

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Audition de M. Philippe Duron sur le rapport de la commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire », dont il est le président 2
- Informations relatives à la commission 22

Mardi

26 mai 2015

Séance de 17 heures 15

Compte rendu n° 50

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Philippe Duron sur le rapport de la commission « *Avenir des trains d'équilibre du territoire* »**, dont il est le président.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous auditionnons aujourd'hui notre collègue Philippe Duron, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), que le secrétaire d'État chargé des transports, M. Alain Vidalies, a nommé président de la commission « *Avenir des trains d'équilibre du territoire* ».

Cette commission était composée de six parlementaires dont trois députés, M. Philippe Duron, M. Dominique Bussereau et Mme Dominique Orliac, de deux élus régionaux, M. Claude Gewerc, président du conseil régional de Picardie, et M. Luc Bourduge, vice-président du conseil régional d'Auvergne, ainsi que de quatre personnalités qualifiées.

M. Philippe Duron, chargé d'une mission temporaire par le décret du Premier ministre du 25 novembre 2014, a remis ce matin son rapport à M. Alain Vidalies. Il nous présentera les conclusions de son travail, ainsi que les principales recommandations destinées à clarifier l'articulation des trains d'équilibre du territoire (TET) avec les autres services de transport ferroviaire et à préparer leur nouvelle convention d'exploitation.

Il est accompagné de M. Jérôme d'Harcourt, rapporteur de la commission « *Avenir des trains d'équilibre du territoire* », de M. Guillaume Karakouzian, chef de la mission Autorité organisatrice (AO) TET à la direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM), rapporteur général de la commission, de M. Pierre-Christophe Soncarrieu, adjoint du chef de la mission AO-TET à la DGITM, rapporteur de la commission, et de Mme Charlotte Leroy, collaboratrice parlementaire de Philippe Duron, en charge de la logistique et de la coordination de la commission.

M. Philippe Duron, président de la commission « *Avenir des trains d'équilibre du territoire* ». Depuis plusieurs années, les TET ont subi une dégradation de l'offre. C'est pourquoi le ministre a souhaité mandater des parlementaires, des élus et des experts pour établir un diagnostic et formuler des préconisations à leur sujet. Je tiens à citer le nom des sénateurs qui ont participé à nos travaux. Il s'agit d'Annick Billon, de Jean-Jacques Filleul et de Jean-Vincent Placé, élus respectivement de Vendée, d'Indre-et-Loire et de l'Essonne.

Dans son architecture, la commission ressemble fort à la commission *Mobilité 21*, que j'avais eu l'honneur de présider. Elle s'est réunie soixante-quinze fois, dont cinquante pour procéder à des auditions et quinze pour tenir des réunions plénières, dont deux journées entières pour effectuer des arbitrages. Il s'agissait de comprendre les dysfonctionnements dont pâtissent les TET et de trouver des solutions de mobilité pour tous les Français sur tous les territoires desservis par les TET.

Nous voulions que ces trains, qui ont vieilli – le matériel roulant, locomotives et voitures, a parfois une quarantaine d'années –, et qui sont les parents pauvres du système ferroviaire, retrouvent une place d'excellence, à côté des marqueurs modernes que sont TGV et TER. Il fallait aussi s'intéresser au modèle économique, car la trajectoire financière est préoccupante. Elle menace l'avenir des trains et celui de la SNCF. Dans les années quatre-vingt-dix, le déficit se montait à 100 millions d'euros, ce qui représentait le prix de l'aménagement du territoire. En 2010, il atteignait 200 millions. En 2014, le chiffre compensé se monte à 326 millions, pour un chiffre réel de 340 millions. L'an prochain, du fait de la

libéralisation des autocars, il pourrait approcher 400 millions, voire 500 millions, soit le montant du déficit de Fret SNCF il y a quelques années, déficit que l'on a diminué en réduisant l'offre, ce qui a eu pour effet d'appauvrir le service ferroviaire année après année. C'est précisément ce qu'il faut éviter.

Notre mission était difficile. Je remercie nos collègues d'y avoir consacré du temps et d'avoir pris le risque d'une certaine impopularité. Il n'est jamais facile d'annoncer qu'on va modifier l'offre, supprimer un service et cesser de desservir telle ou telle gare peu fréquentée.

Je remercie aussi la SNCF. C'est la première fois qu'une étude peut analyser ligne par ligne l'ensemble des données. Auparavant, la SNCF considérait que celles-ci étaient sa propriété et qu'elles étaient protégées par le secret commercial. Nous avons convaincu M. Guillaume Pepy de les mettre à notre disposition, contre la promesse de ne pas les rendre publiques. Celui-ci nous a permis d'utiliser une banque de données, qui mesure au plus près la réalité du trafic, et les besoins de la population et des territoires. Vingt-deux lignes de jour et huit de nuit sont encore efficaces. Ces chiffres témoignent d'une forme d'attrition : à mesure que les difficultés surviennent, la SNCF cesse d'exploiter certaines lignes.

Nos conclusions se fondent sur une expertise indépendante. Nous nous sommes fait accompagner par le cabinet de stratégie allemand Roland Berger et le cabinet d'ingénierie anglais Atkins, qui compte plus de 300 collaborateurs. Travaillant pour toute l'Europe, ceux-ci bénéficient d'un regard plus distancié que leurs homologues français. Nous les avons aussi choisis, après consultation, parce qu'ils étaient les mieux-disants.

