

SYNTHESE

Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des Régions

RAPPORT de

Monsieur Jacques AUXIETTE

Président du Conseil régional des Pays de la Loire
Président de la Commission Infrastructures et Transports
de l'Association des Régions de France

remis à

Monsieur Jean-Marc AYRAULT

Premier ministre

et

Monsieur Frédéric CUVILLIER

Ministre délégué des Transports, de la Mer et de la Pêche

AVRIL 2013

SYNTHESE DU RAPPORT DE JACQUES AUXIETTE

Depuis 15 années, les discussions sur les orientations européennes relatives à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire ont masqué, en France, les véritables enjeux nationaux et occulté la nécessité d'une profonde réforme ferroviaire.

De fait, les responsables politiques ont laissé aux différents acteurs du monde ferroviaire le soin de se répartir les rôles, et de décider de leurs priorités à la place de la Nation. La défaillance de l'autorité politique a conduit la SNCF à prendre la responsabilité de choisir seule sa stratégie à l'échelle nationale, mais aussi à l'échelle européenne afin de maintenir son rang et de défendre ses intérêts.

La SNCF a cultivé les ambiguïtés au sujet de l'ouverture à la concurrence afin de conforter ses positions historiques. Elle a mis en place des méthodes, des outils, des politiques commerciales favorisant l'opacité tant vis-à-vis des voyageurs et des chargeurs que des Régions et de l'Etat.

Le temps de la clarification est venu... C'est le sens des propositions qui figurent dans le présent rapport.



1/ UN SYSTEME FERROVIAIRE EFFICACE AU SERVICE D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORT DEFINIE PAR LA NATION

Les transports sont un secteur stratégique pour la compétitivité économique, l'aménagement du territoire et la transition vers un modèle de développement plus durable. Il leur faut une politique de la Nation et en particulier une politique ferroviaire. Elle concernera les transports de voyageurs comme le fret. Il revient à la Nation, donc au Parlement, d'en définir les orientations et d'en fixer les moyens budgétaires dans **une loi d'orientation et de programmation ferroviaire**.

- **L'Etat doit s'emparer du rôle de stratège du système ferroviaire** laissé jusqu'ici à la SNCF, mais aussi de l'ensemble de la filière industrielle ferroviaire (entreprises de travaux sur le réseau ferré, constructeurs de trains, ingénierie...).
- **Les Régions**, qui ont fait la preuve de leur implication et de leur expertise dans ce domaine depuis qu'elles se sont vu confier le rôle d'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs en 2002, **doivent piloter avec l'Etat la mise en œuvre de la politique ferroviaire**.
- Du fait que le transport ferroviaire est un transport guidé, il faut avoir une vision intégrée du système entre le réseau (les voies ferrées), la gestion des circulations, la conception des trains. **Un pôle public ferroviaire sera le garant de cette vision intégrée**. Les fonctions de cet établissement public devront être précisées et limitées clairement à la gestion unifiée des ressources humaines et du statut des cheminots, à l'innovation, la recherche, l'ingénierie système, l'Europe du ferroviaire et à l'international. Il chapeautera les deux établissements publics en charge de la gestion opérationnelle du système ferroviaire.

- **Un gestionnaire d'infrastructures gèrera le réseau ferré et le patrimoine de la Nation dans son ensemble** : les voies, les quais, les gares, les installations pour le fret ferroviaire. Ce gestionnaire d'infrastructures sera en charge des travaux à faire sur le réseau, de l'attribution des capacités et de la définition des p ages d'utilisation.
- **L'entreprise ferroviaire SNCF op rera l'ensemble des trafics ferroviaires** : TGV, trains nationaux intercités, TER, fret. Elle devra être transparente sur ses coûts et performante dans son organisation. Le groupe SNCF constitué autour d'elle, et qui représente aujourd'hui près de 900 filiales, devra être intégré à la stratégie de la SNCF au service de la mise en œuvre de la politique de transport nationale. Les relations financières entre la SNCF et ses filiales devront être plus transparentes.
- **Les pouvoirs de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) devront être renforcés** afin de garantir la transparence et l'équité du nouveau système pour l'ensemble des acteurs, en particulier les autorités organisatrices et les entreprises ferroviaires concurrentes de la SNCF.

