison Thionville - Luxembourg n'a pas été communiqué par la SNCF).

Tableau 10 : Nombre de voyages par jour sur les origines-destinations étudiées :

Origine - destination	Nombre de voyage / jour
Thionville - Luxembourg	5 000
Metz - Luxembourg	3 700
Longwy - Luxembourg	1 000

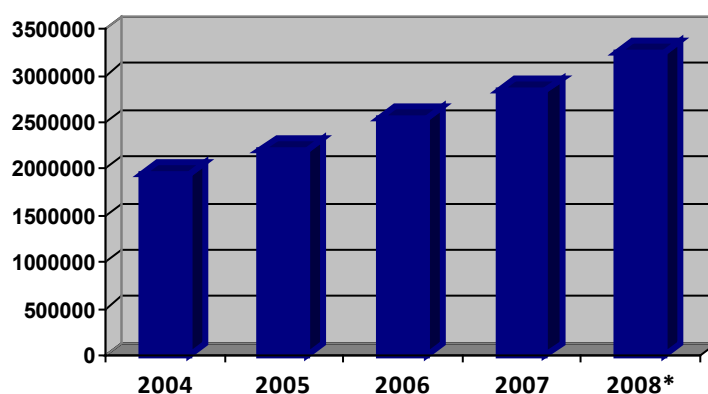
Source : Données communiquées par le Conseil régional de Lorraine issues du système de vente Aristote de la SNCF pour octobre 2008

Avec 5 000 voyages par jour au mois d'octobre 2008 (données issues du système Aristote SNCF), Thionville \square Luxembourg est la liaison transfrontalière la plus importante et représente près de la moitié des origines-destinations transfrontalières avec le Luxembourg, suivie de Metz \square Luxembourg et Hagondange \square Luxembourg. La liaison Nancy \square Luxembourg a enregistré la plus forte évolution entre 2006 et 2007 avec une augmentation de 27 % du nombre de voyages.

Les évolutions :

Le trafic transfrontalier entre le Sillon lorrain et Luxembourg est en constante croissance ces dernières années. Il a augmenté de 66 % entre 2004 et 2008 et de 16,5 % entre 2007 et 2008.

Figure 29: Evolution du nombre de voyages sur les liaisons transfrontalières via Bettembourg



Source : Rapport d'activité TER Lorraine 2007 (pour les données de 2004 à 2007)
 *2008 : Source : Document fourni au comité de lignes du Sillon lorrain, Metz, le 11 juin 2009

Le Sillon lorrain ne comprend pas la liaison Longwy-Luxembourg. Avec 1 million de voyageurs-kilomètres en 2007, la liaison a connu une augmentation de trafic de 8 % par rapport à l'année précédente.

Le détail des évolutions 2007-2008 selon les origines-destinations fait ressortir une disparité des tendances, même si toutes sont à la hausse. Suivant la tendance générale de hausse du nombre de frontaliers à Metz, le nombre de voyageurs au départ de cette ville et en destination de Luxembourg augmentent plus rapidement que sur les autres liaisons. A contrario, la liaison Thionville \square Luxembourg connaît un ralentissement de sa croissance.

Figure 30 : Evolution du trafic (milliers de voyages / an) sur les principales origines-destinations transfrontalières du sillon lorrain

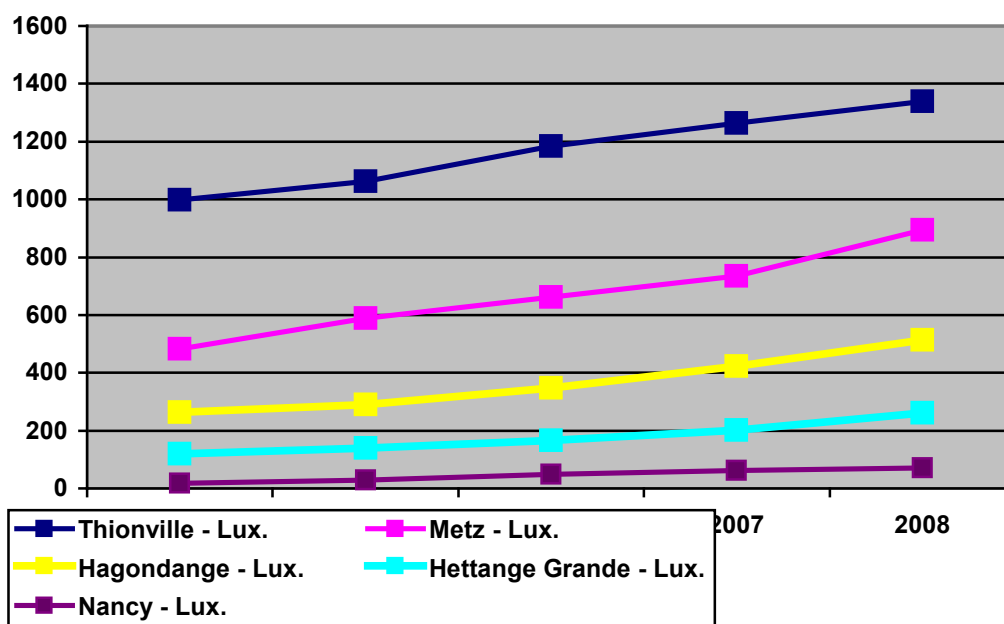
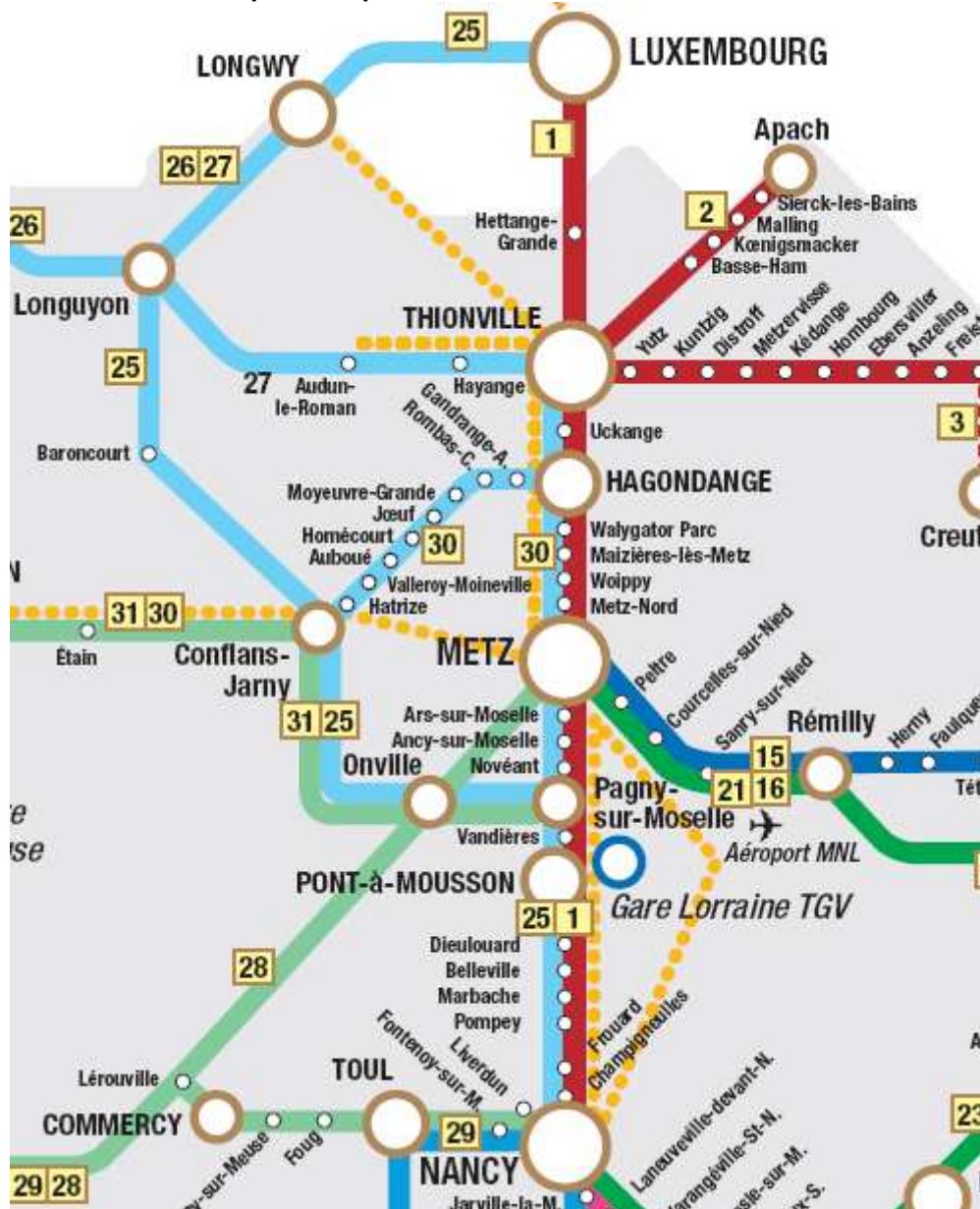


Tableau 11 : Evolution du trafic (milliers de voyages / an et pourcentages) sur les principales origines-destinations transfrontalières du Sillon lorrain

	2004	2007	2008	Poids en 2004 (%)	Poids en 2007 (%)	Poids en 2008 (%)	Evolution 2008-2004 (%)	Evolution 2008-2007 (%)
Thionville - Lux.	998	1263	1339	51	44	41	34	6
Metz - Lux.	482	735	893	25	26	28	85	21
Hagondange - Lux.	264	422	514	14	15	16	95	22
Hettange Grande - Lux.	119	202	262	6	7	8	120	30
Nancy - Lux.	18	62	71	1	2	2	294	15
Autres	64	157	n.c.	3	6	5	145 (2007-2004)	-
Total	-	2781	3241			100	46 (2007-2004)	17

Source : Rapport d'activité TER Lorraine 2007 (pour les données de 2004 à 2007)
Année 2008 : Source : Document fourni au comité de lignes du Sillon lorrain, Metz, le 11 juin 2009

Figure 31 : Carte schématique de la partie étudiée du réseau ferré lorrain et toutes ses gares :



Source : Conseil régional de Lorraine ; 03-08-2009

Cependant, les chiffres enregistrés pour le premier trimestre 2009 reflètent une évolution beaucoup plus ralentie. En effet, alors que le trafic a augmenté de 17 % entre 2007 et 2008 sur les liaisons transfrontalières du Sillon lorrain, il a augmenté seulement de 4 % entre les premiers trimestres 2008 et 2009. Sur l'axe Thionville - Luxembourg, où la croissance a toujours été moins rapide que sur les autres liaisons, le trafic a même diminué entre ces deux périodes. Ce ralentissement de la croissance du trafic ainsi que sa baisse sur l'axe Thionville - Luxembourg est dû à la mise en place en 2008 de nouvelles liaisons transfrontalières en car au départ de diverses communes du Nord de la Lorraine. Auparavant, une seule ligne de car existait de Hayange via Thionville jusqu'à Luxembourg. L'autorité organisatrice de ces lignes de car est le Ministère des Transports luxembourgeois. Malgré un temps de parcours en moyenne deux fois supérieur à celui du train, le car attire les frontaliers qui habitent les communes ne bénéficiant pas de desserte ferroviaire transfrontalière et qui, pour voyager en train, devaient se rendre par leur propres moyens aux gares desservies les plus proches.

Dans une démarche multimodale, les autres solutions consisteraient d'une part à dynamiser la communication autour des parkings relais existants et à créer de nouvelles infrastructures de ce type, et d'autre part, à améliorer le rabattement des lignes de car en provenance de ces communes vers les gares de Thionville, Hagondange, Bettembourg □

Tableau 12: Evolution du trafic les premiers trimestres 2008 et 2009 (milliers de voyages / trimestre et pourcentages) sur les principales origines-destinations transfrontalières du Sillon lorrain

	2008	2009	Poids (%)	Evolution 2009-2008 (%)
Thionville - Lux.	347	331	40	-5
Metz - Lux.	210	234	28	11
Hagondange - Lux.	123	133	16	8
Hettange Grande - Lux.	63	63	8	0
Nancy - Lux.	17	18	2	6
Autres	37	46	6	24
Total	797	825	100	4

Source : Document fourni au comité de lignes du Sillon lorrain, Metz, le 11 juin 2009

Il faudra néanmoins attendre la fin de l'année 2009 et ses chiffres de fréquentation mensuelle car le début de l'année 2009 a été difficile pour le TER Lorraine en raison de problèmes d'alimentation électrique sur le Sillon lorrain. En effet, la concentration de nouveaux matériels roulants consommateurs d'énergie (nouveaux AGC mis en circulation en octobre 2008) ainsi que l'hiver ont entraîné des pannes de courant sur les lignes électrifiées. Ces pannes ayant eu lieu dès la fin de l'année 2008, ont entraîné d'importants retards et des annulations de trains, ce qui a pu décourager les frontaliers à emprunter ce mode de transport. En décembre 2008, 69 trains sur la liaison Metz - Luxembourg ont eu plus de 5 minutes de retard et 23 trains sur la liaison Nancy - Luxembourg. Il s'agit de retards sur des trains en heures de pointe donc d'autant plus contraignants pour les voyageurs se rendant sur leur lieu de travail. Le même mois, 29 trains ont été supprimés sur l'ensemble du Sillon lorrain, 43 en janvier et 45 en février 2009.

La liaison transfrontalière via Bettembourg est victime de son succès. En effet, la forte augmentation de frontaliers a engendré des problèmes de surnombre de voyageurs dans les trains. Le taux d'occupation est de l'ordre de 110 % - 120 % notamment sur l'axe Metz-Luxembourg. Ces conditions de voyages entraînent des mécontentements quotidiens des voyageurs ainsi que des relations tendues avec le personnel de bord SNCF. Plus discrètement, le trafic de la liaison Longwy □ Luxembourg augmente également. Or aujourd'hui, avec 13 allers-retours par jour, l'offre ferroviaire apparaît largement insuffisante dont les frontaliers doivent se contenter en plus d'un service en car jusqu'à Rodange pour emprunter un train CFL en direction de Luxembourg. La fréquentation sur cette ligne sera amenée à croître plus rapidement encore en vue de la création en décembre 2009 de la ligne Longwy-Belval-Thionville pour desservir le nouveau site de Belval.

La billettique : source d'informations pour l'analyse de la fréquentation

Le suivi des ventes permet notamment d'identifier le type de clientèle (occasionnelle ou domicile-travail). Pour les liaisons transfrontalières, la grande majorité des déplacements est de type « domicile-travail ». Cependant, le trafic occasionnel affiche une forte progression : +15 % entre 2006 et 2007 sur la liaison Metz - Luxembourg. Les ventes de l'abonnement Flexway ont augmenté de 12 % entre 2006 et 2007 principalement portée par l'augmentation des ventes au départ de petites gares en Lorraine. Par ailleurs, les ventes de Flexway via Rodange (axe Longwy - Luxembourg) ont augmenté de 9 % sur la même période alors que celles via Bettembourg (axe Metz - Luxembourg) ont augmenté de 4 %.

Synthèse :

Les opérateurs et les autorités compétentes vont devoir faire face à cette croissante demande étant donné la constante augmentation de la fréquentation sur l'ensemble des liaisons transfrontalières. Selon les prévisions socio-économiques et la conjoncture au Luxembourg le nombre de frontaliers continuera à augmenter en Lorraine. Etant donné la saturation des axes routiers entre la Lorraine et le Luxembourg d'une part, ainsi que les objectifs fixés par le SMOT d'atteindre 20 % de part modale des transports en communs en 2020 d'autre part, l'offre ferroviaire devra être largement renforcée sur le Sillon ainsi que sur l'axe Longwy - Luxembourg pour répondre aux besoins en déplacement des frontaliers et de plus en plus, aux voyageurs occasionnels.

Or aujourd'hui, l'offre ferroviaire transfrontalière est insuffisante que ce soit sur le Sillon lorrain où les trains sont surchargés en heures de pointe, ou sur la liaison Longwy - Luxembourg où seulement 13 trains circulent par jour.

Ce manque de cohérence de l'offre par rapport aux besoins de la population constitue un champ d'opportunités à étudier pour un opérateur privé qui pourrait venir combler le manque de desserte.

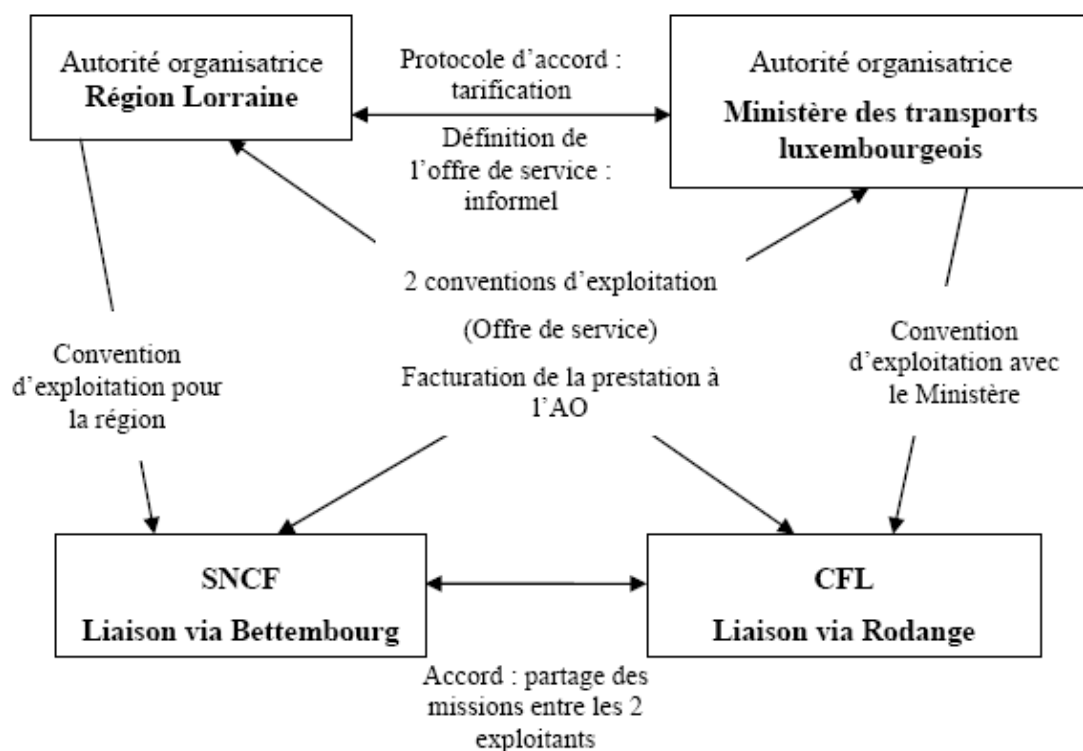
4.1.6 Le cadre institutionnel des liaisons transfrontalières entre la Lorraine et le Luxembourg

Les services ferroviaires transfrontaliers s'inscrivent dans le cadre des protocoles signés par la Région et le Grand Duché de Luxembourg. Parallèlement, il existe des accords entre la SNCF Lorraine et les CFL qui permettent une interpénétration des services pour éviter les ruptures de charge. En matière tarifaire, plusieurs titres intermodaux ont été créés (Flexway, Sarlorlux-Ticket) pour faciliter les déplacements entre agglomérations frontalières.

La définition de l'offre de service est effectuée de manière informelle entre les autorités organisatrices (à savoir la région Lorraine et le ministère des transports luxembourgeois). En fonction de ces éléments, les exploitants passent un accord entre eux pour la répartition de l'exploitation.

La tarification fait l'objet d'un protocole d'accord signé avec le ministère des transports luxembourgeois et la région Lorraine. Il est à noter que la région Lorraine ne peut pas passer d'accords avec le Duché du Luxembourg, Etat souverain, du fait de la législation française. L'existence d'un protocole d'accord portant sur la tarification est de ce fait étonnante.

Figure 32 : Schéma illustrant la coopération institutionnelle Lorraine-Luxembourg



Source : Cadre institutionnel et tarification, étude réalisée la région PACA et Systra, 02-2007

4.1.7 Le ferroviaire voyageur transfrontalier entre la Lorraine et le Luxembourg : Suggestions pour un opérateur privé

Le transport ferroviaire transfrontalier sera ouvert à la concurrence dès janvier 2010. Les liaisons transfrontalières entre la Lorraine et le Luxembourg constituent alors une opportunité immédiate pour un opérateur privé. L'avantage indéniable d'opérer ce type de liaisons réside non seulement dans le fait de transporter des voyageurs entre plusieurs grandes villes de pays différents mais aussi dans la possibilité de mettre en place une desserte en cabotage. Entre la Lorraine et le Luxembourg en particulier, cette possibilité amplifie fortement l'intérêt de la liaison. En effet, le rayonnement des flux transfrontalier avec le Luxembourg s'étend de plus en plus en Lorraine. Le trafic sur l'origine-destination la plus importante, Thionville ↔ Luxembourg, enregistre un ralentissement de sa croissance (même une baisse au premier trimestre 2009), alors que le trafic entre Metz et Luxembourg augmente plus rapidement ces dernières années. Ainsi, la répartition du trafic sur les différentes liaisons transfrontalières est de plus en plus étendue géographiquement et les grandes disparités de fréquentation entre les liaisons tendent à s'estomper. Ainsi le cabotage a tout son intérêt. Au delà du Nord de la Lorraine, le Sillon lorrain est un réseau d'agglomération naturellement propice à ce type d'offre avec ses trois principales villes : Nancy, Metz et Thionville. Le Sillon lorrain avec dans son prolongement le Luxembourg, s'étend sur une ligne Nord ↔ Sud. Les voies ferrées présentent alors une infrastructure idéale pour relier les différents pôles de ce type de réseaux. L'opportunité offerte aux opérateurs ferroviaires à partir de janvier 2010 répond parfaitement aux besoins émanant de ce type de réseaux.

Les deux axes, Thionville □ Luxembourg et Longwy □ Luxembourg, aux caractéristiques différentes, présentent chacun des opportunités de développement. Les analyses SWOT suivantes dressent un bilan les concernant.