Nous avons auditionné les spécialistes du ferroviaire, les directeurs de service de la SNCF, les représentants d'organisations professionnelles du secteur, d'associations d'usagers, de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et d'associations de lignes. J'en ai rencontré certains en rendez-vous particuliers. Nous avons effectué deux déplacements en France, trois à l'étranger, le ministre nous ayant demandé de ne pas nous cantonner pas à une vision hexagonale.

Nous nous sommes rendus un mercredi soir, par le train de nuit, en région Midi-Pyrénées. À bord du PALITO (Paris-Limoges-Toulouse), nous avons constaté la présence de 187 passagers. Sur place, nous avons rencontré les présidents et vice-présidents de la région Midi-Pyrénées, ainsi que le vice-président chargé des transports et le directeur des transports de la région Aquitaine. Nous avons emprunté la transversale Sud, qui va de Bordeaux à Nice. Nous avons profité d'une halte à Marseille pour rencontrer des représentants de la région PACA, ainsi que la vice-présidente chargée des transports et le directeur des transports de la région Languedoc-Roussillon. Nous avons aussi parlé à des parlementaires, des élus et des acteurs du milieu économique des Hautes-Alpes, notamment du Briançonnais.

Nous nous sommes rendus en Autriche pour comparer les matériels tractés et automoteurs. Nous avons constaté que l'ouverture à la concurrence en *open access* a fait évoluer l'offre Intercités autrichienne. En Allemagne, nous avons rencontré l'autorité organisatrice et le ministre des transports du Land de Rhénanie-du-nord-Westphalie. Nous avons vu fonctionner des matériels différents des nôtres, comme les ICx, de Siemens, destinés aux Intercités allemands, sur lesquels nos voisins, renonçant en partie à la grande vitesse, ont choisi de mettre l'accent.

Au Royaume-Uni, où nous sommes allés également, le système est très différent. Le gouvernement libéral de Mme Thatcher avait remporté des succès et causé des drames, comme l'accident de 2000, qui a fait de nombreuses victimes. Par la suite, les travaillistes ont fait la part du feu, entre l'infrastructure, que l'État a gardé dans son domaine de compétences, et les services. Il était intéressant de rencontrer l'autorité organisatrice, le régulateur, les opérateurs de transport, et d'observer la manière dont les ROSCO (*rolling stock operating companies*) achètent et mettent à disposition le matériel. Mais ce qui nous a le plus impressionnés est le rôle que joue, dans ce pays très libéral, un État régulateur très puissant.

Le *Department for Transport* (DFT), à la fois stratège, pilote, contrôleur, évaluateur, remet les équilibres en cause, quand il n'obtient pas satisfaction. Quand il lance une franchise ferroviaire, il mobilise 200 personnes : 50 fonctionnaires et 150 experts, juristes, économistes, ingénieristes ou spécialistes du marketing. Lorsqu'il a fini de négocier la convention, il maintient sur le dossier dix à vingt personnes qui s'assurent que les contrats sont respectés et que système atteint ses objectifs. En comparaison, quatre équivalents-temps-plein et demi pilotent les TET.

J'en ai conclu qu'en France, si certains contrats concernant la gestion des autoroutes nous ont choqués, c'est en raison de l'asymétrie de moyens entre les sociétés privées qui veulent venir sur un marché et l'État qui est l'organisateur du service. Quoi qu'il en soit, il y a au Royaume-Uni des éléments dont on peut s'inspirer.

La Commission a réalisé une enquête sur internet auprès des usagers, en s'entourant des conseils de la Commission nationale du débat public. Plus de 6 000 réponses ont été traitées par un cabinet extérieur. Les priorités des voyageurs ne sont pas nécessairement celles que nous avons anticipées. Ceux-ci privilégient la robustesse du système et la fréquence des trains sur leur vitesse ou le temps de parcours. L'approche par le prix tend s'imposer.

Le rapport est d'ores et déjà disponible sur le site du ministère. Il comprend une soixantaine de pages d'analyses et de propositions, et une quarantaine de pages consacrées aux lignes.

Venons-en aux constats de la Commission.

En premier lieu, les TET ne constituent pas une catégorie homogène. Il s'agit d'une définition par défaut qui nuit à la lisibilité de l'offre auprès des usagers, ainsi qu'à l'émergence d'un modèle économique robuste. L'appellation recouvre des lignes du bassin parisien, comme Rouen-Paris, Amiens-Paris ou Orléans-Paris. Ces lignes de *mass transit* amènent chaque jour dans des transports pendulaires une population qui vient travailler ou étudier dans la capitale. Les TET comprennent aussi des lignes radiales comme Paris-Clermont, Paris-Limoges, Paris-Cherbourg, ou des transversales de longue distance : Bordeaux-Nice, Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon ou Nantes-Bordeaux. Ils comptent aussi des dessertes interrégionales et des lignes de nuit. On observe une forte imbrication des TET et des TER. Certains services TER sont assumés par des TET, ce qui témoigne d'une réelle confusion entre les offres.

