

# FAIRE AVANCER LA FRANCE DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE



## Bilan d'Alain Vidalies

Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Août 2014 – Mai 2017





« En près de trois ans, **un intense travail a été accompli pour faire avancer les secteurs des transports, de la mer et de la pêche**, dans une action que j'ai voulue empreinte de pragmatisme et de concertation avec les parlementaires, les acteurs économiques, les partenaires sociaux, et les collectivités territoriales, qui sont tous acteurs de la mobilité.

**Il nous a fallu au quotidien parer à l'urgence de certaines situations**, comme en matière de maintenance du réseau ferroviaire ou dans le transport public particulier de personnes, **tout en préparant les infrastructures et les services de demain.**

J'ai en particulier acquis la conviction que l'entretien du patrimoine existant, qu'il soit routier ou ferroviaire, doit coïncider avec un vrai volontarisme pour la construction des grandes infrastructures de demain, au service du développement de nos territoires et de la réussite du pays.

**Mon combat s'est aussi joué au plan européen.** La place de la France dans les discussions européennes a constitué pour moi une bataille de premier rang, car c'est là aussi qu'a pu avancer la France des transports, de la mer et de la pêche. »

**Alain Vidalies**

Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

## 1. Mettre en œuvre la réforme ferroviaire et préparer l'avenir de l'opérateur public (p.4)

- Un cadre social harmonisé pour garantir l'équilibre du secteur (p.4)
- Des orientations stratégiques pour construire l'avenir du groupe public ferroviaire (p.5)
- *Encadré* – Un accord sur le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire (p.6)

## 2. Lutter contre le dumping social et la concurrence déloyale (p.7)

- Dans le transport routier, une application effective du droit du détachement (p.7)
- Dans le transport aérien, des mandats européens de négociation (p.9)
- *Encadré* – Des mesures fortes pour la compétitivité du pavillon français (p.9)
- Dans le transport maritime, un règlement portuaire européen qui préserve notre modèle portuaire et une ambition pour un transport maritime plus juste (p.10)

## 3. Parer à l'urgence sur l'entretien des réseaux et porter les grands projets d'infrastructures de demain (p.11)

- Une priorité donnée à la maintenance et à la sécurité du réseau ferroviaire (p.11)
- Des moyens exceptionnels pour l'entretien du réseau routier et fluvial national (p.12)
- *Encadré* – Un nouveau Plan d'investissement autoroutier (p.13)
- Des financements européens pour préparer les grands projets de demain (p.13)
- *Encadré* – CDG Express, une infrastructure majeure pour le Grand Paris des transports (p.15)
- *Encadré* – Un soutien actif aux systèmes de transports intelligents (p.16)

## 4. Préparer les mutations de l'offre et des services de transport (p.17)

- Un nouvel avenir pour les Trains d'Equilibre du Territoire (p.17)
- *Encadré* – Des mesures fortes et concrètes pour la sûreté dans les transports (p.19)
- Un nouvel équilibre pour le secteur Taxis/VTC (p.19)
- Un plan pour la compétitivité de la filière logistique (p.20)
- Des mesures concrètes pour redynamiser le fret ferroviaire et fluvial (p.21)
- *Encadré* – Un soutien actif au développement de la filière drones civils et à la construction aéronautique (p.23)

## 5. Donner un nouvel élan à la croissance bleue (p.24)

- Plus de compétitivité pour notre économie maritime (p.24)
- *Encadré* – Un accompagnement de la SNSM (p.25)
- Un soutien constant à la filière pêche et aquacole française (p.26)
  
- *Encadré* – De nombreux déplacements pour soutenir les entreprises françaises à l'export (p.27)

# 1. Mettre en œuvre la réforme ferroviaire et préparer l'avenir de l'opérateur public

La loi portant réforme ferroviaire a modernisé en profondeur le service public ferroviaire. Entré en fonction quelques jours après son entrée en vigueur le 4 août 2014, **Alain Vidalies a porté les principaux chantiers de sa mise en œuvre, tant sur le plan social que des orientations stratégiques pour l'avenir du groupe public.**

**En trois ans, les trois grandes séquences de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire ont ainsi pu être accomplies** : la création du gestionnaire d'infrastructure unifié et la constitution d'un groupe public ferroviaire ; l'adoption d'un nouveau cadre social ; la signature des contrats de performance entre l'Etat et les établissements du groupe public.

## Un cadre social harmonisé pour garantir l'équilibre du secteur

La loi du 4 août 2014 a prévu la mise en place d'un cadre social harmonisé, commun à toutes les entreprises de la branche ferroviaire (voyageurs et fret, groupe public historique et entreprises privées), afin notamment de garantir pour l'avenir un équilibre entre les différents acteurs.

**L'élaboration de ce nouveau cadre social a constitué un chantier majeur du premier semestre 2016.** Ce nouveau cadre repose sur la publication par l'Etat d'un décret, dit « décret socle », fixant une réglementation commune de la durée du travail (durée journalière de travail, temps de repos, encadrement du travail de nuit, etc.). Ce décret socle s'articule avec deux autres textes : une convention collective de branche, négociée entre les organisations salariales et patronales du secteur, commune à toutes les entreprises ferroviaires ; et des accords au sein de chaque entreprise, négociés en interne. Ces deux autres niveaux de textes, qui abordent d'autres thèmes que la durée du travail, dérogent au décret socle dans un sens plus favorable aux salariés.

Comme il s'y était engagé, **Alain Vidalies a présenté en février 2016 un avant-projet de décret socle, puis ouvert une phase d'échanges avec chacun des acteurs concernés**, avant de soumettre mi-mars au Conseil d'Etat un texte enrichi de ces consultations, reposant sur une position intermédiaire entre les règles du public et celles du privé. Au printemps, afin de ne pas interférer dans les négociations alors en cours sur les accords de branche et d'entreprise au sein de la SNCF, il a annoncé que le Gouvernement publierait le décret socle à l'issue de ces discussions. **Après que les négociations entre partenaires sociaux aient pu aboutir à l'adoption d'un accord de branche et d'un accord d'entreprise, le Gouvernement a publié le décret socle le 9 juin 2016, dont les nouvelles mesures sont entrées en vigueur le 11 décembre 2016.** Au-delà de ce texte, Alain Vidalies s'est également impliqué pour rendre possible l'obtention d'un accord d'entreprise au sein du groupe public SNCF.

*« Ce nouveau cadre social avec ses trois niveaux a été mené à bien avant l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 2016 prévue par la loi. Avec le décret, il définit un socle de dispositions d'ordre public, fixant les règles de temps de travail indispensables pour la sécurité et la continuité du service. Il permet, d'autre part, de décliner dans un accord de branche ces règles pour l'ensemble des entreprises ferroviaires – groupe public et entreprises privées – de façon à ce que la concurrence au sein du monde ferroviaire ne se fasse pas par du dumping social, mais au sein d'un nouvel équilibre économique ; ce qui a été accepté par toutes les entreprises au sein de l'UTP. Enfin, il précise les modalités d'évolution au sein du groupe public SNCF, à travers l'accord d'entreprise. L'objectif initialement fixé par le Gouvernement a été pleinement atteint. »*

## Des orientations stratégiques pour construire l'avenir du groupe public ferroviaire

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 4 août 2014, la réforme ferroviaire a franchi des étapes majeures, qui donnent un cadre pour construire l'avenir du groupe public ferroviaire.

**Les décrets statutaires entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2015 ont marqué la naissance effective du nouveau groupe public ferroviaire SNCF**, qui assure désormais le pilotage de deux établissements publics : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités). La réforme ferroviaire conduite par le Gouvernement répond aussi à l'ambition de faire évoluer le rôle de l'État au sein du système ferroviaire en renforçant son action « d'État stratège ».



*« La réforme ferroviaire doit permettre de remettre le système ferroviaire sur une trajectoire conciliant attractivité, qualité, modernité et équilibre économique et financier. Les défis sont nombreux d'autant que les offres de mobilité sont de plus en plus nombreuses, et que les comportements évoluent. Il est donc primordial de fixer des priorités pour permettre au ferroviaire de relever ces défis en étant capable de se moderniser de l'intérieur, en étant plus efficace, moins coûteux, et toujours plus sûr. »*

Afin de pleinement donner une perspective pour l'avenir, **Alain Vidalies a réuni le 14 septembre 2016 la 1<sup>ère</sup> réunion du Haut Comité du Système de Transport Ferroviaire**, nouvelle instance créée par la réforme ferroviaire afin de doter le secteur d'un lieu d'information et de concertation de l'ensemble des acteurs, et de débattre des grands enjeux du système de transport ferroviaire. C'est à cette occasion que **le Gouvernement a présenté son Rapport stratégique d'orientation (RSO), définissant les cinq priorités fixées par l'Etat pour le système de transport ferroviaire national** : donner la priorité absolue à la sécurité ferroviaire ; mettre le système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire ; améliorer la qualité de service à tous les niveaux ; reconquérir de la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau ; et maîtriser l'endettement du système ferroviaire. Egalement transmis au Parlement après avis du Haut comité, ce document a constitué **une contribution clef pour la préparation des contrats d'objectifs et de performance entre l'Etat et le groupe public ferroviaire**.

Conformément à son engagement, **le Gouvernement a également remis au Parlement en octobre 2016, son rapport sur la trajectoire de la dette de SNCF Réseau**, sujet majeur de préoccupation. Plutôt que le recours à la solution d'une reprise de la dette, la priorité a été donnée à l'infléchissement durable de sa trajectoire.