Analyse SWOT de la ligne Nancy □ Metz □ Thionville □ Luxembourg du point de vue de l'opérateur privé :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Forte fréquentation - Nombre important de frontaliers lorrain (15 000 dans le secteur de Thionville et 3 500 dans la CA de Metz Métropole) - Localisation sur le Sillon lorrain - Nouveau matériel roulant de grand confort 	<ul style="list-style-type: none"> - Trains surchargés en heures de pointe - Pas de cadencement - Depuis fin 2008 : retards et annulation de trains fréquents
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Prévisions d'augmentation du nombre de frontaliers - Projet de mise à 4 voies du tronçon Bettembourg - Luxembourg - Projet de réorganisation de la gare de Luxembourg pour augmenter sa capacité - Déplacement de l'atelier de maintenance pour rendre possible la création de nouvelles voies à la gare de Luxembourg. - De plus en plus de Lorrains travaillent dans les communes au Nord du Luxembourg : possibilité de prolonger la desserte jusqu'à Ettelbruck - Saturation des axes routiers - Le SMOT fixe des objectifs ambitieux en termes de développement de transports en commun (dont le ferroviaire) 	<ul style="list-style-type: none"> - Saturation de la gare de Luxembourg - Saturation de certains sillons en heures de pointes, notamment entre Bettembourg et Luxembourg ainsi qu'au Nord de Nancy

Analyse SWOT de la ligne Longwy ☐ Luxembourg du point de vue de l'opérateur privé :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">- Nombre important de frontaliers lorrains (15 000 frontaliers dans le secteur de Longwy)- Bonne cohérence avec les horaires de car en provenance de Longwy- Le rabattement en car permet de capter une population sur un rayon plus large- Matériel roulant moderne TER 2N nouvelle génération- Nombre de voyages non négligeable (1 000/jour)	<ul style="list-style-type: none">- Faible offre ferroviaire- Peu de liaisons sans rupture de charge (train + train ou car + train)- Localisation éloignée du Sillon lorrain
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">- Prévisions d'augmentation du nombre de frontaliers- Ouverture du grand pôle de Belval : la ligne ferroviaire Longwy ☐ Belval ☐ Thionville permettra aux personnes travaillant ou étudiant à Belval de s'installer à Longwy → prévoir une desserte vers Luxembourg de type loisir.- Travaux de mise à 2 voies de l'ensemble de la ligne- Projet de réorganisation de la gare de Luxembourg pour augmenter sa capacité- Déplacement de l'atelier de maintenance pour rendre possible la création de nouvelles voies à la gare de Luxembourg- De plus en plus de Lorrains travaillent dans les communes au Nord du Luxembourg : des horaires en correspondance en gare de Luxembourg avec les trains en direction de Ettelburck seraient pertinents pour des frontaliers de Longwy travaillant dans ce secteur.- Saturation des axes routiers- Le SMOT fixe des objectifs ambitieux en termes de développement des transports en commun (dont le ferroviaire)	<ul style="list-style-type: none">- Saturation de la gare de Luxembourg- le tronçon entre Rodange et Luxembourg est commun aux trains arrivant de 2 lignes du réseau belge et de la ligne en provenance de Longwy. Si l'offre est augmentée sur l'ensemble de ces lignes, le tronçon risque d'être saturé.- Concurrence du car qui offre un service de proximité plus que le train

Synthèse :

L'opérateur veillera à prendre en compte toutes les contraintes techniques notamment celles liées à l'accès à l'infrastructure (disponibilités et délais d'attribution des sillons) et au matériel roulant (compatibilité avec les infrastructures des voies, des quais et de signalisation, cohérence avec la densité de fréquentation, coûts et délais de livraison).

Une fois la ligne et les services à mettre en place analysés et identifiés, l'enjeu suivant est de mettre en place une offre multimodale en cohérence avec les autres réseaux de transport en commun opérés autour des gares desservies. L'enjeu est de taille et conditionne l'attractivité du service. En effet, il ne s'agit plus aujourd'hui de simplement d'opérer un service mais il est nécessaire de penser le service au sein de plusieurs vastes réseaux de services de transports en commun (plusieurs réseaux dans le cas d'une ligne ferroviaire transfrontalière en particulier), qu'ils soient complémentaires (lignes de rabattement) ou concurrentiels (lignes de car sur le même trajet). Au delà des correspondances ferroviaires, l'opérateur devra alors connaître les réseaux (urbains, départementaux, régionaux) et étudier les cohérences existantes ou à mettre en place en termes de dessertes et d'horaires. Il faudra pour cela coopérer avec les autorités organisatrices et les autres opérateurs.

Au-delà de la nécessité de penser à l'intermodalité dans le but de renforcer l'attractivité d'un nouveau service, cette approche est aussi nécessaire car elle permet au nouvel opérateur ferroviaire de s'intégrer non seulement vis-à-vis des usagers mais aussi dans l'environnement structurant l'offre, celui des autorités compétentes et des opérateurs.

Au Luxembourg, l'intermodalité est développée, notamment son volet tarification. En effet, l'abonnement sur le réseau ferroviaire donne accès également à tous les autres réseaux de transport en commun existant au Luxembourg. Ce système est facilité par la prédominance du Ministère des Transports en tant qu'autorité organisatrice pour plusieurs réseaux.

L'intermodalité est un aspect important en particulier pour un opérateur privé, parfois perçu seulement comme une entreprise cherchant la rentabilité, car l'opérateur peut ainsi montrer son intérêt à la création d'un réseau multimodal qui vise à faire profiter l'ensemble de la population d'un territoire. L'intermodalité constitue alors aujourd'hui une nécessité pour un réseau crédible et efficace et ainsi qu'un moyen de communication pour l'opérateur privé avec l'ensemble des partenaires.

4.2 Le réseau ferroviaire périurbain de Nancy du point de vue d'un opérateur privé : une porte d'entrée de demain à préparer aujourd'hui

Le contexte actuel est très propice au développement du transport ferroviaire périurbain. Premièrement, le **transport ferroviaire** en lui-même constitue la solution la plus respectueuse de l'environnement pour des transports rapides et relativement confortables sur des longs trajets comme sur des distances plus courtes. Une prise de conscience collective et politique (française et européenne) suivant ces constatations est à l'origine du soutien dont bénéficie le mode ferroviaire sur ses différents volets. Deuxièmement, l'**étalement urbain** est un phénomène observé depuis une trentaine d'années qui engendre des besoins en déplacements auxquels les autorités compétentes et les opérateurs doivent apporter une réponse pertinente pour encourager le report modal vers les transports en commun. Enfin, l'**intermodalité** entre les différents réseaux de transports en commun est aujourd'hui devenue un enjeu primordial dans l'organisation des réseaux et auquel le transport ferroviaire doit être intégré.

Les transports en commun sont aujourd'hui au cœur des préoccupations des villes et agglomérations et le transport ferroviaire est de plus en plus perçu comme la réponse adéquate pour des réseaux périurbains attractifs et pertinents avec des lignes structurantes.

Cependant, il existe une incohérence entre d'une part le besoin en développement d'un réseau ferroviaire périurbain intégré à la chaîne de déplacement d'une agglomération et d'autre part les autorités de gestion qui sont distinctes (la région et l'autorité organisatrice du transport urbain) et dont les priorités sont alors différentes.

Cette partie vise à montrer comment, à travers l'exemple de Nancy, un opérateur de transport en commun multimodal peut poser ses premières pierres dans le réseau ferroviaire périurbain d'une ville française.

4.2.1 Vers une intégration des réseaux ferroviaires périurbains au sein de la politique de déplacement des villes

Les besoins :

Aujourd'hui les collectivités ont pris conscience de la nécessité de mieux définir le réseau de transport en commun au delà des limites géographiques de la ville. Sur les trajets entre la ville et les secteurs périurbains, la voiture occupe encore une place largement prédominante. Son usage immodéré génère des nuisances environnementales, sonores ainsi que la congestion des axes routiers. Ceci encourage le report modal vers les transports en commun dans la mesure où ceux-ci offrent une alternative pertinente en termes de prix, de temps de parcours, d'horaires et de confort.

Les contraintes émanant de la répartition cloisonnée de la gestion de différents réseaux de transports en commun :

La répartition des compétences de transport entre les différentes autorités publiques (régions, autorités organisatrices de transports urbains) a favorisé le développement de leurs réseaux de façon parallèle sans toujours penser à leur complémentarité.

Dans un contexte où l'intermodalité constitue un enjeu primordial, il est indispensable de repenser les transports en commun à travers une vision globale et à plus petite échelle.

L'enjeu :

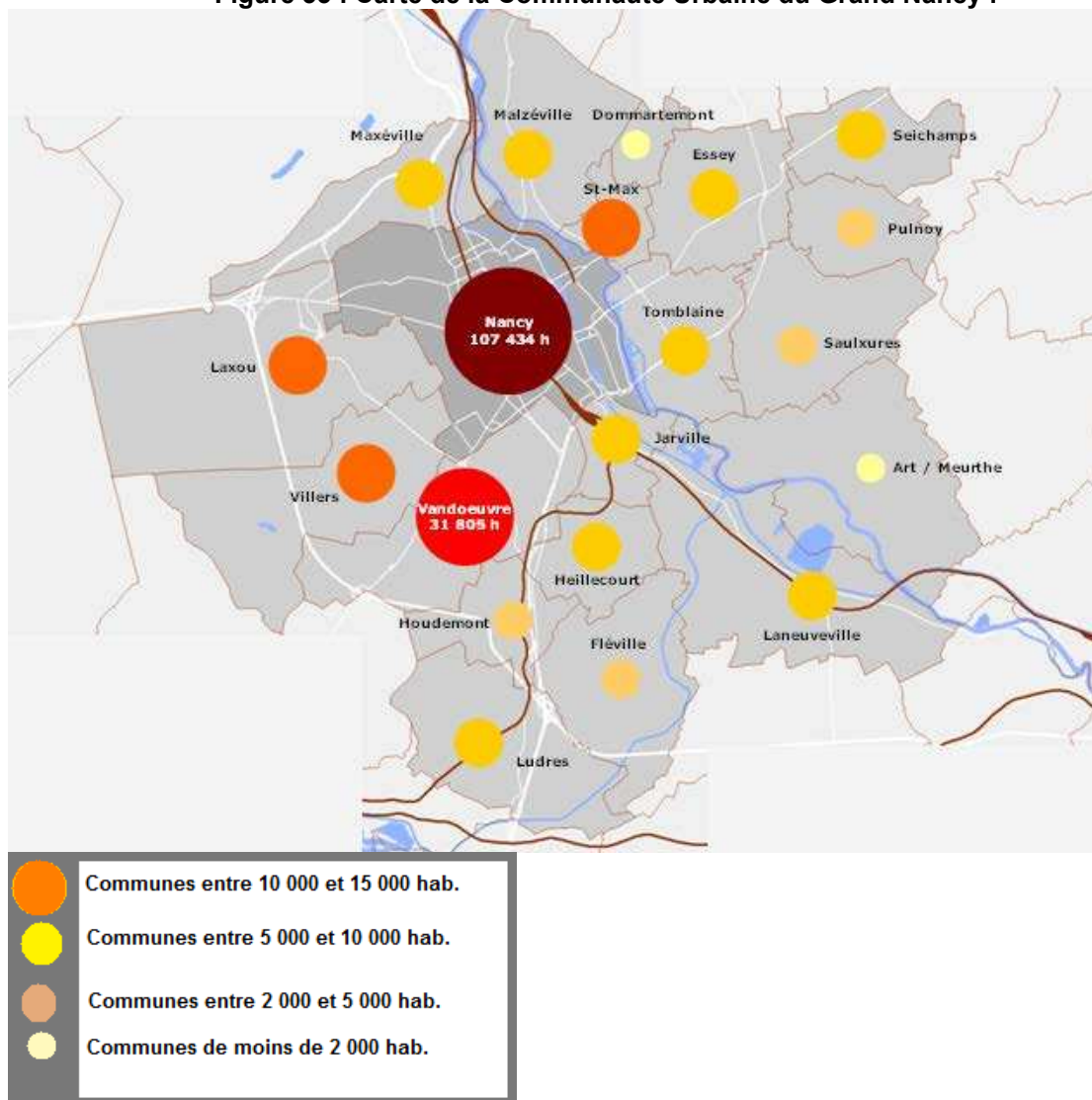
Il apparaît alors nécessaire de repenser la démarche de réflexion du transport en commun à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération dans un cadre plus étendu intégrant le réseau ferroviaire. Les dessertes routières périurbaines peuvent alors être envisagées comme complémentaires au réseau ferré. Ainsi, elles remplissent notamment une fonction de maillage précis du territoire et de rabattement vers des pôles d'échanges. L'enjeu est de coordonner les services et de fluidifier les correspondances pour mettre en place une réelle interopérabilité entre les réseaux et offrir ainsi aux usagers un vaste réseau intermodal.

4.2.2 Etat des lieux du réseau ferroviaire périurbain et analyse du contexte

Nancy et la Communauté Urbaine :

Nancy est la préfecture du département de Meurthe-et-Moselle, en région Lorraine. La ville compte 107 000 habitants, et la Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN), 228 000. La CUGN rassemble 20 communes sur une surface de 14,2 milliers d'hectares.

Figure 33 : Carte de la Communauté Urbaine du Grand Nancy :



Source : Veolia Transport, Département Marketing ; 01-08-2009

Le transport urbain géré par le Grand Nancy :

Veolia Transport est exploitant du réseau de transport urbain à Nancy sous contrat de délégation de service public signé avec la CUGN, autorité organisatrice, pour la période 2002-2009 et prolongée jusqu'en 2010. Le nom commercial du Service de transport de l'agglomération nancéienne est l'abréviation STAN en référence au duc de Lorraine Stanislas Leszczyński, omniprésent à Nancy (roi de Pologne et beau-père de Louis XV). Le réseau STAN compte une ligne de tramway sur pneus, 27 lignes de bus, 4 lignes de minibus (pour les dessertes de courtes distances) ainsi qu'un service de transport à la demande. Le réseau STAN totalise 18,6 millions de déplacements par an.

Un réseau de tramway sur rail avait été créé en 1874 puis abandonné en 1958. Une nouvelle ligne de tramway de 10 km a été créée en 2000. La technologie sur rail a alors été délaissée au profit d'un tramway sur pneus (TVR - Bombardier, véhicule bi-mode hybride de trolleybus-tramway-Bus à Haut Niveau de service). Le tramway actuel circule en site propre guidé sur 60 % de la longueur de la ligne, et en non-guidé, comme un trolleybus, sur l'autre partie.

Ce tramway a connu de nombreux problèmes au moment de sa mise en service et ils persistent parfois encore aujourd'hui (notamment à cause du manque de fiabilité du matériel), malgré une nette amélioration de son fonctionnement. Aujourd'hui, la ligne est saturée en heure de pointe et les prévisions d'augmentation de fréquentation (notamment due à des projets urbains sur le tracé) pourraient venir accentuer ce problème. Le Grand Nancy prévoit néanmoins d'améliorer ce service. Une ligne de bus « Campus » sera mise en service en septembre 2009 et desservira les établissements d'enseignements supérieurs en complément de la ligne de tramway.

La CUGN, déçue du fonctionnement du TVR, entretient des relations tendues avec le constructeur, Bombardier, et envisage sérieusement de remplacer ses véhicules. Il s'agirait de conserver la technologie sur pneus pour cette ligne, mais d'y mettre en service des véhicules Translohr du constructeur Lohr Industrie (en service notamment à Clermont-Ferrand) selon plusieurs sources officielles.

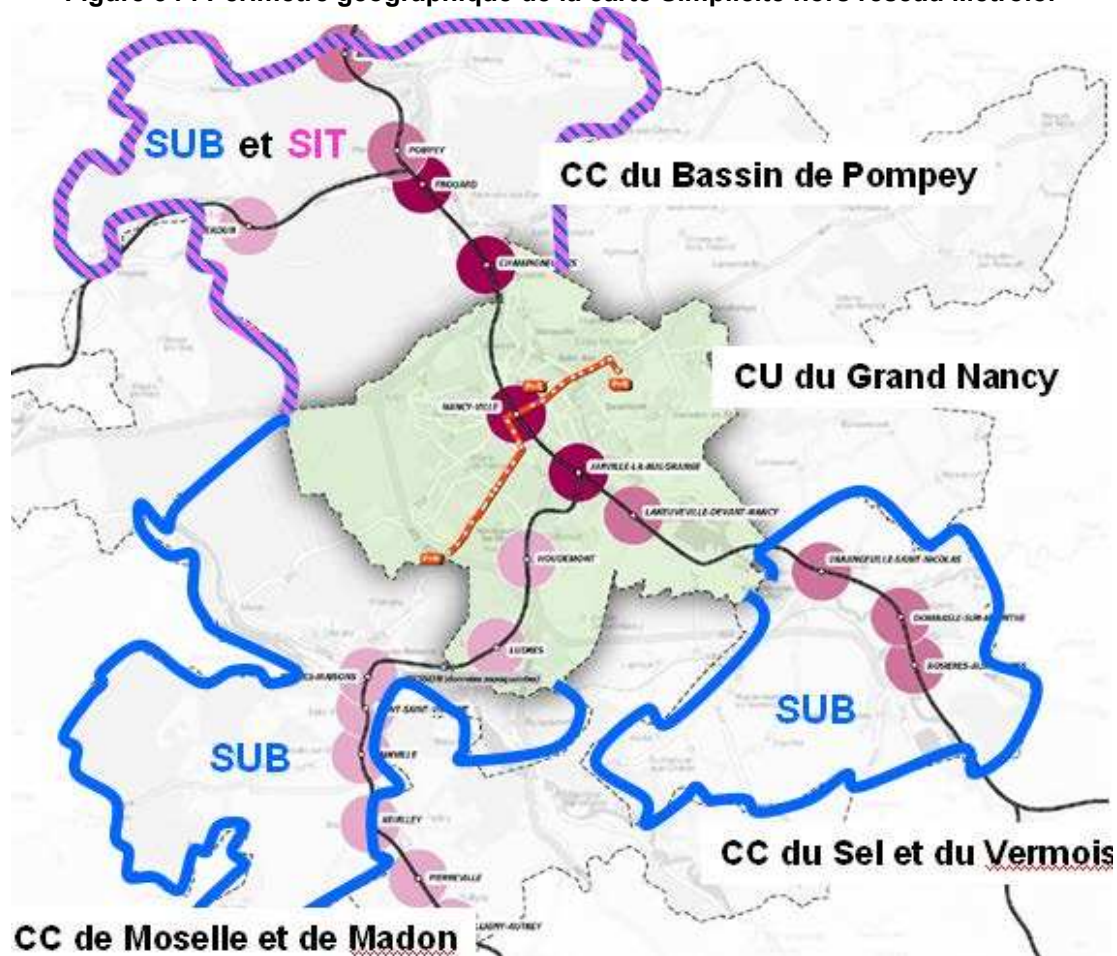
La carte SimpliCités :

SimpliCités, carte à puce sans contact, a vocation à devenir la carte de transport unique sur le territoire lorrain. Support sécurisé, elle contient les informations : profil du voyageur (salarié, étudiant etc.) et titres de transport (parcours, titres en cours de validité etc.). La carte SimpliCités est valable sur les réseaux Metrolor, STAN (réseau urbain du Grand Nancy), SUB (réseau suburbain de Nancy) et SIT (réseau de transport en commun de la communauté de communes du Bassin de Pompey). Au premier septembre 2009, elle le sera aussi sur les liaisons ferroviaires régionales transfrontalières.

En 2008, 35 000 lorrains étaient usagers de la carte SimpliCités.



Figure 34 : Périmètre géographique de la carte Simplicité hors réseau Métrolor



Source fond de carte : Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Nancy 2006

Les déplacements sont très importants entre l'agglomération et les territoires voisins. Pour une grande part, ceux-ci sont effectués en voiture et les entrées autoroutières Sud (43 800 véhicules/jour) et Ouest (30 000 véhicules /jour) sont les plus génératrices de flux. L'important trafic sur les axes routiers entraîne des problèmes de congestion d'où le besoin de mise en place d'une desserte ferroviaire périurbaine qui permettra de renforcer les liaisons entre le pôle urbain et les couronnes périurbaines.

Le Grand Nancy fait régulièrement part de son intérêt pour le développement de l'offre ferroviaire sur son périmètre de transports urbains (PTU). En effet, pour mettre en place son Plan de Déplacements Urbains (PDU), la Communauté Urbaine a souhaité que soit étudiées les possibilités d'optimiser le réseau ferroviaire pour renforcer la desserte de l'agglomération en transport en commun. L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Urbaine de Nancy (ADUAN) s'est vu confier l'étude de cette problématique financée par la CUGN (à hauteur de 70 %), la ville de Nancy, l'Etat, la Région Lorraine et le Département de Meurthe-et-Moselle. Un comité de pilotage réunit ces partenaires ainsi que RFF et la SNCF. Pour certains éléments de l'étude, l'ADUAN a été accompagnée par le bureau d'étude EFFIA - MTI (apparenté à la SNCF).

M. André Rossinot, maire de Nancy depuis 1983 et président de la CUGN, porte aussi un intérêt particulier pour le transport ferroviaire. M. Rossinot a rédigé la préface du document intitulé « Le train, la ville et les espaces périurbains » rédigé par la SNCF et la Fédération nationale des agences d'urbanisme. Le Maire de Nancy est aussi le président du Conseil d'orientation de la nouvelle direction de la SNCF destinée à gérer les gares et dénommée « Gares et Connexions ».