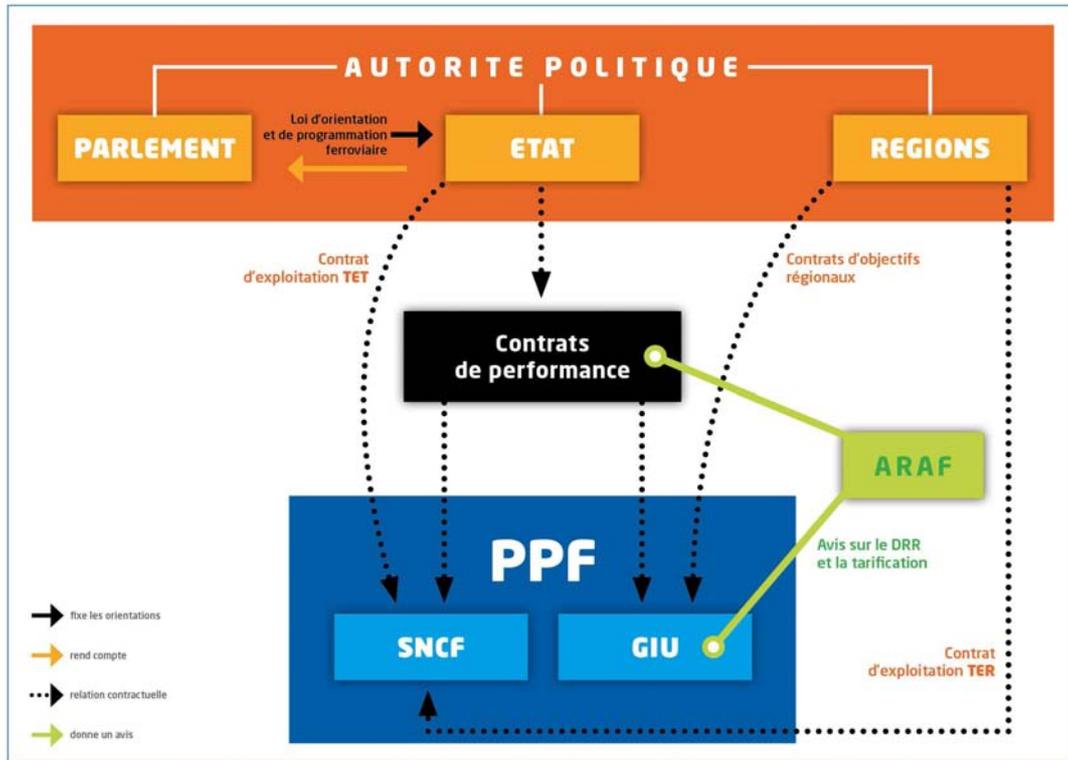
2/ REDEFINIR L'ÉQUILIBRE ECONOMIQUE DU SYSTEME FERROVIAIRE

- Cette réforme doit permettre de rétablir l'équilibre économique d'un système dont la dette sera de 33 milliards d'euros fin 2013 et de 60 milliards en 2020, si rien n'est fait. **L'endettement du gestionnaire d'infrastructures doit donc être mis sous contrôle via l'instauration d'une règle** limitant strictement les capacités de financement en fonction des projets. Son application sera vérifiée par l'ARAF.
- **Le gestionnaire d'infrastructures et l'entreprise ferroviaire** devront, dans les contrats de performance qui les lieront à l'Etat et seront la traduction opérationnelle des orientations adoptées par le Parlement, **s'engager sur des gains de productivité substantiels** dans le cadre de la réforme :
 - La clarification des missions et la fin des doublons existant à ce jour entre RFF et la SNCF doit permettre de réduire annuellement les coûts de 500 millions d'euros. La présidence de la SNCF annonce aussi un possible plan de réduction des charges compris entre 1 et 2 Milliards d'euros.
 - La négociation d'une convention collective de la branche ferroviaire, s'appliquant également aux salariés de la SNCF, doit permettre de définir des règles d'organisation du travail plus efficaces et répondant mieux aux attentes des voyageurs et des autorités organisatrices.
- L'Etat doit prendre des engagements clairs, pluriannuels et stables, pour financer la politique des transports décidée par le Parlement.
- Il conviendra d'instaurer une véritable culture de la responsabilité dans les instances de gouvernance des établissements publics en introduisant une responsabilité civile et pénale des administrateurs concernant les décisions auxquelles ils participent.