C'est pourquoi **le Gouvernement a posé à travers la réforme ferroviaire des éléments structurants qui vont permettre d'enclencher le redressement financier du groupe :**

- **La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié** permet les synergies industrielles nécessaires ;
- **L'instauration d'une « règle d'or », par un décret publié le 31 mars 2017**, empêche désormais toute participation financière de SNCF Réseau dans de nouveaux projets de développement du réseau (création de lignes nouvelles et réouverture de lignes fermées depuis plus de 5 ans) tant que son endettement est trop élevé.

**La signature le 20 avril 2017 de contrats entre l'Etat et les 3 établissements du groupe public ferroviaire**, a permis de décliner les objectifs du RSO, et de garantir leur cohérence avec les moyens assignés, tout en consolidant la trajectoire financière du groupe. **Les leviers sont donc opérationnels pour permettre d'infléchir l'évolution de la dette de SNCF Réseau.**

**Pour la première fois, le système ferroviaire français est ainsi doté d'une vision stratégique à long terme** qui permet de donner une visibilité au groupe public ferroviaire et plus largement à l'ensemble des acteurs du secteur. Afin d'adapter cette vision stratégique aux évolutions du secteur, les trois contrats prévoient une clause de rendez-vous. La première actualisation, qui interviendra dans trois ans, sera l'occasion de tirer les premiers enseignements de l'exécution des contrats et des résultats des indicateurs de performance et d'ajuster, le cas échéant, les solutions mises en œuvre pour maîtriser et réduire l'endettement du groupe public ferroviaire au regard des objectifs fixés et du respect des orientations.



### **Un accord sur le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire**

Sur le plan européen, après plusieurs mois de négociations dans lesquelles Alain Vidalies s'est personnellement investi, **l'accord sur le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire intervenu en juin 2016 a pleinement reconnu le nouveau modèle ferroviaire français** : il confirme la cohérence de l'organisation en un groupe public ferroviaire intégré choisie par la France, et prévoit des garanties fortes permettant à tous les opérateurs ferroviaires d'être traités équitablement.

Grâce à l'engagement de la France, **cet accord sur le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire pose également des règles d'ouverture à la concurrence qui préservent les conditions spécifiques de gestion des services publics.** Le calendrier de mise en œuvre fixe ainsi deux dates importantes. A partir de 2020 est prévue l'ouverture à la concurrence des lignes commerciales nationales (principalement TGV), dans le strict respect du cadre social national et à la condition de ne pas porter atteinte aux lignes TET et TER. A partir de 2023 est prévue l'entrée en vigueur du nouveau régime pour l'attribution des contrats de services public (TER et TET), qui préservera la possibilité de choisir entre le recours à une attribution directe et la mise en concurrence par appel d'offre. Afin de se préparer à cette perspective, **le Gouvernement s'est engagé à autoriser les régions qui le souhaitent à procéder à des expérimentations locales de mise en concurrence avant 2023.** De telles expérimentations ne pourront cependant être mises en place que par une loi. C'est pourquoi des discussions sont engagées depuis l'automne 2016 entre l'Etat et Régions de France afin d'acter le principe de cette expérimentation, les objectifs, les modalités fines de mise en œuvre et les conditions d'évaluation.

## 2. Lutter contre le dumping social et la concurrence déloyale

Alain Vidalies a mené durant trois ans une lutte déterminée contre toutes les formes de dumping social, contre la concurrence déloyale, et pour l'application effective des droits sociaux.

### Dans le transport routier, une application effective du droit du détachement



Depuis 2012, la France a mené une action résolue en faveur d'une concurrence saine et loyale au sein du secteur du transport routier de marchandises, aujourd'hui victime d'une concurrence inéquitable reposant fortement sur le dumping social.

**Alain Vidalies a donc agi avec force au niveau européen comme national, notamment pour faire respecter l'application du droit du détachement, qui est une des conditions d'une concurrence équilibrée.**

**Sont ainsi entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2016 plusieurs dispositions qui permettent désormais de rendre effective l'application de ce droit au transport routier de marchandises**, notamment grâce au remplacement de la simple déclaration préalable à chaque opération de détachement par une « attestation de détachement ». Ce droit maintenant appliqué, **le salarié détaché doit être rémunéré sur la base du salaire minimum français, ou du salaire conventionnel** s'il est plus élevé que le salaire résultant du droit de son Etat d'origine.

*« La position de la France est ferme, nous sommes pour un marché transparent. Quand il y a tant de détournements, la meilleure façon de faire fonctionner le marché intérieur dans le respect de la concurrence, c'est d'abord de faire respecter les règles. Nous souhaitons tout simplement l'application effective du droit européen en vigueur, au moment où la remise en cause du projet européen fait le lit de tous les populismes à travers l'Europe. »*

**Afin de mobiliser au plan européen, Alain Vidalies a pris un part active dans l'envoi d'un courrier commun à huit pays européens, adressé à la Commissaire européenne aux Transports, afin de lui présenter une vision commune de ce que doit être l'Europe du transport routier.**

Il s'agit d'une position qu'Alain Vidalies a également fermement défendue lors d'une réunion du Conseil des ministres européens des transports le 1<sup>er</sup> décembre 2016 à Bruxelles : **« La France est déterminée à avancer plus vite aux côtés de ceux qui veulent défendre une Europe attachée autant à son marché unique qu'à ses valeurs fondamentales comme le respect des droits sociaux et la protection des travailleurs »**. C'est le sens également du déplacement qu'il a effectué aux côtés de la ministre du Travail Myriam El Khomri à Strasbourg, afin de rencontrer ensemble les Commissaires européennes chargées des Transports et du Travail, et leur rappeler la volonté de la France de voir le transport routier international relever du champ d'application de la directive détachement, dont les modalités sont en cours de révision.

Pour aller plus loin dans cette mobilisation, **Alain Vidalies a réuni le 31 janvier 2017 à Paris ses homologues d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, du Danemark, d'Italie, du Luxembourg, de Norvège et de Suède, pour lancer ensemble une « Alliance du routier »**. A travers cette initiative collective, neuf pays ont ainsi décidé d'avancer plus vite pour défendre un transport routier de marchandises s'effectuant dans une concurrence équitable et saine entre les acteurs économiques, et pour garantir les droits sociaux des travailleurs.

*« Avec l'Alliance du routier, nous nous sommes engagés ensemble dans une démarche qui se veut collective, ouverte et positive. Nous voyons l'Europe du transport routier avec la même ambition : améliorer le cadre des travailleurs, simplifier le travail des entreprises dans un marché vraiment juste. »*

En lançant « l'Alliance du routier », **ces neuf pays ont signé un plan d'actions en 8 mesures poursuivant deux objectifs :**

- **Faire converger certaines mesures nationales** d'application de la réglementation européenne pour faciliter leur application par les opérateurs et améliorer la vie des travailleurs ;
- **Améliorer les pratiques de contrôle** sur la base des expériences mutuelles et renforcer la coopération pour rendre plus efficace la lutte contre la fraude.

*« Je suis convaincu que la réponse au dumping social dans le transport routier doit d'abord venir de l'Europe. Il n'y aurait rien de pire que de se renfermer sur nos frontières pour répondre aux craintes ou à l'exaspération exprimées par nos citoyens, nos entreprises et nos travailleurs. »*



## Dans le transport aérien, des mandats européens de négociation

Le transport aérien a augmenté en France de plus de 45% depuis 2000 (en nombre de passagers), créant autant d'opportunités de mobilités et d'ouverture sur le monde. Pour autant, nombre de compagnies françaises et européennes font face à des difficultés croissantes dues à une concurrence exacerbée.

Parmi les principaux facteurs qui pèsent figure la concurrence de certains opérateurs qui n'est aujourd'hui pas toujours loyale. Certains d'entre eux, comme les compagnies du Golfe, sont soupçonnés de bénéficier d'aides publiques et de soutiens considérables.



Afin de garantir les conditions d'une concurrence loyale, **Alain Vidalies et son homologue allemand Alexander Dobrindt, ont proposé à la Commission européenne en mars 2015 d'adopter une stratégie commune** pour que l'extension des droits de trafic donnés en Europe aux compagnies aériennes étrangères soit assortie de véritables « règles du jeu » communes. Ils ont proposé qu'un mandat de négociation en ce sens soit décidé pour parvenir à un accord avec les pays concernés.

**Cette initiative franco-allemande a porté ses fruits puisque le Conseil de l'Union européenne a adopté en juin 2016 une série de mandats autorisant la Commission européenne à ouvrir des négociations pour des accords globaux de transport aérien** avec les Emirats arabes unis, le Qatar, la Turquie et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). Ces mandats fixent des objectifs clairs aux négociateurs européens, notamment en termes de concurrence, de règles sociales et de travail, d'aides d'Etat et de transparence financière. Des premières réunions de négociations se sont ouvertes dès l'automne 2016.