Deuxièmement, les TET ne répondent plus aux besoins des voyageurs et des territoires. La qualité de l'offre s'est continuellement dégradée depuis deux décennies. Le matériel a vieilli. Il n'a pas été suffisamment entretenu. Aujourd'hui, les travaux de régénération, trop longtemps différés, perturbent le fonctionnement des lignes de jour, et plus encore des lignes de nuit. Le service de restauration a quasiment disparu. Il n'est plus possible

de prendre à bord un café ou un sandwich, ce qui est gênant, quand on fait plus de 300 kilomètres. (*Approbations sur divers bancs*)

L'offre n'est pas adaptée à nos besoins de mobilité, qui ont beaucoup évolué du fait du développement des lignes à grande vitesse, de l'amélioration du réseau autoroutier, de l'apparition des lignes aériennes *low cost*, du covoiturage et, demain, des lignes d'autocars. Si certaines dessertes en TET sont restées compétitives, d'autres ont perdu toute pertinence.

La Commission, qui reconnaît l'importance que rendent les trains de nuit aux territoires, constate leur très faible fréquentation. Ils représentent un tiers du déficit des TET, c'est-à-dire qu'ils représentent une part plus importante dans le déficit que dans l'offre. Ils sont concurrencés par les TGV et les cars de nuit. En outre, ils ne sont pas maintenus à un niveau compétitif : le confort laisse à désirer, les compartiments à six couchettes ne correspondent plus à l'envie des passagers. Si le Gouvernement ne lui demande pas de maintenir certaines lignes, la SNCF renoncera à les exploiter avant la fin de l'année, comme l'ont fait la Deutsche Bahn, Trenitalia ou la RENFE. La SNCF a d'ailleurs abandonné les lignes internationales qui desservaient Venise, Florence, Rome ou Milan.

Troisièmement, l'inadéquation de l'offre aux besoins de mobilité se traduit par un niveau de subventionnement public par voyageur très élevé et en forte croissance depuis 2010. On est impressionné par le montant global nécessaire pour équilibrer le budget : il faut 340 millions cette année. On l'est plus encore quand on examine le prix par voyageur et par ligne. Sur certaines, la subvention représente quelques euros par voyage, mais sur Bordeaux-Lyon par Ussel, elle atteint 281 euros par voyage, quand le billet en coûte 161. Il va de soi qu'un tel voyage n'est jamais réalisé de bout en bout, compte tenu du coût du billet sur un vol *low cost* Lyon-Bordeaux, qui est de quatre-vingt-dix euros. J'ajoute qu'il faut six heures pour relier les deux villes par le train, contre une heure en avion.

Dernier constat : la France bénéficie aujourd'hui d'une conjonction de facteurs favorables pour essayer d'adapter le segment Intercités aux besoins des voyageurs et de le moderniser. La commission *Mobilité 21* et la Cour des comptes ont toutes deux souligné qu'on ne pouvait pas déployer des TGV partout. Une réflexion est menée sur le périmètre de desserte des TGV, TER et TET. Jean Auroux conduit une mission sur le sujet. Enfin, la libéralisation du service par autocar, votée lors de l'examen en première lecture de la loi Macron, va redessiner le paysage du système de transport. Ce mode de déplacement intéresse 30 millions de personnes par an au Royaume-Uni. En trois ans, il a séduit 18,6 millions de voyageurs en Allemagne. Le prix des trajets a été divisé par trois ou quatre. On peut escompter le même succès en France. J'ajoute que les autocars conformes à la norme Euro 6 sont moins polluants que des TET roulant au diesel, et qu'ils sont plus confortables et équipés du wifi.

Quelles recommandations avons-nous formulées pour redresser cette situation ?

Il faut tout d'abord renforcer le rôle de l'autorité organisatrice. L'État n'est pas organisé au bon niveau pour définir les besoins, fixer les dessertes, encadrer les tarifs et s'imposer comme l'interlocuteur indiscutable de la SNCF et des régions. Des présidents de régions nous ont confié que, depuis que l'État est devenu autorité organisatrice, ils ne peuvent plus se concerter avec la SNCF pour établir les horaires et les correspondances. L'État est loin. Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), qui le représentent, ne sont pas mandatées pour mener une véritable négociation.

Nous avons formulé deux propositions : la création d'une agence *ad hoc*, sous la forme d'un établissement public, qui posséderait l'expertise et l'autorité (*Murmures*) ; ou le renforcement du service de l'autorité organisatrice, qui serait directement rattaché au ministre et supervisé par un haut-fonctionnaire.

D'autre part, il faut revoir profondément l'offre des TET, non en supprimant les lignes, mais en les adaptant à des situations très différentes.

Commençons par renforcer celles dont le potentiel n'est pas suffisamment exploité : Paris-Limoges, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Marseille, Paris-Caen. Dans les radiales ou les grandes transversales, les pertes sont faibles et l'équilibre devrait être atteint facilement, au prix de quelques efforts d'aménagement et d'amélioration des *process*. Selon le cabinet Atkins, le potentiel de trafic du Paris-Cherbourg devrait permettre un taux de couverture des dépenses par les recettes de 126 %. On passerait ainsi du déficit à l'excédent. Quand nous l'avons auditionné, M. Guillaume Pepy s'est dit prêt à tenter l'opération sur une dizaine de lignes, signe qu'en le faisant, il ne prendrait pas de grands risques, voire qu'il dégagerait des excédents. (*Murmures et exclamations sur les bancs UMP*)

Quand, de bout en bout, le nombre de passagers est trop faible, il faut transférer le trafic vers le TER qui peut l'accueillir en quasi-totalité. Si des lignes sont concurrentes ou redondantes, c'est la marque d'une mauvaise gestion de l'argent public. Certes, il faut que l'État et les régions examinent les conditions de ce transfert. Si celles-ci doivent augmenter l'offre, il est normal qu'elles soient compensées.