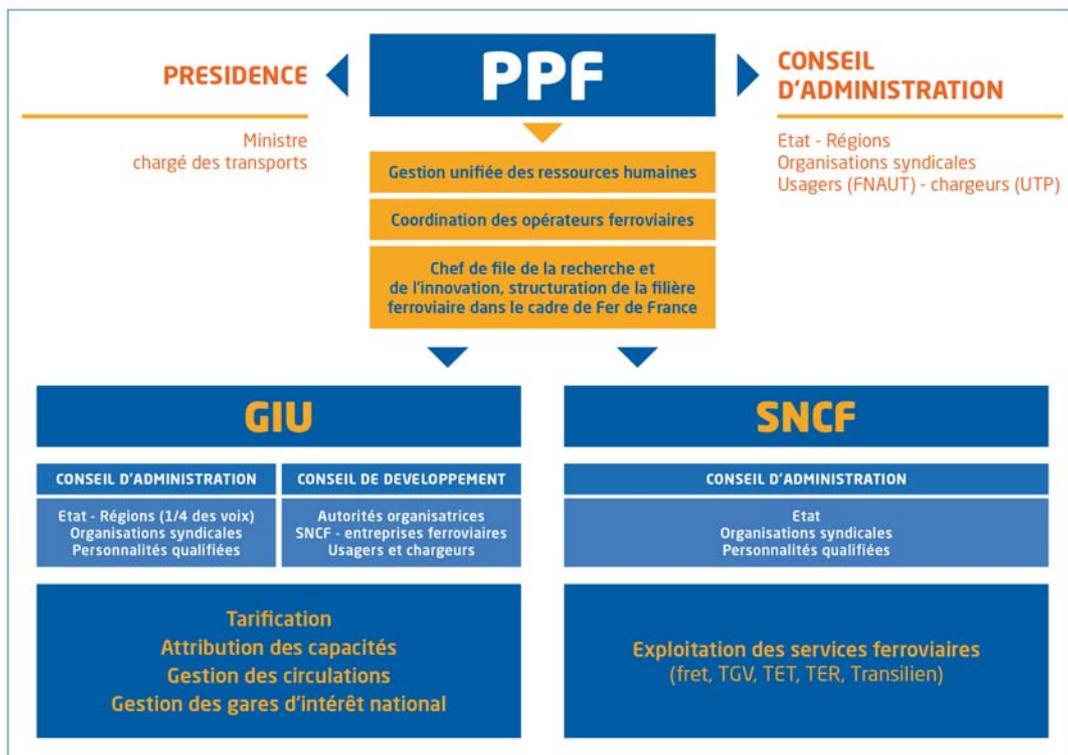
3/ UN NOUVEL ACTE DE DECENTRALISATION DES TRANSPORTS AU NIVEAU REGIONAL

- Les Régions doivent devenir des autorités organisatrices de plein exercice et donc :
 - Disposer de **ressources fiscales nouvelles** à hauteur des développements de l'offre de transport qu'elles devront assumer dans les années à venir pour répondre à l'augmentation des besoins de mobilité et au choix de privilégier les transports collectifs plutôt que la voiture. Ces ressources pourraient être un versement transport régional, une part du rééquilibrage de la fiscalité sur le gasoil par exemple.
 - Avoir la liberté de **fixer les tarifs des trajets effectués dans la région en TER**, alors qu'aujourd'hui les tarifs sont décidés par la SNCF et le ministère des transports.
 - Disposer d'interlocuteurs au sein du gestionnaire d'infrastructures et de l'entreprise ferroviaire réellement régionalisés et maîtrisant effectivement des leviers de décision concernant les transports régionaux.
- **Les Régions doivent se voir confier une compétence d'organisation en matière d'intermodalité.** Elles assureront ainsi une meilleure **coordination** entre les différents services de transports des agglomérations, métropoles, des départements et de la Région afin d'améliorer les conditions d'utilisation des transports publics par les voyageurs quotidiens.
- Les collectivités locales, et les Régions tout particulièrement, sont parties prenantes de la **gouvernance des gares compte tenu de leur rôle stratégique pour la coordination des systèmes de transport et pour l'aménagement urbain.**