*« La voie d'un accès libre au marché des liaisons avec l'Europe ne peut se faire qu'en échange du respect des règles de concurrence loyale. **Ces mandats de négociations ouvrent la voie à l'établissement de règles internationalement partagées en vue d'assurer une concurrence loyale** dans ce secteur. »*

### Des mesures fortes pour la compétitivité du pavillon aérien français

**D'importantes mesures ont été prises afin de soutenir la compétitivité du pavillon aérien français.** Suite au rapport du député Bruno Le Roux, **le Gouvernement a mis en place une exonération totale depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 de la taxe sur les passagers en correspondance**, et avait déjà décidé de sa diminution de 50% dès le 1<sup>er</sup> avril 2015. Cela représente une économie de 90 millions d'euros sur 2015 et 2016 pour les compagnies concernées. Par ailleurs, à l'initiative d'Alain Vidalies, **la part de taxe de l'aviation civile qui était jusque-là reversée au budget général est désormais destinée au soutien du secteur**, pour un montant de 26 millions d'euros en 2016. **Le Crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) bénéficie aussi pleinement au secteur aérien**, représentant par exemple pour la compagnie Air France une économie d'environ 70 millions d'euros. Enfin, deux tarifs distincts ont été mis en place pour la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA), ce qui permet de **baissier sensiblement le tarif de la RSTCA pour les aéroports d'Orly et de Roissy** tout en maintenant le tarif des aéroports de province.

## Dans le transport maritime, un règlement portuaire européen qui préserve notre modèle portuaire et une ambition pour un transport maritime plus juste

En matière maritime, **Alain Vidalies s'est engagé dans les négociations sur le règlement portuaire européen** établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports, adopté en juin 2016.

**La France a notamment obtenu la suppression des dispositions excessivement contraignantes en termes de charge administrative**, notamment pour les petits ports. La libéralisation obligatoire de certains services, tels que le pilotage ou le dragage a également été rejetée eu égard à leurs enjeux en termes de sécurité ou d'accès aux infrastructures.

**Alain Vidalies a par ailleurs œuvré pour maintenir des services publics de qualité en obtenant de pouvoir fixer des exigences minimales et des obligations de service public** aux prestataires sur la base de larges critères, et de limiter le nombre de prestataires dans un port. La prise en compte des droits sociaux a également été améliorée notamment en cas de transfert ou de changement d'opérateur de services dans un port.

**Cet accord respecte ainsi les principes défendus par la France**, à savoir reconnaître la diversité des modèles portuaires en Europe et protéger les services portuaires qui jouent un rôle dans la chaîne de sécurité, notamment le pilotage, le remorquage et le lamanage.

*« L'objectif principal de cette négociation était de permettre au modèle français de s'inscrire, avec ses spécificités, dans la dynamique portuaire européenne. Je suis fier d'avoir obtenu que ce modèle soit désormais pleinement reconnu par l'échelon européen et ce grâce notamment à un travail collectif de persuasion auquel ont participé les partenaires sociaux et nos députés européens ».*

Les chantiers de mise en œuvre de la **Convention internationale du travail maritime de 2006**, de la **convention internationale relative au travail dans le secteur de la pêche** et de la **loi pour l'économie bleue** de 2016, ont fourni autant d'occasions favorables pour **assurer une concurrence plus équilibrée entre les pavillons et promouvoir des conditions de travail décentes**. Ce travail de préservation et de consolidation des droits sociaux doit se poursuivre au niveau communautaire, afin d'assurer la pleine application des conventions internationales et de convaincre les partenaires européens de lancer un chantier en vue d'un cadre social harmonisé « par le haut ».



### 3. Parer à l'urgence de l'entretien des réseaux, et porter les grands projets d'infrastructures de demain

Durant ces trois années, le Gouvernement a pris des décisions fortes en consacrant davantage de moyens à l'entretien de notre patrimoine existant, qu'il soit ferroviaire, routier ou fluvial. Il a aussi été porteur d'une action volontariste pour la préparation et la construction des grandes infrastructures de demain.

#### Une priorité donnée à la maintenance et à la sécurité du réseau ferroviaire

**Alain Vidalies a fait de la sécurité du réseau ferroviaire sa priorité** dès sa nomination.

**Afin de mobiliser tous les acteurs autour de cet enjeu, Alain Vidalies a créé en septembre 2014 le « Comité de suivi de la sécurité ferroviaire »**, avec pour mission de passer en revue collectivement les actions menées, les résultats obtenus et d'analyser les progrès à réaliser. La composition de ce comité, qui se réunit tous les six mois, s'est progressivement élargie et comprend désormais les associations d'usagers des transports, de victimes des accidents collectifs, ainsi que des représentants des organisations syndicales, concernées au premier plan par les problématiques de sécurité ferroviaire.



**Alain Vidalies a également fait le choix de placer l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) au cœur de cette politique**, et l'a notamment chargé d'assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations formulées par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT). Depuis, l'EPSF a pu déployer avec l'ensemble des acteurs une nomenclature commune des événements de sécurité, permettant d'améliorer la remontée des informations par l'ensemble des entreprises ferroviaires.

**Dès 2015**, afin de répondre à cette priorité donnée à la sécurité et la maintenance du réseau, et en raison du volume sans précédent de travaux engagés, **Alain Vidalies a décidé du report d'un à deux ans de nouveaux chantiers de développement**, dont le démarrage était programmé initialement en 2015-2016. Plus de 1 500 chantiers de maintenance ont ainsi pu être réalisés en 2015.

*« La maintenance ne se voit pas, la maintenance ne s'inaugure pas, mais la maintenance, c'est la sécurité et la fiabilité au quotidien. »*

**Cette priorité s'est poursuivie** en 2016 et 2017 : 2016 a vu **une mobilisation sans précédent de moyens pour l'entretien et le renouvellement du réseau**, avec 4,9 milliards d'euros investis soit une augmentation de près de 5% par rapport à 2015. Cette mobilisation est confirmée en 2017 : 100 millions d'euros supplémentaires par an sont prévus d'ici 2020 en faveur du renouvellement. **Au total, ce sont 46 milliards d'euros d'investissements qui sont programmés sur le réseau existant durant les 10 ans du contrat Etat – SNCF Réseau.**

Afin d'accompagner cette mobilisation, Alain Vidalies a également décidé d'engager la **transparence sur les opérations de maintenance**. Pour répondre à la préoccupation des usagers sur la qualité de leur réseau, l'information au voyageur est en effet une des conditions de la confiance. En octobre 2015, il a donc demandé à SNCF Réseau d'assurer une transparence totale sur la réalité de la maintenance réalisée au quotidien.



Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, SNCF Réseau met ainsi à disposition du grand public le détail des opérations de maintenance réalisées ligne par ligne. Cette transparence a franchi une nouvelle étape au 1<sup>er</sup> juillet 2016 : sont désormais rendus publics les programmes de travaux et d'opérations de maintenance sur chaque ligne du réseau pour la semaine à venir.

## Des moyens exceptionnels pour l'entretien du réseau routier et fluvial national

L'entretien de notre réseau routier national est une absolue nécessité, pour la sécurité et la qualité des déplacements au quotidien, et plus largement pour l'attractivité de notre pays. L'entretien des réseaux est une activité fortement génératrice d'activité et d'emploi pour les entreprises de travaux publics.

Alain Vidalies a donc décidé de **faire de la maintenance de ces infrastructures sa priorité, comme il l'a fait pour le ferroviaire**. La préservation de ce patrimoine existant participe d'une politique de transport durable, afin d'éviter une perte de valeur par manque d'entretien.

*« Préserver notre patrimoine routier, mais aussi fluvial, est un devoir : c'est investir dans l'avenir tout en soutenant dès aujourd'hui l'activité et l'emploi dans les territoires ».*

En 2015, une enveloppe exceptionnelle de 100 millions d'euros avait été débloquée pour réaliser immédiatement 150 chantiers supplémentaires d'entretien routier et fluvial. En un an, 100 % de ces chantiers ont pu être réalisés, et se sont traduits par de l'activité dans les territoires.



En 2016, cet effort est allé encore plus loin : **le niveau d'investissement dans les routes et les voies fluviales a été le plus élevé depuis 10 ans**. Ce sont **près de 300 millions d'euros qui ont été investis** dans l'effort de régénération des routes nationales, soit une **hausse de 55%** en un an des moyens pour l'entretien de ces équipements, et un **triplé depuis 2012**. Ces moyens sans précédent ont été notamment rendus possibles grâce au déblocage d'une nouvelle enveloppe exceptionnelle de 150 millions d'euros. Ce sont **plus de 400 chantiers de réfection du réseau routier national non concédé, ainsi qu'une centaine de travaux de modernisation des voies navigables**, qui ont été immédiatement menés partout en France.

