

**Les opérateurs ferroviaires de proximité :
une solution d'avenir pour le fret ferroviaire ?**

**Compte-rendu du colloque TDIE / Infrastructures et Mobilité
Paris le 4 février 2009**

Intervenants

- **Jacques Chauvineau, chargé de mission auprès du Secrétaire d'État aux transports**
- **Hubert du Mesnil, président de Réseau Ferré de France**
- **André Marcon, président de la CRCI d'Auvergne**

Introduction

Philippe Duron, co-président délégué de TDIE

Le ferroviaire est toujours un sujet d'actualité, en particulier bien sûr en ce qui concerne les passagers. La difficulté existe aussi en ce qui concerne le fret. La SNCF a pu donner l'impression de délaisser cette branche de son activité. Même si, depuis quelques années, elle a fait de gros efforts pour tenter de se moderniser dans ce domaine, elle joue moins le rôle d'acteur de l'aménagement du territoire que par le passé. Elle est aujourd'hui une entreprise qui se doit d'équilibrer ses comptes.

En France, comme ailleurs, les grands opérateurs se concentrent sur les secteurs de massification, les corridors les plus importants, et abandonnent les petites lignes, notamment celles qui desservent les entreprises. Dès lors, on a vu, dans divers pays, de nouveaux opérateurs intervenir sur ces lignes, pour y faire un travail nouveau, qui permet de redonner de la pertinence au fret ferroviaire. Leur activité, menée conjointement avec les grands opérateurs, est aujourd'hui utile à l'économie.

Peut-on tout d'abord se mettre d'accord sur la définition, pour laquelle chacun a ses propres termes ? Qu'est ce qu'un opérateur ferroviaire de proximité, quel est son marché, quelles sont ses missions, comment s'insère-t-il dans la chaîne du transport ferroviaire de marchandises, entre les trains massifiés et le wagon isolé ? Les OFP peuvent-ils (doivent-ils) être indépendants de la SNCF ou d'une autre entreprise ferroviaire ? Des alliances sont-elles nécessaires ou envisageables ?

Jacques Chauvineau

Un rappel historique est intéressant à faire : le TER a été lancé en réponse à une attente très forte, externe à la SNCF. Les OFP pourraient bénéficier d'une attente du même ordre.

Le terme le mieux adapté pour désigner un OPF est celui de « PME ferroviaire ». Aujourd'hui, l'enjeu majeur pour le fret ferroviaire est la capacité à rassembler les « lots de wagons » - je préfère cette appellation à celle de « wagons isolés » - dans un contexte où il y a de moins en moins de grands trains lourds. Le cœur marketing de ces nouveaux opérateurs se situe à ce niveau.

Pour cela, il faut tout d'abord des méthodes adaptées à chaque territoire, qui supposent une polycompétence du personnel, un matériel adapté, des charges structurelles faibles et, tout particulièrement, une capacité à assurer la gestion d'infrastructures, l'ensemble permettant un abaissement des coûts.

Il faut également une aptitude à détecter et à massifier les flux, dans le cadre d'une logistique territoriale qui élargit le marché du transport ferroviaire. L'OFP doit donc devenir un acteur majeur de cette massification.

Dans les ports, la densité des flux est certes importante, mais la question se pose également. Il y reste à organiser une densité ferroviaire importante - ce qui est loin d'être le cas actuellement en France, où la part de marchandises repartant par le fer est faible.

Il faut aussi absolument que ces opérateurs soient de vraies entreprises autonomes, équilibrées financièrement. C'est un point très important, souligné par les observateurs étrangers. Il s'agit donc d'introduire dans le paysage français un acteur qui n'existe pas, qui ne fait pas partie de notre histoire : c'est évidemment compliqué. En Allemagne, aux Etats-Unis et au Canada, en revanche, ces acteurs sont déjà présents. Les Anglo-saxons parlent de *short lines*, qui est un terme équivalent à celui d'OFP.

Hubert du Mesnil

Il faut bien comprendre qu'il s'est opéré un changement radical dans le transport français. La question se pose ainsi aujourd'hui car, auparavant, la SNCF, opérateur unique, se chargeait de l'ensemble de ces missions sans se poser de questions de rentabilité. Or, il lui est désormais demandé d'être une entreprise compétitive : elle se sépare donc des activités sur lesquelles elle est déficitaire.