RELATIONS ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS DU SYSTEME FERROVIAIRE



STRUCTURATION DU POLE PUBLIC FERROVIAIRE



LES 42 PROPOSITIONS REPARTIES PAR GRANDS THEMES

▪ LE RÔLE DE L'ETAT ET DU PARLEMENT

Soumettre au Parlement l'adoption d'une loi d'orientation et de programmation ferroviaire (LOPF) quinquennale. (Proposition 1)

Présenter au Parlement un rapport annuel remis par le Gouvernement ainsi qu'un avis de l'ARAF sur le respect du contrat d'objectifs, pour permettre un suivi de l'exécution de la LOPF. Les indicateurs d'évaluation intégreront la qualité du service offert à l'usager. (Proposition 2)

Attribuer à l'Etat, en lien avec les autorités organisatrices régionales, la responsabilité d'autorité organisatrice des services de transport de voyageurs nationaux (TGV mais aussi TET), assumée aujourd'hui par la SNCF. (Proposition 3)

Confier à l'Etat la validation des priorités pour le réseau ferroviaire entre régénération, modernisation et développement. (Proposition 4)

Confier à l'Etat le rôle de financeur d'équilibre du système afin qu'il garde la maîtrise des grands équilibres économiques et des choix stratégiques du système ferroviaire. (Proposition 42)

Donner, sous l'autorité de l'Etat, une feuille de route claire et pluriannuelle à l'entreprise ferroviaire historique et au gestionnaire d'infrastructures. (Proposition 5)

Organiser au niveau de l'Etat (gouvernement, services, représentation permanente...) une présence active auprès des institutions européennes pour que les évolutions législatives en matière de transports prennent en compte les intérêts français. (Proposition 6)

▪ LE RÔLE DES REGIONS

Reconnaître les Régions comme autorités coordinatrices de l'intermodalité, avec pour support la mise en place d'un schéma de l'intermodalité opposable pour favoriser une simplification des déplacements des usagers quotidiens. Cet objectif est en cohérence avec l'Acte III de la Décentralisation. (Proposition 19)

Confier aux Régions, en tant qu'autorités organisatrices, la maîtrise d'ouvrage des projets de transports de proximité. Elles doivent en même temps pouvoir s'appuyer sur un pôle public ferroviaire en capacité de leur assurer une assistance à maîtrise d'ouvrage pointue. (Proposition 29)

Accorder aux Régions le droit de fixer les tarifs pour les trajets réalisés en TER sur leur territoire afin de sortir d'une situation où elles sont les seules autorités organisatrices à ne pas maîtriser leurs tarifs, et donc leurs recettes. (Proposition 9)

Doter les Régions d'un versement transport régional et de nouvelles ressources fiscales, notamment écologiques, afin de leur permettre de répondre aux enjeux de mobilité. (Proposition 7)

Préciser la part de TICPE dite Grenelle qui sera un moyen de financement pérenne des infrastructures de transports pour les Régions. (Proposition 8)

Imposer comme règle les pratiques de transparence financière et technique relatives aux délégations de service public dans le cadre des contrats d'exploitation des transports régionaux, afin de normaliser et d'assainir les relations entre la SNCF et les Régions. Cet objectif doit être atteint avant la fin de la présente législature. (Proposition 10)

Transférer aux Régions la propriété des matériels qu'elles ont financés intégralement. (Proposition 15)

Laisser, dans le cadre des contrats d'exploitation TER, les Régions décider du statut des matériels roulants, de leur gestion, de leur maintenance et de leurs conditions d'achat. (Proposition 16)

Faciliter la mise à disposition de terrains pour construire de nouveaux ateliers TER. Les ateliers dont l'activité principale est la maintenance des TER doivent devenir des biens de retour. (Proposition 17)