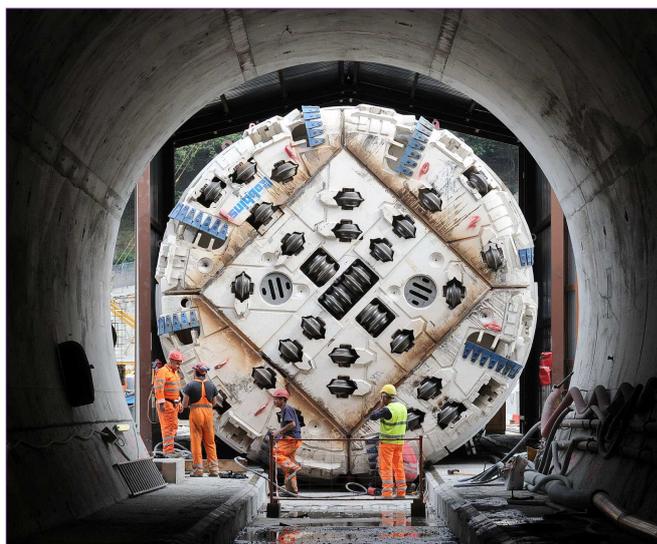
## Un nouveau Plan d'investissement autoroutier

Après un premier plan conclu en 2015, **Alain Vidalies a été chargé en juillet 2016 par le Président de la République de préparer un nouveau plan d'investissement autoroutier**, avec pour objectifs de répondre à des attentes fortes des collectivités territoriales en matière d'aménagements améliorant la desserte des territoires, et de créer de l'activité en investissant dans l'amélioration des infrastructures. Après plusieurs mois de discussions, **ce plan a été finalisé en janvier 2017**. S'élevant à plus de 800 millions d'euros, il comprend 32 opérations de type échangeurs, présentant un intérêt pour la desserte locale et pour les usagers, et 25 opérations de type aires de covoiturage et aménagements pour le milieu naturel. **Les premiers travaux seront engagés d'ici la fin de l'année de 2017. Ils permettront la création de près de 5 000 emplois et un soutien immédiat à l'activité. Les collectivités se sont fortement engagées dans ce plan**, en apportant un financement à plus de 50% en moyenne pour les opérations routières d'intérêt local. Le complément de financement proviendra d'une faible augmentation des péages. Conformément aux nouvelles dispositions prises par le Gouvernement, les conditions de mise en œuvre de ce plan sont contrôlées par l'ARAFER, autorité indépendante.

## Des financements européens pour préparer les grands projets de demain

La mobilisation pour parer à l'urgence de l'état du réseau ferroviaire et routier existant ne doit pas pour autant empêcher de **préparer les grandes infrastructures dont notre pays a besoin pour son développement**. C'est le travail qu'a mené Alain Vidalies depuis 2014.

Il s'est ainsi personnellement investi dans l'**obtention de subventions européennes aux infrastructures dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**, se rendant dans de multiples rendez-vous européens, à Riga, Innsbruck, Rotterdam, pour promouvoir la qualité des 135 dossiers français. Le résultat est là : **la France est parvenue en 2015 à être le premier bénéficiaire de ces crédits européens, pour un montant de 1,76 milliards d'euros pour la période 2014-2020**.



Dès la fin 2015, toutes les conventions de financement avaient déjà été signées entre les maîtres d'ouvrage et l'agence européenne en charge des crédits, l'INEA. En 2016, un nouvel appel à proposition et cette même mobilisation française ont également permis d'apporter 141 millions d'euros supplémentaires pour le financement de nos projets de transport.

*« Ces financements européens représentent des avancées majeures pour plusieurs grands projets d'infrastructures, qui ont ainsi pu franchir des étapes déterminantes ces dernières années ».*

**Pour le Lyon-Turin, l'obtention en 2015 d'une subvention européenne de 813 millions d'euros pour 2014-2019 permet de financer 50 % des études et 40% des travaux prévus sur cette période** pour la réalisation du tunnel de base. Après ratification par le Parlement français et le Parlement italien, l'accord franco-italien de février 2015 relatif à l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière, ainsi que son protocole additionnel de mars 2016 sur le partage et l'indexation des coûts et le règlement des contrats visant à lutter contre les infiltrations mafieuses, sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2017.

**Le Lyon-Turin est désormais entré dans sa phase de chantier.** Alain Vidalies s'est personnellement rendu sur place avec son homologue italien en août 2015 pour en constater l'avancement, et le tunnelier est entré en service sur le chantier de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte à l'été 2016. Une mission du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur les accès français au tunnel transfrontalier a également été lancée en septembre 2016 afin de suivre les évolutions et les tendances du trafic fret, d'identifier les actions à mener sur le réseau existant et de proposer un calendrier de réalisation et un phasage des accès français au tunnel transfrontalier, de manière à répondre au mieux au développement attendu des trafics ferroviaires.

**Le Canal Seine-Nord Europe s'est également vu accorder en 2015 une subvention européenne à hauteur de 40% du coût des travaux pour 2014-2019.** La publication d'une ordonnance en Conseil des ministres en avril 2016, puis d'un décret en mars 2017 ont permis la création de la Société du Canal Seine-Nord Europe, qui aura pour mission la réalisation de ce grand projet. Elle réunira au sein de ses organes de gouvernance, et notamment de son conseil de surveillance dont la première réunion s'est tenue le 20 avril 2017, l'ensemble des partenaires financiers du projet, Etat et collectivités territoriales.

Après avoir lancé une mission pour l'élaboration du protocole de financement et de gouvernance, et après avoir réuni dès avril 2016 les grandes collectivités concernées, **Alain Vidalies est en effet parvenu le 28 novembre 2016 à un accord sur un projet de protocole financier entre l'Etat et l'ensemble des collectivités partenaires, qui a été signé le 13 mars 2017.** L'aboutissement de cette négociation a constitué une étape majeure en vue de la réalisation du Canal.

Le processus d'obtention des autorisations administratives a également constamment avancé à un rythme soutenu. La commission d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des modifications du tracé du canal Seine-Nord Europe a rendu un avis favorable en janvier 2016 et le décret modifiant la DUP a été publié le 22 avril 2017. **L'année 2017 marquera ainsi le lancement des premiers travaux** : « nous sommes maintenant dans l'irréversible », a ainsi pu déclarer le Président de la République le 5 avril 2017.



**Au-delà de l'entrée en service de la LGV Tours-Bordeaux en juillet 2017, Alain Vidalies s'est investi pour faire avancer le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) d'extension de la LGV vers Toulouse et Dax.** Là aussi, l'obtention d'un financement européen à hauteur de 50% pour les études sur la section Bordeaux-Dax a confirmé l'importance de cette future liaison. Elle a permis au Gouvernement d'annoncer en septembre 2015 la saisie du Conseil d'Etat, qui a rendu en mai 2016 un avis favorable à la prise d'une déclaration d'utilité publique. **La DUP a ainsi pu être signée en juin 2016, une étape majeure pour ce grand projet.**

Parallèlement, **Alain Vidalies a confié en juillet 2017 une mission au CGEDD et à l'IGF consacrée au financement de ces nouvelles lignes, et a engagé des discussions avec les grandes collectivités** pour convenir de leur participation au projet. Ensemble, ils ont ainsi décidé en septembre 2016 que les deux Régions – Nouvelle Aquitaine et Occitanie – constitueront les chefs de file pour fédérer les financements des collectivités locales, et que les deux métropoles – Bordeaux et Toulouse – seront, aux côtés des Régions, les partenaires privilégiés de l'organisation de ce financement.

## CDG Express, une infrastructure majeure pour le Grand Paris des transports

Le projet CDG Express, la future liaison directe et rapide en 20 min entre le principal aéroport français et le cœur de la capitale, représente **un atout majeur pour l'attractivité économique et touristique de Paris**, notamment dans la perspective de l'organisation des Jeux olympiques en 2024 et de l'Exposition universelle en 2025.

**Alain Vidalies s'est investi pour sa concrétisation, en portant notamment la loi du 29 décembre 2016 qui a posé les fondements législatifs de ce projet.** Elle confie ainsi la mission de conception, de construction, de financement et d'entretien de l'infrastructure à une société de projet, filiale de SNCF Réseau et du Groupe ADP, rejoints par la Caisse des Dépôts et Consignations. Ces trois derniers sont parvenus en mars 2017 à **un accord sur le modèle économique et financier de ce nouveau gestionnaire, permettant de procéder à la finalisation du contrat qui le liera à l'Etat.** Ce projet sera ainsi réalisé sans subvention publique, son montage financier reposant principalement sur les recettes de billetterie à venir. Quant à la taxe sur les billets d'avion, nécessaire pour compléter le financement du projet, l'engagement d'Alain Vidalies et des investisseurs de la société de projet ont permis qu'elle ne s'applique pas avant la mise en service de la liaison en 2024. L'Etat a par ailleurs ouvert en décembre 2016 l'appel à candidatures en vue de la désignation du futur exploitant de cette liaison. Parallèlement, et afin de tenir le calendrier prévu, **l'enquête publique s'est déroulée mi-2016, et a permis de signer la DUP en avril 2017.**

**Le projet s'inscrit pleinement dans la mobilisation sans précédent pour le Grand Paris Express**, visant à doter l'Ile de France d'un nouveau réseau de transport public modernisé et répondant aux forts enjeux de développement de ce territoire. **L'enjeu a été pour le Gouvernement de permettre la construction des nouvelles lignes du Grand Paris Express** qui permettront de relier les banlieues entre elles, avec plus de 200 km de lignes de métro automatique et 69 gares, pour 2 millions de voyageurs par jour. Ainsi, le chantier de la ligne 15 sud a déjà démarré, en juillet 2016. Toutes les enquêtes publiques prévues ont par ailleurs été lancées : celle de la ligne 15 Est s'est achevée en juin 2016, après que la ligne 15 sud ait été déclarée d'utilité publique en décembre 2014, la ligne 16 en décembre 2015, la ligne 14 Sud en juillet 2016, et la ligne 15 Ouest en novembre 2016. **A l'été 2017, le projet aura entièrement été déclaré d'utilité publique.** D'autre part, le Gouvernement s'est fortement engagé dans **l'effort de modernisation et de prolongement des réseaux existants** (RER, métro, tramway, bus etc...) par la réalisation du Plan de Mobilisation pour les transports, porté par la Région avec le soutien de l'Etat. A travers le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020, signé en juillet 2015, **l'Etat et la Région se sont massivement engagés pour assurer le financement des opérations du plan de mobilisation pour les transports**, à hauteur de 8 milliards d'euros. Enfin, le financement de plusieurs projets majeurs a pu aboutir en 2016, à l'instar de l'extension de la ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, ou du prolongement du RER E vers l'ouest.