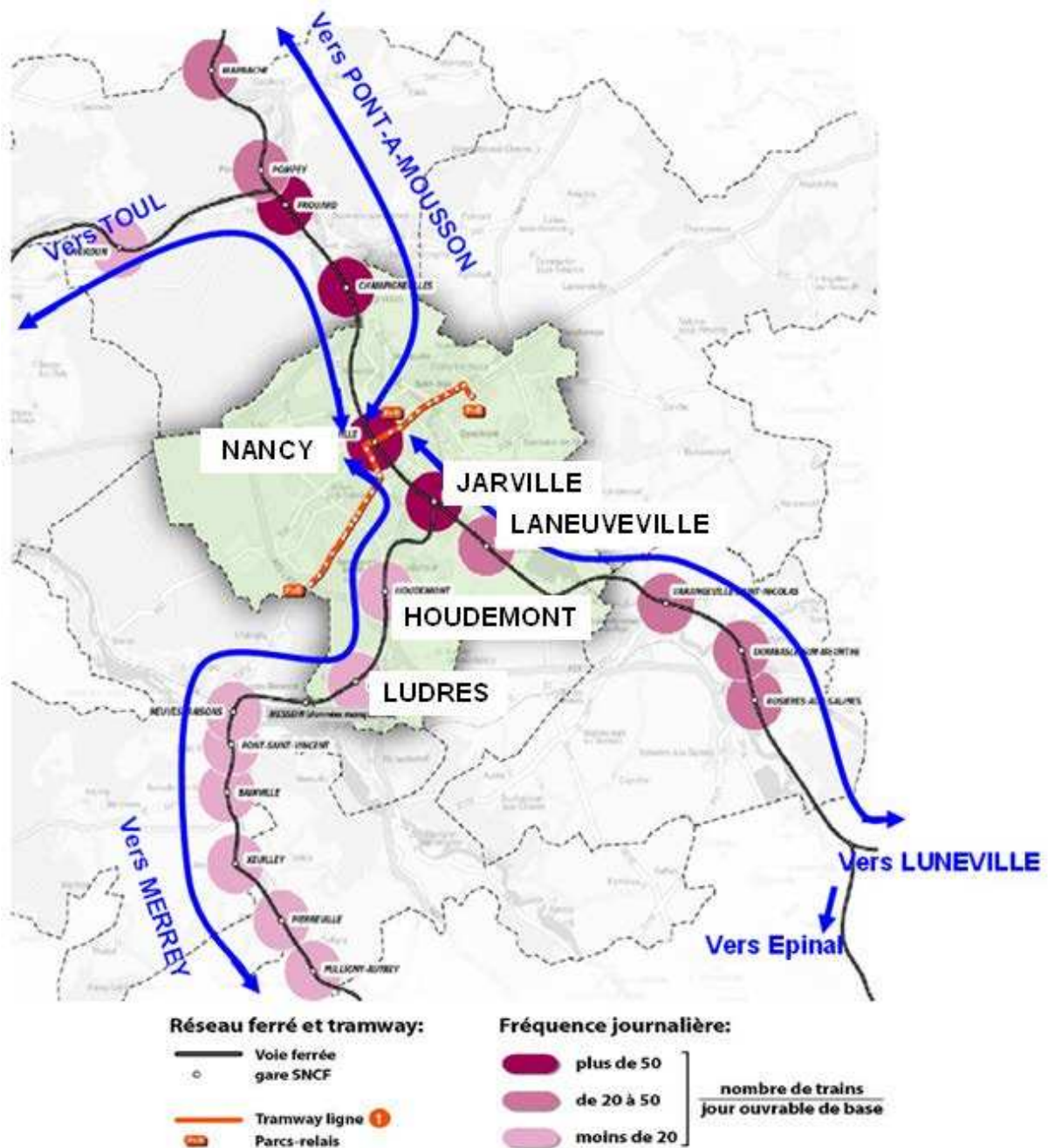
Le réseau ferroviaire régional dans le PTU :

Actuellement, la part modale du transport ferroviaire périurbain est faible, de l'ordre de 4 % alors qu'elle est de 10 % en moyenne sur l'ensemble de la Lorraine.

Le réseau TER dessert le périmètre de transports urbains du Grand Nancy le long de quatre axes :

- l'axe Nancy/Toul (direction : Paris)
- l'axe Nancy/Pont-à-Mousson (direction : Metz)
- l'axe Nancy/Lunéville qui dessert la gare de **Laneuveville** sur le PTU du Grand Nancy
- l'axe Nancy/Merrey, qui dessert les gares de **Jarville, Houdemont, et Ludres** sur le PTU

Figure 35 : Le réseau ferroviaire et les gares dans le PTU de Nancy



Source fond de carte : Plan de Déplacements Urbains du Grand Nancy, 2006

La gare SNCF de Nancy se situe à l'intersection de ces quatre axes ferroviaires. Outre la gare de Nancy, quatre autres gares sont exploitées sur le PTU de la Communauté urbaine : Laneuveville, Jarville, Houdemont et Ludres.

Tableau 13 : Principales origines-destinations avec l'aire urbaine de Nancy (les couleurs correspondent à celles des axes ferroviaires sur la carte ci-dessous)

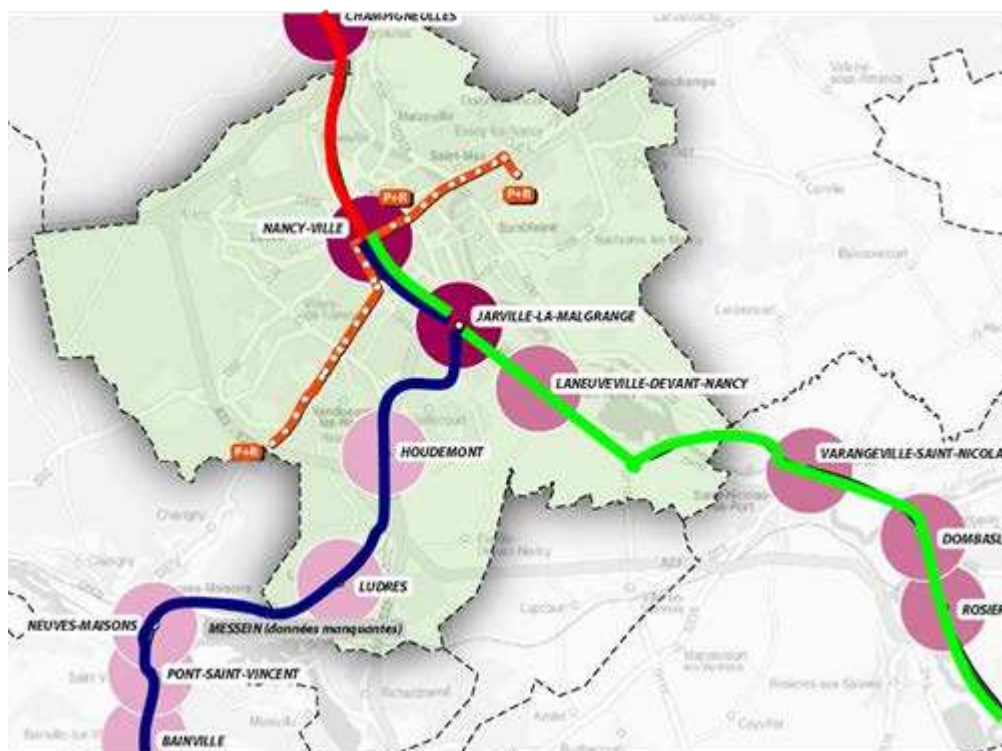
	nombre de trajets mensuels	nombre de trajets journaliers*	part
METZ VILLE	88 500	4 000	21%
LUNEVILLE	61 900	2 800	15%
PONT A MOUSSON	60 900	2 800	15%
EPINAL	30 100	1 400	7%
THIONVILLE	15 500	700	4%
BAR LE DUC	12 400	600	3%
ST DIE	12 300	600	3%
TOUL	10 600	500	3%
PAGNY SUR MOSELLE	8 700	400	2%
autres OD	116 800	5 300	28%
Total	417 700	19 000	100%

* le nombre de trajets journaliers est calculé en divisant par 22 le nombre de trajets mensuels

Source : Données issues du système Aristote de la SNCF pour octobre 2008

L'axe de Nancy en direction de Houdemont et Ludres (en bleu sur la carte ci-dessous) ne fait pas partie des principales origines-destinations mentionnées dans le tableau ci-dessus. En effet les deux autres axes ferroviaires du périurbain de Nancy constituent chacun le tronçon d'une ligne ou d'un axe important, en l'occurrence le Sillon Lorrain et la liaison vers Strasbourg. Par ailleurs, la voie entre Nancy et Merrey (en bleu), dont 25 % est en voie unique, est la seule des trois à ne pas être électrifiée.

Figure 36 : Carte de l'étoile ferroviaire autour de Nancy



Source fond de carte : Plan de Déplacements Urbains du Grand Nancy, 2006

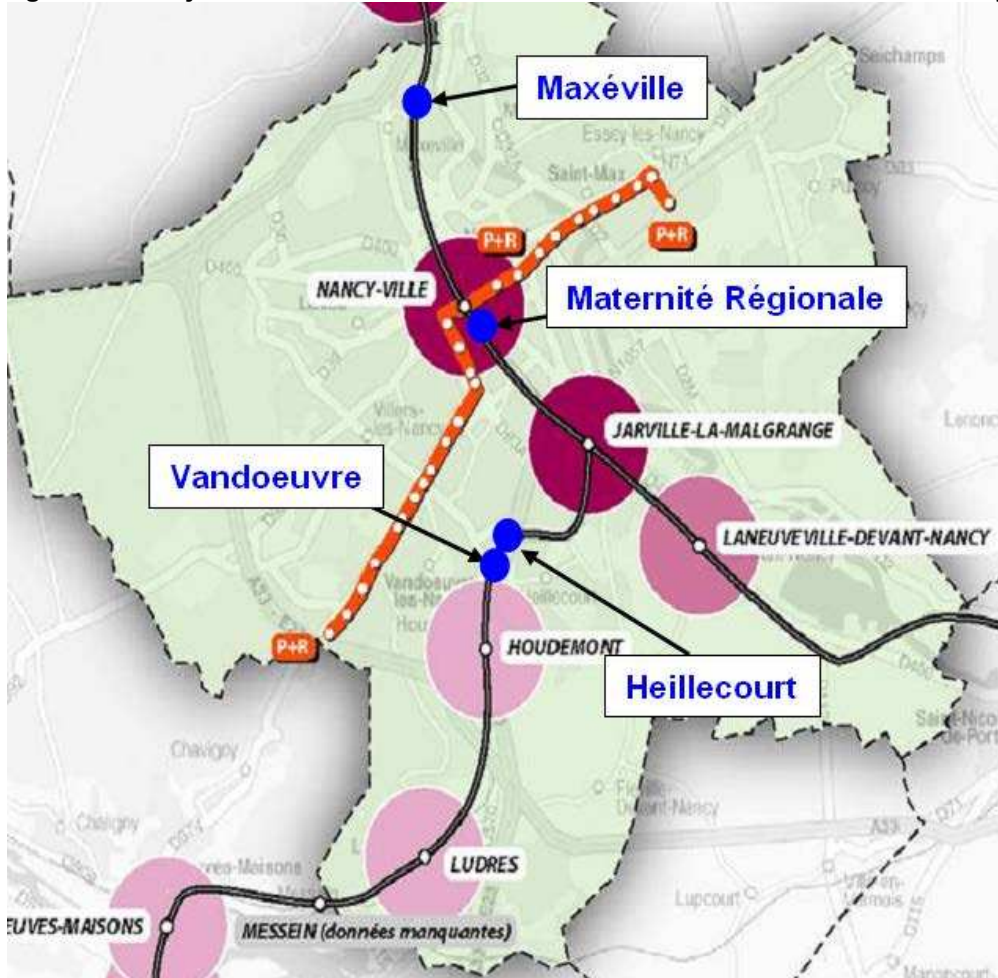
Les niveaux de dessertes dans les 5 gares du PTU sont contrastés. Avec 1,5 millions de voyages par an et 337 trains par jour ouvrable, la gare de Nancy est la plus importante des cinq. En termes de dessertes, elle est suivie de la gare de Jarville qui compte 93 trains par jour, Ludres, 69 trains par jour, Houdemont, 54 trains par jour et enfin Laneuveville, 44 trains par jour. La gare de Jarville compte davantage de dessertes que les trois autres car elle se situe sur le tronçon commun aux deux axes Sud de Nancy.

Les cinq gares du PTU sont desservies par d'autres réseaux de transport. A Nancy, la gare est en correspondance avec la ligne de tramway, 5 lignes de bus STAN, 9 lignes de bus du réseau départemental TED, 2 lignes de bus du réseau suburbain de Nancy (SUB) et la navette aéroport Lorraine TGV. La création d'un pôle d'échange multimodal pour faciliter les correspondances à la gare de Nancy est prévue dans le Contrat Projets Etat Région 2007-2013. Les quatre autres gares sont desservies par une ou plusieurs lignes de bus STAN mais pas par les réseaux SUB et TED.

Projets de création de haltes ferroviaires

Sur le PTU du Grand Nancy, les élus ont évoqué à plusieurs reprises la création de haltes ferroviaires à Heillecourt, Maxéville, Vandoeuvre (2^{ème} ville de Meurthe-et-Moselle en termes de nombre d'habitants), ainsi qu'une halte près de l'hôpital central (maternité régionale) de Nancy. La ville compterait alors deux gares dans son périmètre. La création de ces haltes a fait l'objet d'études initiées par le Grand Nancy et réalisée par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Nancéienne.

Figure 37 : Projets de création de nouvelles haltes dans le PTU du Grand Nancy



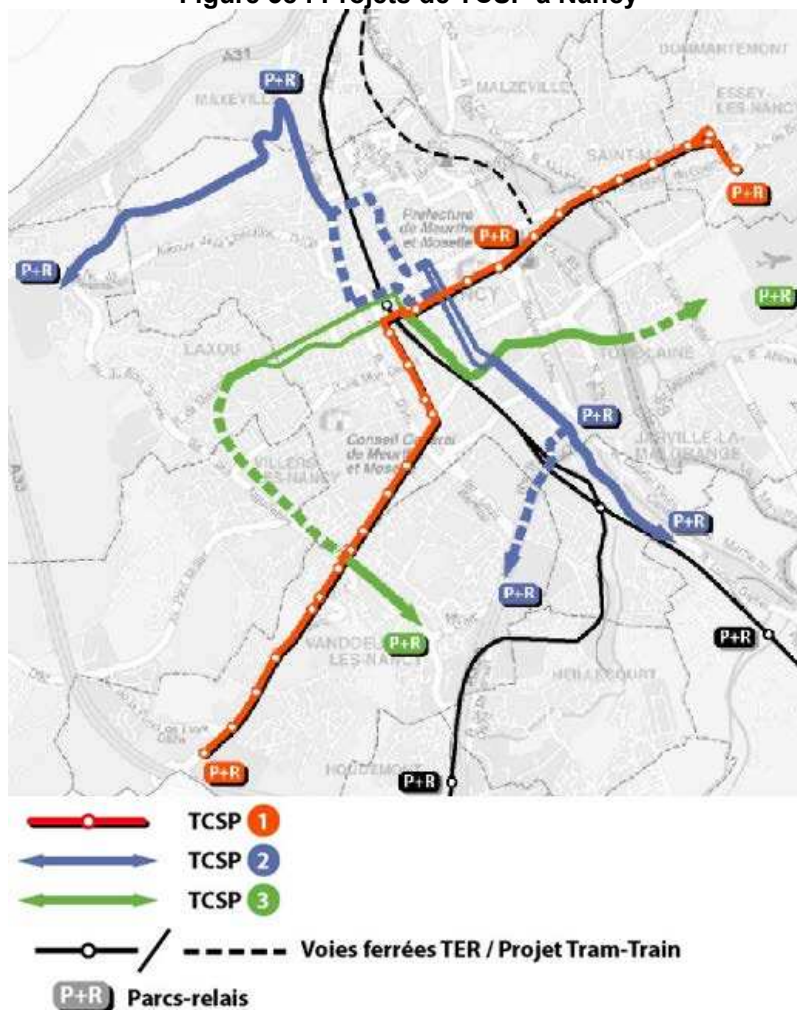
Source fond de carte : Plan de déplacements urbains du Grand Nancy, 2006

Le projet de tram-train :

Le projet de tram-train est évoqué depuis plusieurs années par les élus et sa mise en place paraît de plus en plus probable. Il s'agirait d'une ligne structurante traversant l'agglomération du Nord au Sud et connectée à la voie ferrée dans ses extrémités. Le parcours satisfait aux normes techniques d'un tram-train et permettrait une interconnexion avec la ligne de tramway existante ainsi qu'avec les deux lignes de transport en commun en site propre (TCSP) en projet. Ces deux lignes de TCSP sont inscrites au PDU et ont été retenues dans le cadre du premier appel à projets Transports Urbains du Grenelle de l'environnement.

Le projet du deuxième TCSP (en bleu sur la carte ci-dessous) consistera en la mise en place d'un trolleybus nouvelle génération à guidage optique aux stations. Sa mise en place est prévue pour 2012. La CUGN prévoit la mise en service du troisième TCSP trois ans plus tard, en 2015. Sa technologie sera homogène à celle de la première ligne de tramway.

Figure 38 : Projets de TCSP à Nancy



Source : Plan de déplacements urbains du Grand Nancy, 2006

Le tram-train projeté emprunterait dans sa partie Nord la voie ferrée « Saint-Georges » (en pointillé noir sur la carte ci-dessus). Cette voie, longue de 9 km, n'est plus exploitée aujourd'hui. Elle était autrefois dédiée au transport de marchandises. La voie Saint-Georges se termine aujourd'hui à son point d'interconnexion avec la première ligne de tramway. Une nouvelle voie devra alors être construite sur la partie Sud du projet de tram-train. Il s'agit d'une zone nouvellement urbanisée avec un réel potentiel de fréquentation.

4.2.3 L'appel d'offres pour le transport urbain à Nancy, opportunité pour Veolia Transport de faire valoir ses compétences

Le Grand Nancy s'apprête à lancer un appel d'offres pour renouveler la convention d'exploitation de son réseau de transport urbain dont le cahier des charges est attendu pour début septembre 2009. Veolia Transport se prépare à répondre à cet appel d'offres pour renouveler son contrat. Outre l'offre de transport sur le réseau urbain STAN, Veolia Transport prépare un volet transport ferroviaire dans sa réponse. Celle-ci contiendra une offre intermodale en adéquation avec les besoins de l'agglomération, incluant un service sur le réseau ferroviaire périurbain et le projet de tram-train. Dans

sa réponse, Veolia Transport mettra aussi en avant son savoir-faire en matière de transport ferroviaire de voyageurs pour montrer sa capacité à exploiter également le transport ferroviaire régional de façon cohérente avec les autres réseaux de transport en commun, notamment le réseau STAN. Le volet ferroviaire comportera des propositions ciblées sur certains aspects. Deux des propositions sont développées dans cette partie.

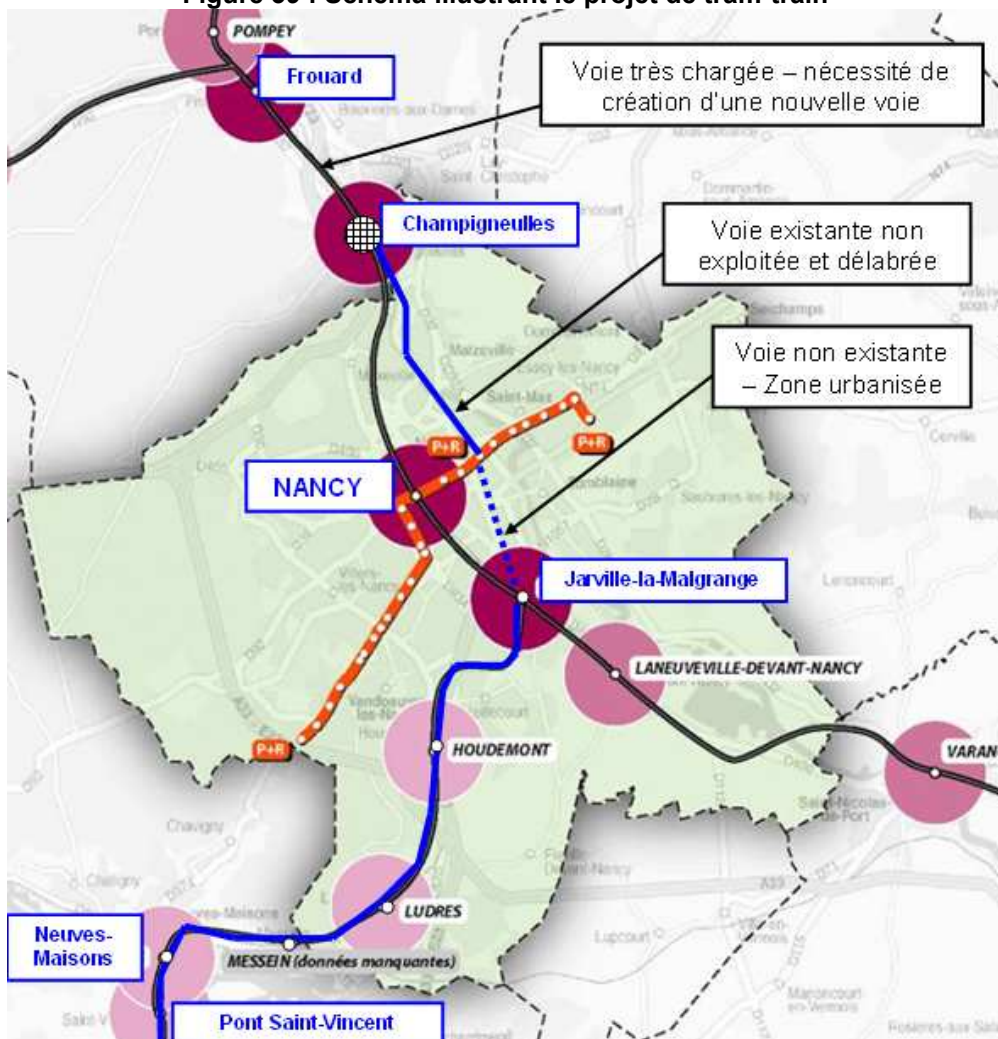
Il s'agit bien de premières propositions incluses dans la réponse à l'appel d'offres, qui concerne quant à lui, le réseau de transport urbain (bus et tramway). Ces propositions sont des projets suggérés par Veolia Transport qui n'ont pas encore fait l'objet d'études approfondies en matière de faisabilité technique notamment. Elles ont pour objectif de présenter Veolia Transport en tant que force de proposition pour ce qui concerne des développements pertinents pour le réseau au-delà du cahier des charges de l'appel d'offres stricto sensu. Ces propositions seront développées et approfondies a posteriori sur demande de l'autorité organisatrice ou en fonction de l'évolution des besoins.

Première proposition : Un tram-train cadencé complémentaire aux réseaux urbain et ferroviaire régional :

Le tram-train de Nancy est un projet important aux yeux des élus pour des raisons de communication politique et de volonté réelle d'optimisation du réseau. Il est alors nécessaire que Veolia Transport soit force de proposition pour ce projet.

La légitimité du projet repose sur plusieurs facteurs. Premièrement, la région et le Grand Nancy font part d'une forte volonté de développer le transport ferroviaire périurbain. Le tram-train apparaît alors comme un élément majeur dans cette démarche. Par ailleurs, le système de tram-train répond parfaitement aux enjeux primordiaux que sont l'intermodalité et l'interopérabilité entre les réseaux. Enfin, en termes de fréquentation, la mise en place du tram-train se justifie par la zone nouvellement urbanisée desservie, l'importance des flux routiers vers Nancy et par le besoin de désengorgement de la gare de Nancy et des axes ferroviaires autour de la ville.

Figure 39 : Schéma illustrant le projet de tram-train



Source fond de carte : www.rff.fr ; 12-08-2009

Comme dans le projet du Grand Nancy, le tracé du tram-train s'étendrait de la gare de Champigneulles au Nord jusqu'à Jarville au Sud avec un arrêt en commun avec la ligne 1 du tramway à l'arrêt St-Georges. Selon les besoins, le tram-train pourrait ensuite continuer sur les voies ferrées régionales, vers le Sud notamment sur l'axe Nancy-Merrey où se situeraient deux des nouvelles haltes dont la création est évoquée (Heillecourt et Vandoeuvre). La voie au Nord de Champigneulles est actuellement saturée en heure de pointe. Pour que le tram-train desserve la gare de Frouard, il serait alors nécessaire de construire une nouvelle voie sur ce tronçon. Ce projet est envisagé par le Grand Nancy.