Etablir un contrat pluriannuel entre la Région et le gestionnaire d'infrastructures portant sur la consistance et la qualité du réseau, la connaissance des coûts par région et par axe, la maîtrise de l'évolution des redevances en cohérence avec les objectifs de productivité fixés dans le contrat de performance liant le GIU et l'Etat. (Proposition 18)

Désigner des interlocuteurs uniques en région au sein de la SNCF et du GIU disposant des principaux leviers pour mettre en œuvre les contrats TER. Il importe d'assurer une représentation territoriale des autres activités de la SNCF, facilement identifiable et en mesure d'établir les conditions d'un dialogue constructif sur la coordination des offres. (Proposition 37)

Confier à l'activité TER ou à Transilien la gestion des gares d'intérêt régional ou local. Sous l'autorité de la Région, l'exploitant ferroviaire en définit les conditions d'exploitation et la politique d'investissement. (Proposition 38)

▪ **L'ORGANISATION DU SYSTEME FERROVIAIRE**

Garantir la cohérence du système ferroviaire, dans le respect des règles européennes, par la création d'un pôle public ferroviaire présidé par le ministre des Transports, afin de mettre en œuvre le nouveau cap impulsé par l'autorité politique. (Proposition 23)

Réunir l'ensemble des cheminots travaillant pour l'entreprise ferroviaire SNCF et le gestionnaire d'infrastructures au sein du pôle public ferroviaire et maintenir les embauches au statut cheminot. (Proposition 25)

Amorcer des négociations sociales sur une convention collective de la branche ferroviaire garantissant un haut niveau de sécurité et offrant de nouveaux leviers afin de diminuer les coûts de production du service. (Proposition 26)

Mettre en place, au-delà des problématiques purement organisationnelles, des relations de travail favorisant un dialogue opérationnel fluide et de qualité, respectant la séparation des lignes hiérarchiques et des attributions, compatible avec le droit européen. Cette nouvelle situation permettra de retrouver une culture de coopération et de coordination des différentes entités cheminotes en restaurant la confiance. (Proposition 28)

Favoriser, dans le cadre d'une politique des ressources humaines dynamique, les mobilités nécessaires permettant une large diffusion et maîtrise du savoir-faire cheminot au sein de la filière. (Proposition 27)

Développer une plus grande polyvalence des personnels, dans une optique de performance économique, afin d'offrir un meilleur service aux voyageurs à des coûts optimisés. (Proposition 40)

Conserver son statut d'EPIC au gestionnaire d'infrastructures. Sa gouvernance doit laisser une place plus importante aux Régions, le trafic régional générant 48,6% des redevances. (Proposition 30)

Instituer un conseil de développement du GIU regroupant l'ensemble des parties prenantes afin de préparer les services annuels, de créer une offre robuste et bien coordonnée. (Proposition 31)

Regrouper au sein du GIU l'ensemble du patrimoine ferroviaire de la Nation afin de simplifier sa gestion et de garantir l'accès impartial au réseau (les voies, les quais, les gares, l'ensemble du foncier et des installations nécessaires à la production ferroviaire). Les ateliers de maintenance des matériels roulants et certains bâtiments administratifs restent propriété de la SNCF. (Proposition 32)

Mettre en œuvre une conception intégrée de la circulation des trains et des correspondances en gare pour renforcer l'attractivité de l'offre ferroviaire et faciliter la mise en œuvre du cadencement. (Proposition 33)

Créer au sein du GIU une entité dédiée à la gestion des gares, regroupant les compétences spécifiques à leur valorisation et préservant pour leur aménagement des marges de manœuvre financières identifiées. (Proposition 34)

Impulser une politique d'aménagement des petites gares et des haltes ferroviaires en développant des autorisations d'occupation temporaire à titre gratuit sur les terrains qui les entourent lorsqu'il s'agit d'y implanter des fonctionnalités en lien avec celles-ci. (Proposition 35)

▪ LA GOUVERNANCE ET LE CONTRÔLE

Revoir les dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire afin de clarifier les modalités de gouvernance des gares et leur modèle économique. (Proposition 12)

Mettre en place un conseil de gouvernance et de développement rassemblant l'ensemble des parties prenantes au fonctionnement de chaque gare nationale, dans l'optique d'améliorer la continuité de la chaîne de transport. (Proposition 13)