Quel est le modèle économique d'un OFP, susceptible de motiver des entrepreneurs ? Peut-il (doit-il) fonctionner sans subventions autres qu'initiales ? Pourrait-il prétendre à des aides européennes ? Quel est le premier bilan des expériences françaises (VFLI, RDT 13, Proxirail, etc) ?

André Marcon

Les CCI se mobilisent sur la question, car elles sont fortement sollicitées par les entreprises, qui voient leurs coûts de transports multipliés et cherchent des solutions alternatives au transport routier, notamment ferroviaires. Les transporteurs, eux, s'inquiètent pour leur avenir et recherchent de nouvelles perspectives.

Il ne peut y avoir de modèle économique unique. Les réponses diffèrent en fonction des contextes, de l'importance des flux ou encore du niveau d'infrastructures. Pour prendre l'exemple de l'Auvergne, les flux y sont très faibles, les voies sont longues et les infrastructures très dégradées. On peut dire que l'émergence d'une PME ferroviaire auvergnate rencontre beaucoup de difficultés.

L'expérience auvergnate a pris le temps de bien évaluer la situation et d'observer les autres expériences, notamment Proxirail, avant de se mettre en place. Elle est partie du principe que sa réussite dépendrait de l'existence d'un potentiel de demande et de l'implication des acteurs logistiques (chargeurs et transporteurs) dans la démarche. En effet, la SNCF ne dispose pas de la culture logistique adaptée aux types de marchandises concernées, notamment en termes de souplesse face à la diversité des flux et de capacité à les organiser.

Il a donc d'abord fallu s'assurer de la complicité objective des transporteurs et des chargeurs, ces derniers acceptant l'idée de coûts un peu plus élevés, notamment pour des raisons de marketing, mais exigeant une véritable qualité de service. Pour poursuivre la démarche, l'adhésion du conseil régional a également été un élément important. L'un des problèmes à régler sera la mise à niveau des voies. D'une part, il faudra investir sur des parties du réseau délaissées, les investissements ayant porté principalement sur les voies à forte fréquentation. D'autre part, il faudra assurer une gestion adaptée de ce réseau capillaire. Or, actuellement le système de gestionnaire de l'infrastructure ne répond pas aux besoins de ce type de réseau. Aussi, il faut obtenir que RFF puisse déléguer cette gestion à des opérateurs de proximité. Si cela doit être possible facilement pour des lignes dédiées au fret, la question se pose pour les lignes à trafic mixte. Enfin, pour ces dernières, les référentiels techniques de régénération et de maintenance devront évoluer pour les adapter aux besoins.

Hubert du Mesnil

En effet, RFF est légalement obligé de confier l'entretien des voies à la SNCF. Néanmoins, une réflexion est actuellement menée au niveau parlementaire, pour tenter d'assouplir un certain nombre de normes, notamment sur des lignes peu fréquentées, où le trafic ne pose pas de problèmes de sécurité, ce qui permettrait d'en confier la gestion à d'autres opérateurs.

Une proposition de modification de la loi a été déposée en ce sens. Par ailleurs, dans les ports, la question a été réglée par la cession des voies aux autorités portuaires, qui peuvent désormais choisir les gestionnaires de leurs voies.

André Marcon

Au sujet du subventionnement public, qui est le deuxième problème, il est clair qu'en Auvergne, un OPF ne pourra se développer sans des aides publiques initiales importantes. Quelle qu'en soit la

provenance, il faudra qu'elles portent en priorité sur les voies et les infrastructures. En outre, en Auvergne spécifiquement, un soutien devra être apporté au matériel. Les subventions européennes restent exclusivement prévues pour des investissements d'infrastructure.

Le bilan des expériences françaises est encore très maigre: la SNCF a systématiquement récupéré ces initiatives, tandis que les transporteurs routiers sont restés réticents à s'engager, notamment du fait des complexités réglementaires et de la difficulté à trouver du matériel adapté, etc ; il y a, en outre, une pesanteur culturelle qui fait que les acteurs ont du mal à évoluer vers ce nouveau métier. L'adaptation prendra du temps et devra se faire progressivement, même si les transporteurs ont conscience que leur avenir passera par cette évolution.

Des territoires ou des types de marchandises sont-ils plus spécifiquement concernés par cette activité ? Les OFP sont-ils des acteurs de l'aménagement du territoire ? Se substituent-ils, notamment, à la moindre implication de la SNCF ? Quels soutiens politiques sont envisagés, notamment de la part des régions, qui pourraient créer des « antennes » spécifiquement consacrées au fret ?