La construction d'un parc-relai à Champigneulles et surtout à Jarville (vu l'importance des flux routiers en provenance du Sud) permettrait de canaliser une partie des automobilistes et de favoriser ainsi un report modal de la voiture vers le tram-train.

Figure 40 : Photo de la voie Saint-Georges

Photo prise de l'endroit où l'ancienne voie Saint-Georges se termine aujourd'hui près de l'arrêt St-Georges de la ligne 1 de tramway (cercle blanc)



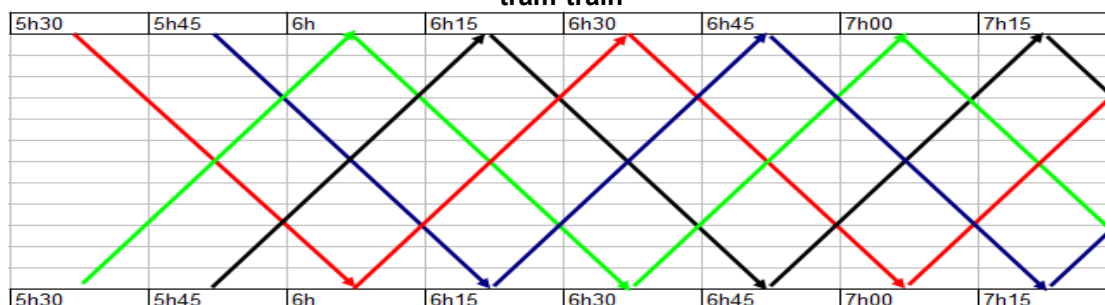
La voie Saint-Georges non exploitée et par endroit goudronnée



Source propre ; 10-08-2009

Le service proposé serait une desserte cadencée à 10 minutes en heures de pointe dans un premier temps, puis de façon évolutive dans la journée avec un cadencement entre 15 et 20 minutes. Les horaires proposés seraient en cohérence avec ceux des trains régionaux desservant les gares de Champigneulle et de Jarville. La longueur du tracé étant de 20 km, la vitesse commerciale de 40km/h, la durée du trajet serait en moyenne de 30 minutes. Un graphissage simplifié fait apparaître le besoin de 4 rames pour assurer un tel service (une rame de tram-train a une capacité moyenne de 240 personnes). Le graphissage simplifié ci-dessous prend en considération un cadencement à 15 minutes. Il s'agit d'une moyenne par rapport du cadencement proposé (10 minutes en heures de pointes et 15 à 20 minutes en heures creuses) pour définir le nombre de rames nécessaires. Au moment de la préparation du projet, des études plus précises et des décisions détermineront les éléments nécessaires à prendre en considération dans le graphissage (dépôts, roulement du personnel □).

Figure 41 : Extrait d'un graphiquage simplifié pour un service cadencé à 15 min. sur la ligne du tram-train



Analyse SWOT du projet de tram-train du point de vue de Veolia Transport :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Compétences ferroviaires de Veolia Transport par rapport aux autres exploitants urbains ; - Présence de VT à Nancy : Bonne connaissance du terrain, des besoins et des enjeux ; Contacts déjà établis sur place. Veolia Transport est déjà opérateur de transport de type tram-train à Lyon (Tram express). 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de coopération avec la SNCF pour coordination des horaires TER à Jarville et Champigneulle. Entant que concurrent de sa filiale Keolis, Veolia Transport pourrait rencontrer des difficultés dans cette coopération ; - Coût élevé dû à la construction de voies et au matériel roulant (les coûts d'investissements pour un tram-train sont en moyenne 1,6 fois plus élevés que pour un tramway).
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Appel d'offres du Grand Nancy pour l'exploitation du réseau urbain en 2010 ; - Saturation de la gare de Nancy → Contournement ferroviaire nécessaire ; - Projet soutenu par le Grand Nancy - Volonté du Grand Nancy de développer de transport ferroviaire périurbain ; - Les projets de développement du réseau de transport urbain, avec les 2 nouvelles lignes de TCSP offriront la possibilité de correspondances pour les usagers ce qui entrainera une dynamique de fréquentation ; - Nombreuses opportunités techniques : voie existante non exploitée, zone nouvellement urbanisée en besoin de desserte 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de la SNCF autour du projet : études sur le réseau ferroviaire périurbain réalisée par l'ADUAN accompagnée par la SNCF, RFF et pour certains éléments par le bureau d'études EFFIA MTI ; - Marché difficile à pénétrer : Le Conseil régional est l'autorité organisatrice et la SNCF, l'exploitant (convention SNCF TER 2006-2017) ; - Par peur d'échouer sur la multimodalité en intégrant le transport ferroviaire, l'autorité organisatrice pourrait préférer des exploitants issus d'un même groupe (SNCF et Keolis)

Synthèse :

Le projet de tram-train est indéniablement à prendre en compte dans la réponse à l'appel d'offres. Il s'agit d'un projet largement soutenu par le Grand Nancy et la région pour lequel l'exploitant du réseau urbain devra être force de proposition.

Les faiblesses et les menaces identifiées dans l'analyse SWOT ne sont pas démunies de solutions. En ce qui concerne la coopération avec la SNCF, les deux exploitants (du réseau ferroviaire régional et celui du tram-train s'il est différent) auront un intérêt commun à ce qu'elle soit bonne et efficace pour un service apprécié de l'ensemble des usagers.

Par ailleurs, même si l'autorité organisatrice du réseau ferroviaire est aujourd'hui le Conseil régional, Veolia Transport peut mettre en avant devant le Grand Nancy l'intérêt pour la Communauté urbaine à garder la main sur le projet de tram-train et de pouvoir choisir son exploitant. En effet, le premier rôle du tram-train est d'assurer une desserte périurbaine dans le PTU. Le Grand Nancy pourrait alors déterminer le cahier des charges en fonction des besoins réels des habitants et de l'agglomération. Ainsi, le lancement d'un appel d'offres (séparé ou intégré à celui du réseau urbain) permettrait au Grand Nancy de choisir l'opérateur en fonction de sa qualité et de son coût et non de se faire imposer l'exploitation du service par l'opérateur historique.

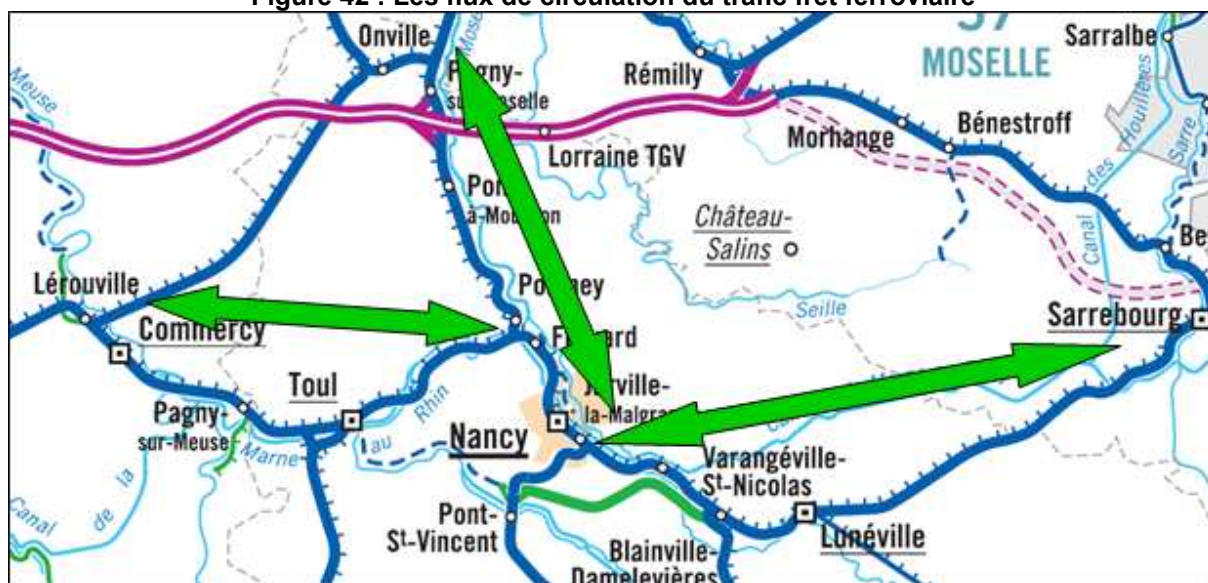
Deuxième proposition : Optimisation du réseau ferroviaire en modélisant la circulation du fret

La gare de Nancy ainsi que les voies au Sud et au Nord de la ville sont saturées en heures de pointe. Pour pouvoir apporter une offre améliorée et intermodale en cohérence avec le réseau urbain, il est nécessaire de désengorger les infrastructures. L'importance du trafic ne vient pas seulement du transport de voyageurs. En effet, en Lorraine, le fret représente 40 % du trafic ferroviaire et le Sillon lorrain sur lequel se situe Nancy, est le premier axe de transit du fret, notamment international (le Sillon lorrain se situe sur un Eurocorridor). L'idée consisterait alors à détourner une partie du transport ferroviaire fret de la gare de Nancy pour fluidifier le trafic. Cette proposition est bien évidemment à soumettre à RFF mais appuyée par les autorités locales. Ceci est une condition pour qu'elle soit réellement entendue.

Le réseau actuel, constats :

- Le fret représente environ 40 % du trafic ferroviaire en Lorraine ;
- Le trafic fret passe par l'étoile ferroviaire de Nancy où les voies sont saturées en heures de pointes ;
- La voie entre Toul et Pont-St-Vincent est une voie ferroviaire non exploitée, conservée dans des objectifs militaires ;
- La voie entre Pont-St-Vincent et Blainville est dédiée au fret.

Figure 42 : Les flux de circulation du trafic fret ferroviaire



Source fond de carte : www.rff.fr ; 18-08-2009

La proposition :

La proposition consiste à détourner le trafic fret de l'étoile ferroviaire de Nancy en mettant en exploitation la voie entre Toul et Pont-St-Vincent. Ainsi, le trafic fret Est-Ouest pourrait emprunter la voie existante entre Blainville et Pont-St-Vincent en continuant jusqu'à Toul ce qui permettrait d'éviter de passer par la gare de Nancy et le Sillon lorrain. Le trafic Nord-Sud serait ainsi dévié par Toul pour éviter l'étoile ferroviaire dans le PTU du Grand Nancy. A partir de Toul, les trains fret pourraient ainsi emprunter l'axe Toul □ Pont-St-Vincent □ Blainville.

Figure 43 : Nouveaux flux de circulation du trafic fret selon la proposition



Source fond de carte : www.rff.fr ; 13-08-2009

La gare de Nancy ainsi que les sillons de l'étoile ferroviaire ainsi désengorgés permettraient alors de réaliser les volontés du Grand Nancy en matière de développement de l'offre de transport ferroviaire dans l'aire périurbaine. L'opérateur pourrait ainsi augmenter l'offre, l'adapter en fonction des besoins ainsi qu'initier la mise en place d'un cadencement sur certaines lignes.

L'aménagement du nœud ferroviaire Nancy - Jarville, une opportunité pour soutenir la faisabilité des propositions :

Situé sur l'un des axes régionaux majeurs concentrant environ 300 trains par jour, le nœud ferroviaire de Nancy-Jarville est essentiel au fonctionnement du Sud du réseau lorrain.

Dans l'objectif général de se doter d'une infrastructure qui offre des capacités suffisantes pour écouler les trafics TGV, TER et fret sur l'axe Nord-Sud lorrain, le Conseil régional a inscrit au Contrat Projets Etat-Région 2007-2013, le projet d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire sur l'axe Nancy-Jarville. Ces travaux consistent en la création d'une 3^{ème} voie principale de circulation et l'aménagement (aiguillages) de la bifurcation de Jarville. Cette nouvelle voie permettra aux trains en provenance de Pont-St-Vincent d'emprunter une voie différente de celle empruntée par les trains en provenance de Strasbourg (ce qui est le cas aujourd'hui). Ce chantier permettra à l'ensemble du réseau régional de fonctionner de façon plus fluide, la gestion actuelle étant difficile, notamment en heures de pointe.

La période prévue pour la durée des travaux s'étend de 2009 à 2012.

Tableau 14: Plan de financement du projet :

Opérations	Coût total	Part. Etat	Part. CR Lorraine	Participation CG, AOT et autres partenaires
Nœud ferroviaire de Nancy-Jarville :	30	15*	10,5	4,5
→ 3 ^{ème} voie sur la section Nancy-Jarville	25	12,5	8,75	3,75
→ Etudes et travaux préparatoires à l'aménagement gare de Nancy	5	2,5	1,75	0,75

* Le projet est inscrit au plan gouvernemental de relance pour 1,5 M€ (crédits de paiement) 2009 et 2010

Source : CPER 2007-2013

Le projet sera accompagné de travaux de renouvellement du poste de Jarville dont le coût est estimé à 31 M € financé à 100 % par RFF.

Figure 44: Photo prise de la cabine conducteur d'un AGC en provenance de Pont-Saint-Vincent : Début des travaux de création de la 3ème voie entre Nancy et Jarville



Source propre (date non mentionnée pour confidentialité du conducteur)

Figure 45 : Même endroit, photo satellite



Source : Google earth ; 10-08-2009

Synthèse :

Dans le contexte actuel où l'intermodalité et l'interopérabilité entre les réseaux sont omniprésentes dans les volontés politiques de transport des agglomérations, les candidats aux réponses à appel d'offres en réseaux urbains ne peuvent pas se contenter de répondre au cahier des charges stricto sensu.

Il s'agit aujourd'hui de prendre en compte l'ensemble des modes de transports sur le PTU concerné en incluant ainsi le transport ferroviaire même si l'autorité compétente n'est pas la même.

Les usagers deviennent de plus en plus exigeants pour la qualité de service de transport en commun. L'opérateur doit alors se positionner du point de vue de l'utilisateur en tenant compte des besoins en déplacements dans leurs ensembles. Dans le réseau de transport idéal d'une agglomération en termes d'interopérabilité, l'utilisateur ne devrait pas avoir besoin de prendre conscience de l'existence des différents gestionnaires et opérateurs lors de la planification ou de la réalisation de son déplacement.

Pour permettre l'interopérabilité optimale dans un réseau de transport en commun d'une agglomération, il serait peut-être nécessaire de repenser le découpage des compétences des autorités organisatrices en France.

C'est dans ce contexte qu'interviendront les débats concernant les modalités d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional.

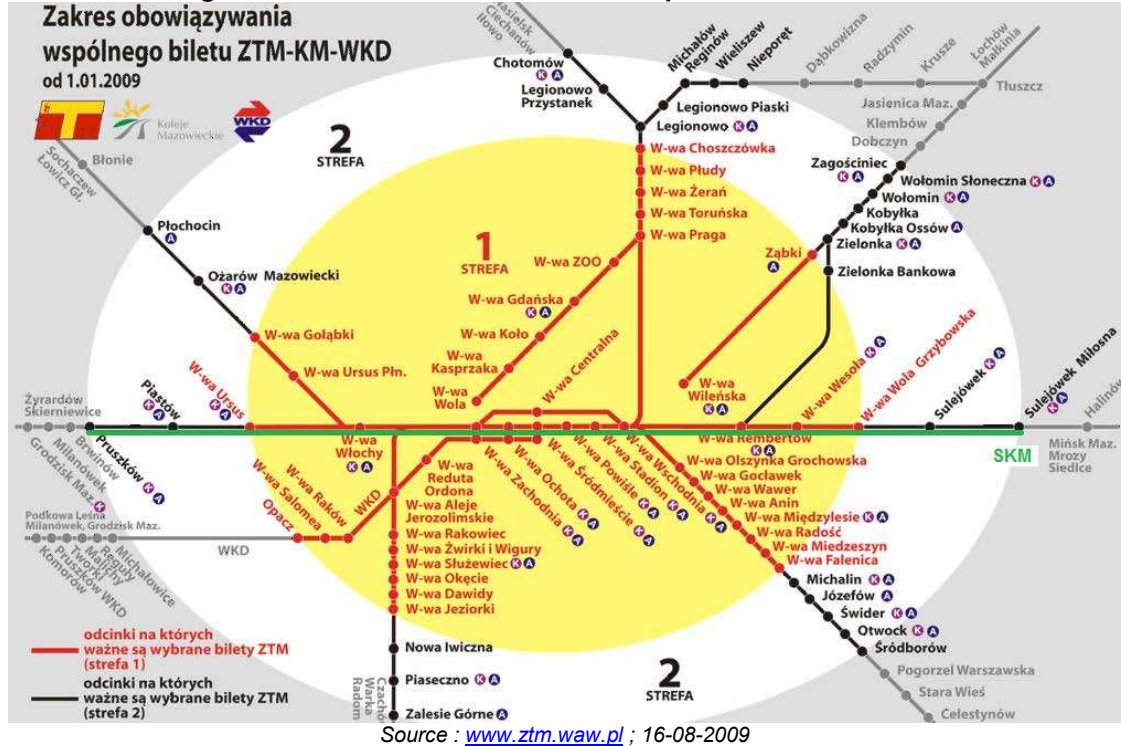
L'autre hypothèse, serait de déléguer l'exploitation de lignes périurbaines structurantes (appel d'offres pour concession ou délégation de service public) à des opérateurs distincts.

A titre d'exemple, l'agglomération de Varsovie est dotée d'un réseau ferré suburbain opéré par trois sociétés différentes :

- SKM Sp. Z o. o. circulant sur une ligne traversant Varsovie d'Est en Ouest ;
- PKP WKD Sp. Z o. o. opérant sur une ligne de 35 km reliant Varsovie au Sud-Ouest de la capitale ;
- et KM Sp. Z o. o., opérateur de transport régional de la voïvodie (division territoriale administrative équivalent à la région ayant aussi pour compétence le transport ferroviaire régional de voyageurs) de Mazovie (la voïvodie de Varsovie).

SKM opère sous la direction de ZTM, l'autorité organisatrice du transport urbain à Varsovie. KM et WKD, qui appartiennent en majorité à la voïvodie, opèrent en tant que sociétés de transport régional relevant des compétences de la voïvodie.

Figure 46 : Carte du réseau ferroviaire périurbain de Varsovie



La France pourrait s'inspirer de ce modèle en ce qui concerne l'exploitation séparée des différentes lignes ou réseaux ferroviaire périurbains. En Pologne, ces sociétés exploitantes sont publiques mais elles le sont pour des raisons économiques et politiques liées à l'histoire récente du pays. Dans une économie de marché moins jeune, comme c'est le cas en Europe de l'Ouest, les exploitants de telles lignes pourraient être privés ou bien prendre la forme de partenariats publics-privés.

Un autre exemple est celui de l'Allemagne où les Landers ont la responsabilité du transport ferroviaire régional depuis 1996. Les Landers ont la possibilité de déléguer à des autorités organisatrices de plus grande échelle, la responsabilité du réseau ferroviaire sur leur périmètre géographique. C'est le cas notamment à Berlin, où une telle autorité compétente peut lancer des appels d'offres pour l'exploitation du réseau ferroviaire sur le périmètre de l'agglomération.

Une législation plus souple en matière d'attribution des contrats de services publics dans le domaine du transport ferroviaire, permettrait aux autorités organisatrices d'appliquer des modèles d'organisation adaptés aux besoins et aux spécificités de leur agglomération.

Conclusion :

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est irrémédiablement lancée. La concurrence n'est pas une finalité en soi. L'Union européenne a décidé d'appliquer ce système économique, d'une manière très cadrée, au transport ferroviaire de voyageurs car il apportera une amélioration de la qualité du service et de son efficacité ainsi qu'une dynamique de perfectionnement. Pour que l'ouverture à la concurrence ait lieu dans les meilleures conditions et qu'elle soit bénéfique pour le service public que constitue le transport ferroviaire, il est nécessaire que l'ensemble des acteurs structurant l'offre s'y préparent : L'Etat, les collectivités locales et les opérateurs.

Dans ce contexte, Veolia Transport se prépare à trouver sa place sur le marché français comme dans d'autres pays européens. L'expertise de Veolia Transport s'étend au-delà des réseaux urbains et périurbains. L'entreprise possède un solide savoir-faire en matière de transport ferroviaire et de réseaux multimodaux, fruit de nombreuses années d'expériences, en Europe et dans le monde, sur des réseaux ayant différentes caractéristiques et différentes tailles. Veolia Transport est alors tout aussi performant en réseaux de transport de voyageurs par la route que par le mode ferroviaire, mais l'entreprise est aujourd'hui en France, essentiellement un opérateur de transport urbain et interurbain en raison de la législation nationale.

De part sa situation géographique frontalière, son réseau ferré dense et la forte volonté des élus (régionaux comme ceux du Grand Nancy), la Lorraine présente deux importantes opportunités pour un opérateur privé de transport ferroviaire de voyageurs. Les analyses des liaisons entre la Lorraine et le Luxembourg ainsi que du réseau ferroviaire périurbain de Nancy font ressortir de réelles opportunités d'entrée sur le marché, qu'elles soient opérables immédiatement ou à plus long terme. Face à ses principaux concurrents sur ce marché, que seront bientôt les français KEOLIS et la RATP ainsi que très certainement des opérateurs étrangers (la Deutsche Bahn, Trenitalia, Arriva...), Veolia Transport doit préparer des stratégies d'entrée en observant constamment celles de ses concurrents.

L'enjeu maintenant pour Veolia Transport est de définir une stratégie concrète en s'appuyant sur des analyses très poussées prenant en compte la législation, les volontés politiques, l'ensemble des éléments du contexte (la demande, l'offre existante, les concurrents...) ainsi que les contraintes techniques. En effet, le transport ferroviaire est un mode lourd qui implique des contraintes techniques liées aux infrastructures et au matériel roulant. La notion de programmation du temps est aussi primordiale. Il est nécessaire de prévoir le délai de réservation des sillons (environ 18 mois) ainsi que les délais de livraison des véhicules si nécessaire.

Les analyses des liaisons transfrontalières Lorraine - Luxembourg ainsi que du réseau ferroviaire périurbain de Nancy, font ressortir des portes d'entrée pour Veolia Transport.

En vue de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire transfrontalier dès janvier 2010, les liaisons entre la Lorraine et le Luxembourg constituent une opportunité immédiate pour un opérateur privé. Les deux principaux axes, à savoir Thionville - Luxembourg et Longwy - Luxembourg présentent des caractéristiques différentes en termes de fréquentation, de trafic, de densité de population etc. Ils sont néanmoins tous deux sources d'opportunités indéniables.