Intégrer, pour les gares régionales, l'exploitation et la définition du niveau de service dans le cadre d'une convention d'exploitation adossée à la convention d'exploitation TER conclue entre la Région, la SNCF et le gestionnaire d'infrastructures. (Proposition 14)

Confier à l'ARAF une mission de validation des règles comptables et de la séparation comptable des différentes activités de transport du gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU) et de de la SNCF à la suite de la mise en œuvre de la réforme. (Proposition 11)

Instaurer par voie législative une règle limitant drastiquement la capacité d'endettement de RFF, dont le respect est contrôlé par l'ARAF. (Proposition 20)

Elargir les pouvoirs de l'ARAF à l'émission d'un avis conforme sur l'ensemble des documents relatifs à l'accès au réseau. (Proposition 21)

Confier à l'ARAF les missions de contrôle et de mise en œuvre des règles de séparation comptable des activités, dans l'objectif d'atteindre plus de transparence et d'équité dans les relations entre les différents acteurs. (Proposition 22)

Instaurer une responsabilité civile et pénale des administrateurs siégeant aux conseils d'administration du pôle public ferroviaire mais aussi de la SNCF et du GIU et leur donner les moyens d'expertise leur permettant de jouer pleinement leur rôle. (Proposition 24)

Mettre en place un contrat de performance du GIU fixant des objectifs réalistes et évaluables, en termes de performance économique mais aussi de qualité de service. (Proposition 36)

Imposer à la SNCF et au GIU la réalisation dans les 5 ans des gains de productivité actuellement chiffrés et la recherche de pistes d'optimisation des coûts envisageables sans dégradation de la qualité de service. (Proposition 39)

Prioriser, dans un contexte de contraction des finances publiques, le renouvellement du réseau ferroviaire et la désaturation des zones où l'existant ne permet plus de répondre à la demande de mobilité. (Proposition 41)



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le 11 DEC. 2012

Réf. D12015873

 Monsieur le Président,

Le transport ferroviaire constitue un atout majeur pour la France. Il concourt à la compétitivité de notre pays, favorise les déplacements du quotidien et contribue au développement d'une mobilité sobre et durable.

Les dessertes de longue distance et à grande vitesse, représentent un des points forts de l'attractivité des territoires. Avec les grandes lignes dites « d'équilibre des territoires », elles participent notamment à la politique d'aménagement de la France. La dimension régionale de notre système ferroviaire est tout aussi importante. Les transports régionaux de voyageurs connaissent, en particulier depuis la décentralisation de son organisation aux régions, une dynamique continue et forte, qui répond aux besoins de mobilité quotidienne de nos concitoyens.

Au fil des ans, différentes réformes impulsées par l'Union européenne ont bouleversé l'organisation du transport ferroviaire. L'application qui en a été faite en France n'a pas permis d'atteindre un niveau d'efficacité et de compétitivité satisfaisants. En outre, la discussion du « quatrième paquet ferroviaire » qui sera proposé par la Commission européenne d'ici la fin de l'année, impose que la France soit en mesure de discuter avec ses partenaires sur la base d'une vision claire et partagée de l'avenir de ce secteur.

Pour toutes ces raisons, j'ai proposé une réforme qui modifiera les principes actuels de gouvernance et d'organisation du transport ferroviaire de notre pays. Sur le plan organisationnel, cette réforme se traduira par la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) rattaché à la SNCF au sein d'un pôle public ferroviaire unifié.

J'ai désigné M Jean-Louis BIANCO ancien ministre de l'équipement, du logement et des transports et ancien ministre des affaires sociales et de l'intégration pour mener sur la base de mon projet les consultations nécessaires auprès des élus, des groupes parlementaires, des associations d'usagers et des organisations syndicales et patronales.

Monsieur Jacques AUXIETTE
Président de la Région Pays de la Loire
1 rue de la Loire
44966 NANTES CEDEX 9

Dans le cadre de cette réforme, il est nécessaire de tenir compte plus spécifiquement des attentes des régions, en raison de la place qu'elles ont prise, en tant qu'autorités organisatrices depuis la décentralisation, dans l'organisation des services régionaux de voyageurs.