Enfin, il y a des lignes qui n'ont plus de pertinence sur le rail. La desserte Reims-Dijon est assurée le samedi, pour un aller et retour, par un TET, qui utilise du matériel régional de location, et, pour le reste – les autres jours, ainsi que le samedi – par des TER. Cette situation, qui découle d'un mauvais partage entre l'État et la région, lors du transfert des TER, n'a aucun sens. Elle n'offre d'ailleurs aucune lisibilité pour l'utilisateur. Sur la ligne Bordeaux-Lyon par Ussel, il y avait en 2013 un aller-retour par semaine, qui n'est même plus assuré, en raison de travaux. Pourquoi maintenir une desserte coûteuse et très peu fréquentée de bout en bout ? Mieux vaut privilégier un interrégional qui ferait du cabotage gare par gare, pour emmener les gens au travail ou au lycée.

Des modifications s'imposent quand il existe des solutions alternatives, par exemple quand une ligne est bordée par une autoroute gratuite, où le trafic est paradoxalement plus rapide que par le train, et où l'on peut, avec quatre ou cinq rotations de cars, remplacer, pour le profit des usagers, l'unique TET qui passe par jour.

Cette solution n'est cependant pas possible partout. L'Aubrac et le Cevenol, qui desservent nombre de petites gares, ont un taux de fréquentation modeste. L'Aubrac, reliant Béziers à Clermont-Ferrand, transporte parfois huit personnes, qui changent à Clermont pour continuer leur trajet. Le Cévenol, joignant Clermont à Nîmes, en accueille trois, qui prennent une correspondance pour Paris.

La situation de ces trains ne peut cependant pas être assimilée. La ligne de l'Aubrac est longée par une autoroute gratuite. Une partie des TER a d'ailleurs été transférée vers des autocars. On peut donc imaginer un transfert du TET, qui permettra une desserte plus rapide et plus confortable. Une telle solution est impensable pour le Cevenol, dont le parcours est bordé de petites routes verglacées ou enneigées en hiver. Dans son cas, le maintien de l'offre ferroviaire est pertinent.

Sur l'axe Paris-Briançon, où les subventions représentent 90 euros par billet, il n'existe pas de solution alternative au train. La topographie ne permet pas de construire un aéroport à Briançon, et l'autocar n'est pas adapté : en hiver, passer le col du Lautaret – quand il est ouvert – n'est pas une mince affaire. Il faut donc maintenir l'offre de TET.

Il y a vingt ans, 20 % de la clientèle des sports d'hiver venaient par le train, contre 8 % aujourd'hui. C'est notamment parce que les réservations ne sont pas ouvertes quatre mois à l'avance que les gens se détournent soit de la voie ferrée soit de la destination. Il faut par conséquent adapter l'offre pour soutenir l'économie du territoire.

La Commission s'est également interrogée sur l'évolution du trafic pendant les trente années à venir. Autour de nous, en Autriche, en Allemagne, au Royaume-Uni, la façon d'acquérir et de maintenir le matériel est en train de changer. Il faut dissocier deux temporalités : l'amortissement du matériel et la durée des concessions, qui figureront dans le quatrième paquet ferroviaire. Les trains ont une durée de vie de trente-cinq à quarante ans, quand les franchises, concessions ou délégations de service public s'étendent sur huit, neuf ou dix ans.

Les Allemands, qui avaient demandé aux opérateurs concurrents d'acheter le matériel, se détournent de cette voie, qui donne à l'opérateur un droit sur l'autorité organisatrice, et s'avère contraignante pour lui s'il décide de se retirer. Est-ce à l'État d'acheter le matériel ? Est-ce à une société privée qui le louerait aux opérateurs, comme le font les ROSCO ? Est-ce à une société publique, comme il en existe dans certains *Länder* allemands ?

La maintenance est un autre problème. Actuellement, elle est assurée par l'opérateur, mais gouvernements et autorités organisatrices la confient de plus en plus au constructeur, qui se trouve ainsi responsabilisé. La maintenance digitale est extrêmement puissante. À Manchester, Alstom contrôle chaque soir sur un portique automatique le matériel de quarante des cinquante-huit lignes exploitées par Virgin Trains. À Reichshoffen, le groupe a organisé un service après-vente : pendant les périodes de garantie, chaque train peut adresser toutes les trente secondes un signal à un PC installé sur place, qui détermine si et, le cas échéant, quand le train doit être arrêté. On évite ainsi les immobilisations trop fréquentes.

À l'étranger, le taux de disponibilité du matériel s'établit généralement à 90 %, et peut atteindre 97 %. En France, il ne dépasse pas 80 %, ce qui oblige l'opérateur à acquérir un plus grand nombre de lignes pour sécuriser le trafic. Selon un calcul prudent, le repérémétrage de l'offre et l'amélioration de la maintenance pourrait dégager 800 millions à un milliard d'économie, pour un total de 3 milliards consacré à l'achat du matériel.

Pour l'heure, il faut mettre en place des expérimentations – car il n'est pas question de changer de système du jour au lendemain –, et prendre modèle sur les pays qui ont réformé leur système ferroviaire il y a plus de vingt ans.