En heures de pointe, l'axe Thionville - Luxembourg est très densément fréquenté et l'offre actuelle atteint la capacité maximale des infrastructures. Les besoins en développement de l'offre sur cet axe sont aujourd'hui palpables et le seront d'autant plus demain étant donné les prévisions de l'évolution du nombre de frontaliers. L'axe Thionville - Luxembourg se situe sur un réseau urbain

particulièrement dense et bénéficie d'une localisation sur le périmètre géographique du Sillon lorrain. La possibilité de desserte en cabotage sur les liaisons transfrontalières prévue par la législation européenne, renforce alors la pertinence de la mise en place d'une offre sur cet axe. Les nombreux projets d'augmentation de la capacité des infrastructures permettront d'ici peu d'augmenter l'offre sur ces liaisons notamment en heures de pointe. Il est alors indispensable, dès aujourd'hui de préparer précisément la stratégie d'entrée sur ce marché.

L'offre sur l'axe Longwy - Luxembourg est beaucoup plus faible. Néanmoins, les frontaliers dans la région de Longwy sont nombreux et le seront encore plus les prochaines années, notamment en raison de l'ouverture du nouveau pôle de Belval. L'offre sur cet axe pourrait être densifiée et améliorée pour éviter aux frontaliers usagers des transports en commun une rupture de charge pendant leur déplacement (car jusqu'à Rodange puis train jusqu'à Luxembourg).

Le réseau ferroviaire périurbain de Nancy constitue une autre porte d'entrée mais à plus long terme. En effet, ce réseau fait partie intégrante du réseau régional de transport ferroviaire de Lorraine et dépend de la compétence du Conseil régional. Il est néanmoins nécessaire pour Veolia Transport, de se positionner sur ce marché en tant que candidat pour exploiter le réseau urbain de Nancy dans le cadre d'une nouvelle convention, et en tant qu'opérateur de transport ferroviaire de voyageurs,.

Il est indispensable de ne pas dissocier ces deux rôles pour Veolia Transport dans la démarche d'approche du réseau ferroviaire périurbain de Nancy.

La Communauté Urbaine du Grand Nancy ainsi que le Conseil régional de Lorraine font part d'une forte volonté de développement de ce réseau. L'enjeu est alors multimodal et consiste à présenter une réponse à l'appel d'offre du Grand Nancy en y incluant un volet ferroviaire tenant compte des attentes des collectivités locales ainsi que de la demande. Le projet de tram-train constitue une opportunité certaine qui doit être précisément étudiée pour pouvoir proposer une offre pertinente sur ce service. Ce projet, ayant été initié par la Grand Nancy, sera plus accessible pour un opérateur privé que le reste du réseau ferroviaire qui est exploité par la SNCF sous une convention pour la période 2007-2016.

Qu'il s'agisse des liaisons Lorraine - Luxembourg ou du réseau ferroviaire périurbain, l'intermodalité et l'interopérabilité entre les réseaux est primordiale. Les usagers comme les autorités compétentes sont de plus en plus exigeantes au niveau de la qualité du service public. Il est nécessaire de concevoir les déplacements des usagers dans leur globalité en proposant une chaîne de transport intermodale et intégrée aux niveaux des infrastructures d'accès comme de la billettique et de la tarification.

Bibliographie

Agence de Développement et d'urbanisme de l'Aire urbaine Nancéienne (septembre 2008), *Cahier des Haltes Ferroviaires*.

Agence de Développement et d'urbanisme de l'Aire urbaine Nancéienne (septembre 2008), *Optimisation du Réseau Ferroviaire pour le renforcement de la desserte de l'agglomération en transport en commun*.

Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne (01 décembre 2008), *Projet de programme et de travail, 2009*

Cahier n°6 de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (2006), *Les Transports frontaliers de voyageurs*

Commission européenne, Direction Générale de l'Energie et des Transports, 3ème paquet ferroviaire, http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_fr.html - consulté le 20 juin 2009

Commission européenne, Livre blanc □ La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix (2001), Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes

Communauté d'Agglomération portes de France Thionville (2007), *Rapport d'Activité 2007*

Conseil Economique et Social et Conseil Régional de Lorraine (mars 2005), *Schéma Régional des infrastructures et des Transports (SRIT)*

Conseil Economique Social et Environnemental et Transport Développement Intermodalité Environnement, Conférence du 25 juin 2009, « *La Gare contemporaine : quelle gouvernance ? quel modèle économique,* »

Conseil Régional de Lorraine (2006), *Bilan et Enjeux du conventionnement TER METROLOR*

Conseil régional de Lorraine (2009), *Budget primitif 2009*

Conseil Régional de Lorraine et SNCF (11/05/2007), *Convention d'Organisation et de Financement de l'Exploitation du Service Public Ferroviaire des Transports Régionaux de voyageurs entre la Région Lorraine et la SNCF*

Conseil Régional de Lorraine et SNCF, *Comité de dessertes du Sillon lorrain à Nancy*, Jeudi 11 juin 2009

Conservatoire National des Arts et Métiers , 4^{ème} Université d'Eté d'Avenir Transports (août 2009), *L'ouverture à la concurrence des transports publics*.

Délibération de la Communauté Urbaine du Grand Nancy n°11 (20-03-2009), DGA pôle développement urbain et social, *Cohésion Sociale Habitat et Egalité des Chances*

Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires, J.O. du 24 août 1991

Directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, J.O. du 27 juin 1995

Francis Grignon, Sénateur, *Rapport fait au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports* session ordinaire 2008-2009 N°184

Hubert Haenel, Sénateur du Haut-Rhin, *Rapport à M. le Premier ministre de M. Hubert Haenel, Ecrire l'acte II de la révolution ferroviaire régionale*, 26 octobre 2008

Hubert Haenel, Sénateur du Haut-Rhin, *Rapport d'information fait au nom de la commission des Affaires européennes sur la libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne*, 12 février 2009

L'Est Républicain, Ghislain Utard 16/01/2008, *Tram-Train : « C'est faisable »*

La Région Lorraine, Dossier de presse du 08 janvier 2009, Faciliter la mobilité des frontaliers entre la Lorraine et le Luxembourg : le SMOT une 1^{ère} en Europe

La Région Lorraine (juin 2009), *Schéma Directeur d'accessibilité du Réseau TER METROLOR de la région Lorraine*

Le Grand Nancy Communauté Urbaine (2006), *Plan de Déplacements Urbains du Grand Nancy*.

Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route

Metrolor et frontalier: coup double pour la Région, (06/02/2009) - Environnement et territoire
<http://www.cr-lorraine.fr/jahia/Jahia/cache/bypass/pid/361?actu=18995> □ consulté le 03 août 2009

Ministère des Transports, SNCF DDTER de Metz/Nancy, Lorraine Conseil Régional et CFL (11/09/2008), *Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg*

Ministère des Transports et la Région Lorraine 08 janvier 2009, *Schéma Stratégique de la mobilité Transfrontalière Lorraine-Luxembourg*

Nouvelle ligne publique transfrontalière "300 Thionville/Hayange-Luxembourg" (07-05-2008), http://www.gouvernement.lu/salle_presse/communiqués/2008/05-mai/07-lux/index.html - consulté le 27 juillet 2009.

Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (Edition 2008-2009), *les chiffres clés des transports en Lorraine*

Préfecture et Conseil régional de Lorraine (2007), *Contrats de projets Etat-région Lorraine*

Préfecture de la région Lorraine Cabinet du préfet 07 avril 2009, *Ouverture ferroviaire de la Lorraine vers le sud*

Rapport à M. le Premier Ministre François Fillon de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin (mars 2009), « *La Gare Contemporaine* »

SMOT, un nouveau schéma stratégique de mobilité transfrontalière qui facilite la mobilité des frontaliers entre la Lorraine et le Luxembourg (en ligne),
http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2009/01-janvier/08-lux-smot/index.html - consulté le 10 juillet 2009.

SNCF et Conseil régional de Lorraine, Comité de dessertes du Sillon lorrain, théâtre de la Manufacture à Nancy, 11 juin 2009

SNCF et Région Lorraine, Dossier de presse du mercredi 01 avril 2009, *Présentation des dernières rames TER METROLOR, un parc tout neuf et des projets pour demain*

SNCF TER (2007), *Rapport d'Activité TER Lorraine 2007*.

SYSTRA et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, édition 2 du 27/02/2007, *LIRICA Cadre Institutionnel et Tarification*

Vosges Matin (25 mars 2009) Jean Marc Toussaint, *Michel Heinrich* : « *La Liaison Epinal-Belfort est vitale* »

TABLE DES MATIERES

Fiche bibliographique	3
Publication data form	4
Remerciements □ ..	5
Sommaire	6
Introduction.....	7
1. Législation et volonté européennes : vers une ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs	9
1.1 Les premières politiques européennes visant à libéraliser le transport ferroviaire	9
1.2 Une nouvelle étape de l'intégration du système ferroviaire européen : vers la libéralisation du volet voyageurs	11
1.3 La législation européenne en matière d'obligation de services publics.....	13
2. Le contexte français	17
2.1 Application ou interprétation française de la législation européenne ?	17
2.2. Les signes d'une préparation à l'ouverture du marché de transport ferroviaire de voyageurs en France	19
3. Le transport ferroviaire de voyageurs en Lorraine : ses spécificités et sources d'opportunités.....	23
3.1 Caractéristiques de la région Lorraine	24
3.2 Le réseau ferré lorrain : un réseau dense et structuré autour d'un axe Nord-Sud	25
3.2.1 Le Sillon Lorrain, épine dorsale du réseau Metrolor.....	27
3.2.2 Les projets de créations de haltes ferroviaires et de réouvertures de gares : une redéfinition des besoins en mobilité	28
3.2.3 L'arrivée de la ligne à grande vitesse en 2007	30
3.2.4 La gare TGV Lorraine	32
3.2.5 Débouchés Sud de la Lorraine	33
3.3 L'offre et la fréquentation.....	34
3.4. Le matériel roulant : un parc 100 % neuf ou modernisé	36
3.5 Les documents structurant l'offre ferroviaire aujourd'hui et demain : La convention TER SNCF-Région Lorraine et le Schéma Régional des Infrastructures et Transport	37
3.5.1 La convention Région Lorraine □ TER SNCF 2007-2016	37
3.5.2 Budget régional 2009.....	38
3.5.3 Schéma Régional des Infrastructures et Transport.....	38

3.6 La tarification et la billettique en Lorraine : un point fort de l'offre ferroviaire	39
<i>Synthèse</i>	40
4. Les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg et le réseau périurbain de Nancy : deux portes d'entrées pour un opérateur privé en Lorraine.....	41
4.1 Les Liaisons transfrontalières entre la Lorraine et le Luxembourg : opportunité accessible dès le 1^{er} janvier 2010	41
4.1.1 Les liaisons transfrontalières urbaines	41
4.1.2 Origines, tendances et prévisions des déplacements transfrontaliers Lorraine-Luxembourg	44
4.1.3 Le Schéma de Mobilité Transfrontalière Lorraine-Luxembourg	49
4.1.4 Le réseau ferré : contraintes techniques	50
4.1.5 L'offre et la fréquentation : constats et évolutions	57
4.1.6 Le cadre institutionnel des liaisons transfrontalières entre la Lorraine et le Luxembourg..	68
4.1.7 Le ferroviaire voyageur transfrontalier entre la Lorraine et le Luxembourg : Suggestions pour un opérateur privé.....	69
4.2 Le réseau ferroviaire périurbain de Nancy du point de vue d'un opérateur privé : une porte d'entrée de demain à préparer aujourd'hui	73
4.2.1 Vers une intégration des réseaux ferroviaires périurbains au sein de la politique de déplacement des villes.....	73
4.2.2 Etat des lieux du réseau ferroviaire périurbain et analyse du contexte.....	74
4.2.3 L'appel d'offres pour le transport urbain à Nancy, opportunité pour Veolia Transport de faire valoir ses compétences	82
Conclusion	93
Bibliographie.....	95
TABLE DES MATIERES.....	99
ANNEXE 1 : Règlement OSP.....	103
ANNEXE 2 : Carte du réseau ferré en Lorraine	117
ANNEXE 3 : Question de M. Haenel au Sénat concernant le règlement OSP .	120
ANNEXE 4 : SDA du réseau Metrolor : cartes et programmes financiers	122
ANNEXE 5 : Compte-rendu du comité de dessertes du Sillon lorrain	126
ANNEXE 6 : Caractéristiques d'une automotrice TER 2N.....	135

Tables des figures et tableaux

Table des figures :

Figure 1 : Possibilités offertes par le règlement OSP et durées limites en matière de contrats de service public dans le domaine du transport ferroviaire	14
Figure 2 : Carte de la Lorraine, de ses départements et du réseau ferré	25
Figure 3 : Carte du réseau ferré en Lorraine	26
Figure 4 : Type de trafic ferroviaire en Lorraine	26
Figure 5 : Le Sillon lorrain.....	27
Figure 6 : Les comités de lignes en Lorraine	28
Figure 7 : Gares évoquées pour une éventuelle réouverture.....	29
Figure 8 : Tracé de la LGV Est.....	31
Figure 9 : Hypothèses de débouchés Sud en Lorraine	33
Figure 10 : Evolution de l'offre et de la fréquentation :	35
Figure 11 : Carte du trafic transport ferroviaire "voyageurs" transfrontalier de proximité	43
Figure 12 : Les 6 points de frontières du réseau ferré lorrain pour le trafic voyageurs.....	44
Figure 13 : Carte des flux des frontaliers travaillant au Luxembourg.....	45
Figure 14 : Infrastructures d'accès à Belval	46
Figure 15 : Localisation des lieux de résidence des frontaliers français.....	47
Figure 16 : Déplacements domicile-travail des frontaliers lorrains à destination de Luxembourg-ville	48
Figure 17 : Périmètre d'analyse du SMOT	50
Figure 18 : Liaisons transfrontalières avec le Luxembourg.....	51
Figure 19 : Les 6 lignes du réseau ferré au Luxembourg	52
Figure 20 : Caractéristiques des voies ferrées CFL en liaison avec la France	53
Figure 21 : Schéma du stationnement de certains trains en gare de Luxembourg	54
Figure 22 : Localisation de Ettelbruck sur la carte du réseau CFL	54
Figure 23 : Photo satellite de la gare de Luxembourg et son atelier de maintenance	55
Figure 24 : Localisation de la nouvelle gare en projet.....	55
Figure 25 : La gare de Rodange sur la carte du réseau CFL.....	56
Figure 26 : Répartition des frontaliers lorrains utilisant les TC selon les modes de transport	58
Figure 27 : Les deux lignes étudiées et les principales gares desservies	59
Figure 28 : TER 2N.....	62
Figure 29: Evolution du nombre de voyages sur les liaisons transfrontalières via Bettembourg.....	64
Figure 30 : Evolution du trafic sur les principales O-D transfrontalières du sillon lorrain.....	65
Figure 31 : Carte schématique de la partie étudiée du réseau ferré lorrain et toutes ses gares :	66
Figure 32 : Schéma illustrant la coopération institutionnelle Lorraine-Luxembourg	69
Figure 33 : Carte de la Communauté Urbaine du Grand Nancy	75
Figure 34 : Périmètre géographique de la carte Simplicité hors réseau Métrolor	77
Figure 35 : Le réseau ferroviaire et les gares dans le PTU de Nancy	78
Figure 36 : Carte de l'étoile ferroviaire autour de Nancy.....	80
Figure 37 : Projets de création de nouvelles haltes dans le PTU du Grand Nancy	81
Figure 38 : Projets de TCSP à Nancy	82
Figure 39 : Schéma illustrant le projet de tram-train	84
Figure 40 : Photo de la voie Saint-Georges	85
Figure 41 : Extrait d'un graphica simplifié pour un service cadencé sur la ligne du tram-train	86
Figure 42 : Les flux de circulation du trafic fret ferroviaire	88
Figure 43 : Nouveaux flux de circulation du trafic fret selon la proposition	89
Figure 44: Photo prise de la cabine conducteur d'un AGC en provenance de Pont-Saint-Vincent : Début des travaux de création de la 3ème voie entre Nancy et Jarville	90
Figure 45 : Même endroit, photo satellite	90
Figure 46 : Carte du réseau ferroviaire périurbain de Varsovie	92

Table des tableaux :

Tableau 1: Questions de l'Eurobaromètre concernant l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs.....	12
Tableau 2 : Chiffres clés (hors budget)	34
Tableau 3 : Détails origines-destinations sur le Sillon lorrain	36
Tableau 4 : Composition du Parc	36
Tableau 5 : Prévisions des charges et des recettes TER	38
Tableau 6 : Données chiffrées	59
Tableau 7 : Comparaison des caractéristiques de l'offre en train et en car	60
Tableau 8 : Localisation du pôle de Belval et de ses gares sur la carte du réseau CFL	61
Tableau 9 : Trafic et recettes en 2007	63
Tableau 10 : Nombre de voyages par jour sur les origines-destinations étudiées	63
Tableau 11 : Evolution du trafic sur les principales O-D transfrontalières du Sillon lorrain	65
Tableau 12: Evolution du trafic les premiers trimestres 2008 et 2009 sur les principales O-D transfrontalières du Sillon lorrain	67
Tableau 13 : Principales origines-destinations avec l'aire urbaine de Nancy	79
Tableau 14: Plan de financement du projet :.....	89

ANNEXE 1 :

**Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil
du 23 octobre 2007
relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer
et par route**

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 1370/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71 et 89,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 16 du traité confirme la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union.

(2) L'article 86, paragraphe 2, du traité dispose que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles du traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie.

⁽¹⁾ JO C 195 du 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ JO C 192 du 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 novembre 2001 (JO C 140 E du 13.6.2002, p. 262), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 (JO C 70 E du 27.3.2007, p. 1) et position du Parlement européen du 10 mai 2007. Décision du Conseil du 18 septembre 2007.

(3) L'article 73 du traité constitue une *lex specialis* par rapport à l'article 86, paragraphe 2. Il établit des règles applicables aux compensations des servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur des transports terrestres.

(4) Les objectifs principaux du livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» sont de garantir des services de transport de voyageurs sûrs, efficaces et de grande qualité grâce à une concurrence régulée, garantissant, en outre, la transparence et le bon fonctionnement des services publics de transport de voyageurs, compte tenu des facteurs sociaux, environnementaux et relatifs au développement régional, ou d'offrir des conditions tarifaires spécifiques à certaines catégories de voyageurs, comme les retraités, et d'éliminer les disparités entre les entreprises de transport des différents États membres, de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence.

(5) À l'heure actuelle, de nombreux services de transports terrestres de voyageurs représentant une nécessité d'intérêt économique général n'offrent pas de possibilité d'exploitation commerciale. Les autorités compétentes des États membres doivent avoir la faculté d'intervenir pour s'assurer que ces services sont fournis. Les mécanismes qu'elles peuvent utiliser pour s'assurer que les services publics de transport de voyageurs sont fournis comprennent notamment: l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs de services publics, l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de services publics et la définition de règles générales en matière d'exploitation des transports publics, applicables à tous les opérateurs. Si, conformément au présent règlement, des États membres choisissent d'exclure certaines règles générales de son champ d'application, le régime général en matière d'aides d'État devrait s'appliquer.

- (6) De nombreux États membres ont établi une législation prévoyant l'octroi de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché des transports publics, sur la base de procédures de mise en concurrence transparentes et équitables. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de services publics fournissent aujourd'hui des services publics de transport de voyageurs dans plus d'un État membre. Toutefois, l'évolution des législations nationales a conduit à l'application de procédures disparates et créé une insécurité juridique quant aux droits des opérateurs de services publics et aux obligations des autorités compétentes. Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁽¹⁾ ne traite pas de la manière dont les contrats de service public doivent être attribués dans la Communauté ni, notamment, des circonstances dans lesquelles ils devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Il convient donc d'actualiser le cadre juridique communautaire.
- (7) Les études réalisées et l'expérience acquise par les États membres ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, si des clauses de sauvegarde appropriées sont en place, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs permet de rendre les services plus attrayants, plus innovants et moins chers, sans entraver les opérateurs de services publics dans la poursuite des missions spécifiques qui leur ont été imparties. Cette approche a été soutenue par le Conseil européen dans le cadre du processus dit de Lisbonne du 28 mars 2000, qui a demandé à la Commission, au Conseil et aux États membres, eu égard à leurs compétences respectives, d'«accélérer la libéralisation dans des secteurs tels que [...] les transports».
- (8) Les marchés de transport de voyageurs déjà déréglementés et ne connaissant pas de droits exclusifs devraient pouvoir préserver leurs caractéristiques et leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec les exigences du traité.
- (9) Afin d'organiser leurs services publics de transports de voyageurs de la manière la mieux adaptée aux besoins du public, toutes les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises, dans les conditions prévues par le présent règlement. Pour garantir l'application des principes de transparence, d'égalité de traitement des opérateurs concurrents et de proportionnalité, lorsque des compensations ou des droits exclusifs sont octroyés, il est indispensable de définir dans un contrat de service public passé entre l'autorité compétente et l'opérateur de service public choisi la nature des obligations de service public et les contreparties convenues. La forme ou l'appellation de ce contrat peuvent varier selon les systèmes juridiques des États membres.
- (10) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. L'organisation des services publics de transport de voyageurs par voie navigable ou, dans la mesure où ils ne sont pas couverts par une législation communautaire spécifique, par voie maritime nationale est donc soumise au respect des principes généraux du traité, sauf si les États membres choisissent d'appliquer le présent règlement à ces secteurs spécifiques. Les dispositions du présent règlement ne font pas obstacle à l'intégration de services de transport par voie navigable ou par voie maritime nationale dans un réseau public de transport de voyageurs urbain, suburbain ou régional plus vaste.
- (11) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services de transport de marchandises, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'organisation des services de transport de marchandises devrait donc être soumise au respect des principes généraux du traité.
- (12) Il est indifférent, au regard du droit communautaire, que les services publics de transport de voyageurs soient opérés par des entreprises publiques ou privées. Le présent règlement est fondé sur les principes de neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété, visé à l'article 295 du traité, de liberté qu'ont les États membres de définir les services d'intérêt économique général, visé à l'article 16 du traité, et de subsidiarité et de proportionnalité, visés à l'article 5 du traité.
- (13) Certains services, souvent liés à des infrastructures spécifiques, sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou pour leur vocation touristique. Ces opérations servant manifestement un objectif étranger à la fourniture de transports publics de voyageurs, elles ne doivent pas être régies par les règles et procédures applicables aux exigences de service public.
- (14) Lorsque les autorités compétentes sont responsables de l'organisation du réseau de transport public, cette organisation peut comprendre, outre le fonctionnement effectif du service de transport, toute une série d'autres activités et fonctions que les autorités compétentes doivent être libres d'assurer elles-mêmes ou de confier, en tout ou partie, à un tiers.