J'ai donc décidé de vous confier une mission de formalisation des attentes et des propositions des régions sur les sujets suivants :

- l'amélioration de la qualité des services régionaux de voyageurs. Vos propositions identifieront les pistes de progrès attendus dans la gestion de la relation contractuelle liant les régions et la SNCF au niveau local (transparence, mécanismes, incitation à la performance du service fourni, responsabilisation des échelons régionaux...) et dans les relations entre les régions et le futur gestionnaire d'infrastructures unifié (coordination, planification) ;

- le transfert de leviers supplémentaires permettant aux régions d'avoir une maîtrise complète de la définition de l'offre de service dont elles ont la responsabilité.

Vous auditionnerez pour cela les entreprises ainsi que les élus concernés. Vous pourrez vous appuyer sur les travaux et l'expertise de mes services. L'ensemble des organismes publics directement concernés se tiennent à votre disposition pour vous apporter assistance.

Les conclusions de vos travaux me seront remises à la fin du mois de mars dans la perspective du projet de loi qui sera déposé au Parlement au premier semestre 2013.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.



Frédéric CUVILLIER

LISTE DES ORGANISMES ET PERSONNALITES AUDITIONNES

➤ **ORGANISMES**

AGENCE DES PARTICIPATIONS DE L'ETAT	DAVID AZEMA, DIRECTEUR GENERAL
ARAF	PIERRE CARDO, PRESIDENT MICHEL VERMEULEN, SECRETAIRE GENERAL
CFDT CHEMINOTS	DIDIER AUBERT, SECRETAIRE GENERAL M. AUFRERE, SECRETAIRE GENERAL ADJOINT M. DESCAMPS, SECRETAIRE GENERAL FGAAC-CFD M. MARIANI, DELEGUE SYNDICAL CENTRAL CFDT RFF M. MILAN, SECRETAIRE GENERAL CFDT-FGTE
CGEDD	JEAN-PAUL OURLIAC, PRESIDENT DE LA SECTION ECONOMIE, TRANSPORTS, RESEAUX
CGT CHEMINOTS	GILBERT GARREL, SECRETAIRE GENERAL HENRI BASCUNANA, ADMINISTRATEUR CGT SNCF
CONSEIL REGIONAL D'ALSACE	PHILIPPE RICHERT, PRESIDENT ANTOINE HERTH, PRESIDENT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS FRANÇOIS BOUCHARD, DIRECTEUR GENERAL DES SERVICES
CONSEIL REGIONAL D'ILE DE FRANCE	JEAN-PAUL HUCHON, PRESIDENT
EDF	MARC ESPALIEU, DIRECTEUR DE COORDINATION DES ACTIFS REGULES PATRICE BRUEL, DELEGUE AUX REGULATIONS BERNARD LASSUS, DIRECTEUR RESSOURCES HUMAINES FRANCE
FER DE FRANCE	PATRICK KRON, PRESIDENT
FEDERATION DES INDUSTRIES FERROVIAIRES	JEAN-PIERRE AUDOUX, DELEGUE GENERAL
FNAUT	JEAN SIVARDIERE, PRESIDENT JEAN LENOIR, VICE-PRESIDENT
Fo CHEMINOTS	ERIC FALEMPIN, SECRETAIRE GENERAL FRANÇOIS GRASA, SECRETAIRE GENERAL ADJOINT PATRICK LAME, SECRETAIRE GENERAL UNAC
GART	ROLAND RIES, PRESIDENT
INFRABEL (SNCB)	LUC LALLEMAND, ADMINISTRATEUR DELEGUE
MINISTERE DELEGUE AUX TRANSPORTS	DANIEL BURSAUX, DIRECTEUR GENERAL DES TRANSPORTS
RESEAU FERRE DE FRANCE	HUBERT DU MESNIL, PRESIDENT JACQUES RAPOPORT, PRESIDENT (NOMME EN NOVEMBRE 2012)
RTE	DOMINIQUE MAILLARD, PRESIDENT