M. Gilles Savary. Merci pour le sérieux et la précision de votre travail. Vous êtes le grand auscultateur des maux du chemin de fer. Après le rapport Duron 1, voici le rapport Duron 2. (*Sourires*)

En 1995, un rapport de Jacques Barel avait pointé l'état préoccupant des TET. En 2008, le Gouvernement avait voulu confier ceux-ci aux régions, qui avaient poussé des cris d'orfraie. En 2015, la Cour des comptes nous a alertés à son tour sur leur état. Les faits sont

là. Le service est dégradé. Les matériels ne sont pas dignes de trains modernes. J'ai voyagé au mois d'août entre Bordeaux et Montpellier dans un wagon aux vitres asservies, sans climatisation ni *a fortiori* de prise électrique ni d'accès à internet. Compte tenu d'un service dégradé, on comprend que le consommateur juge le prix du billet trop élevé.

Notre imaginaire ferroviaire remontant à plus de cinquante ans, il est probable que votre rapport suscitera une réprobation unanime. On vous opposera les vertus de l'immobilisme ou l'obligation de conserver un service public qui ne serait ni adaptable ni évolutif, et qui n'aurait pas de prix. J'espère pourtant que votre travail sera suivi d'effet.

Le chemin de fer souffre de trois maux : son état financier, lié à la politique du tout-TGV ; l'apparition d'une concurrence low-cost redoutable, dont la conséquence est que le chemin de fer n'est plus un monopole ; le fait que ce ne soit plus l'ingénieur ni le politique qui commandent, mais le voyageur qui choisit son moyen de transport : sa voiture, BlaBlaCar ou un avion *low cost*.

J'ai pris acte de vos conclusions et de votre désir de maintenir les TER. On pouvait craindre, après tant d'années d'hésitation, qu'on les fasse disparaître. J'aimerais savoir en revanche quels substituts vous envisagez pour les trains de nuit. Leur disparition est-elle inéluctable ? Ne sont-ils pas une composante de l'aménagement du territoire ? Comment se déroulera la rénovation du matériel ? Il est urgent d'améliorer la qualité du service sur les lignes qui seront maintenues, voire développées. Remplacerez-vous les lignes devenues trop lourdes et trop coûteuses par des lignes de car ? S'agira-t-il de cars d'État ? Ce système sera-t-il négocié avec les régions ? Enfin, si vous transformez les TET en trains interrégionaux, quelles recettes proposerez-vous aux régions, qui ne manqueront pas de réagir comme en 2008 ?

Mme Valérie Lacroute. Vos conclusions étaient très attendues par les élus nationaux et locaux, comme le montre l'avalanche des réactions qu'elles ont suscitées. La presse régionale annonce la disparition de certaines lignes, alors qu'en juillet 2013, dans le rapport « *Mobilité 21* », vous préconisiez redonner la priorité aux trains du quotidien, par rapport au tout-TGV.

Cela dit, le groupe UMP partage votre constat. Vous rappelez l'attachement des voyageurs au réseau mais aussi leur exaspération, car la régularité et la ponctualité des trains se sont dégradées, du fait du manque d'investissement et du vieillissement du matériel. Pour sauver l'offre de TET, il est urgent d'agir vite, de regarder loin et de prendre des mesures fortes. Cela dit, ne confondons pas vitesse et précipitation.

Le tout-TGV, qui a longtemps prévalu, a relégué les TET aux oubliettes. Or leur réseau assure la desserte de très nombreuses villes. L'exploitation des Intercités coûte 300 millions par an à la SNCF, et en coûtera bientôt 500, soit le montant actuel de la fraude nationale, ce qui peut fournir une piste de réflexion. Ces derniers mois, la SNCF a annoncé la couleur en préconisant une thérapie de choc, un véritable coup de rabot, avec des conséquences importantes pour les régions, comme le transfert complet de certaines lignes.

Ces propositions sont mal perçues par les élus, quelle que soit leur tendance politique, et par les associations d'usagers. Au début de la précédente décennie, on pouvait encore effectuer un Lille-Reims ou un Reims-Amiens-Rouen en corail Intercités. Ces deux axes sont passés dans le giron du TER. C'est ce déclassement et ses effets – temps de

parcours allongés, correspondances nombreuses – qui guettent les usagers de Picardie et du Nivernais.

La SNCF cherche-t-elle à faire pression sur l'État pour l'amener à réévaluer les moyens affectés au TET ou à investir dans un nouveau matériel ? Le directeur de la SNCF envisage apparemment une prise de risque sur ces réseaux. À moins qu'il ne veuille inciter les régions à reprendre les dessertes Intercités dans le giron du TER. Quoi qu'il en soit, la réduction drastique qui se profile à l'horizon de 2016 les mettra devant le fait accompli.

Chacun est conscient de la nécessité de formuler un plan d'action, de proposer des solutions pour ranimer ce réseau à bout de souffle, à mi-chemin entre TGV et TER, où roulent des rames quadragénaires, mais il vaudrait mieux proposer des solutions adaptées que des coupes sombres. Nous sommes nombreux à refuser le démembrement du réseau.

Vous mettez en avant le critère économique, qui est fondamental, dans le contexte actuel. Toutefois, si la contraction de l'offre est inévitable, on ne peut demander de trop grands sacrifices à certaines régions. Des territoires n'ont pas d'autres moyens de mobilité puissants que le train. Pour éviter un scénario noir, pourquoi ne pas expérimenter, comme le préconise Pierre Cardo, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), l'ouverture à la concurrence sur certains tronçons, dans le cadre très strict des délégations de service public ? Ce serait un moyen de baisser les coûts, d'augmenter la qualité et d'offrir une nouvelle vie à certaines lignes de TET.