⁽¹⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

- (15) Les contrats de longue durée peuvent mener à la fermeture du marché pendant une période inutilement longue, amoindrissant ainsi les effets bénéfiques de la pression de la concurrence. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient être de durée limitée. La prorogation de ces contrats pourrait être soumise à la satisfaction des usagers. Dans ce contexte, il est nécessaire de prévoir la possibilité de proroger les contrats de service public pour une période ne dépassant pas la moitié de leur durée initiale, lorsque l'opérateur de service public doit investir dans des actifs dont la durée d'amortissement est exceptionnellement longue et, en raison de leurs caractéristiques et contraintes particulières, dans le cas des régions ultrapériphériques telles que précisées à l'article 299 du traité. Par ailleurs, lorsqu'un opérateur de service public réalise des investissements dans des infrastructures ou du matériel roulant et des véhicules qui ont un caractère exceptionnel en ce sens que ces investissements nécessitent des fonds importants, et pour autant que le contrat soit attribué à l'issue d'une procédure de mise en concurrence équitable, le contrat en question devrait pouvoir être prorogé pour une période encore plus longue.
- (16) Lorsque la conclusion d'un contrat de service public peut entraîner un changement d'opérateur de service public, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'opérateur de service public choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements⁽¹⁾. Ladite directive n'interdit pas aux États membres de maintenir les droits des travailleurs en cas de transfert autres que ceux couverts par la directive 2001/23/CE, et de tenir compte, le cas échéant, des normes sociales établies par les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales, les conventions collectives ou autres accords conclus entre partenaires sociaux.
- (17) En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite ou la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service.
- (18) Sous réserve des dispositions pertinentes du droit national, toute autorité locale ou, à défaut, toute autorité nationale peut choisir de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sur son territoire ou de les confier sans mise en concurrence à un opérateur interne. Toutefois, afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres. Par ailleurs, une autorité compétente fournissant ses propres services de transport ou un opérateur interne ne devraient pas être autorisés à participer à une procédure de mise en concurrence ne relevant pas du territoire de l'autorité en question. L'autorité contrôlant l'opérateur interne devrait également avoir la possibilité d'interdire à celui-ci de participer à une procédure de mise en concurrence organisée sur son territoire. Les restrictions imposées aux activités d'un opérateur interne ne portent pas atteinte à la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public lorsqu'ils concernent le transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires, tels que le métro ou le tramway. En outre, l'attribution directe de contrats concernant les services de chemin de fer lourd ne porte pas atteinte à la faculté qu'ont les autorités compétentes d'attribuer, à un opérateur interne, des contrats de service public de transport de voyageurs relatifs à d'autres modes ferroviaires, tels que le métro et le tramway.
- (19) Le recours à la sous-traitance peut contribuer à accroître l'efficacité des transports publics de voyageurs et rend possible la participation d'autres entreprises que l'opérateur de service public auquel a été attribué le contrat de service public. Toutefois, en vue d'optimiser l'utilisation des fonds publics, les autorités compétentes devraient pouvoir déterminer les modalités de sous-traitance de leurs services publics de transport de voyageurs, en particulier lorsque les services sont fournis par un opérateur interne. En outre, il ne devrait pas être interdit à un sous-traitant de participer à des mises en concurrence sur le territoire de toute autorité compétente. La sélection d'un sous-traitant par l'autorité compétente ou son opérateur interne doit être effectuée en conformité avec le droit communautaire.
- (20) Lorsqu'une autorité publique choisit de confier une mission de service d'intérêt général à un tiers, elle doit choisir l'opérateur de service public dans le respect du droit communautaire des marchés publics et des concessions, tel qu'il découle des articles 43 à 49 du traité, ainsi que des principes de transparence et d'égalité de traitement. En particulier, les dispositions du présent règlement s'entendent sans préjudice des obligations applicables aux autorités publiques en vertu des directives sur la passation des marchés publics, lorsque les contrats de service public relèvent de leur champ d'application.

(1) JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

- (21) Il convient de garantir une protection juridique effective non seulement pour les marchés attribués qui relèvent du champ d'application de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽¹⁾ et de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services ⁽²⁾, mais également pour les autres marchés attribués en vertu du présent règlement. Une procédure de révision effective est nécessaire et devrait être comparable aux procédures applicables aux termes de la directive 89/665/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux ⁽³⁾ et de la directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽⁴⁾, selon le cas.
- (22) Certaines mises en concurrence obligent les autorités compétentes à définir et à décrire des systèmes complexes. Ces autorités devraient, par conséquent, être habilitées, lorsqu'elles attribuent des contrats dans de tels cas, à en négocier les détails avec une partie ou l'ensemble des éventuels opérateurs de services publics après la soumission des offres.
- (23) Les mises en concurrence en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsque le contrat porte sur des sommes ou des distances peu importantes. À cet égard, des sommes ou des distances plus élevées devraient permettre aux autorités compétentes de tenir compte des intérêts spécifiques des petites et moyennes entreprises. Les autorités compétentes ne devraient pas être autorisées à fractionner les contrats ou les réseaux afin d'échapper à l'obligation d'organiser une mise en concurrence.
- (24) En cas de risque d'interruption de la fourniture des services, les autorités compétentes devraient être habilitées à instaurer des mesures d'urgence à court terme en attendant l'attribution d'un nouveau contrat de service public qui soit conforme à toutes les conditions d'attribution du présent règlement.
- (25) Le transport public de voyageurs par chemin de fer pose des questions particulières liées à la lourdeur des investissements et au coût des infrastructures. En mars 2004, la Commission a présenté une proposition de modification de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, pour assurer à toute entreprise ferroviaire communautaire un accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de voyageurs. Le présent règlement n'a pas pour but de poursuivre l'ouverture du marché des services ferroviaires, mais d'instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public.
- (26) S'agissant des services publics, le présent règlement permet à chaque autorité compétente, dans le cadre d'un contrat de service public, de choisir son opérateur de services publics de transport de voyageurs. Compte tenu de la diversité de l'organisation territoriale des différents États membres en la matière, il est justifié de permettre aux autorités compétentes d'attribuer directement les contrats de service public de transport par chemin de fer.
- (27) Les compensations accordées par les autorités compétentes pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public devraient être calculées de manière à éviter toute surcompensation. Lorsqu'une autorité compétente prévoit d'attribuer un contrat de service public sans mise en concurrence, elle devrait également respecter des règles détaillées assurant l'adéquation du montant des compensations et reflétant un souci d'efficacité et de qualité des services.
- (28) En tenant dûment compte, dans le système de calcul prévu à l'annexe, des effets que le respect des obligations de service public peut avoir sur la demande de services publics de transport de voyageurs, l'autorité compétente et l'opérateur de service public peuvent prouver que toute surcompensation a été évitée.
- (29) En vue de l'attribution des contrats de service public, à l'exception des mesures d'urgence et des contrats concernant de petites distances, les autorités compétentes devraient prendre les mesures de publicité nécessaires et faire savoir, au moins un an à l'avance, qu'elles ont l'intention d'attribuer de tels contrats afin de permettre aux éventuels opérateurs de services publics de réagir.
- (30) Les contrats de service public attribués directement devraient faire l'objet d'une plus grande transparence.

⁽¹⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 107).

⁽²⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil.

⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 33. Directive modifiée par la directive 92/50/CEE (JO L 209 du 24.7.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 76 du 23.3.1992, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE.

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

- (31) Étant donné que les autorités compétentes et les opérateurs de services publics auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il convient de prévoir des régimes transitoires. En vue de l'attribution progressive de contrats de service public conformément au présent règlement, les États membres devraient présenter à la Commission un rapport sur l'état des travaux dans les six mois suivant la première moitié de la période transitoire. La Commission peut proposer des mesures appropriées sur la base de ces rapports.
- (32) Pendant la période transitoire, l'application des dispositions du présent règlement par les autorités compétentes peut s'effectuer à des moments différents. Il se pourrait donc qu'au cours de cette période, des opérateurs de service public provenant de marchés non encore soumis aux dispositions du présent règlement soumissionnent pour des contrats de service public sur des marchés ouverts plus rapidement à la concurrence régulée. Pour prévenir, par une action proportionnée, tout déséquilibre dans l'ouverture du marché des transports publics, les autorités compétentes devraient pouvoir refuser, au cours de la seconde moitié de la période transitoire, les offres soumises par les entreprises dont plus de la moitié de la valeur des services publics de transport qu'elles fournissent n'est pas attribuée conformément au présent règlement, à condition qu'il n'y ait pas de discrimination et que la décision ait été prise avant la mise en concurrence.
- (33) Aux points 87 à 95 de son arrêt *Altmark Trans GmbH*, du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00 ⁽¹⁾, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que la compensation de service public ne constitue pas un avantage au sens de l'article 87 du traité, sous réserve que quatre conditions cumulatives soient réunies. Lorsque ces conditions ne sont pas réunies, et que les critères généraux d'applicabilité de l'article 87, paragraphe 1, du traité sont satisfaits, la compensation liée à des obligations de service public constitue une aide d'État et relève des articles 73, 86, 87 et 88 du traité.
- (34) Des compensations de service public peuvent se révéler nécessaires dans le secteur du transport terrestre de voyageurs afin que les entreprises chargées d'assurer un service public fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Ces compensations peuvent être compatibles avec le traité, en application de son article 73, sous certaines conditions. D'une part, elles doivent être attribuées pour assurer la prestation de services qui sont des services d'intérêt général au sens du traité. D'autre part, afin d'éviter des distorsions injustifiées de la concurrence, elles ne sauraient dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (35) Les compensations accordées par les autorités compétentes en conformité avec les dispositions du présent règlement peuvent, par conséquent, être exemptées de la notification préalable de l'exigence prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité.
- (36) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69, qui devrait, par conséquent, être abrogé. Pour les services publics de transport de marchandises, une période transitoire de trois ans facilitera la suppression progressive de compensations qui ne sont pas autorisées par la Commission conformément aux articles 73, 86, 87 et 88 du traité. Toute compensation accordée en liaison avec la fourniture de services publics de transport de voyageurs autres que ceux visés par le présent règlement qui risquerait de constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, devrait respecter les dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, y compris toute interprétation pertinente par la Cour de justice des Communautés européennes, en particulier dans son arrêt rendu dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Lorsqu'elle examine de tels cas, la Commission devrait, par conséquent, appliquer des principes similaires à ceux définis dans le présent règlement ou, le cas échéant, dans d'autres actes législatifs relevant du domaine des services d'intérêt économique général.
- (37) Le champ d'application du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽²⁾ est couvert par le présent règlement. Ledit règlement, jugé obsolète, limite en outre l'application de l'article 73 du traité et n'offre pas de base juridique appropriée pour autoriser les programmes d'investissement actuels, en particulier en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il convient donc de l'abroger pour permettre d'appliquer l'article 73 du traité de manière adaptée à l'évolution permanente du secteur concerné, sans préjudice du présent règlement et du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer ⁽³⁾. En vue de faciliter encore davantage l'application des règles communautaires pertinentes, la Commission proposera des lignes directrices relatives aux aides d'État en faveur des investissements dans le secteur du chemin de fer, y compris les investissements dans les infrastructures en 2007.
- (38) La Commission devrait présenter un rapport afin d'évaluer la mise en œuvre du présent règlement et l'évolution de la fourniture des services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, notamment la qualité des services publics de transport de voyageurs et les conséquences de l'attribution directe des contrats de service public. Ce rapport peut, si nécessaire, être accompagné de propositions appropriées en vue de la modification du présent règlement.

⁽¹⁾ Recueil 2003, p. I-7747.

⁽²⁾ JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir.

À cette fin, le présent règlement définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public.

2. Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ⁽¹⁾, par voie maritime nationale.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux concessions de travaux publics au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/17/CE ou de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2004/18/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «transports publics de voyageurs», les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;
- b) «autorité compétente», toute autorité publique, ou groupe-ment d'autorités publiques, d'un ou de plusieurs États mem-bres, qui a la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs dans une zone géographique donnée, ou tout organe investi d'un tel pouvoir;

c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale;

d) «opérateur de service public», toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des servi-ces publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs;

e) «obligation de service public», l'exigence définie ou détermi-née par une autorité compétente en vue de garantir des servi-ces d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;

f) «droit exclusif», droit habilitant un opérateur de service public à exploiter certains services publics de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnés, à l'exclu-sion de tout autre opérateur de service public;

g) «compensation de service public», tout avantage, notamment financier, octroyé, sur fonds publics, directement ou indirec-tement par une autorité compétente pendant la période de mise en œuvre d'une obligation de service public ou lié à cette période;

h) «attribution directe», attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable;

i) «contrat de service public», un ou plusieurs actes juridique-ment contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploita-tion des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Selon le droit des États membres, le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui:

— prend la forme d'un acte individuel législatif ou régle-mentaire, ou

— contient les conditions dans lesquelles l'autorité compé-tente elle-même fournit les services ou confie la fourni-ture de ces services à un opérateur interne;

j) «opérateur interne», une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale com-pétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services;

⁽¹⁾ JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

- k) «valeur», la valeur d'un service, d'une ligne, d'un contrat de service public ou d'un régime de compensation pour les transports publics de voyageurs, correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs de services publics, y compris la compensation, quelle qu'en soit la nature, versée par les autorités publiques et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas reversées à l'autorité compétente en question;
- l) «règle générale», mesure qui s'applique sans discrimination à tous les services publics de transport de voyageurs d'un même type dans une zone géographique donnée où une autorité compétente est responsable;
- m) «services intégrés de transports publics de voyageurs», des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires.
- b) établissent à l'avance, de façon objective et transparente:
- i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée, et
- ii) la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés,

de manière à éviter toute surcompensation. Dans le cas des contrats de service public attribués conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;

Article 3

Contrats de service public et règles générales

1. Lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle le fait dans le cadre d'un contrat de service public.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les obligations de service public qui visent à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories de voyageurs peuvent aussi faire l'objet de règles générales. Conformément aux principes énoncés à l'article 4, à l'article 6 et à l'annexe, l'autorité compétente octroie aux opérateurs de services publics une compensation pour l'incidence financière nette, positive ou négative, sur les coûts et les recettes occasionnés par le respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales, de manière à éviter toute surcompensation, et ce nonobstant le droit qu'ont les autorités compétentes d'intégrer des obligations de service public fixant des tarifs maximaux dans les contrats de service public.

3. Sans préjudice des dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement les règles générales relatives aux compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximaux pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite. Ces règles générales sont notifiées conformément à l'article 88 du traité. Une telle notification comporte des renseignements complets sur la mesure concernée et, notamment, des informations détaillées sur la méthode de calcul.

Article 4

Contenu obligatoire des contrats de service public et des règles générales

1. Les contrats de service public et les règles générales:

- a) définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées;

- c) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services. Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.

2. Les contrats de service public et les règles générales définissent les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.

3. La durée des contrats de service public est limitée et ne dépasse pas dix ans pour les services d'autobus et d'autocar et quinze ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ou autres modes ferroviaires. La durée des contrats de service public portant sur plusieurs modes de transport est limitée à quinze ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50 % de la valeur des services en question.

4. Si nécessaire, compte tenu des conditions d'amortissement des actifs, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs à la fois significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport de voyageurs qui font l'objet du contrat de service public et principalement liés aux services de transport de voyageurs objets de ce contrat.

Si les coûts engendrés par la situation géographique particulière le justifient, la durée des contrats de service public, précisée au paragraphe 3, dans les régions ultrapériphériques peut être allongée de 50 % au maximum.

Si l'amortissement du capital lié à un investissement exceptionnel dans des infrastructures, du matériel roulant ou des véhicules le justifie et si le contrat de service public est passé à la suite d'une procédure de mise en concurrence équitable, un contrat de service public peut avoir une durée plus longue. Afin de garantir la transparence en pareil cas, l'autorité compétente transmet à la Commission le contrat de service public et les éléments justifiant sa durée plus longue dans l'année qui suit sa conclusion.

5. Sans préjudice du droit national et du droit communautaire, y compris les conventions collectives conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Lorsque les autorités compétentes exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents de mise en concurrence et les contrats de service public recensent le personnel concerné et donnent des précisions claires sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.

6. Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité, celles-ci figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public.

7. Les documents de mise en concurrence et les contrats de service public précisent de manière transparente si, et si oui dans quelle mesure, la sous-traitance peut être envisagée. En cas de sous-traitance, l'opérateur chargé de la gestion et de l'exécution du service public de transport de voyageurs conformément au présent règlement est tenu d'exécuter lui-même une partie importante du service public de transport de voyageurs. Un contrat de service public couvrant en même temps la conception, l'établissement et le fonctionnement de services publics de transport de voyageurs peut autoriser la sous-traitance complète de l'exécution de ces services. Le contrat de service public fixe, conformément au droit national et au droit communautaire, les conditions applicables à la sous-traitance.

Article 5

Attribution des contrats de service public

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente, qu'il s'agisse ou non d'une autorité individuelle ou d'un groupement d'autorités fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Lorsqu'une autorité locale compétente prend une telle décision, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) aux fins de déterminer si l'autorité locale compétente exerce un tel contrôle, il est tenu compte d'éléments tels que le niveau de représentation au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les précisions y relatives dans les statuts, la propriété ainsi que l'influence et le contrôle effectifs sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles de gestion. Conformément au droit communautaire, la détention à 100 % du capital par l'autorité publique compétente, en particulier dans le cas de partenariats publics-privés, n'est pas une condition obligatoire pour établir un contrôle au sens du présent paragraphe, pour autant que le secteur public exerce une influence dominante et que le contrôle puisse être établi sur la base d'autres critères;
- b) le présent paragraphe est applicable à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale compétente, nonobstant d'éventuelles lignes sortantes et autres éléments accessoires à cette activité se prolongeant sur le territoire d'autorités locales compétentes voisines, et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente;
- c) nonobstant le point b), un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement;
- d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale agissant au bénéfice d'une zone géographique qui n'est pas nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué;

c) si la sous-traitance au titre de l'article 4, paragraphe 7, est envisagée, l'opérateur interne est tenu d'assurer lui-même la majeure partie du service public de transport de voyageurs.

3. Toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de mise en concurrence, sauf dans les cas visés aux paragraphes 4, 5 et 6. La procédure adoptée pour la mise en concurrence est ouverte à tout opérateur, est équitable, et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins.

4. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1 000 000 EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt-trois véhicules, les plafonds susmentionnés peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée à moins de 2 000 000 EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 600 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel de prorogation d'un contrat de service public ou de l'exigence de l'exécution de certaines obligations de service public. L'opérateur de service public a le droit de former un recours contre la décision lui imposant l'exécution de certaines obligations de service public. L'attribution ou la prorogation d'un contrat de service public par mesure d'urgence ou l'imposition d'un tel contrat ne dépasse pas deux ans.

6. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée de tels contrats ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'article 4, paragraphe 4, s'applique.

7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les décisions prises en application des paragraphes 2 à 6 puissent être réexaminées efficacement et rapidement, sur demande de toute personne ayant ou ayant eu intérêt à obtenir un contrat particulier et ayant été lésée par une infraction alléguée ou risquant de l'être, au motif que lesdites décisions sont contraires au droit communautaire ou aux règles nationales d'exécution de celui-ci.

Si les organes chargés des procédures de réexamen n'ont pas un caractère judiciaire, leurs décisions sont toujours motivées par écrit. En outre, dans ce cas, des mesures sont prises pour que toute mesure illégale alléguée émanant de l'organe de réexamen ou toute alléguation d'irrégularité dans l'exercice des compétences qui lui sont conférées puissent faire l'objet d'un contrôle judiciaire ou d'un contrôle par un autre organe, celui-ci devant être une juridiction au sens de l'article 234 du traité et indépendant à la fois de l'autorité contractante et de l'organe de réexamen.

Article 6

Compensation de service public

1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, telles que soient les modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public attribué directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou liée à une règle générale est conforme, en outre, aux dispositions prévues à l'annexe.

2. Sur demande écrite de la Commission, les États membres lui communiquent, dans un délai de trois mois ou tout autre délai plus long fixé dans cette demande, toutes les informations que la Commission estime nécessaires pour déterminer si la compensation attribuée est compatible avec le présent règlement.

Article 7

Publication

1. Chaque autorité compétente rend public, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence, les opérateurs de service public retenus ainsi que les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. Ce rapport fait la distinction entre les transports par autobus et les transports ferroviaires, il permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés.

2. Chaque autorité compétente prend les mesures nécessaires afin que, au plus tard un an avant le lancement de la procédure de mise en concurrence ou un an avant l'attribution directe, soient publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* au minimum les informations suivantes:

- a) le nom et les coordonnées de l'autorité compétente;
- b) le type d'attribution envisagée;
- c) les services et les territoires susceptibles d'être concernés par l'attribution.

Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas publier ces informations lorsqu'un contrat de service public porte sur la fourniture annuelle de moins de 50 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

En cas de modification de ces informations après leur publication, l'autorité compétente publie un rectificatif dans les meilleurs délais. Ce rectificatif est sans préjudice de la date de lancement de l'attribution directe ou de la mise en concurrence.

Le présent paragraphe ne s'applique pas à l'article 5, paragraphe 5.

3. En cas d'attribution directe de contrats de service public de transport par chemin de fer telle que prévue à l'article 5, paragraphe 6, l'autorité compétente rend publiques les informations ci-après dans un délai d'un an à compter de cette attribution:

- a) nom de la partie contractante, structure de son capital et, le cas échéant, nom de l'organe ou des organes de contrôle légal;
- b) durée du contrat de service public;
- c) description des services de transport de voyageurs à exécuter;
- d) description des paramètres de calcul de la compensation financière;
- e) objectifs de qualité, tels que la ponctualité et la fiabilité, ainsi que primes et pénalités applicables;
- f) conditions relatives aux actifs essentiels.

4. À la demande de toute partie intéressée, l'autorité compétente lui communique les motifs de sa décision relative à l'attribution directe d'un contrat de service public.

Article 8

Transition

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les dispositions des paragraphes 2 à 4 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de services publics de transport par chemin de fer ou par route est conforme à l'article 5 à partir du 3 décembre 2019. Au cours de cette période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport.

Dans un délai de six mois suivant la première moitié de la période transitoire, les États membres fournissent à la Commission un rapport d'avancement mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'attribution progressive des contrats de service public conformément à l'article 5. Sur la base des rapports d'avancement des États membres, la Commission peut proposer des mesures appropriées, adressées aux États membres.