SNCF	STEPHANE COSSE, DIRECTEUR DELEGUE AUX AFFAIRES PUBLIQUES GUILLAUME PEPY, PRESIDENT STEPHANE VOLANT, SECRETAIRE GENERAL
SNCF EPIC	JACQUES DAMAS, DIRECTEUR GENERAL DELEGUE
SNCF GARES&CONNEXIONS	RACHEL PICARD, DIRECTRICE GENERALE
SNCF TRANSILIE	BÉNÉDICTE TILLOY, DIRECTRICE GÉNÉRALE LUC LAROCHE, DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION JACQUES PEYNOT, DIRECTEUR DELEGUE GARES TRANSILIE
STIF	SOPHIE MOUGARD, DIRECTRICE GENERALE
SUD RAIL	FRANCK FOURRE, SECRETAIRE FEDERAL BERNARD BORGIALI, MEMBRE DU COMITE FEDERAL JULIEN TROCCAZ, SECRETAIRE SYNDICAT CHAMBERY KAOURANTIN LAMPRIERE, SECRETAIRE SYNDICAT BRETAGNE
UNSA	MARC BAUCHER, SECRETAIRE GENERAL TRANSPORTS ERIC TOURNEBOEUF, SECRETAIRE GENERAL CHEMINOTS FANNY ARAV, UNSA RFF
UTP	DANIEL BLEITRACH, PRESIDENT BRUNO GAZEAU, DELEGUE GENERAL
VEOLIA TRANSDEV	JEAN-MARC JANAILLAC, PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL

➤ **PERSONNALITES**

- **Jacques CHAUVINEAU**, Président d'Objectif OFP
 - **Francis GRIGNON**, Sénateur du Bas-Rhin, auteur du rapport « *Conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs* »
 - **Anne-Marie IDRAC**, ancienne ministre, ancienne Présidente de la Sncf
 - **Gilles SAVARY**, Député de la Gironde
- Dans le même temps et contribuant ainsi à alimenter la réflexion sur certains aspects figurant dans le présent rapport, Jacques AUXIETTE s'est entretenu avec les instances ou personnalités suivantes, et a participé aux colloques et débats suivants :
- Echanges réguliers avec les Présidents de Régions et les vice-Présidents en charge des transports dans le cadre des réunions de l'ARF
 - Entretiens avec Jean-Louis BIANCO, ancien ministre, chargé par le Gouvernement d'une mission de concertation sur le projet de réforme du système ferroviaire
 - Entretien avec Olivier Faure, député de Seine et Marne, rapporteur pour le projet de loi de finances 2013 sur le volet Ecologie, développement et aménagement durables : Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires ; Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs

- Entretien avec Marie-Anne BACOT sur la mission du Conseil général du Développement durable relatif à la coordination des services de transports dans le cadre de la future loi sur la décentralisation
 - Entretien avec Jérôme WALLUT, Directeur général d'Alstom Transports
 - Rencontre bilatérale de la Commission Transports de l'ARF avec Brian SIMPSON, Président de la Commission Transports du Parlement européen, Jean-Eric PAQUET, Directeur de la DG Move, Francesco GAETA, Conseiller Transports ferroviaires - Bruxelles
 - Colloque « Quelles ambitions pour le transport en région ? » - Débat : « *Un nouvel acte de décentralisation au service des transports au quotidien* » organisé par l'ARF, la Région PACA, l'UTP, Mobilicités - Marseille
 - Conférence parlementaire sur les transports : « Entre politiques européennes et nouvelles politiques publiques : quelles solutions pour un transport compétitif en France ? » - Paris
 - Conférence: « Objectif -20% : comment réduire les coûts du transport ferroviaire régional ? » organisé par la revue Villes Rail et Transport dans le cadre du Salon SIFER - Lille
 - Colloque « La réforme du système ferroviaire français dans le nouveau contexte européen » organisé par Villes et Régions européennes de la grande vitesse et Avenir transports - Paris
- Jacques AUXIETTE a également été auditionné dans le cadre de sa mission ou au titre de Président de la Commission Infrastructures et Transports de l'ARF :
- Audition par la Commission Mobilité 21 présidée par Philippe DURON, député du Calvados
 - Audition par Valérie SAGNOL, Directrice régionale du Cabinet SECAFI mandaté par le Comité central d'entreprise de la SNCF, sur le fret ferroviaire
 - Audition par la mission CGEDD-IGAS sur le versement transport et le financement des transports collectifs