L'heure est grave. Pour beaucoup de lignes, c'est le retour à la troisième classe ; pour nombre de départements, l'isolement assuré ; pour certaines régions, l'appauvrissement.

Je formulerais enfin une remarque plus ponctuelle. La fiche technique et les propositions d'évolution qui concernent la ligne Paris-Nevers ne tiennent pas compte de la réalité. Vous parlez d'origine-destination (OD) de loisir, alors qu'il s'agit d'une OD de travail, et vous passez sous silence la région Île-de-France, pourtant essentielle dans cette traversée.

Même si notre groupe partage votre constat, il ne souscrit pas aux conclusions du rapport, que notre collègue Dominique Bussereau a refusé de signer, car il organise le désert ferroviaire.

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie pour ce travail très clair, qui contient des propositions intéressantes. La situation que vous décrivez est effrayante. Quel que soit le Gouvernement, l'État ne sait pas gérer les questions territoriales ni les relations avec les collectivités locales. L'opérateur, qui en dépend, voit se creuser les déficits sans réagir. Il faut adopter, dites-vous, une vision territoriale de l'État. On a envie de vous répondre : chiche !

Il est certain que l'État doit contractualiser avec les régions et l'opérateur mieux gérer l'offre. Celui-ci pourra réaliser des gains importants pourvu que les autorités territoriales soient ses interlocutrices

Certaines questions pourraient être approfondies. Confiera-t-on toutes les compétences et les moyens aux grandes régions ? Est-il possible que l'État se retire complètement du dispositif ? Par ailleurs, pour des raisons financières, tous les trajets ne pourront pas être transférés vers l'autocar. À ce sujet, je trouve absurde de démonter les portiques des sociétés d'autoroute. Ne peut-on pas confier, même de manière expérimentale,

la perception de l'écotaxe aux grandes régions ? Ne peut-on pas également, notamment par le biais du budget de l'AFITF, pérenniser l'augmentation de la taxation sur le gazole ?

Le rapport Duron 1 était passionnant. Seulement, plus les années passent, plus on diffère la mise en place de certaines priorités. Je souhaite que le rapport Duron 2 permette de prendre de vraies décisions.

M. François-Michel Lambert. Merci, cher Philippe Duron, pour votre travail. La France est, de tous les pays, celui qui possède le plus grand nombre de routes et d'autoroutes au kilomètre carré, ce qui explique en partie que notre réseau ferroviaire, extraordinaire il y a un siècle, se limite désormais à quelques axes structurants. L'offre ferroviaire de la France qui, sous Georges Pompidou, a adopté une stratégie du tout-voiture, n'est plus adaptée ni au transport des voyageurs ni à celui des marchandises. La valeur positive du chemin de fer a été détruite. Même les TGV sont perçus négativement : ils sont passés de la modernité à la ringardise. L'offre commerciale s'est déstructurée. Sur le site voyages-sncf.com, un Marseille-Bordeaux, qui représente plus de kilomètres qu'un Marseille-Marmande, coûte moins cher.

En matière de mobilité, il faut adopter une stratégie d'offre collective sans opposer les modes de transport. Comment aborder la mutation numérique en cours ? Comment le fer intégrera-t-il les nouvelles découvertes, qui sont davantage au service de la mobilité routière ou de l'avion ? *Quid* des changements du travail des cheminots ? Comment abordez-vous les révolutions technologiques qui, notamment dans la maintenance, ont créé, en même temps que des performances économiques, des blocages internes ? Une offre ferroviaire moderne – prévoyant des gares, des espaces dédiés, un maillage – ne pourrait-elle pas créer de la valeur ? Quels modes de financement prévoyez-vous : taxation du diesel, retour d'une éco-redevance qui intégrerait la révolution numérique ? Comment seront lancées les expérimentations que vous annoncez ? Qui de l'État, des régions et des opérateurs, sera responsable ? Ferez-vous appel à l'opérateur historique ou à de nouveaux intervenants ?

M. Olivier Falorni. Je parlerai d'abord au nom de mon collègue Jacques Krabal, soulagé que le rapport n'envisage pas la suppression des lignes Intercités de sa circonscription, comme Paris-Château-Thierry-Châlons-en-Champagne. À ses yeux, cependant, le rapport envoie un signe négatif à l'aube de la COP21. La lutte contre les émissions de gaz à effets de serre devant constituer notre priorité, il importe de développer les transports collectifs, y compris dans les zones à densité modérée.

Le rapport dresse un triste constat de l'état du réseau Intercités. La qualité de l'offre s'est continuellement dégradée, les temps de parcours ont augmenté, la régularité a régressé. Vous préconisez d'abandonner plusieurs trains de nuit et des dessertes trop coûteuses, ce qui se comprend, dans un contexte économique difficile. En février, la Cour des comptes a déjà plaidé pour une réduction du réseau des trains Intercités afin de sortir de l'impasse financière. Elle a souligné les investissements colossaux qu'exige le renouvellement du matériel roulant à venir, en pointant les sous-investissements qui remontent à des années.

Vos propositions les plus emblématiques concernent les 320 trains qui circulent sur les trente-cinq lignes Intercités. Il s'agit de la suppression de la desserte TET sur cinq tronçons de lignes, sur lesquelles des correspondances TGV ou TER pourront être mises en place, et du transfert vers des autocars de deux lignes. Cette dernière réponse me semble peu adaptée : selon nombre d'études et de sondages, le transfert vers les autocars entraîne une désaffectation du transport collectif au bénéfice de la voiture individuelle.