3. Pour l'application du paragraphe 2, il n'est pas tenu compte des contrats de service public attribués conformément au droit communautaire et au droit national:

- a) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- b) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable;
- c) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- d) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable.

Les contrats visés au point a) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration. Les contrats visés aux points b) et c) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de trente ans. Les contrats visés au point d) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, pour autant qu'ils aient une durée limitée et comparable aux durées prévues à l'article 4.

Les contrats de service public peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration au cas où leur résiliation aurait des conséquences juridiques ou économiques excessives et à condition que la Commission ait donné son autorisation.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent, durant la seconde moitié de la période transitoire visée au paragraphe 2, exclure de la participation aux attributions de contrats par mise en concurrence les opérateurs de service public qui ne peuvent pas apporter la preuve que la valeur des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif octroyés conformément au présent règlement représente au moins la moitié de la valeur de l'ensemble des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif. Cette exclusion ne s'applique pas aux opérateurs de service public assurant les services qui doivent faire l'objet de la mise en concurrence. Pour l'application de ce critère, il n'est pas tenu compte des contrats attribués par une mesure d'urgence telle que visée à l'article 5, paragraphe 5.

Lorsque les autorités compétentes recourent à l'option visée au premier alinéa, elles le font sans discrimination, elles excluent tous les opérateurs potentiels de service public répondant à ce critère et elles informent les opérateurs potentiels de leur décision au début de la procédure d'attribution des contrats de service public.

Les autorités compétentes concernées informent la Commission de leur intention d'appliquer cette disposition deux mois au moins avant la publication de l'avis de la mise en concurrence.

Article 9

Compatibilité avec le traité

1. La compensation de service public au titre de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs ou du respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales versée conformément au présent règlement est compatible avec le marché commun. Cette compensation est exonérée de l'obligation de la notification préalable visée à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

2. Sans préjudice des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent continuer d'octroyer des aides en faveur du secteur des transports conformément à l'article 73 du traité, qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, autres que celles relevant du présent règlement, et notamment:

- a) jusqu'à l'entrée en vigueur de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, lorsque l'aide est octroyée à des entreprises qui doivent supporter les dépenses liées aux infrastructures qu'elles utilisent, alors que d'autres entreprises ne sont pas soumises à une charge analogue. Pour déterminer le montant de l'aide ainsi octroyée, il est tenu compte des coûts d'infrastructure que n'ont pas à supporter des modes de transport concurrents;
- b) lorsque l'aide vise à promouvoir la recherche dans des systèmes et technologies de transport, ou leur développement, plus économiques pour la Communauté en général.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

Une telle aide est limitée au stade de la recherche et du développement et ne peut pas couvrir l'exploitation commerciale des systèmes et technologies de transport en question.

Article 10

Abrogation

1. Le règlement (CEE) n° 1191/69 est abrogé. Ses dispositions restent, toutefois, applicables aux services de transport de marchandises pendant une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Le règlement (CEE) n° 1107/70 est abrogé.

Article 11

Rapports

À la fin de la période transitoire prévue à l'article 8, paragraphe 2, la Commission présente un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur l'évolution de la fourniture de services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, évaluant en particulier l'évolution de la qualité des services publics de transport de voyageurs et les effets des attributions directes, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées en vue de modifier le présent règlement.

Article 12

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 3 décembre 2009.

ANNEXE

Règles applicables à la compensation dans les cas évoqués à l'article 6, paragraphe 1

1. La compensation liée à des contrats de service public attribués directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou celle liée à une règle générale doit être calculée conformément aux règles établies dans la présente annexe.

2. La compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public. Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie. Pour calculer l'incidence financière nette, l'autorité compétente s'inspire de la formule suivante:

Coûts occasionnés par une obligation de service public ou un ensemble d'obligations de service public imposées par la ou les autorités compétentes et figurant dans un contrat de service public et/ou dans une règle générale,

moins toute incidence financière positive générée au sein du réseau exploité au titre de l'obligation ou des obligations de service public en question,

moins les recettes tarifaires ou toute autre recette générée lors de l'exécution de l'obligation ou des obligations de service public en question,

plus un bénéfice raisonnable,

égal à une incidence financière nette.

3. Le respect de l'obligation de service public peut avoir un impact sur les éventuelles activités de transport d'un opérateur dépassant le cadre de l'obligation ou des obligations de service public en question. Afin d'éviter toute surcompensation ou absence de compensation, le calcul de l'incidence financière nette tient par conséquent compte des incidences financières quantifiables sur les réseaux concernés de l'opérateur.

4. Le calcul des coûts et des recettes doit être effectué en conformité avec les règles comptables et fiscales en vigueur.

5. Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, de façon à satisfaire au moins aux conditions suivantes:

— les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur;

— tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent en aucun cas être imputés au service public en question;

— les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public.

6. Par «bénéfice raisonnable», on entend un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un État membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de service public du fait de l'intervention de l'autorité publique.

7. La méthode de compensation doit inciter au maintien ou au développement:
- d'une gestion efficace par l'opérateur de service public, qui puisse être objectivement appréciée, et
 - de la fourniture de services de transport de voyageurs d'un niveau de qualité suffisant.
-

ANNEXE 2 :

**Question orale au Sénat de M. Hubert HAENEL
sur les conséquences du règlement OSP**

13 janvier 2009

Question orale de M. Hubert HAENEL sur les conséquences du règlement OSP

Source : http://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-220_mono.html , le 10 août 2009 http://intranet.senat.fr/senfic/haenel_hubert86030a.html

M. Hubert Haenel : Ma question, madame la secrétaire d'État, pourrait se résumer ainsi : dans quels délais et dans quelles conditions s'appliquera en France le règlement OSP, c'est-à-dire le règlement relatif aux obligations de service public ? Quand les conseils régionaux pourront-ils ou devront-ils mettre en concurrence l'opérateur historique, la SNCF, sur tout ou partie des lignes dont ils sont autorités organisatrices de transport ?

Cette question est le prolongement de la mission que m'a confiée le Premier ministre sur l'état des lieux et l'avenir de la régionalisation ferroviaire. (...) Au cours de cette mission, j'ai été confronté à des interprétations différentes, quant à l'application du règlement OSP, entre les services du ministère, la Commission européenne, qui renvoie à une interprétation franco-française, les services de certains conseils régionaux, la SNCF et les autres opérateurs de transport, c'est-à-dire la concurrence qui se profile à l'horizon. Ce règlement, qui instaure une période de transition de dix ans à compter de son entrée en vigueur à la fin de l'année 2009, suscite d'ores et déjà de nombreuses interrogations.

Tout d'abord, l'application du règlement OSP débouchera-t-elle sur l'obligation, pour l'autorité organisatrice de transport, de soumettre à la concurrence l'attribution des contrats de service public de transports ferroviaires régionaux et de longue distance ?

Si tel n'était pas le cas et si, par conséquent, le règlement OSP donne effectivement aux autorités organisatrices la liberté de choisir l'opérateur et les modalités d'attribution du service public ferroviaire, par attribution directe ou par appel d'offres, n'y aurait-il pas une incompatibilité entre ce texte communautaire et le maintien de l'article 18 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la LOTI ? Serait-il alors nécessaire, pour rendre effective cette liberté de choix, de modifier la LOTI avant la fin de la période de transition, soit avant 2019 ?

Enfin, pouvez-vous confirmer que la date de 2014, prévue à l'article 8.1 dudit règlement communautaire, correspond à celle de l'élaboration du rapport de la Commission européenne sur l'état d'avancement de la réforme des contrats de service public et qu'elle n'a donc aucune conséquence en termes d'évolution du droit applicable ? Autrement dit, pouvez-vous nous assurer que les autorités organisatrices de transport ne seront pas obligées, à partir de cette date, de recourir à la procédure de mise en concurrence ?

Comme vous l'imaginez bien, madame la secrétaire d'État, votre réponse est d'importance, car elle fixera une fois pour toutes, du moins je l'espère, la doctrine gouvernementale en la matière.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie. (en remplacement de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports).(...) L'organisation des services ferroviaires ne devrait pas être affectée substantiellement par le règlement OSP, dont l'objet est non pas d'anticiper l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires intérieurs, mais d'« *instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public* », comme le précise son considérant 25.

Cette ouverture relèverait, le cas échéant, d'une modification de la directive 91/440. C'est la raison pour laquelle le règlement OSP prévoit, en son article 5.6, une exception à la règle générale d'appel d'offres pour l'attribution des contrats de chemin de fer, à l'exception de quelques modes ferroviaires comme le métro ou le tramway.

En toute hypothèse, le **règlement OSP ne remet pas en cause le monopole légal conféré à la SNCF** par l'article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs pour les services ferroviaires intérieurs de voyageurs sur le réseau ferré national.

Ainsi, notamment, les autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs ne pourront se prévaloir du règlement OSP pour lancer des appels d'offres afin de confier les services de voyageurs à d'autres opérateurs que la SNCF.

En l'absence de modification de la législation française, ces services doivent être réalisés par la SNCF, dans le cadre des dispositions de la loi LOTI ou, pour l'Île-de-France, de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des services de transports dans la région parisienne.

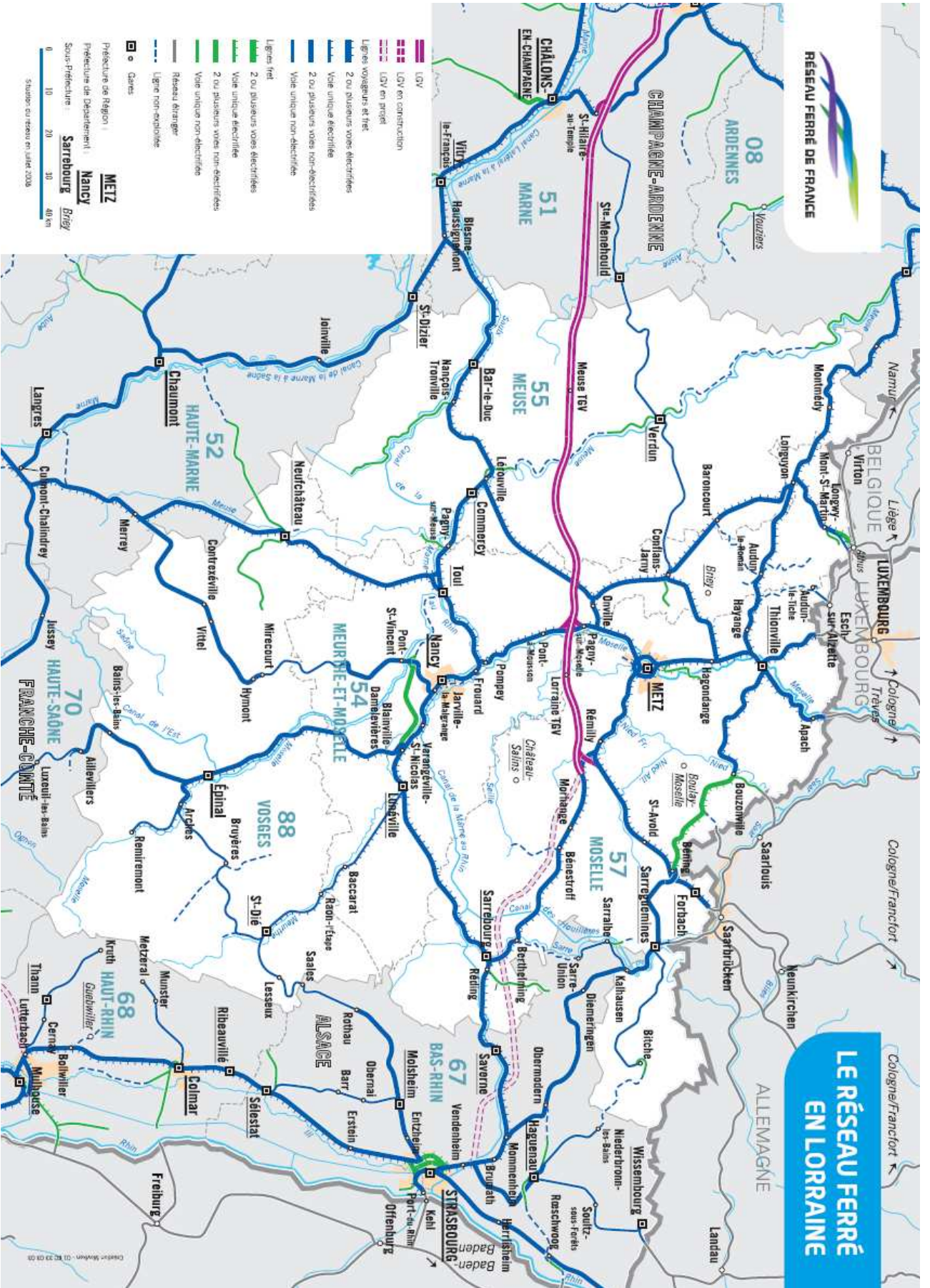
Enfin, (...) entre le 3 décembre 2014 et le 3 juin 2015, les États membres de l'Union européenne fourniront un **rapport d'avancement de la réforme**. (...) Cette disposition vise à permettre à la Commission de vérifier que les États membres prennent bien les mesures nécessaires pour appliquer progressivement, durant la période de transition, les modalités d'attribution des contrats de service public prévues par le règlement OSP. Elle **n'a pas pour objet ou pour effet - j'y insiste - d'obliger les autorités organisatrices de transport ferroviaire régional à soumettre l'attribution des contrats des TER, c'est-à-dire des trains express régionaux, à appel d'offres, ni à compter de cette date ni à compter d'une date ultérieure.**

M. Hubert Haenel : Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse, qui mettra fin, du moins je l'espère, à des interrogations, à des doutes, voire à certaines tentations. En effet, le Parlement aura bientôt à examiner un projet de loi relatif à l'autorité de régulation des transports ferroviaires, et j'imagine que d'aucuns s'efforceront d'aller plus loin que les dispositions proposées, en y incluant, par voie d'amendement, une réorganisation du système ou l'expérimentation de la mise en concurrence.

Madame la secrétaire d'État, votre réponse, qui était attendue, sera sans doute « décortiquée » et commentée. En tout cas, j'espère que la doctrine du Gouvernement est fixée une fois pour toutes, pour les services de l'État, sans exception, pour la Commission européenne, pour la SNCF, pour les conseils régionaux et, bien entendu, pour les nouveaux entrants.

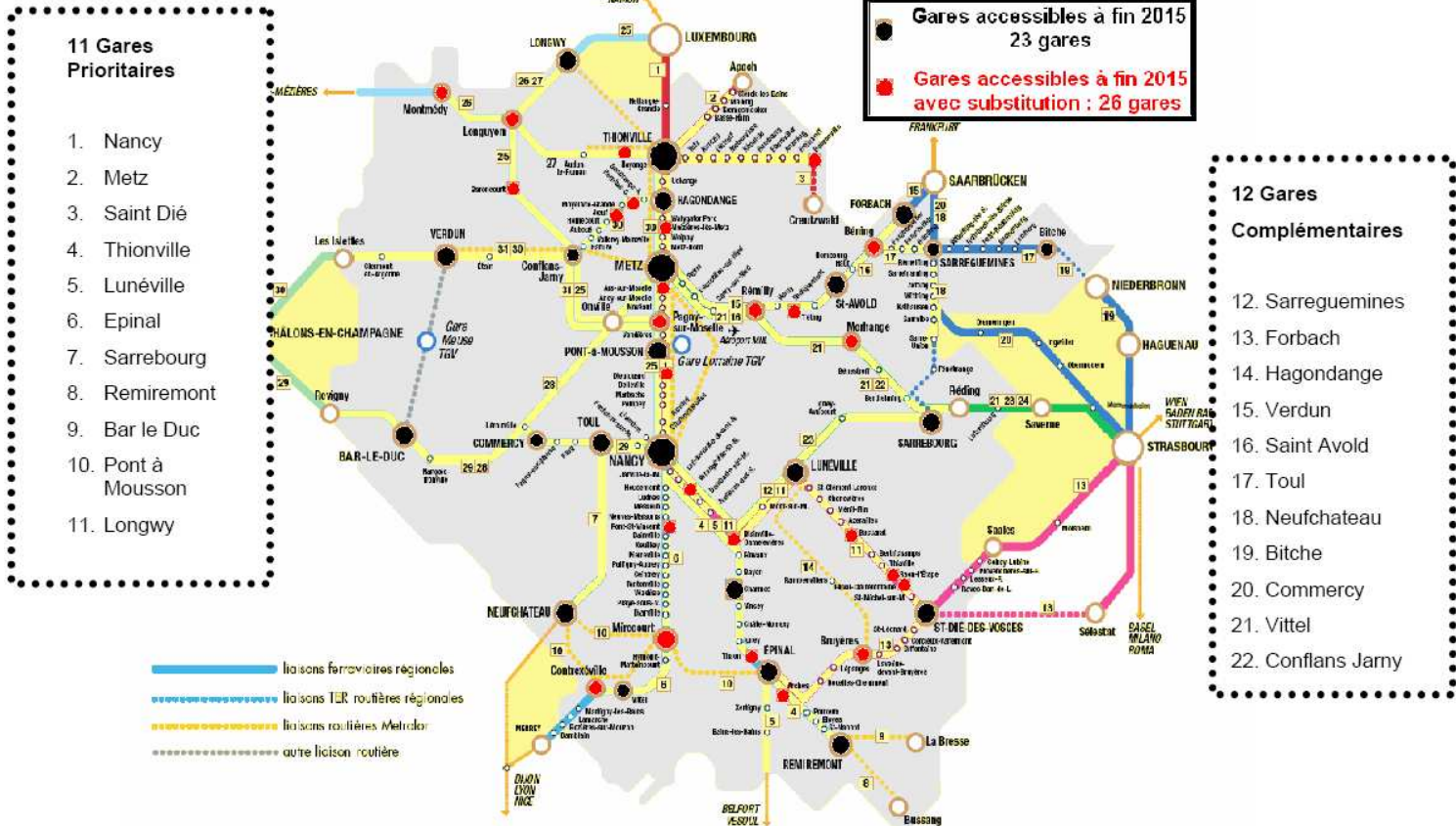
ANNEXE 3 :

Carte du réseau ferré en Lorraine, RFF



ANNEXE 4 :
Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau Metrolor :
cartes et programmes financiers

Gares concernées par le programme 2009-2015 du Schéma Directeur d'Accessibilité



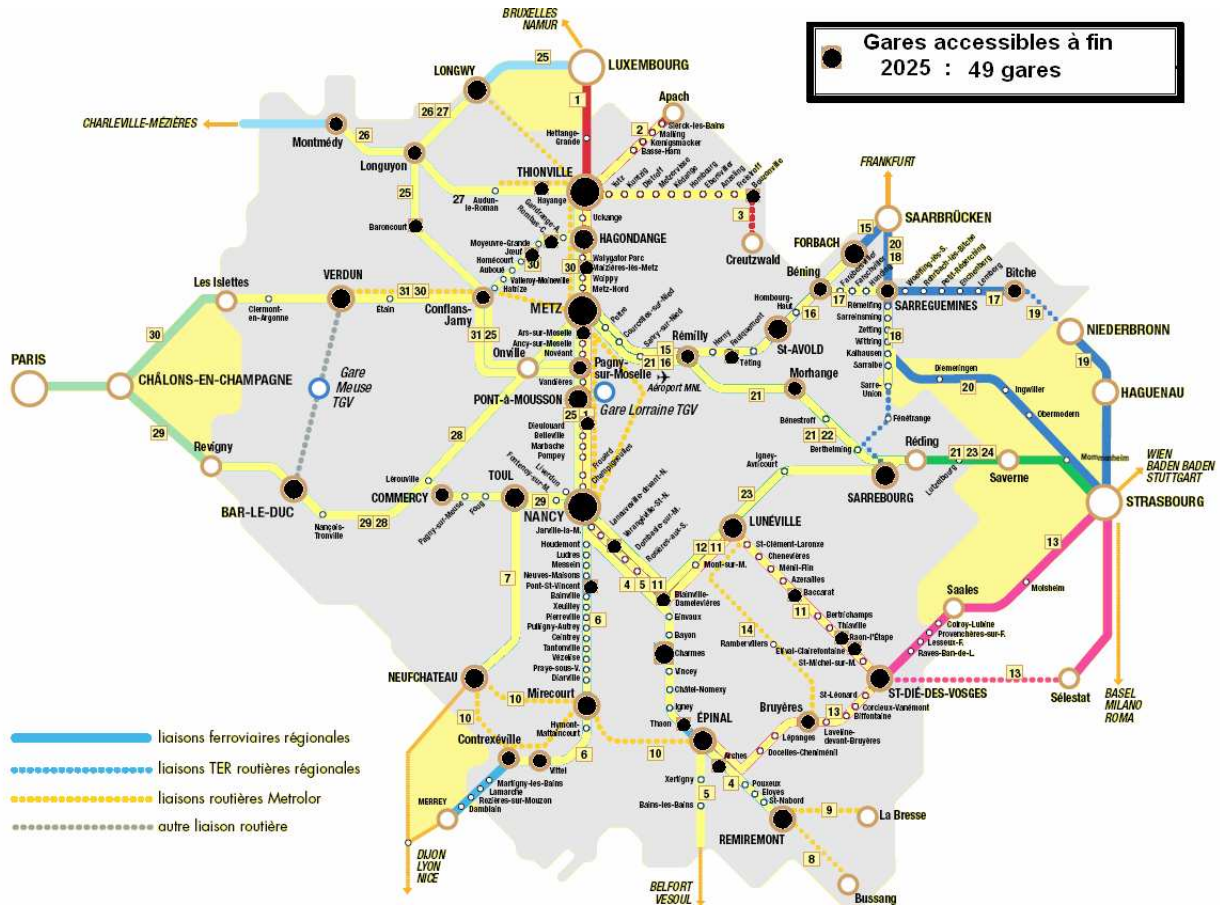
Source : Le Schéma Directeur d'Accessibilité du Réseau TER Metrolor de la Région Lorraine : 2009

Coûts estimatifs des investissements

Gares prioritaires : 12 millions d'euros		Gares complémentaires : 24,5 millions d'euros	
1. Nancy	(travaux réalisés ou prévus)	12. Sarreguemines	2 489 K€
2. Metz :	160 K€	13. Forbach	(travaux réalisés ou prévus)
3. Saint Dié	43 K€	14. Hagondange	2 431 K€
4. Thionville	(travaux réalisés ou prévus)	15. Verdun	1 316 K€
5. Lunéville	3 500 K€	16. Saint Avold	2 281 K€
6. Epinal	(travaux réalisés ou prévus)	17. Toul	3 353 K€
7. Sarrebouurg	349 K€	18. Neufchâteau	2 039 K€
8. Remiremont	135 K€	19. Bitche	1 431 K€
9. Bar le Duc	(travaux réalisés ou prévus)	20. Commercy	2 121 K€
10. Pont à Mousson	2 999 K€	21. Vittel	3 373 K€
11. Longwy	4801 K€	22. Conflans Jarny	3 261 K€
		23. Charmes	406 K€

Source : Dossier de presse du comité de desserte du Sillon lorrain □ 11-06-2009

Gares concernées par le programme 2016-2025 du Schéma Directeur d'Accessibilité



Source : Dossier de presse du comité de desserte du Sillon lorrain □ 11-06-2009

Coûts estimatifs des investissements

Autres gares :

40,1 millions d'euros

24. Longuyon	2 491 K€	37. Contrexéville	1 737 K€
25. Bening	2 116 K€	38. Maizières lès Metz	2 225 K€
26. Ars sur Moselle	2 247 K€	39. Arches	257 K€
27. Thaon	240 K€	40. Varangéville St Nicolas	365 K€
28. Mirecourt	1 432 K€	41. Etival Clairefontaine	138 K€
29. Hayange	2 637 K€	42. Rémilly	758 K€
30. Joëuf	1 706 K€	43. Baccarat	443 K€
31. Rombas Clouange	298 K€	44. Dieulouard	325 K€
32. Faulquemont	1 627 K€	45. Raon l'Etape	1 007 K€
33. Montmédy	1 507 K€	46. Pont St Vincent	1 483 K€
34. Morhange	2 199 K€	47. Bouzonville	1 076 K€
35. Pagny sur Moselle	2 873 K€	48. Baroncourt	4 759 K€
36. Blainville Damelevières	3 814 K€	49. Bruyères	424 K€

Source : Dossier de presse du comité de desserte du Sillon lorrain □ 11-06-2009

Exemples d'aménagements



Bande de guidage podotactile



Signalétique



Guichet



Elévateur



Bande d'éveil de vigilance



Plan incliné



Boucle induction magnétique



Toilettes



Ascenseur



Escalator

Source : Dossier de presse du comité de desserte du Sillon lorrain □ 11-06-2009

ANNEXE 5 :

Compte rendu du comité de dessertes du Sillon lorrain

Nancy, Jeudi 11 juin 2009

Comité de dessertes du Sillon lorrain
Jeudi 11 juin 2009 au théâtre de la Manufacture à Nancy

Intervenants :

Conseil régional de Lorraine :

M. Jean-Pierre Masseret, Président du Conseil régional de Lorraine

M. Patrick Hatzig, Vice-Président du Conseil régional délégué aux transports

M. Jean-Pierre Liouville, Vice-Président du Conseil régional et Président du Comité de dessertes du Sillon lorrain

M. Alain Abeya, Direction Infrastructures, Transports et Usagers du Conseil régional

Mme Sandrine Gegout, Direction Infrastructures, Transports et Usagers du Conseil régional

SNCF :

M. Alain Autruffe, Directeur régional de la SNCF

M. Grégoire Forgeot d'Arc, Directeur délégué de la direction régionale de la SNCF

Mme Véronique Denninger, Responsable de ligne TER Sillon Lorrain

La réunion du comité de dessertes du Sillon Lorrain a été présidée par Jean-Pierre Masseret, qui a fait l'honneur de sa présence pendant la première demi-heure de la réunion.