Hubert du Mesnil

Tout d'abord, il n'y a pas de raisons d'accuser la SNCF, Elle doit s'adapter à l'ouverture du marché européen du transport à la concurrence, qui s'est imposée à elle. On peut en outre rappeler qu'on lui interdit de compenser son déficit sur le fret par ses bénéfices dans le domaine du transport de voyageurs, donc elle s'adapte à cette nouvelle donne.

Concernant la question des territoires et des activités propices au développement des OFP, il faut rappeler que ces activités s'adressent à des PME. Il ne peut pas s'agir de domaines impliquant des charges lourdes. Par ailleurs, il est important de distinguer les ports, qui sont plus avancés, des autres territoires. D'une part, la question juridique relative à la gestion y a déjà été réglée et ils peuvent la confier à l'opérateur de leur choix. D'autre part, les flux de petits lots y sont nombreux et les acteurs existent.

RFF compte aujourd'hui 4 000 km de voies qui ne supportent pas de trafic de passagers, dont 10 % sont totalement inutilisés, et donc en mauvais état. L'ensemble coûte 100 M€ de frais de gestion annuels, et ne rapporte qu'un 1 M€ de recettes. On ne peut donc pas attendre une quelconque rentabilité.

Un investissement massif doit être effectué sur la rénovation de ces infrastructures, si l'on veut que le transport de fret puisse s'y développer. Pour cela, il faut tout d'abord sortir du modèle de référentiel national, et donc sortir de la gestion déléguée à la SNCF. Celle-ci n'est pas en faute, mais elle applique des normes d'entretien des voies imposées à une échelle nationale, qui ne sont pas adaptées aux spécificités de chaque voie. Il faut fabriquer un référentiel plus souple, qui permette en particulier d'appliquer des normes moins coûteuses, sur des voies très peu utilisées, où ne passent pas de voyageurs. Des solutions d'entretien bien plus légères existent ou peuvent être inventées. Il serait possible – et il sera indispensable - de diviser par deux ou trois le coût d'entretien et de gestion de ces lignes. Il sera alors bien plus facile de mobiliser les partenaires financiers sur les investissements nécessaires.

25 % du trafic fret des grandes voies françaises et européennes, sans inclure le trafic des ports, viennent de ces petites lignes : si elles disparaissent, cette part du trafic sera perdue.

RFF acceptera de faire les investissements nécessaires à deux conditions : d'abord, qu'il soit autorisé à maîtriser et évaluer ses investissements comme un ensemble national, ce qui est le cas depuis le 3 novembre 2008 et la signature du contrat de performance ; ensuite, que la loi lui permette de se faire payer le péage pour l'utilisation de ses voies à un prix plus en rapport avec les

pratiques actuelles en Europe, en Allemagne par exemple. Il y aura donc une augmentation de ce coût sur le réseau magistral, et l'Etat aidera à compenser ce coût pour le rendre plus supportable.

Si ces conditions sont remplies, l'engagement de fonds publics restera nécessaire, mais RFF aura une capacité de contribution plus importante et s'engagera pleinement sur la remise à niveau de ces petites lignes, car c'est dans son intérêt.

Lors de la signature du contrat de performance avec L'Etat, vous avez annoncé que les premiers OFP seraient créés d'ici 2012. Cette date est liée au temps de remise en état des infrastructures, à l'évolution de la loi, et peut être à la question des embranchements particuliers. Qui va payer ? Qu'en est-il de la disponibilité des sillons ? Anticipez-vous l'apparition d'OPF dans vos projets actuels de cadencement ?

Hubert du Mesnil

Concernant le financement, comme cela vient d'être expliqué, les coûts vont d'abord être réduits. Ensuite, il y aura une mutualisation au niveau national, puis des contributions publiques seront demandées. À ce sujet, l'État s'est engagé, selon un modèle prévu pour 2010, à prendre en charge, pour le fret, des coûts fixes à hauteur d'environ 500 M€. Pour le TGV, le coût sera principalement répercuté sur les voyageurs et, pour le TER, le coût sera reparti entre l'État et les régions. Les collectivités seront aussi impliquées : des financements régionaux ont ainsi été prévus dans le cadre des CPER. En outre, il faudra aussi prévoir des aides au démarrage des activités du transporteur, même si RFF maintiendra des prix de péages très bas sur ces petites lignes.