Les TET, dont le réseau de moyenne et longue distances complète les TER et les liaisons à grande vitesse, sont essentiels pour l'aménagement du territoire et le service public de mobilité. Ils assurent une desserte indispensable des villes petites et moyennes vers des liaisons interrégionales et le grand bassin parisien.

Les tronçons Quimper-Nantes et Bordeaux-Toulouse, à l'extrémité de la ligne Quimper-Toulouse, sont menacés. Qu'arriverait-il s'ils étaient supprimés ? Comment valoriser auprès d'un opérateur, dans le cadre d'une délégation de service public, une ligne en imbrication étroite avec les services TER au nord et TET d'une autre ligne au sud de celle-ci ? Peut-on confier aux régions le soin d'assurer la continuité de la ligne, alors que les collectivités connaissent déjà des difficultés pour maintenir leurs offres TER ? Je rappelle que les usagers payent un tiers du prix du voyage dans les TER et près de 70 % dans les TET. Comment seront construites les correspondances à Nantes et Bordeaux ?

Nous avons beaucoup évoqué les trains, mais très peu les infrastructures, également responsables de la qualité du service rendu aux usagers. Je note avec satisfaction que vous recommandez la régénération de la deuxième voie entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon, dont la première fera l'objet, au cours du contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020, de travaux d'un montant de 120 millions d'euros.

Ma dernière remarque portera sur la tenue du débat que nous ouvrons aujourd'hui. Ne serait-il pas plus facile de susciter une large adhésion si l'on créait, comme il en existe pour les trains régionaux, un comité d'axe TET, regroupant les collectivités territoriales, les autorités organisatrices, l'État, la SNCF et les associations d'usagers ?

M. Jean-Marc Fournel. Je félicite le rapporteur pour son étude, d'une grande concision. La mobilité étant au cœur de nos préoccupations, on comprend les réactions qui ont suivi, ce week-end, la diffusion de certaines informations par la presse.

La ligne Calais-Bâle, traversant la Lorraine, a été réduite à la portion congrue que représente le tronçon Metz-Hirson. La responsabilité en revient à la SNCF et à RFF, compte tenu du matériel en service et de la vétusté du réseau. Il faut penser le problème en termes d'aménagement du territoire, en évaluant la triple offre en présence : le TGV, qui a tendance à s'essouffler, le TER, qui a pris son essor quand il a été confié aux régions, et le TET.

Face à l'impossibilité de laisser la situation en l'état, il faut poursuivre la réflexion, en évitant de prendre des décisions dans l'instant. Avant toute chose, il faut identifier le TET en termes de marketing, comme on l'avait fait pour le TGV et le TER afin d'en assurer le succès.

M. Martial Saddier. À la page 13 du rapport, une carte met en évidence la ligne Paris-Savoie, dont une branche se dirige vers Bourg-Saint-Maurice et l'autre vers Saint-Gervais et le Mont-Blanc. Les Savoie, qui constituent le plus grand domaine skiable du monde et totalisent deux tiers des journées skieurs pour la France, sont aussi au premier plan de l'industrie du décolletage, ce qui appelle une liaison internationale avec l'Italie et la Suisse. La presse écrit que vous plaidez pour la suppression de ces lignes. Pouvez-vous nous rassurer sur ce point ? J'avais compris que vous soutiendriez les radicales structurantes ayant un potentiel de développement.

M. Yannick Favennec. À mon tour, je remercie le rapporteur pour la qualité de ses travaux. Il fallait mener une réflexion globale sur l'adaptation du schéma de desserte aux transformations techniques et aux besoins des Français. Les TET, qui appartiennent à notre quotidien, sont aussi un paramètre de l'aménagement du territoire. Il importe donc que, dans un souci de transparence et de démocratie, un débat soit ouvert au Parlement.

Sur quels critères se fonde la remise en question de la ligne Quimper-Nantes, alors que des travaux ont été engagés pour moderniser la plateforme de Redon ? Je souligne la nécessité de prolonger la desserte vers Rennes, qui représente un fort potentiel de voyageurs, notamment dans la perspective de la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

M. Alain Leboeuf. Pour ma part, j'insisterai sur le renouvellement des infrastructures. Sur la ligne Nantes-Bordeaux, le tronçon La-Roche-sur-Yon-La-Rochelle a particulièrement vieilli. La signalisation date de 1903. La vitesse sera bientôt réduite à soixante kilomètres heures sur plus de cent kilomètres, ce qui allongera considérablement le trajet. Des financements sont déjà prévus, afin de renouveler le matériel, d'abord sur une voie. L'effort se répartirait entre les régions, l'État, à travers les contrats de plan, et SNCF Réseau. Préconisez-vous, compte tenu du potentiel du fret et du transport de passagers, que des portions restent à une voie ? Est-il logique que SNCF Réseau présente des conventions de financement comptant des participations des conseils départementaux, voire des communautés d'agglomération ?