**Alain Vidalies s'est par ailleurs fortement investi pour la réalisation des CPER 2015-2020, dont le volet mobilité représente 6,7 milliards d'euros** – le volet le plus important en montants – offrant aux territoires et aux acteurs économiques une visibilité à 5-10 ans des investissements qui seront réalisés par l'Etat et les régions.

Enfin, **plusieurs autres chantiers ont connu des avancées importantes ces dernières années** : mise en exploitation en 2016 de l'extension de la LGV Est Européenne ; achèvement des travaux et préparation de la mise en exploitation des LGV Sud Europe Atlantique (Tours – Bordeaux) et Bretagne – Pays de la Loire (Le Mans – Rennes) – dont l'exploitation débutera le 2 juillet 2017 – ainsi que du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ; mise en service de la L2 Est à Marseille ; signature du contrat de concession pour le Grand Contournement Ouest de Strasbourg ; transmission au Conseil d'Etat du contrat de concession de la future A45 ; déclaration d'utilité publique pour la mise à 2 X 2 voies de la RCEA dans l'Allier ; validation du plan de mobilisation à court et moyen termes sur le nœud ferroviaire lyonnais ; enquêtes publiques pour la liaison A28/A13 (contournement Est de Rouen) et pour la liaison autoroutière Toulouse – Castres ; etc.

### **Un soutien actif aux systèmes de transports intelligents**

**Le Gouvernement s'est investi fortement pour le développement des systèmes de transports intelligents (ITS) et des véhicules automatisés**, un engagement formalisé par l'adoption en juillet 2014 de la feuille de route « véhicule autonome » dans le cadre de la Nouvelle France Industrielle. L'engagement pour les ITS s'est en particulier concrétisé par l'adoption en août 2016 d'**une ordonnance ouvrant la possibilité d'expérimenter sur la voie publique la circulation de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite**. La France a également accueilli en octobre 2015 à Bordeaux **le Congrès mondial des systèmes de transports intelligents**, attirant plus de 9 000 participants venus du monde entier, et constituant une exceptionnelle vitrine de la position stratégique de la France, et de sa filière industrielle d'excellence. A cette occasion, Alain Vidalies a adopté avec la Commissaire européenne aux Transports et plus de trente ministres étrangers un manifeste consacrant le rôle positif des ITS dans le combat pour le climat. Cet engagement est aussi européen : Alain Vidalies et son homologue allemand ont ainsi lancé en septembre 2016 **une initiative franco-allemande en faveur de la conduite automatisée et de l'électromobilité**, passant notamment par la mise en place d'une zone de test transfrontalière afin d'expérimenter sur route des véhicules autonomes et connectés.



## 4. Préparer les mutations de l'offre et des services de transports

Tout en répondant à l'urgence de déséquilibres structurels dans certains secteurs, Alain Vidalies s'est employé durant trois ans, en concertation avec les acteurs économiques, à poser les jalons d'une offre de transports renouvelée.

### Un nouvel avenir pour les Trains d'Équilibre du Territoire

**Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) sont une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires.** Toutefois, le constat a été fait qu'ils ne répondent aujourd'hui plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs, en termes de dessertes comme de qualité du service. Depuis 2011, leur fréquentation avait chuté de 20%, rendant l'exploitation de ces lignes financièrement insoutenable.

Face à cette situation, **Alain Vidalies a lancé en novembre 2014 le chantier de la renaissance de ces trains**, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients, en clarifiant leur articulation avec les autres services de transports, notamment les TER. Il a d'abord choisi de confier une mission d'analyse et de proposition à une commission composée de parlementaires, d'élus régionaux et de personnes qualifiées, sous la présidence

du député Philippe Duron. En mai 2015, la commission a remis son rapport, formulant un diagnostic complet et des recommandations. Ce travail a constitué un socle solide sur lequel le Gouvernement a pu s'appuyer pour définir l'avenir des TET.

**En juillet 2015, Alain Vidalies a ainsi présenté la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des TET, autour de 3 axes** : l'élaboration d'une nouvelle convention avec SNCF Mobilités, pour que l'Etat devienne une véritable autorité organisatrice de plein exercice ; l'adaptation de l'offre TET aux nouveaux besoins de mobilité, en engageant une large concertation avec les territoires sous l'égide du préfet François Philizot ; et le renouvellement du parc et l'amélioration de la qualité de service.

**Cette feuille de route a été pleinement mise en œuvre, et la nouvelle carte de l'offre TET est aujourd'hui dessinée.**

*« En deux ans, **le Gouvernement a su répondre présent pour relever le défi du renouveau des TET**, avec une réforme ambitieuse désormais accomplie. Droit à la mobilité, solidarité nationale, aménagement du territoire, maîtrise de l'équilibre économique ont été les maîtres mots de ma démarche ».*

**S'agissant des trains de nuit**, qui ne répondaient plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs, **le Gouvernement a décidé de la fin de l'exploitation de ces lignes au 1<sup>er</sup> octobre 2016**, à l'exception des lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol qui sont maintenues faute d'offre alternative. Cette décision a été annoncée en juillet 2016 à l'issue d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) ouvert à tous les opérateurs ferroviaires. A l'échéance fixée, reportée au 24 juin pour disposer d'offres de qualité, aucune réponse constituant une manifestation d'intérêt n'avait été reçue.



**Concernant la relance des lignes de jour, six lignes sont restées sous la seule autorité de l'Etat :**

- Trois lignes de longue distance, "structurantes" à l'échelle du territoire : **Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille** ;
- Trois autres lignes, compte-tenu de leurs spécificités au titre de l'aménagement du territoire : **Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon, Toulouse-Hendaye**.

**Pour les 18 autres lignes de jour, et à l'issue de négociations qu'il a personnellement conduites, Alain Vidalies est parvenu à des accords avec six régions pour une reprise de ces lignes :** Normandie, Grand Est, Nouvelle Aquitaine, Hauts-de-France, Occitanie Pyrénées Méditerranée, et Centre-Val de Loire.

*« L'engagement des régions pour devenir autorités organisatrices de lignes TET à vocation régionale leur donne ainsi un rôle déterminant pour améliorer l'ensemble des services ferroviaires sur leur territoire. Cela constitue aussi un facteur de simplification et de clarification vis-à-vis de lignes jusque-là fortement imbriquées avec l'offre TER. Tous ces accords ont pu intervenir avant la fin de l'année 2016 ».*



Pour permettre le renouveau des lignes TET, **le Gouvernement accomplit également un effort sans précédent de 3,5 milliards d'euros pour le renouvellement complet du matériel roulant sur toutes les lignes TET**. D'ici 2025, tous les passagers des lignes TET bénéficieront ainsi de rames neuves.

**Cet engagement se concrétise d'ores et déjà**. Les trois lignes « structurantes » restées sous l'autorité de l'Etat font ainsi l'objet d'**un appel d'offres lancé en décembre 2016**, afin de les doter de trains à très haut niveau de confort, de services à bord et de vitesse adaptés aux longues distances. Les trois

autres lignes d'aménagement du territoire, également sous l'autorité de l'Etat, bénéficieront par ailleurs **de rames Alstom neuves**. S'agissant des 18 lignes reprises par les régions, l'Etat s'est engagé à financer le renouvellement complet de leur matériel, soit à travers des contributions financières laissant le choix aux régions du matériel le mieux adapté, soit à travers la fourniture de rames Alstom neuves. **Une première série de 34 rames Alstom neuves** a ainsi pu commencer à être livrée début 2017. **Une nouvelle commande de 30 rames Alstom** a également été lancée en février 2017, grâce à la signature d'une convention Etat-SNCF-AFITF, et fera l'objet d'une livraison à partir de novembre 2018.

*« Avec une moyenne d'âge du matériel roulant supérieure à 35 ans sur les lignes TET, j'ai voulu une mobilisation sans précédent de l'Etat pour leur renouvellement complet. Il s'agit d'un axe majeur de la dynamique de renouveau de cette offre, afin de lui rendre toute son attractivité ».*

Afin de remettre les TET sur la voie de l'équilibre économique, **Alain Vidalies a négocié et signé en février 2017 la convention liant l'Etat à SNCF Mobilités pour l'exploitation des TET sur les années 2016-2020**, extensible à 2023. Elle intègre dans la durée l'ensemble des évolutions et des progrès attendus de la part de l'opérateur, tant en termes de qualité de service que de redressement économique.

Ainsi, pour les années 2016-2020, **la contribution financière prévue dans la convention et permettant de couvrir le déficit de ces trains s'élève à 1,668 milliards d'euros**. Pour l'année 2016, elle s'est élevée à 400 millions d'euros puis diminue progressivement chaque année, grâce notamment aux reprises de lignes par les régions. Avec cette dynamique, **le niveau de déficit se limitera en 2020 à 250 millions d'euros, alors que le rapport de la commission Duron prévoyait à cet horizon un déficit de 550 millions d'euros** si aucune action n'avait été engagée.

## Des mesures fortes et concrètes pour la sûreté dans les transports

Confronté à une menace terroriste sans précédent, **le Gouvernement a fait du renforcement de la sûreté dans les transports en commun une priorité**. C'est pourquoi il a décidé **la réactivation en 2014 du Comité national de la sécurité dans les transports en commun (CNSTC)**, une instance unique de concertation et de pilotage de la sécurisation des transports, qui s'est réuni régulièrement sous l'égide du ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'Etat aux Transports. Ce travail a permis de faire émerger une série de propositions fortes pour renforcer la sûreté dans les transports, qui se sont traduites dans **la loi du 22 mars 2016**, portée par le député Gilles Savary. **Ce texte apporte des avancées importantes en matière de sûreté, en poursuivant deux objectifs : protéger les transports en commun contre le risque terroriste, et lutter contre la fraude au quotidien**. Désormais, les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP sont autorisés à procéder à des palpations de sécurité, des fouilles de bagages et des inspections visuelles de façon générale et aléatoire. Les possibilités pour ces agents d'exercer leurs missions en tenue civile et en étant armés sont également étendues. Par ailleurs, ce texte de loi ouvre la possibilité de mettre en œuvre des enquêtes administratives pour les personnes occupant des emplois sensibles au sein des entreprises de transport, mais aussi l'expérimentation de caméras-piéton pour des agents des services internes de sécurité. En matière de lutte contre la fraude – un fléau qui représente un coût d'environ 500 millions d'euros par an – cette loi instaure un droit de communication entre les opérateurs et l'administration, afin de faciliter la recherche des adresses communiquées par les contrevenants et d'améliorer le recouvrement des amendes.

## Un nouvel équilibre pour le secteur Taxis/VTC

**Le transport public particulier de personnes, qui regroupe les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC), a connu ces dernières années une profonde transformation** : les habitudes de consommation des utilisateurs changent grâce aux innovations technologiques, et de nouveaux acteurs économiques sont venus bouleverser ce marché.

**A la suite des tensions exprimées entre les différentes professions en janvier 2016, Alain Vidalies a été chargé par le Gouvernement du pilotage de ce secteur**. Après que le Premier ministre ait confié au député Laurent Grandguillaume une mission de médiation et de réflexion, **Alain Vidalies a lancé en avril 2016 une feuille de route pour donner un nouvel avenir du secteur**, à travers quatre chantiers : le renforcement de la politique de contrôle, la mise en œuvre d'un tronc commun pour l'accès aux différents métiers, la création d'un fonds de garantie, et l'accompagnement du secteur pour une meilleure régulation et gouvernance.

Après plusieurs mois de travail et l'adoption de **la proposition de loi du député Laurent Grandguillaume**, publiée le 21 décembre 2016, **cette feuille de route pour un développement équilibré de l'ensemble du secteur, s'est traduite par la mise en œuvre d'une série de mesures concrètes** :

- **Contrôle du secteur** : la mise en place d'une nouvelle signalétique pour les VTC, par une vignette inamovible et infalsifiable ; le renforcement des données collectées auprès des plateformes ; la création d'une cellule centrale de contrôle ;
- **Accès aux métiers** : la mise en place d'un nouvel examen sur des bases communes aux deux professions, reposant sur une série d'épreuves théoriques et une épreuve de mise en situation pratique, dont l'organisation a été confiée aux chambres des métiers et de l'artisanat. Après la parution des textes de référence en avril 2017, le premier examen est prévu en mai 2017.

- **Fonds de garantie** : la proposition de mise en place d'un fonds de garantie pour les taxis, bien que la consultation de l'ensemble des acteurs n'ait pas permis de dégager de consensus sur un tel dispositif ;
- **Régulation et gouvernance du secteur** : l'évolution de la réglementation LOTI, avec l'interdiction du recours à un tel statut dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et la mise en place d'une phase de transition pour les chauffeurs concernés ; l'interdiction des clauses d'exclusivité pour les centrales de réservation ; la création d'un observatoire du transport public particulier de personnes, et la création de commission locales.



*« Le Gouvernement a agi sans relâche pour la structuration et la régulation de ce secteur bouleversé par l'émergence de nouveaux acteurs et de nouvelles pratiques. Avec par exemple la mise en place d'un examen commun aux deux professions, ou encore l'évolution de la réglementation LOTI, nous avons permis le développement équilibré des deux professions, en répondant à la fois aux nouveaux besoins de mobilité et à l'intérêt de tous les chauffeurs ».*

En décembre 2016, d'autres tensions ont éclaté au sein du secteur VTC, face aux difficultés rencontrées entre de nombreux chauffeurs et les principales plateformes. Alain Vidalies s'est engagé dans un travail de négociation entre les différentes parties, et a confié une mission de médiation à Jacques Rapoport. En février 2017, cette stratégie a permis l'ouverture des premières discussions entre l'intersyndicale de chauffeurs VTC et la principale plateforme Uber.

## Un plan pour la compétitivité de la filière logistique

La France peut compter sur les attributs d'une grande puissance logistique, qui est un maillon essentiel de notre circuit marchand, et un organe vital pour le fonctionnement de notre société. La logistique est par ailleurs une activité particulièrement territorialisée, au fort potentiel d'emplois.

Dans un contexte de forte concurrence entre acteurs et entre pays voisins, **la France dispose encore d'importantes marges de progrès**, et nécessite d'être soutenue dans cette voie.

**Le Gouvernement a donc décidé de s'engager en ce sens, en ouvrant en 2015 une démarche inédite de concertation et de co-construction avec l'ensemble des forces vives de la logistique.** L'objectif de cette démarche était à la fois de renforcer la logistique d'aujourd'hui et de préparer celle de demain, en l'adaptant aux mutations de notre modèle, aux révolutions numériques et aux enjeux de la transition énergétique.

**Présentée en mars 2016, la stratégie « France Logistique 2025 » repose sur cinq axes et se traduit dorénavant déjà par des actions concrètes** : faire de la plateforme France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire ; développer le capital humain et faciliter la lisibilité de l'organisation logistique ; faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique ; utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique ; instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique.



« Avec "France Logistique 2025", nous agissons ensemble selon une vision commune de ce que nous voulons pour la logistique de demain : **une logistique plus compétitive, une logistique plus durable et une logistique adaptée au futur** ».

Afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre de cette stratégie, Alain Vidalies a installé en mars 2017 le Conseil d'orientation et de suivi « France Logistique 2025 », nouvelle instance de concertation et lieu privilégié d'échanges et de dialogue rassemblant l'ensemble des acteurs de la filière.

## Des mesures concrètes pour redynamiser le fret ferroviaire et fluvial

**Le fret ferroviaire est un enjeu prioritaire pour notre pays**, et le Gouvernement a agi avec détermination pour soutenir la dynamique de ce secteur stratégique. **Alain Vidalies a ainsi présenté en novembre 2016 le plan d'action du Gouvernement pour la relance du fret ferroviaire.**

Ce plan s'est inscrit dans la logique des mesures prises chaque année lors des **conférences ministérielles pour la relance du fret ferroviaire**, un rendez-vous annuel lancé en 2013 qui a permis de rassembler l'ensemble des acteurs du secteur aux côtés du Gouvernement, et qui est devenu le cadre privilégié pour la mobilisation de tous.

*« **Le fret ferroviaire occupe un rôle central dans le développement économique et l'aménagement de nos territoires. Il est aussi un axe essentiel pour mettre en œuvre la transition énergétique. Avec les conférences annuelles et le plan présenté en 2016, le Gouvernement a apporté des avancées concrètes et confirmé son ambition** aux côtés des acteurs du secteur, pour que le fret ferroviaire prenne toute sa place dans le transport de marchandises. »*

S'appuyant sur les résultats ainsi déjà acquis depuis 2013, **le plan du Gouvernement pour la relance du fret ferroviaire s'articule autour de 4 axes :**

- **Améliorer la qualité de service et donner de la visibilité sur la tarification du réseau.** Parmi les principales mesures, il a été décidé un rattrapage en 10 ans du coût d'usage de l'infrastructure, dont les 3/4 seront conditionnés à l'atteinte d'objectifs d'amélioration de la qualité des sillons. Le Gouvernement a par ailleurs décidé du versement de 90 millions d'euros à SNCF Réseau en 2016, et du montant nécessaire pour les années ultérieures, afin de couvrir la différence entre le montant des péages et les coûts d'usage de l'infrastructure
- **Garantir une bonne irrigation des territoires.** Dès 2014, **Alain Vidalies a engagé la mobilisation de tous les acteurs pour la sauvegarde du fret sur les lignes capillaires.** Il a ainsi favorisé une démarche locale pour chaque ligne, impliquant l'ensemble des acteurs du développement économique territorial, en particulier les Régions. Le Gouvernement a aussi pris ses responsabilités pour le renouvellement du réseau capillaire, en lui consacrant 30 millions d'euros sur 2015-2017, soit 10 millions d'euros par an, avec un effet de levier de l'ensemble des cofinancements permettant d'atteindre plus de 100 millions d'euros d'investissements. Dès 2015, des premiers travaux ont pu être menés et 350 km de voies ainsi pérennisés. Lors de la présentation de son plan en novembre 2016, le Gouvernement a décidé de prolonger cette contribution de 30 millions d'euros sur 3 ans, pour 2018-2020. **Un nouveau référentiel adapté à la maintenance de ces lignes** a également été publié en septembre 2016, afin de rendre moins coûteux leur entretien.

- **Améliorer la performance dans l'intermodalité.** Une enveloppe de 30 millions d'euros sur trois ans (2015-2017) a déjà été consacrée au **développement du report modal**, dans le cadre du fonds pour la transition énergétique. Ce soutien financier important sera prolongé en 2018, avec le versement d'une aide supplémentaire de 10 millions d'euros. Le Gouvernement a par ailleurs agi pour **développer le réseau des autoroutes ferroviaires** : SNCF Mobilités ouvrira en 2017 un nouveau service entre Calais et Turin, le Gouvernement a lancé début 2017 l'appel d'offres pour la pérennisation du service de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, et publié fin 2016 l'appel à manifestation d'intérêt – en coopération avec l'Espagne – pour la création d'un nouveau service sur l'axe atlantique, en s'appuyant notamment sur le projet de plateforme à Vitoria.
- **Accompagner les innovations technologiques adaptées au transport de marchandises.** Le Gouvernement a notamment mobilisé fin 2016 une enveloppe de 20 millions d'euros pour aider la filière à s'engager dans la réduction du bruit ferroviaire.



La mobilisation du Gouvernement a également porté sur le soutien au **fret fluvial**, autre filière stratégique pour le développement du report modal. Le **lancement en octobre 2014 des conférences nationales sur le fret fluvial**, afin de réunir l'ensemble des acteurs et d'accroître la compétitivité de ce mode, a permis de dégager deux thématiques structurantes pour la filière : d'une part la compétitivité, l'innovation et la sécurité ; et d'autre part le développement commercial.

Ce travail a permis à Alain Vidalies de fixer en septembre 2016 les trois axes directeurs pour la mise en œuvre d'un **plan national pour le fret fluvial** :

- **Accroître le niveau de performance environnementale et économique de l'offre fluviale, en développant l'innovation**, notamment par la création du centre d'innovations fluviales Batelia, et l'entrée en vigueur du règlement Engins Mobiles Non Routiers en 2019 (EMRN) ;
- **Investir dans l'entretien, la modernisation et le développement du réseau fluvial afin de disposer d'une infrastructure plus sûre et performante**, avec en particulier un nouveau projet stratégique VNF 2015-2020, le développement de services aux usagers, le renforcement de la gouvernance des ports fluviaux autour des collectivités territoriales, de VNF et des acteurs économiques ;
- **Se préparer aux opportunités des nouveaux marchés émergents**, passant par l'adaptation des schémas logistiques, la mise en place d'un plan d'aide au report modal (2018-2022), ou encore le développement des grands bassins fluviaux.

## Un soutien actif au développement de la filière des drones civils et à la construction aéronautique

**Le Gouvernement s'est engagé activement pour la réussite industrielle de la filière drone, en plein essor, et la modernisation juridique du secteur.** La France a ainsi été parmi les tout premiers pays au monde à se doter, dès 2012, d'une réglementation spécifique pour les usages professionnels des drones civils. Par ailleurs, **le Conseil pour les drones civils a été installé en 2015 et rassemble désormais les acteurs de la filière avec les services de l'Etat**, et permet, sur la base d'objectifs partagés, de progresser dans la recherche des voies réglementaires, technologiques et économiques.

**La loi du 24 octobre 2016 a également apporté une réponse législative aux enjeux de la filière, en conciliant de façon efficace et équilibrée les problématiques de sécurité, de sûreté, de protection de la vie privée, et le soutien au développement d'une filière émergente, source de réelles opportunités de croissance économique et de création d'emplois.** Cette texte de loi comprend parmi les principales mesures : l'immatriculation et l'enregistrement des drones pour une meilleure traçabilité ; la définition de la fonction de télépilote ; l'obligation des notices pour contribuer à la pédagogie sur les règles d'usages ; un dispositif de limitation des capacités pour assurer la sécurité des vols habités ; la sécurisation du régime juridique de sanctions pour les contrevenants.

**En matière de construction aéronautique, le haut niveau de technicité nécessite d'importants investissements de recherche et développement**, pour que la France rester leader dans la compétition mondiale. Le Gouvernement soutient ainsi résolument la recherche aéronautique, dans une logique de grande concertation au sein de la filière. C'est pourquoi Alain Vidalies a présidé régulièrement **le Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC)**, une instance rassemblant tous les acteurs de la filière afin d'identifier des objectifs partagés entre tous pour des opérations partenariales de recherche et technologie. Dans ce cadre, il a annoncé en 2016 **le déblocage de 85 millions d'euros de soutien public pour le programme « Usine aéronautique du futur »**, dans le cadre de l'action aéronautique du programme d'investissement d'avenir (PIA). Il permet de mener un important travail de recherche technologique sur les procédés industriels innovants apportant des gains de productivité : nouveaux concepts d'assemblage, modélisation numérique des opérations de production, ou encore éco-conception.



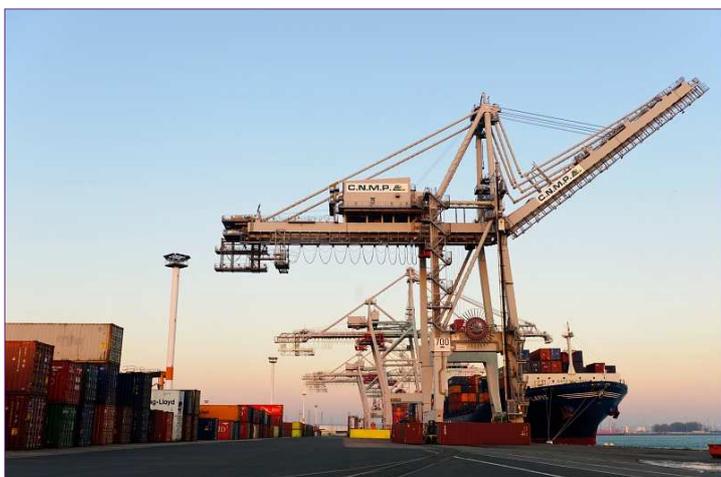
## 5. Donner un nouvel élan à la croissance bleue

Les enjeux de l'économie maritime et de la filière pêche sont au cœur de la mobilisation pour la croissance bleue, qui s'est concrétisée à travers de nombreuses avancées ces trois dernières années.

### Plus de compétitivité pour notre économie maritime

**L'engagement d'Alain Vidalies en faveur de notre économie maritime a trouvé une concrétisation majeure dans la publication le 20 juin 2016 de la loi pour l'économie bleue**, portée par le député Arnaud Leroy avec le soutien actif du Gouvernement. Cette réponse législative était attendue par les acteurs du secteur. Avec plus de 90 articles, ce texte aborde l'ensemble des enjeux de la France maritime et apporte des avancées touchant au transport maritime, à la plaisance, à la pêche et l'aquaculture, au domaine portuaire, à la sûreté, au droit du travail ou encore au fonctionnement des équipages.

**Pour soutenir la compétitivité de notre pavillon, cette loi porte notamment une série de mesures de simplification administrative, comme l'évolution de l'historique « rôle d'équipage » vers un dispositif simplifié.** Elle étend également les exonérations de charges patronales liées aux allocations familiales et à l'assurance chômage, jusque-là réservées aux navires à passagers, à tous les navires de commerce affectés à des activités de transport et soumis à concurrence internationale. Elle reconnaît le principe d'extension de l'auto-liquidation de la TVA à l'ensemble des personnes physiques ou morales. Elle ouvre aussi la possibilité de disposer d'agents de protection privés, limitée jusque-là au risque de piraterie, afin de mieux appréhender le risque terroriste. Elle accorde par ailleurs une place plus importante aux régions dans les instances de gouvernance des grands ports maritimes (GPM).



Ces mesures s'inscrivent en cohérence avec les différentes annonces faites lors des Comités interministériels de la Mer (CIMer) en 2015 et 2016. Lors du dernier comité, réuni en novembre 2016 à Marseille, **l'impulsion d'Alain Vidalies a permis notamment d'acter l'augmentation de la participation financière de l'Etat pour le dragage des ports**, à hauteur de 26 millions d'euros en 2017 et jusqu'à 30 millions d'euros en 2018, avec la mise en place de contrats de progrès dans les Grands ports maritimes.

**Le Gouvernement a également confirmé sa défense de l'exonération d'impôt sur les sociétés pour les ports devant la Commission européenne**, ainsi que son implication dans les enjeux d'infrastructure et sa volonté de simplifier les procédures administratives liées à l'installation dans les ports.

*« A travers l'ensemble de notre action pour la croissance bleue, nous avons pris des mesures fortes et donné une cohérence à notre ambition maritime, pour qu'enfin notre pays assume son statut de deuxième espace maritime du monde. »*

**L'attractivité de nos ports est un autre enjeu de taille pour notre économie maritime.** C'est pourquoi le Gouvernement a confié début 2016 **quatre missions parlementaires pour le développement de nos grandes places portuaires, autour des axes Seine, Rhône-Saône, Nord et de la façade Atlantique.** Ces

travaux, dont les conclusions ont été présentées à Alain Vidalies à l'été 2016, constituent un apport majeur aux réflexions sur le potentiel de notre façade maritime. Une série de logiques communes liées à la simplification, à l'unité de notre économie portuaire et à la valorisation de l'intelligence des territoires, ont pu ressortir au-delà des présentations par axes ou façade. Leurs propositions ont contribué de façon importante à la préparation des annonces du CIMer 2016.

Afin de clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, **le Gouvernement avait également lancé en 2014 un groupe de travail impliquant les partenaires sociaux pour examiner une évolution des règles applicables à l'emploi des dockers. Les préconisations issues de la négociation sociale ont été strictement traduites en une loi adoptée fin 2015** sous l'impulsion d'Alain Vidalies. Ce texte a ainsi permis de moderniser le cadre juridique dans lequel se déploie cette activité, et constitué une étape importante pour notre économie portuaire.

**L'obligation de pavillon sur les capacités de transports pétroliers, réformée par la loi du 17 août 2015, est par ailleurs entrée en application au 1<sup>er</sup> juillet 2016.** En élargissant l'assiette des obligations, ce dispositif est venu renouveler profondément la loi du 31 décembre 1992 qui était fondée sur l'affrètement de navires et sur les importations de pétrole brut des sociétés de raffinage mais dont la pérennité n'était plus assurée. Une association réunissant les sociétés mettant à la consommation les produits pétroliers (Association pour le Pavillon pétrolier français) a pu se constituer et commencer à fonctionner en négociant les premiers « contrats de couverture de pavillon » avec les armateurs. Ce nouveau dispositif sera amené à monter en puissance après une période transitoire et constituer le socle préservant durablement des capacités de transport et des équipages dans un contexte de forte concurrence internationale.

**En matière d'enseignement, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) a accueilli à la rentrée 2016 un peu plus de 1400 élèves en formation initiale et professionnelle,** avec une augmentation du nombre d'enseignants. Les mesures engagées par l'école avec le soutien de l'État ont permis un rétablissement de la situation financière depuis 2013. **La création en 2014 du brevet de technicien supérieur maritime, avec deux spécialités (« pêche et gestion et l'environnement marin » et « maintenance des systèmes électronavals »)** a par ailleurs permis de répondre aux besoins des secteurs économiques de la pêche, du commerce et de la plaisance en termes d'emplois. Deux autres classes de BTS ont été créées au Guilvinec et à La Rochelle.

Enfin, **Alain Vidalies s'est personnellement très impliqué dans les négociations complexes, notamment sur le plan social, des dossiers MyFerryLink et de la SNCM.** Dans chacun de ces dossiers, il a personnellement conduit plusieurs dizaines d'heures de négociations avec les partenaires sociaux, qui ont permis dans les deux cas d'aboutir à un accord.

### **Un accompagnement de la SNSM**

**Le rapport remis par la députée Chantal Guittet le 1<sup>er</sup> juillet 2016 a souligné l'importance du rôle de la SNSM en matière de sauvetage mais aussi la fragilité de son modèle financier,** notamment face aux besoins croissants de renouvellement de sa flotte de canots de sauvetage. En conséquence, **le Gouvernement a annoncé lors du CIMer de 2016 la pérennisation du financement de la part de l'Etat à 3,7 millions d'euros, et l'allocation exceptionnelle d'1 million d'euros supplémentaires.** Il a également été décidé d'affecter une part de la fiscalité des casinos à la SNSM. Enfin, **le Gouvernement a fait du sauvetage en mer la grande cause nationale 2017.**



## Un soutien constant à la filière pêche et aquacole française

Durant l'ensemble de son mandat, **Alain Vidalies a soutenu activement le secteur de la pêche maritime et de l'aquaculture** : en permanence en contact avec les structures représentatives, il s'est déplacé sur chacune des façades maritimes, dans les ports de pêche, afin d'échanger sur le terrain avec les acteurs de la pêche et de l'aquaculture et constater le potentiel de développement de ces filières.

*« J'ai pu durant ces trois années mesurer **la richesse et la diversité de notre pêche française**, qui sont avant tout le fait de l'activité de femmes et d'hommes de mer, passionnés par leur métier. C'est un secteur dont il faut saluer la grande capacité d'adaptation, d'innovation, qui peut compter sur des représentants professionnels responsables et passionnés. Il s'agit d'une **force pour notre pays, un pilier de notre économie maritime.** »*

**Les négociations annuelles sur les TAC et quotas de pêche ont été un rendez-vous déterminant pour l'ensemble des pêcheurs.** Elles ont permis chaque année de faire entendre la voix de la France pour la défense de ses intérêts mais aussi celle d'une pêche engagée pour sa durabilité. La mobilisation au niveau européen est indispensable pour soutenir notre secteur de la pêche maritime, dans le cadre d'une politique commune très intégrée. Alain Vidalies s'est également mobilisé auprès de ses homologues et du Commissaire européen pour améliorer la gestion de la coquille saint jacques dans un cadre harmonisé, afin de valoriser les efforts de gestion des pêcheurs français en la matière.



Ces résultats se sont accompagnés de la **validation fin 2015 par la Commission européenne du programme opérationnel français du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP)** pour la période 2014-2020. Celui-ci est doté d'une **enveloppe totale de 588 millions d'euros de crédits européens**, dont 369 millions pour le développement côtier de la pêche et de l'aquaculture (en augmentation de +70% par rapport à la précédente période 2007-2013). Le FEAMP, mis en œuvre avec les Régions pour une partie des mesures, permet de mobiliser ces crédits

importants pour accompagner les projets portés par les pêcheurs et aquaculteurs français. Il poursuit deux grands objectifs : la promotion d'une économie des filières de la pêche et de l'aquaculture plus compétitive, fondée sur la connaissance et l'innovation ; et la promotion d'un développement économique plus économe dans l'utilisation des ressources et à faibles émissions de carbone. **Sa mise en place concrète et opérationnelle a été rendue possible par la tenue d'un comité Etat/Régions chaque mois entre octobre 2016 et mars 2017, co-présidé par Alain Vidalies.** Cette méthode a permis **l'ouverture de l'ensemble des mesures nationales et régionales**, permettant aux bénéficiaires de déposer leurs dossiers et de mettre en place les premiers paiements effectifs.

**La loi sur l'économie bleue a également apporté des avancées concrètes pour le secteur de la pêche et de l'aquaculture**, en renforçant par exemple le statut de l'entreprise de pêche artisanale et en l'ouvrant aux capitaux extérieurs, afin de favoriser le renouvellement et la modernisation de l'outil de travail, avec des navires de pêche plus économes en énergie, plus respectueux de l'environnement et plus sûrs pour les marins.

**Concernant le renouvellement de la flotte, le CIMer de novembre 2016 a validé une réforme des gestions de capacités de pêche** (décret sur les permis de mise en exploitation) afin de renforcer la construction de navires de pêche neufs.

**Le Gouvernement a par ailleurs été au rendez-vous face à la crise des mortalités mytilicoles** qui a impacté les entreprises mytilicoles de la façade Atlantique en 2014 et 2016. Une première enveloppe de 4 millions d'euros a été annoncée dès le mois de mai 2016, portée à 6,5 millions d'euros en juin 2016, pour accompagner les entreprises face à leurs difficultés de trésorerie. Ces sommes ont été mobilisées dans le cadre du FEAMP par le biais de l'ouverture d'une mesure spécifique dédiée aux mortalités conchylicoles (mesure 56-1-f).



**Alain Vidalies s'est également mobilisé pour le développement d'une pisciculture durable**, afin de valoriser les productions françaises et de réduire la dépendance alimentaire de notre pays, en élaborant une stratégie ambitieuse en la matière, **au travers du Plan stratégique national pluriannuel de développement durable de l'aquaculture de France et d'un « plan de progrès » des entreprises piscicoles**, afin de concilier le développement économique de cette filière dynamique avec les objectifs environnementaux.

S'agissant de la gestion des stocks en Méditerranée, Alain Vidalies a signé à Malte en avril 2017, avec la Commission européenne et 8 Etats membres du pourtour méditerranéen, **un plan pluri-annuel à 10 ans pour sécuriser les stocks halieutiques en Méditerranée**.

Enfin, alors que **la perspective du Brexit constitue un sujet de grande inquiétude chez les professionnels**, Alain Vidalies a organisé en mars 2017 une réunion d'échanges et de travail avec l'ensemble des acteurs de la pêche française. Il a rappelé à cette occasion **la pleine détermination du Gouvernement à préserver intégralement les intérêts de la pêche française dans les négociations à venir**, ce secteur étant considéré comme primordial.

---

### **De nombreux déplacements pour soutenir les entreprises françaises à l'export**

Au-delà de ses fréquents déplacements européens, **Alain Vidalies s'est rendu durant ces trois années dans une quinzaine de pays aux forts potentiels de développement, afin de promouvoir l'excellence des entreprises françaises de transports** : Chine, Inde, Afrique du Sud, Vietnam, Malaisie, Singapour, Iran, Arabie Saoudite, Colombie, Cuba, Algérie, Maroc, Tunisie, Burkina Faso, ... En présence souvent de chefs d'entreprises, **ces déplacements ont permis la conclusion et la signature d'accords importants pour nos entreprises, ainsi que des partenariats bilatéraux**, parmi lesquels : signature du contrat pour la première ligne de métro de Hanoï par le consortium Alstom/Colas Rail/Thalès ; ouverture de la ligne Paris – Téhéran par Air France ; signature d'un mémorandum de coopération franco-iranien en matière de transports ; succès du consortium Bouygues/Aéroports de Paris pour la concession de l'aéroport de La Havane ; visite du Singapore Air Show en tant que représentant de la France, pays invité d'honneur ; signature d'un accord de partenariat entre la RATP et Transtu (Tunisie) ; signature d'un protocole d'accord entre la SNCF et PRASA (Afrique du Sud) ; etc.