Le Président de la région a introduit son intervention par l'annonce de deux « bonnes nouvelles ».

Premièrement, dès le mois de juillet 2009, la desserte de la région Languedoc-Roussillon à partir de la Lorraine comprendra un arrêt à Neufchâteau. M. Masseret a souligné que cet arrêt a été décidé d'une part, grâce à la Région qui a appuyé cette volonté auprès de la direction régionale de la SNCF, et d'autre part, grâce à M. Autruffe qui a su utiliser les arguments pour convaincre la direction centrale de la SNCF de la nécessité de desservir Neufchâteau.

Deuxièmement, à partir du mois de décembre 2009, un train supplémentaire à destination de Montpellier partira à 8h15 de Metz pour arriver à 15h à Montpellier (via Nancy à 9h et Lyon Part-Dieu à 13h), soit un temps de trajet de 6h45. Aujourd'hui, il n'existe qu'une seule desserte TGV par jour sur cette liaison qui nécessite un changement à Lyon Part-Dieu (Départ de Metz à 6h11 ; Arrivée à Lyon à 10h57 ; Départ de Lyon à 11h37 ; Arrivée à Montpellier à 13h26). Ce nouveau service permettra de relier Montpellier à Metz en 7 heures et à Nancy en 6 heures environ.

M. Masseret a ensuite évoqué le débat qui existe aujourd'hui autour des différentes options de débouchés Sud de la Lorraine. La Région soutient le projet consistant à relier Epinal à Belfort pour plusieurs raisons. Il s'agit tout d'abord d'un choix en concordance avec les besoins en aménagement du territoire et qui permettrait d'améliorer la desserte ferroviaire des Vosges. Par ailleurs, M. Masseret a souligné l'importance du bassin d'emplois de Belfort notamment avec la présence d'usines de sous-traitance automobile. Enfin, la liaison Epinal-Belfort, permettrait de relier le Sillon Lorrain à la LGV Rhin-Rhône. La Lorraine serait en partenariat avec la Franche-Comté pour des discussions autour de

ce projet. M. Masseret a informé le public au nom de la SNCF, que celle-ci se prononce en faveur de l'option qui consiste à relier le Sillon lorrain à Lyon via Dijon. Cependant, le Vice-président a souligné que sa préférence pour le débouché Sud n'était pas définitive et que la Région attendait les résultats des études présentant les différentes variantes.

A ce sujet, un représentant de la CGT des cheminots de Lorraine est intervenu au cours de la réunion pour proposer de ne pas opposer les options les unes aux autres car selon lui, elles sont complémentaires.

Billetique :

M. Patrick Hatzig a ensuite pris la parole pour présenter quelques nouveautés en matière de billetterie :

- Pass Campus (pour les étudiants) :
- Possibilité de choisir plusieurs O-D ;
- Abonnement élargi aux mois de juillet et août dès l'été 2009 ;
- Combinaison du Pass Campus avec des tarifications du Luxembourg et de la Sarre.

- Le Pass Emploi :

Le Pass Emploi devient le Pass Metrolor ouvert à tout public et ainsi, ne nécessite plus de justificatif de l'employeur. Le Pass Metrolor devient alors un abonnement annuel dont le prix à l'année correspond à celui d'un mois multiplié par 10,5 (payable mensuellement).

Le Président de la Région est intervenu pour demander s'il était possible d'augmenter les réductions pour les familles en difficultés qui sont parfois les premières victimes de la crise. En rappelant que la Lorraine possède la tarification la plus attractive en France, M. Hatzig a précisé que la carte Metrolor Plus permettait notamment aux chômeurs de se déplacer gratuitement à un entretien.

Ferroviaire périurbain de Nancy :

En ce qui concerne la desserte de Nancy, M. Hatzig a annoncé que le nombre de trains sur l'axe Pont Saint-Vincent - Nancy allait être doublé.

Réseau ferré autour de Nancy :



Source fond de carte : www.rff.fr

En effet, l'engorgement de Nancy, où 40 000 véhicules arrivent quotidiennement par le Sud de la ville, nécessite des nouveaux projets de réaménagement des systèmes de transports. M. Hatzig a notamment évoqué la desserte périurbaine ferroviaire du Grand Nancy par le réseau Metrolor, la mise en place de parkings à l'entrée de la ville avec un système de navettes pour la desserte du centre de Nancy. Par ailleurs, le Vice-président a aussi souligné l'importance des travaux sur le nœud ferroviaire Nancy-Jarville¹ qui sont financés au titre du CPER et qui permettront l'amélioration de la 4^{ème} entrée ferroviaire dans Nancy par le Viaduc de Kennedy. La fin des travaux est prévue pour 2012.

¹ CPER 2007-2013 : Création d'une 3ème voie sur le tronçon Nancy-Jarville

En insistant sur la nécessité du travail en partenariat sur toute la chaîne des transports en commun, M. Hatzig a évoqué le projet « lointain » de tram-train Champigneulles-Nancy-Jarville ainsi que la création d'une plateforme d'informations mobilité à Nancy.

En réponse à toutes ces annonces présentées par M. Hatzig, M. Masseret a tempéré cet optimisme en soulignant que tous les projets nécessitent du temps pour leur mise en place d'où l'importance d'informer concrètement le public sur leurs délais de réalisation.

L'intervention de l'Etat :

Le Président de la Région a aussi précisé que l'augmentation de 3 % des tarifs nationaux qui avait été décidée par le MEEDDAT était affectée en Lorraine sur les abonnements sociaux (ceux auxquels l'Etat participe) mais pas sur les tarifs Metrolor.

Par la même occasion, M. Masseret a dénoncé le bouclier fiscal qui ne permettait plus de dégager de marges sur la fiscalité. Pour illustrer son propos, le Président a précisé qu'un point fiscal aujourd'hui rapporte 200 000 euros alors qu'avant, il rapportait 1 million d'euros. Dans ce contexte l'augmentation des impôts n'a plus de sens et le Conseil régional cherche des recettes ailleurs.

Intervention d'un représentant de la CGT :

Suite à ces interventions, le même représentant de la CGT a pris la parole pour partager l'optimisme quant à la politique volontariste du Conseil régional, la tarification, le matériel roulant et la durée de la

convention (2007-2016). Cependant, celui-ci a fait part de sa crainte quant à la multiplication des guichets automatiques en soutenant que les clients ont besoin d'un réel interlocuteur pour répondre à leurs interrogations. A ce sujet, celui-ci a dénoncé la longueur des files d'attentes dans certaines gares due à l'insuffisance de personnel aux guichets. La seconde interrogation de l'intervenant a porté sur les avancées concernant la gare à Vandières et l'implication de l'Etat dans ce projet. Concernant, le rôle de l'Etat, le représentant CGT a aussi demandé pourquoi l'Etat ne participait pas financièrement au Schéma Directeur d'Accessibilité, auquel le CR participerait à hauteur de 50 %, RFF 25 % et la SNCF 25 %. Des questions sont restées sans réponse comme celles concernant les rumeurs de réduction du nombre de cheminots travaillant sur l'axe Metz-Nancy (7 600 aujourd'hui) et les reproches envers la SNCF quant aux cloisonnements des activités internes et par conséquent du personnel des différentes branches. L'intervenant a aussi demandé des précisions quant à la séparation de l'activité Gare au sein de la SNCF.

La LGV Est et la gare de Vandières :

M. Masseret a répondu au sujet de la gare de Vandières en soutenant que le projet devait impérativement voir le jour. Le Conseil régional est aujourd'hui porteur principal du projet de relocalisation de la gare TGV Lorraine à Vandières à l'interconnexion de la LGV avec le Sillon lorrain. Le projet est actuellement en cours de consultation par l'Etat dans l'attente d'être classé d'utilité publique (DUP) comme le souhaiterait la Région qui refuse de porter tout le financement de la gare de Vandières. Le Président du Conseil régional a ajouté qu'il existait des désaccords dans les négociations autour du financement² de la 2^{ème} phase de la mise en place de la LGV Est. En effet, M. Masseret déplore le fait que l'Union européenne ne veuille investir que 18 millions d'euros pour ce projet or celui-ci concerne une liaison transeuropéenne vers Stuttgart, Munich et Bratislava. La Région Lorraine, quant à elle, ayant porté la plus grande partie du financement de la 1^{ère} phase de la LGV, se dit aujourd'hui capable d'investir 60 millions euros or l'Etat lui demande de participer à hauteur de 160 millions d'euros. Ces relations conflictuelles entre la Région et l'Etat au sujet des finances publiques sont attisées par d'autres revendications de la part du Conseil régional. En effet, la Région demande une compensation financière au titre du manque à gagner sur la TIPP du fait que les frontaliers lorrains achètent leur essence au Luxembourg. M. Masseret a illustré son argumentation en précisant que 50 000 frontaliers lorrains utilisent leur voiture pour leurs déplacements au Luxembourg et y achètent de l'essence. Le Conseil régional revendique aussi de la part de l'Etat des conditions spécifiques pour des modalités financières permettant à la Région d'assumer un emprunt sur une période de 25-30 ans pour ces projets et d'autres encore comme la desserte en TGV de Longwy.

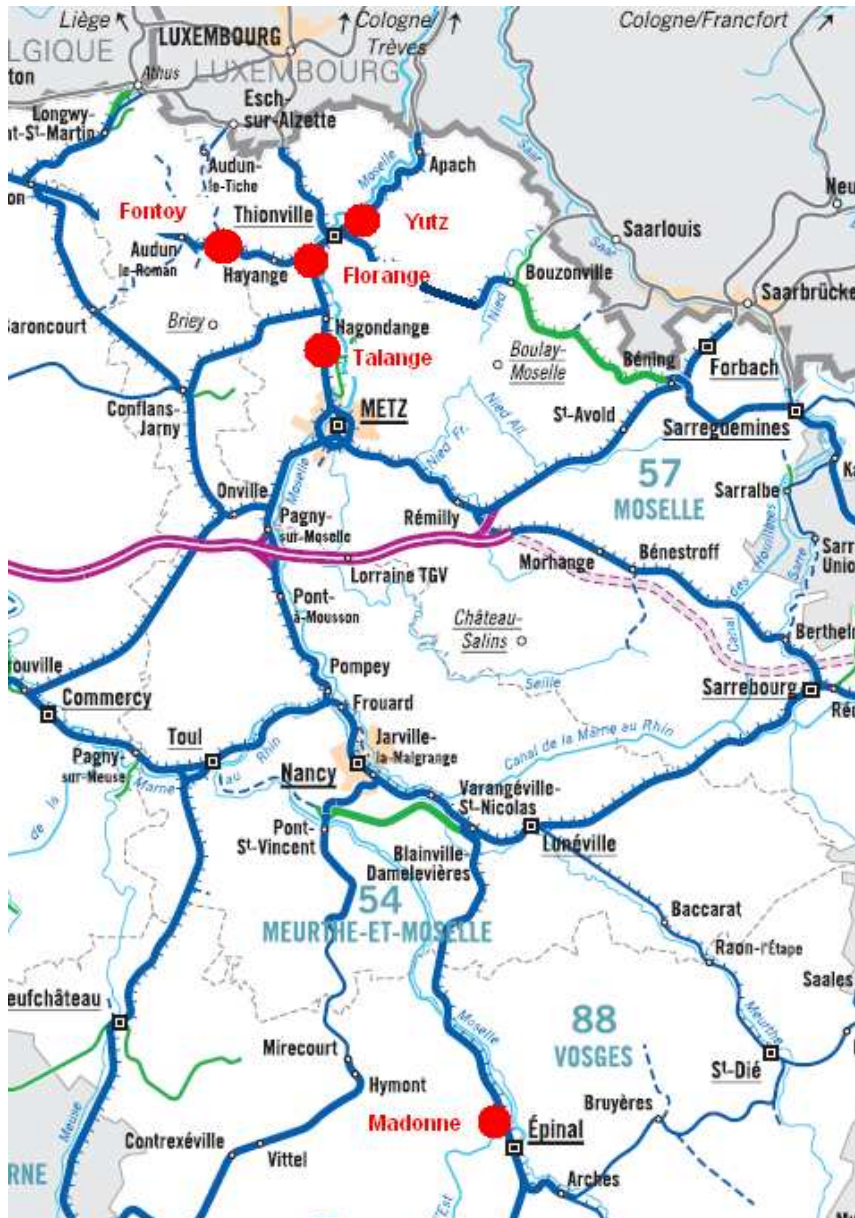
² *Le financement de la 2^{ème} phase de la LGV est porté par l'Europe, l'Etat français, Le Grand Duché du Luxembourg et les régions concernées dont la Lorraine. Il existe aussi des désaccords concernant ce financement avec le Luxembourg qui considère que sa contribution financière à la 1^{ère} phase de la LGV enveloppait l'ensemble du projet LGV Est (cf. entretien avec M. Hatzig le 2 juin 2009 au Conseil régional)*

Les gares :

En ce qui concerne la question portant sur la gestion des gares, M. Autruffe a répondu en expliquant qu'en vue de l'ouverture du marché et la possibilité de cabotage qui en découle, il a été nécessaire de créer une entité pour assurer une bonne gestion des gares et une transparence des revenus qui proviendront de leur utilisation par d'autres opérateurs

Au sujet du Schéma Directeur d'Accessibilité des gares soulevé par le représentant de la CGT, M. Abeya a souligné que des travaux allaient être menés sur la période 2010-2025 dans 49 gares lorraines pour leur mise en accessibilité. Quant au financement, M. Autruffe a précisé que la SNCF finançait les gares TGV grâce aux revenus perçus sur l'activité Grands Voyageurs. Cependant, les gares TER ne dégagent pas de capacité de financement, nécessitent un important cofinancement de la région. En ce qui concerne la création de nouvelles gares, M. Abeya a annoncé que certaines gares avaient été évoquées mais que les décisions n'étaient pas encore finalisées. Il s'agit des gares de Fontoy, Yutz, Florange, Madonne et Talange (voir carte ci-dessous).

Gares évoquées pour une éventuelle réouverture :



Source fond de carte : www.rff.fr

Le matériel roulant :

Par ailleurs, les problèmes liés au matériel roulant neuf³ ont été soulevés à plusieurs reprises. En effet, les nouveaux trains ont d'une part rencontré de nombreux problèmes liés à l'électronique et d'autre part ont provoqué des pannes électriques sur les voies. En effet, les nouveaux AGC qui nécessitent davantage d'énergie électrique, ainsi que les besoins décuplés en électricité en hiver, ont provoqué des pannes de courant électrique sur les voies du Sillon lorrain au mois de janvier 2009.

³ Le parc de matériel roulant en service en Lorraine a été totalement renouvelé et modernisé. En effet, la région a lancé un grand programme de modernisation de son parc pour un montant total de 403 millions euros sur la période 2002-2009 dont la dernière acquisition a eu lieu au mois d'avril 2009

(rames TER 2N et AGC). Ce programme a permis de baisser l'âge moyen des rames de 27 ans en 2002 à 11 ans en 2008.

La coopération Lorraine-Luxembourg :

Le trafic ferroviaire entre Metz et Luxembourg connaît une forte croissance dont les prévisions annoncent des marges de développement à venir encore importantes. Une planification d'augmentation de l'offre sur l'axe ferroviaire entre la Lorraine et le Luxembourg est entravée par la saturation de la gare de Luxembourg. M. Forgeot d'Arc a précisé qu'actuellement, il était impossible de faire entrer un train supplémentaire en gare de Luxembourg. En effet, il s'agit d'une gare butoir où l'occupation des voies atteint rapidement la saturation. Le Conseil régional de Lorraine encourage Luxembourg dans un projet de diamétralisation de sa gare ce qui augmenterait considérablement sa capacité. Le réaménagement de la gare de Luxembourg est prévu pour 2017.

M. Liouville a déploré que la coopération avec le Luxembourg n'était pas toujours facile et que le pays favorisait ses relations avec ses autres voisins, la Belgique et en particulier l'Allemagne.

Chiffres clés de l'offre ferroviaire sur le Sillon lorrain en 2008 et début 2009 :

Régularité en 2008 :

- TER Lorraine : la meilleure régularité en France, 96,1 % (rappel objectif convention : 95 %)
- Sillon lorrain : la meilleure année connue, 94,9 %
- Ligne Thionville-Bouzonville : 95,71 %
- Ligne Thionville □ Apach : forte augmentation de la régularité, 97,17 % (88,25 % en 2007 !)

Régularité en 2009 :

La régularité sur le Sillon lorrain durant les 5 premiers mois de l'année 2009, s'élevant à 92,77 %, a été entravée par des problèmes d'alimentation électrique en raison de la mise en service de nombreux trains neufs consommant beaucoup d'énergie. Ces problèmes sont survenus en particulier courant janvier, février et mars 2009, mois pendant lesquels la consommation d'électricité était déjà accrue par le froid hivernal.

Les trains aux retards les plus fréquents en 2008 :

- TER : Luxembourg 6h55 □ Metz 7h45
- TER : Luxembourg 18h40 □ Metz 19h32
- TER : Nancy 17h52 □ Metz 18h25
- TER : Metz 7h29 □ Nancy 8h06
- TER : Nancy 06h57 □ Luxembourg 8h16

Ces retards auraient été corrigés en 2009 par un réajustement des horaires.

- TER supprimés sur le Sillon lorrain en 2008 :

- 179 trains supprimés en 2008 contre 379 en 2007
- Un taux de suppression de 0,43 % soit un recul de 53 % par rapport à 2007
- Causes les plus fréquentes des suppressions : Matériel (matériel neuf « défauts de jeunesse », pannes en cours de circulation, pannes dues à la vieillesse des trains) et éléments externes (accidents de personnes, sabotages).

En ce qui concerne les causes externes, M. Forgeot d'Arc a précisé que la SNCF travaillait non seulement pour prévenir leur apparition mais en particulier pour optimiser le temps de remise en services des trains concernés par de tels incidents.

Pendant 5 premiers mois de 2009, 140 trains ont été supprimés contre 80 à la même période en 2008. Ces nombreuses suppressions ont été causées par les pannes d'alimentation électrique (matériel roulant neuf consommateur d'énergie).

- La fréquentation :

- En 2008, le trafic (voy.km) a progressé de 15 % dans l'ensemble de la région.
- Metz-Nancy : la ligne la plus fréquentée hors Ile de France

ANNEXE 6 :

Caractéristiques d'une automotrice TER 2N

**Extrait du Dossier de presse du 1^{er} avril 2009
sur la présentation des dernières rames TER-Metrolor,
Conseil Régional de Lorraine □ SNCF**

Présentation d'un TER 2 N

Automotrice électrique TER 2 N NG (2 Niveaux Nouvelle Génération) tricaisses



Caractéristiques :

Longueur de la rame tricaisse : 81,1 m
Largeur : 2,806 m - Hauteur : 4,32 m
Vitesse d'exploitation : 160 km/h
Capacité: 334 places assises
2 portes par face, 1300 mm de passage libre

Extérieur d'un TER 2 N



Nombre d'éléments commandés : 25 rames tricaisses
(+ 3 CFL mis à la disposition du service Métrolor depuis
2004)

L'intérieur d'un TER 2 N

Capacité offerte :
334 places assises



Engin de grand confort équipé de :

- la climatisation
- de sièges de bon confort (sièges avec accoudoirs et appuie-tête, fenêtres avec stores, porte-bagages longitudinaux et cases à bagages,..)
- d'un système d'information passagers
 - o Externe : afficheur de destination
 - o Interne : messages et alarmes pour les passagers
- d'espaces flexibles : vélos, poussettes, fauteuils roulants
- de planchers surbaissés facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduites

