

Plan d'urgence pour la qualité de l'air : du vent !

La pollution de l'air a de graves conséquences sanitaires et économiques (voir l'éditorial de FNAUT Infos n°209). Une étude publiée récemment dans la revue *Environmental Health Perspective* montre même que les femmes enceintes exposées à de forts taux de pollution ont une probabilité plus élevée d'avoir des enfants dont le poids à la naissance sera trop faible.

La Commission européenne menace aujourd'hui la France d'une amende et d'astreintes journalières pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air de particules fines PM10.

En réponse à cette mise en demeure, la ministre de l'Écologie Delphine Batho a exprimé, le 6 février, le « souhait » que les 15 zones visées par Bruxelles disposent d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'ici l'automne.

Elle abandonne le dispositif des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), qui aurait limité l'accès au centre-ville des véhicules les plus polluants, au motif qu'il aurait pénalisé les ménages les plus modestes, habitant loin des centres et n'ayant pas les moyens de changer leur véhicule ancien.

Mais, pour montrer qu'elle agit, la ministre annonce la mise en place d'un Comité interministériel chargé de veiller au suivi d'un « plan d'urgence pour la qualité de l'air » ne comportant pas moins de 38 mesures. Un plan particulièrement volontariste et novateur (?) : « favoriser » le covoiturage et une logistique propre des derniers kilomètres en ville, « accélérer » le développement des véhicules électriques, « créer des leviers » pour renouveler le parc des véhicules polluants, « réguler » le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées, « identifier les véhicules vertueux » et même, encore plus original, « développer les transports en commun, le vélo et la marche »...

Au lieu d'un patchwork de bonnes intentions dont on ne retient rien, la FNAUT attendait quelques mesures fortes susceptibles de réduire l'usage de la voiture, telles que l'accélération du 3ème appel à projets de TCSP, la décentralisation du stationnement, le 30 km/h en ville, la suppression de la hausse de la TVA sur les transports collectifs et l'expérimentation du péage urbain.

Jean Macheras ■

LE TER EN ALLEMAGNE ET EN FRANCE : UN CONTRASTE SAISSANT



Train régional allemand (photo : FNAUT)

En France, le TER est aujourd'hui handicapé par les difficultés budgétaires des régions et les coûts élevés d'exploitation par la SNCF. Des transferts sur route sont décidés discrètement et, à l'inverse, diverses opportunités de réouvertures de lignes sont négligées malgré la demande du public. Pendant ce temps, en Allemagne, le développement du transport ferroviaire régional se poursuit à la satisfaction des usagers et dans des conditions économiques très satisfaisantes ; depuis dix ans, de nombreuses lignes ont même été rouvertes (500 km, 300 gares). L'exploitation des lignes régionales en délégation de service public joue en Allemagne un rôle décisif : nous répondons aux arguments le plus souvent opposés à son introduction en France.

L'OUVERTURE DU TER À LA CONCURRENCE

L'étude réalisée par les cabinets Beauvais-Consultants, KCW et Rail Concept sur l'exploitation du TER en délégation de service public (FNAUT Infos n°208) a suscité des critiques auxquelles la FNAUT, qui a approuvé ses conclusions, répond ci-dessous.

1 - « Si l'exploitant est privé, ce n'est plus du service public »

L'étude ne concernait pas le secteur ferroviaire dit commercial (trains de grandes lignes et concurrence par le marché, sur le modèle aérien, avec plusieurs opérateurs publics ou privés sur un même itinéraire) mais le secteur du service public (attribution d'une délégation de service public par une autorité organisatrice de transport, après appel d'offres, comme pour les transports urbains et départementaux).

L'autorité organisatrice reste responsable de la consistance de l'offre et du niveau de la tarification. Si, en Alle-

magne, le train régional est attractif et très utilisé, c'est bien parce que les principes du service public sont respectés : qualité de l'offre et tarification modérée.

Il ne faut donc pas confondre service public et entreprise publique, la distinction est établie depuis longtemps dans le transport urbain. Il n'y a pas de lien entre le statut juridique de l'exploitant et la qualité du service qu'il produit.

Le point important à respecter est que l'entreprise soit adaptée à la mission qui lui est confiée : alors qu'elle est très performante quand il s'agit de gérer des trafics massifs, ce n'est manifestement pas le cas de la SNCF sur les lignes à faible trafic, dont elle cherche à se débarrasser car elle ne sait pas ou ne veut pas les pérenniser et les développer.

En Suisse, les CFF exploitent le réseau principal, et ce sont des entreprises spécialisées qui assurent les dessertes capillaires complémentaires.



2 - « Si le TER est ouvert à la concurrence, on assistera à un écrémage des relations les plus rentables »

Le risque d'un tel écrémage est réel dans le secteur ferroviaire commercial, où un exploitant peut espérer réaliser des marges satisfaisantes aux yeux de ses actionnaires en se positionnant sur les marchés les plus lucratifs, mais pas dans le secteur du service public.

En effet, toutes les lignes régionales (et pas seulement les « petites » lignes) sont structurellement déficitaires, donc les marges des exploitants sont nécessairement faibles (comme en transport urbain), et ce sont les régions qui choisiraient les lignes exploitées par des compagnies, publiques ou privées, en délégation de service public.

3 - « La concurrence est incompatible avec la sécurité des circulations »

Cet argument, souvent renforcé par l'évocation du cas britannique, est fréquemment mis en avant. Pourtant la sécurité en Grande-Bretagne est aujourd'hui aussi satisfaisante qu'en France, elle s'est améliorée grâce à la rénovation du réseau ferré, entreprise dès que la propriété publique de l'infrastructure, abandonnée lors de la réforme Major, a été rétablie. En France même, dans les années 1980, la SNCF n'a pas évité de graves accidents.

L'Agence européenne de sécurité ferroviaire, basée à Valenciennes, réalise un suivi européen de la sécurité, en coopération avec les agences nationales homologues. Ses conclusions sont formelles : on n'observe aucune relation entre l'ouverture à la concurrence et le niveau de sécurité. Bien que médiatisés avec complaisance, les incidents qui surviennent chez les nouveaux opérateurs ne sont proportionnellement pas plus significatifs que chez les opérateurs historiques. Une partie de leur personnel est d'ailleurs elle-même issue des opérateurs historiques.

Certains réseaux visités par les experts Beauvais-KCW-Rail Concept utilisent notamment des systèmes de signalisation autres que ceux utilisés en France, sans qu'on observe une dégradation de la sécurité.

Ces systèmes, adaptés aux lignes à voie unique, réduisent fortement les coûts d'investissement ou d'exploitation. C'est le cas des blocks automatiques lumineux pour voie unique avec commande centralisée utilisés en Espagne, et des blocks automatiques lumineux décentralisés utilisés en Suisse, qui évitent la présence d'agents sédentaires de sécurité et la présence permanente d'agents au poste central de commandement.

4 - « Les résultats obtenus en Allemagne n'ont rien de remarquable »

La croissance du trafic régional allemand (+ 23%) entre 2002 et 2010 est certes inférieure à celle observée en France (+ 43% pour le TER ferroviaire, mais seulement + 27% si on considère l'ensemble TER ferroviaire + Transilien + RER RATP, ce qui est le périmètre le plus correct pour une comparaison nationale avec l'Allemagne). Mais il ne faut pas oublier que le trafic allemand était initialement très supérieur au trafic français (voir les travaux de Sylvain Séguret cités dans FNAUT Infos n°183).

En valeur absolue, la hausse a été plus forte en Allemagne qu'en France pendant cette période et, dans le même temps, la contribution publique par train.km a diminué en Allemagne alors qu'elle a augmenté en France (+ 40%).

La contribution des régions au financement du TER (hors péages, y compris le matériel roulant) était en 2008, en moyenne, de 10 euros par train.km en France et de 4,5 en Allemagne, et en 2010, de 14 euros en France et toujours 4,5 en Allemagne.

Selon Ville, Rail et Transports (16-10-2012), DB Regio, filiale régionale de la Deutsche Bahn, a réduit ses coûts de 20% et a amélioré la qualité de ses prestations au point de remporter, en 2012, 75% des appels d'offres auxquels elle a répondu contre 28% en 2008.

5 - « La réduction des coûts observée en Allemagne est due essentiellement à un dumping social »

Depuis 2011, les salaires dans le secteur ferroviaire régional allemand sont encadrés par une convention collective de branche tenant compte de la durée et des conditions de travail. Les salaires pratiqués par la Deutsche Bahn sont seulement 6,25 % plus élevés que ceux de la convention, ce qu'elle estime acceptable étant donné son expérience et ses économies d'échelle dans d'autres domaines (investissement, marketing).

Les écarts de rémunération entre exploitants en Allemagne sont généralement très inférieurs aux différences de coûts de production observées.

Dans la modélisation relative à la ligne Colmar-Metzeral, les experts ont supposé que les salaires du nouvel exploitant étaient inférieurs de 10% à ceux de la SNCF. Un test de sensibilité a montré qu'à niveau égal des salaires (imposé par la loi ou par la difficulté du nouvel exploitant à recruter du personnel), la réduction des coûts de production ne diminuerait que d'environ un sixième car elle est essentiellement liée à des progrès de productivité.

6 - « L'Allemagne n'est pas un pays comparable à la France »

L'Allemagne est comparable à la France sur de nombreux points : taille du territoire, population, niveau de vie, équipement automobile, gouvernance du transport régional.

La géographie des deux territoires est certes très différente mais, comme la France, l'Allemagne comporte des zones très denses, des zones moyennement denses et des zones plus rurales telles que le Schleswig-Holstein, land qui jouxte le Danemark et qui a pu être comparé à la région Rhône-Alpes. Elle constitue donc un point de comparaison tout à fait pertinent avec notre pays (voir l'étude instructive de Sylvain Séguret et Julien Lévêque, revue Transports n°444 juillet 2007).

7 - « On ne peut se fonder sur le seul exemple de l'Allemagne »

L'exemple allemand a été privilégié pour les raisons suivantes. L'ouverture du TER à la concurrence y est ancienne (1994) et elle y est aujourd'hui très développée, le cabinet KCW a pu centraliser toutes les conventions Régions-exploitants et en établir un bilan fiable portant à la fois sur la Deutsche Bahn et sur ses concurrents.

Mais les experts consultants se sont aussi rendus en Suisse, au Danemark et en Espagne pour y observer respectivement les chemins de fer du Jura, du Jutland et de Carthagène (voir page 3).

Dans les trois cas, ils ont eu la confirmation qu'il était possible d'exploiter le train régional de manière plus économique que ne le fait la SNCF (cette dernière n'envisage que des transferts sur route pour limiter les dépenses) et d'améliorer l'offre.

Conclusion des experts : le niveau des salaires, de la qualité du service et de la sécurité ne sont pas moindres dans les réseaux visités qu'à la SNCF. Les différences entre la SNCF et les autres exploitants tiennent plutôt à :

- une productivité globale du personnel SNCF faible (vie active courte, faible nombre de jours de service par an, faible nombre d'heures productives par jour notamment faute de polyvalence) ;

- des charges d'encadrement et de structure importantes rapportées au nombre de trains x km produits ;

- des charges spécifiques à la SNCF (par exemple des charges patronales élevées par rapport au droit commun).

A noter que la SNCF a réalisé une étude sur l'exploitation des services régionaux par différents opérateurs dans divers pays européens (Allemagne, Suède, Grande-Bretagne, Pays-Bas et Suisse). Elle est elle-même parvenue à la conclusion que la différence de coût avec ses TER était de 30 %.

Danemark, Espagne, Suisse

Dans le cas des chemins de fer du Jutland, une certaine compression des charges a été obtenue :

- un seul agent à bord (le conducteur) avec contrôle aléatoire des billets ;
- la vente des billets s'effectue soit par correspondance (abonnements) soit par automates (à quai et embarqués) ;
- l'entretien soigné des voies atténue l'usure des voies et du matériel roulant ;
- les passages à niveau à fermeture conditionnelle sont bien moins coûteux que les passages à niveau classiques ;
- les haltes comportent abris, borne d'arrêt à la demande et système d'information, les anciens bâtiments voyageurs sont loués à des commerçants.

Le coût de distribution des titres de transport en France apparaît démesuré (de l'ordre de 8% du total des recettes). Ceci s'explique par le type de machines de vente excessivement sophistiquées (justement pour traiter une tarification complexe). Cette situation empêche l'implantation raisonnable d'automates dans les trains alors que c'est la solution la plus pertinente pour les lignes à faible trafic, qui est utilisée dans presque toute l'Europe.

Les recettes ont été maximisées :

- l'amplitude horaire est large (depuis 5/6 h jusqu'à 22/23 h) ; la fréquence est élevée (un train à l'heure voire 30 min sur les troncs communs) ;
- la vitesse est soutenue malgré des inter-stations courtes, grâce à la pratique de l'arrêt facultatif aux haltes ;
- les correspondances sont bien conçues (la porte de l'autocar se trouve toujours à quelques mètres ou dizaines de mètres de la porte du train).

Le chemin de fer de Carthagène est géré selon les mêmes principes : la structure est légère si bien que les coûts de fonctionnement sont réduits, et la qualité est très correcte : la voie se caractérise par un ballast épais et un travelage serré ; la fréquence atteint 22 départs par jour et par sens.

Dans le cas des chemins de fer du Jura, la durée hebdomadaire du travail est de 41 h ; l'âge de la retraite est de 65 ans ; le personnel est polyvalent : les conducteurs assurent la propreté de leurs trains et participent aux opérations de contrôle aléatoire ; 5 agents de maintenance, sur un total de 27, sont occasionnellement conducteurs.

L'amplitude horaire est large : de 5h30 à 22h15 ; la fréquence est au minimum de 14 départs par sens mais on atteint 30 départs par sens entre Tramelan (4 300 habitants) et Tavannes (3 900 habitants) ; la desserte est cadencée ; les dimanches et jours fériés, la réduction des fréquences est limitée à 15-20 %.

8 - « De très nombreux transferts sur route sont quand même intervenus »

En Allemagne de l'Ouest, de nombreuses lignes avaient été fermées dans les années 1950 puis 1980. Au moment de la réforme de 1994, les recettes commerciales du transport régional étaient inférieures aux coûts, la capacité d'investissement ferroviaire était donc très limitée. La régionalisation et la baisse des coûts provoquée par l'ouverture à la concurrence ont dégagé des moyens financiers nouveaux, la quasi-totalité du matériel roulant a été renouvelée et des lignes ont été rénovées ou même rouvertes.

Si des fermetures de lignes ont eu lieu depuis 1994, 90% d'entre elles l'ont été en Allemagne de l'Est, où le quasi-monopole du rail pour les transports a disparu et où l'équipement automobile a considérablement augmenté dans les années 1990 : un ajustement de la desserte ferroviaire, qui datait d'avant-guerre, était inévitable - il est d'ailleurs intervenu avant 2000, alors que l'ouverture à la concurrence n'était encore qu'une démarche marginale. Malgré tout, le réseau est resté assez dense, à l'Est comme à l'Ouest.

Les changements d'exploitant se sont surtout produits sur le réseau secondaire, sur des lignes non électrifiées et à voie unique, où les taux de couverture des coûts par les recettes commerciales étaient les plus faibles, et non sur les lignes proches de l'équilibre financier, qui étaient (et sont encore largement) le domaine réservé de la Deutsche Bahn. Avant le changement d'exploitant, la fermeture de certaines lignes était prévue.

9 - « Les évaluations concernant les consommations (et par suite les émissions de CO2) sont contestables »

L'étude a concerné l'ensemble des lignes régionales françaises, pas seulement les lignes secondaires telles que Colmar-Metzeral. Certaines données fournies par la SNCF concernaient tous les services TER, ferroviaires et routiers. Cependant les TER routiers affectent peu ces données car ils ne représentent que 2,8% des voyageurs.km.

La consommation moyenne des TER par voyageur.km a été calculée à partir des coûts du kWh et du litre de diesel, des dépenses énergétiques de la SNCF, des poids des deux types de traction (55% électrique et 45% thermique en trains.km TER) et du nombre moyen (79) de voyageurs par train TER.

La consommation des voitures par voyageur.km a été calculée à partir de la consommation spécifique des voitures fournie par les Comptes Transports de la Nation, des poids des tractions diesel et essence, et du taux moyen d'occupation des voitures (1,42 personne pour les déplacements de 30 à 80 km d'après l'Enquête Nationale Transports Déplacements de 2008).

10 - « Avant la concurrence, il faut améliorer les infrastructures »

L'état de l'infrastructure est essentiel, mais le problème est le même quel que soit le transporteur. Il est bien évident que l'ouverture du TER à la concurrence ne concerne que l'exploitation et ne peut engendrer directement aucune amélioration de l'infrastructure.

Cependant, si l'exploitation coûtait moins cher, comme cela a été observé en Allemagne, les régions pourraient soit investir directement dans la modernisation du réseau ferré à offre constante, soit financer davantage de trains, qui apporteraient davantage de recettes au réseau ferré pour sa rénovation.



11 - « Une délégation de service public implique des coûts car l'opérateur privé doit être rémunéré »

Le TER exploité par la SNCF fonctionne déjà en délégation de service public, car la différence entre les coûts d'exploitation et les recettes voyageurs est payée par les régions ; c'est ce qu'on appelle la compensation.

Quel que soit l'opérateur, le principe de compensation reste le même, comme en transport urbain où on trouve des opérateurs privés ou en régie. C'est par contre sur le montant de la compensation que peut jouer la mise en concurrence. Par ailleurs, le surcoût d'organisation de la mise en concurrence est très inférieur aux économies réalisées, comme on l'a vérifié en Allemagne.

La formule de la régie régionale (Suisse) n'est pas à exclure, l'essentiel est que le nouvel exploitant ait un comportement d'entreprise adapté à la demande et de faibles coûts généraux.

12 - « Pourquoi la FNAUT veut-elle s'attaquer à la SNCF ? »

En Allemagne, l'ouverture à la concurrence n'a pas « liquidé » la Deutsche Bahn. Les autres opérateurs n'ont pris que 25% du marché régional et la DB a amélioré sa qualité de service et abaissé ses coûts. Elle résiste beaucoup mieux qu'il y a dix ans à la concurrence.

La FNAUT défend les usagers, elle ne s'attaque pas à la SNCF, dont elle reconnaît le savoir-faire pour traiter les trafics massifs, mais à ses surcoûts injustifiés qui empêchent le TER de se développer davantage.

L'expérimentation de l'exploitation du TER en DSP avec d'autres délégataires que la SNCF est urgente, à commencer par les lignes les plus déficitaires, car c'est dans leur cas que les progrès les plus nets sont attendus.

LES BONS EXEMPLES : L'ALLEMAGNE

Selon Pro Bahn, l'association allemande des usagers du rail, le bilan de la réforme allemande du rail est positif. L'ouverture du transport régional à la concurrence a obligé les opérateurs à se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice en matière d'offre et de cadencement, et non l'inverse. La baisse des coûts d'exploitation a facilité la réouverture de nombreuses lignes régionales depuis 1996 (500 km de voies ferrées, 300 gares). Les exemples ci-dessous illustrent le potentiel de développement des lignes régionales, qu'on s'obstine à ignorer en France.

Dans le land du Bade-Wurtemberg, une dizaine d'opérateurs exploitent le réseau régional, mais la Deutsche Bahn a conservé 72% du marché (en trains.km). La durée des contrats varie de 7 à 10 ans. La fréquentation a augmenté de 40% entre 2002 et 2007. L'usager n'a pas le choix de l'opérateur sur une ligne donnée, mais, dans les gares, la DB est obligée de vendre les titres de transport des autres opérateurs.

Les nouveaux opérateurs sont des entreprises privées ou appartenant aux collectivités locales, ou encore les chemins de fer suisses (dans d'autres länder, on trouve aussi Veolia et Keolis parmi eux). Depuis deux ans, les lignes régionales sont regroupées en 15 lots géographiquement cohérents faisant chacun l'objet d'un appel d'offres.

Au niveau national, les recettes du transport régional ont augmenté de 14% entre 2005 et 2008, l'offre de 3% par an en moyenne. La hausse de la fréquentation a été de 19% entre 2002 et 2008.

Réouverture de Mulhouse-Müllheim

Cette ligne transfrontalière de 22 km, fermée depuis 29 ans, vient d'être rouverte à l'initiative de la région Alsace et du land de Bade-Wurtemberg. Sa modernisation, envisagée depuis longtemps, n'a coûté que 28 millions d'euros. Elle permet de relier Mulhouse et Freiburg, deux agglomérations de 200 000 habitants distantes de 60 km seulement. Elle sera utilisée par des TGV Paris-Mulhouse-Freiburg.

La ligne Karlsruhe-Constance

Cette ligne de 252 km, dite ligne de la Forêt Noire, est exploitée par une filiale de la Deutsche Bahn. En deux ans, elle a réussi à accroître sa clientèle de 33% entre Karlsruhe et Offenbourg et 27% entre Offenbourg et Constance, en modernisant son matériel roulant ; des guichets nouveaux ont été ouverts, mais on peut aussi acheter son billet auprès du contrôleur ; les correspondances avec les cars ont été optimisées.

La ligne du Schönbuchbahn

Fermée depuis 1966, cette ligne rurale de 17 km reliant les petites villes de Böblingen et Dettenhausen est située dans la région de Stuttgart. Fin 1993, un syndicat intercommunal créé pour la réactiver a acquis l'infrastructure pour un prix symbolique et lancé un appel d'offres pour la réhabilitation de l'infrastructure et l'exploitation de la ligne, remporté par la compagnie WEG.

Dès la réouverture en décembre 1996, le trafic a été de 3 740 voyageurs/jour, il est proche de 10 000 aujourd'hui.

Six autorails « Regioshuttle » de Bombardier sont en circulation, le trajet dure 24 min, la fréquence est de 30 min en semaine de 05h30 à 17h30 puis de 60 min de 17h30 à 0h30 soit 30 paires de trains (18 le samedi, 15 le dimanche). La ligne est intégrée dans la communauté tarifaire de la région de Stuttgart. Devant le succès commercial de la ligne, il a été décidé de l'électrifier.

Le Regiobahn Kaarst-Düsseldorf-Mettmann (RBE)

Cette ligne suburbaine de 34 km relie deux petites villes satellites de Düsseldorf, Kaarst et Mettmann. La DB souhaitait fermer les deux tronçons Kaarst-Neuss et Düsseldorf-Mettmann dans les années 90, et avait réussi à faire chuter le trafic à 500 voyageurs/jour en réduisant les services.

Les protestations, d'abord claires, de la population prirent de l'ampleur. En août 1992 les communes de Düsseldorf, Kaarst, Neuss et Mettmann créèrent une autorité organisatrice qui devint propriétaire de l'infrastructure que la DB désirait aliéner. L'exploitation fut confiée à la compagnie RBE. La ville de Wuppertal a rejoint l'autorité en 1998.

Après remise en état de la ligne et investissements dans 7 nouveaux points d'arrêt, 2 parcs d'échange, un système d'information des voyageurs, 12 autorails de type « Talent » de Bombardier (climatisés, compartiments multiservices, automates de vente à bord, vidéo-surveillance) et un centre de services à Mettmann, le service a été rétabli à une fréquence horaire à partir de 1999, passée à 20 min en 2000 (30 le soir et en week-end ; dernier départ à minuit en semaine et à 2h00 du matin en week-end). La fréquentation journalière a évolué de 500 voyageurs en 1999 à 20 000 en 2010, le taux de ponctualité est de 98%. La ligne, qui dessert la gare centrale de Düsseldorf, est aujourd'hui intégrée au réseau express régional S-Bahn Rhin-Ruhr.

Les Pays-Bas

Aux Pays-Bas, depuis 2002, l'ouverture des services ferroviaires régionaux à d'autres exploitants que l'opérateur historique (NS), choisis après appels d'offres compétitifs lancés par les Provinces, a entraîné le redéveloppement de l'activité de certaines lignes condamnées à terme par les NS.

La qualité de service est élevée, en particulier l'information des voyageurs. La ponctualité moyenne des circulations est supérieure à 95%.

La fréquentation a augmenté de 11,5% en moyenne, avec des scores de +40% sur certaines lignes.

Les compensations versées par les Provinces aux opérateurs en contrepartie des obligations de service public ont diminué de 30 à 50%.

Ces résultats atteints par les nouveaux entrants sont d'autant plus remarquables que les NS avaient jugé ces lignes régionales non rentables et souhaitaient en cesser l'exploitation.

L'Association néerlandaise FNM des exploitants privés de transport ferroviaire (Arriva, Keolis, Veolia Transdev, Connexion) vient de publier un rapport sur l'ensemble de la politique néerlandaise des transports. Ce rapport contient de nombreuses propositions, voisines de celles de la FNAUT pour la France, visant à clarifier l'exploitation du réseau international, du réseau Intercités et des réseaux régionaux.

Enquête européenne

Selon une enquête Eurobaromètre récente, 71 % des Européens sont favorables à l'ouverture de leurs systèmes ferroviaires nationaux et régionaux à la concurrence. Ce pourcentage dépasse 60 % dans tous les États membres sauf les Pays-Bas et le Luxembourg.

Pour la plupart des Européens, l'ouverture à la concurrence aura un impact positif sur les tarifs (72 %), la qualité des services à bord des trains (71 %), le confort et la propreté des trains (70 %), la fréquence (68 %), la ponctualité (66 %), la gestion des exploitants (63 %) ou encore le nombre de gares et de lignes desservies (62 %).

La grande majorité des Européens s'attend à ce qu'une concurrence accrue profite aux différentes parties prenantes, notamment aux voyageurs (78 %), aux opérateurs ferroviaires privés (68 %) et au personnel des opérateurs de transport ferroviaire (55 %).

Enfin, 70 % des Européens souhaitent que la concurrence génère des services à prestations minimales similaires à ceux des compagnies aériennes à bas prix et 43 % désirent voir se développer des services de qualité supérieure (avec repas, films, journaux).