Ce soutien sera certainement nécessaire et l'Union Européenne ne devrait pas être trop regardante, du moins dans un premier temps.

Par ailleurs, les OPF auront probablement souvent besoin de fusionner l'infrastructure et le transport. RFF considère être dans son rôle en se posant comme partenaire de ce développement et est prêt à envisager toutes les perspectives, même les plus audacieuses, pour y contribuer, notamment, à se séparer de certaines infrastructures, si les projets le justifient. Ce développement est nécessaire au maintien d'un grand nombre de voies. Le plus difficile sera probablement de créer les premiers OFP. Ensuite, le processus sera enclenché.

Concernant les sillons, sur ces petites lignes, il faudra également faire preuve de souplesse. Il y aura, en quelque sorte, une « circulation libre ». Ces voies doivent complètement sortir du modèle national très structuré et pointu. Ces parcours terminaux seront différenciés du réseau principal, sur lequel la question des sillons devra évidemment être traitée.

Enfin, le réseau est engagé dans un plan de rénovation de dix ans et la perspective de développer le trafic tout en menant les travaux sur les voies annonce de nombreuses difficultés. Nous les gérerons.

De quelle manière les OFP pourront-ils contribuer à l'émergence du fret ferroviaire et à l'objectif d'accroissement de 25 % des transports alternatifs à la route ?

Jacques Chauvineau

Il n'est pas vraiment possible de le chiffrer aujourd'hui. En revanche, l'important est de mettre en place un mécanisme vertueux.

La structure de réseau du fret est fondamentalement différente de celle du trafic de voyageurs, et la différence va en s'accroissant, avec l'accroissement du nombre de petits lots. Cette augmentation est bénéfique, car elle permet d'envisager des économies d'échelle et une réduction des coûts sur l'activité de regroupement des lots. Il y a aussi un effet des OFP, moins évident, c'est l'effet de condensation des flux sur la longue distance, menant à leur régularisation, et donc à une productivité plus élevée. Le point d'entrée vers ce développement consiste avant tout à trouver les premières entreprises prêtes à s'engager dans cette activité. Après la phase d'étude et de préparation du projet, le moment du passage de relais à l'entrepreneur sera crucial. Deux éléments sont nécessaires à la création d'un OFP : la perception de sa nécessité par l'ensemble des chargeurs du territoire et l'engagement sans réserve d'un entrepreneur. L'expérience Proxirail, en région Centre, a notamment connu des difficultés liées à l'échec du passage de relais à l'opérateur, pour le moment du moins. Et sans doute une insuffisante association des secteurs autres que céréaliers.

Le potentiel de développement de l'activité d'OFP est difficile à chiffrer, mais on peut présumer qu'il est important. Il a été énorme aux États-Unis, où le fer a failli disparaître dans les années quatre-vingt et où, aujourd'hui, avec les *short liners*, il a connu un bond de productivité de plus de 200 % et un doublement du trafic.

Quelles expériences étrangères peuvent être transposées en France ? Existe-t-il des différences entre les *short liners* et les OFP ?

André Marcon

Il faut bien préciser d'abord que le développement des OFP ne se fera pas contre la SNCF ou d'autres grands opérateurs, mais en complémentarité avec ceux-ci, les OFP se chargeant de rabattre les flux vers les axes principaux.

Par ailleurs, la mise en place de nouvelles plates-formes sera un élément important. Aujourd'hui, les infrastructures françaises ne sont pas prêtes à recevoir des OFP. Cela représentera un fort investissement.

Les expériences étrangères montrent des réalités très différentes.

Aux États-Unis, les *short lines* sont en fait assez longues. Le développement n'a pu se faire que grâce à de très importants investissements d'infrastructures, très fortement subventionnés. En outre, les OFP y sont propriétaires de leurs infrastructures.

En Suisse, le pays est bien plus petit, mais on y compte également de nombreux OFP. Les chargeurs sont propriétaires du matériel, tandis que l'opérateur se charge de tracter et d'organiser le trafic.

En Allemagne, l'organisation varie en fonction des spécificités de chaque territoire. Un tel système semble le mieux adapté à notre pays, qui compte aussi des réalités territoriales diverses.

Il faut également préciser que certains OFP fonctionnent déjà en France. En Auvergne, il s'agit d'une association, qui est propriétaire et gestionnaire de sa ligne, et qui fait du train touristique, mais aussi fret. Elle a des comptes positifs.

Jacques Chauvineau

Partout, l'OFP introduit la dissociation de la grande distance massifiée et du groupage local. Pour le reste, diverses solutions pourront être trouvées en fonction des territoires. Je suis convaincu que les OFP seront partout un levier d'innovation et de créativité, qui sont des éléments dont on manque malheureusement aujourd'hui le fret ferroviaire.

Réactions

Jacques Trorial, Président de l'Union des Ports de France

Les besoins de souplesse de gestion sur les petites lignes évoquées par Hubert du Mesnil, nécessaires à la réussite des OPF, sont-ils pris en compte par les textes en préparation actuellement à l'Assemblée ?

Sachant que les transports combinés, ferrés ou fluviaux, ne fonctionnent que grâce aux subventions accordées par Bruxelles, ces aides pourraient-elles être élargies au soutien des OPF ?

Hubert du Mesnil

Concernant la loi sur le transport ferroviaire et la création de l'autorité de régulation, un amendement est en cours de rédaction, visant à permettre à RFF de confier la gestion des petites lignes à d'autres opérateurs que la SNCF. Cette disposition a suscité un débat conséquent. Ce qui était proposé, dans un premier temps, était en effet de fermer ces lignes, pour qu'elles ne soient plus soumises à la réglementation du réseau ferré national. Il s'agit d'une possibilité, mais devoir fermer une ligne pour la rouvrir est tout de même compliqué à expliquer. En outre, ces lignes fermées ne bénéficieraient pas non plus de la mutualisation du réseau national. RFF serait davantage favorable à un système qui permette le maintien des voies dans le réseau national, tout en offrant une plus grande souplesse de gestion.

Antoine Lafarge, élu consulaire à la CCI du Havre

L'autorité portuaire du Havre a récupéré la propriété de l'ensemble des infrastructures fret, situées entre le port et le Pont de Tancarville. La CCI va accompagner le port du Havre, qui va engager un chantier de création d'un pôle multimodal, fluvial, ferroviaire et routier, dans le but de massifier les flux qui sont dispersés sur le secteur. Le projet dispose d'atouts indéniables : la propriété des infrastructures et l'importance des flux liés au port. Le potentiel est énorme et la discussion avec les acteurs est en cours.

Le choix de construire un OPF s'impose comme une évidence. À l'avenir, notamment à la suite du Grenelle de l'Environnement, on ne pourra plus rester dans le « tout routier », et il est évident qu'il faudra d'autres OPF, aux autres extrémités du réseau, pour que le système fonctionne.

Enfin, il semble assez clair que le coût supplémentaire du transport ferroviaire ne sera pas accepté par les clients ; il faudra donc le compenser par des subventions publiques, du moins dans un premier temps.

René Meheut, Connaissance du Rail (journaliste)

On a évoqué la question des voies, du matériel, mais qu'en est-il du personnel qui sera employé par les OPF ? Demandra-t-on un niveau de qualification équivalent à celui en vigueur à la SNCF ? Quelle relation est envisagée avec les syndicats sur ce point ?

Hubert du Mesnil

La question des qualifications du personnel rejoint celle des normes de gestion appliquées aux voies. Il faudra que les normes juridiques puissent être adaptées avec plus de souplesse en fonction des caractéristiques des types de transports et des voies empruntées. La distinction sera notamment importante entre les lignes supportant du trafic voyageur et celles qui servent uniquement au fret.

En outre, il est important de ne pas dévaloriser l'activité que mèneront les OFP, notamment dans les discours, en les présentant comme ayant des infrastructures dégradées et du personnel peu qualifié. Ce n'est pas comme cela que l'on suscitera un enthousiasme autour de cette nouvelle activité. La PME a plutôt une bonne image dans les autres secteurs d'activité ; il n'y a pas de raison que ce ne soit pas le cas dans le transport ferré, qui peut être un beau métier.

Jacques Chauvineau

Effectivement, sur ce point, pour ma part, même si les OFP vont abaisser les coûts j'évite de parler de *low cost* ferroviaire, terme qui porte aux yeux de certains une connotation négative. Il ne s'agit pas d'un service de moins bonne qualité que celui proposé par la SNCF ; c'est un service différent adapté au contexte du groupage/dégroupage local. Je pense que l'idée d'OFP est en train de progresser, y compris au sein de la SNCF dont le Président Guillaume Pépy a rappelé qu'il en soutiendrait la création.

Philippe Vigier, député d'Eure et Loir, conseiller régional du Centre

Il semble qu'il y a eu un vrai changement de perception de la question des transports dans notre pays, notamment à la suite du Grenelle de l'environnement, et le développement des OFP va dans ce sens.

En tant qu'élu de la région Centre, je suis en parfait accord avec le constat sur l'échec du projet Proxirail et le rôle joué par la volonté de monopole des céréaliers, qui n'ont pas voulu travailler avec les transporteurs. L'implication de la Région a également été inadaptée.

L'exemple du TER est intéressant. Il n'a pu démarrer en 1995 que grâce aux milliards d'euros qu'y ont investis les conseils régionaux. Pour la seule région Centre, un milliard d'euros a été consacré au matériel roulant depuis dix ans.

Concernant les travaux législatifs en cours, il faut effectivement avancer, pour permettre des dispositifs de gestion mieux adaptés, notamment en fermant puis en rouvrant les lignes concernées.

Une ligne de transport combiné entre Orléans et Le Havre est actuellement en projet et sa mise en œuvre est particulièrement compliquée. On se demande comment appréhender le marché.

Une autre interrogation concerne les autoroutes ferroviaires : une ligne fonctionne et est particulièrement déficitaire. Comment cela se fait-il, et comment peut-on l'améliorer ?

Stéphanie Gunther, chargée des dessertes de proximité au pôle commercial de RFF

On sous-estime probablement la complexité de créer un OFP. Il paraît important de créer un statut de PME ferroviaire en tant que tel, prenant notamment en compte la nécessité d'obtenir des licences et des certificats de sécurité, qui doivent également être valables au niveau européen. La responsabilité de créer un tel statut revient aux politiques.

Thierry Duclaux, directeur général de Voies navigables de France

Le réseau fluvial est confronté à une problématique relativement comparable : VNF a la charge de 6.700 km de voies fluviales, dont 2.000 km de réseau magistral à grand gabarit et le reste en petit gabarit. Comme pour le réseau ferroviaire, cela pose une problématique liée à l'entretien et un besoin de sortir des normes et des réglementations nationales, pour pouvoir appliquer des modes de gestion adaptés aux réalités du réseau secondaire, où il n'y a parfois plus du tout de fret, et seulement du tourisme, ou les deux.

Conclusion de Philippe Duron

Hubert du Mesnil nous a bien montré que le besoin de créer des OFP résultait d'un changement de paradigme dans le transport français, avec notamment l'obligation pour la SNCF d'équilibrer ses comptes, activité par activité. Un nouveau modèle doit passer par de nouvelles règles, tant pour gérer les infrastructures que pour faire émerger un nouveau modèle.

Jacques Chauvineau, nous a dit ce qu'était un OFP, à savoir une PME, un équivalent français des *short liners*, se chargeant de la gestion et du regroupement de lots de wagons.

Stéphanie Gunther, a bien souligné qu'on ne pourrait permettre le développement de ces OFP sans leur donner une robustesse juridique, au travers de la création d'un statut spécifique.

Il a été démontré que l'enjeu est de trouver une meilleure productivité du traitement du fret ferroviaire de proximité et de s'orienter vers un marché qui existe, mais n'a pas encore été travaillé.

André Marcon, a bien mis en évidence la complexité de la création d'un OFP et le fait qu'il faut atteindre une réelle qualité de service pour convaincre les clients potentiels, notamment par une pratique efficace du juste-à-temps. Il s'agit également de développer une culture nouvelle de la logistique ferroviaire, que ni la SNCF, ni les transporteurs classiques ne possèdent encore. Il a également souligné la création des plateformes, en plus de la rénovation des voies.

Enfin, des points intéressants d'ordre réglementaire sont apparus :

- La question de la définition, voire de la création d'un référentiel humain relatif aux qualifications du personnel, avec les limites de celui de la SNCF, qui est national, ou d'en créer un nouveau.
- Le débat technique et juridique entre l'option de fermer des voies, puis de les ouvrir à nouveau, une fois soustraites aux réglementations nationales, et l'option de créer une diversité de statuts au sein du patrimoine ferroviaire national.

Ces questions devront être débattues en accord avec le Secrétariat d'État aux transports et avec les juristes de l'État, de la SNCF et de RFF.

Une dernière remarque peut être formulée sur la question de l'usage du terme *low cost*. Il ne faut sans doute pas l'employer, mais des modèles de réussite économique, tels que celui d'une entreprise comme Ryanair, ne devraient pas non plus être négligés.