M. Jean-Louis Bricout. Selon un article, les lignes Hirson-Metz, Saint-Quentin-Cambrai et Saint-Quentin-Maubeuge seraient en sursis, ce qui, dans l'Aisne, freînera l'accès à l'emploi et réduira une offre universitaire déjà limitée. Confirmez-vous cette annonce, qui soulève le problème du désenclavement et de l'aménagement du territoire ? Sur quels arguments se fondent les décisions ? Quelles solutions sont envisagées pour maintenir les services ? Quelles garanties tarifaires existent, si des modes de substitution sont envisagés ? Quel impact auront vos décisions sur l'emploi des cheminots ? A-t-on évalué l'évolution du niveau de risque des différents modes de déplacement, sachant que la voiture est plus dangereuse que le train ?

M. Guillaume Chevrollier. Le rapport dresse un triste constat. Le réseau des trains Intercités a beaucoup souffert de la priorité donnée au TGV. Pour l'avenir, il faut tenir compte de la rentabilité des lignes ou de certaines évolutions, comme le développement des vols *low cost*, du covoiturage, voire, à terme, des autocars. Cependant, ne sacrifions pas, une fois de plus, les habitants des territoires ruraux. Songeons aussi que la création de régions plus vastes augmentera les besoins de transport. Enfin, vous souhaitez que les régions prennent le relais de certains financements. Avant tout transfert, il est essentiel de définir les principes de compensation financière pour les charges d'exploitation et d'investissement.

Mme Françoise Dubois. On entend dire que la ligne Intercités Caen-Alençon-Le-Mans-Tours, qui traverse trois régions, pourrait être supprimée. Bien que les trois présidents de région craignent que l'État ne leur laisse la charge des trains Intercités, ils ont annoncé qu'ils assumeront leur part. Cependant, en toute logique, ils demandent que les décisions soient prises en cohérence avec les enjeux du développement territorial. Pouvez-vous nous rassurer sur l'avenir de cette ligne, qui traverse ma circonscription, et dont je peux témoigner qu'elle est très utilisée, notamment par des jeunes et des ouvriers ? Prévoyez-vous de la transférer, à service égal, vers le TER ?

M. Jean-Pierre Vigier. L'appellation « trains d'équilibre du territoire » est éloquent. Ces lignes participent à l'aménagement du territoire, politique publique qui relève assurément des compétences de l'État. Le Cévenol, TET qui relie Clermont-Ferrand à Nîmes, participe au désenclavement du Massif central. Il dessert des zones où la géographie interdit d'emprunter la route. Il permet la continuité territoriale essentielle au développement des régions rurales. L'accessibilité à nos territoires ne peut être assurée par l'enchaînement de plusieurs TER. Je me réjouis de savoir que le Cévenol sera conservé. Sur quels critères vous fondez-vous pour le maintenir en TET ?

Mme Suzanne Tallard. La modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux est un sujet de préoccupation pour les élus de l'Ouest. Dans le territoire que je représente, le tronçon La-Rochelle-La-Roche-sur-Yon est tellement dégradé que la vitesse y sera abaissée à soixante kilomètres-heure, ce qui allongera le temps de trajet de quarante-cinq minutes. La SNCF a même envisagé de faire passer sur une voie unique un tronçon de onze kilomètres, décision contre laquelle élus et usagers se sont mobilisés. Je souscris évidemment à votre préconisation de régénérer la deuxième voie dans les meilleurs délais. Des rumeurs émanant de la SNCF annoncent la suppression, sur ce parcours, des trains du vendredi soir et du dimanche soir, ce qui serait particulièrement gênant pour les étudiants.

Vous soulignez l'urgence de renouveler le matériel roulant. En la matière, toute rupture dans le rythme des commandes constituerait une menace pour l'emploi et risquerait d'induire une perte du savoir-faire dans un secteur très concurrentiel. Dans ma circonscription, les salariés d'Alstom sont très sensibles à ce problème, dont l'État stratège doit se préoccuper. Comment la commission a-t-elle pris en compte le volet industriel du dossier ?

M. Gérard Menuel. N'ayant pas lu le rapport, je ne dispose que des informations qui émanent de la presse locale. Vous proposez de réduire considérablement l'offre de transport par voie ferrée, mais, à ne considérer que l'aspect financier du dossier, on risque d'accélérer le recul économique et démographique de certains territoires. Je ne nie pas que des lignes soient moins fréquentées, car les TET annulés, les retards, le matériel hors d'âge et les infrastructures détériorées ont découragé les passagers. Si, pour être sûrs d'être à l'heure, ceux-ci doivent partir la veille, il est logique qu'ils se détournent du train. Globalement, la SNCF est-elle compétitive, si l'on considère le prix du kilomètre parcouru par passager ? Ne porte-t-elle pas le poids de son histoire ? Enfin, avant de fermer une ligne et de réduire l'offre, pourquoi ne pas tenter de l'ouvrir à la concurrence ?

M. Alain Calmette. Plutôt que de chercher les responsabilités d'une situation alarmante ou de se demander si c'est l'offre qui a dégradé la demande, ou l'inverse, il faut prendre une décision, ce qui suppose d'éclairer l'imbrication de l'État et de SNCF Mobilités, ainsi que la complémentarité ou la concurrence du TER ou du TET. Le rapport n'est pas à sens unique. S'il préconise la fermeture de certaines lignes, il propose d'en renforcer d'autres et suggère des solutions pour les lignes le plus en difficulté.

Le transfert vers la route, notamment du train Aubrac, implique-t-il la fermeture de l'infrastructure et de la maintenance, qui impliquerait la suppression du fret ? Vous avez annoncé que le car apporterait probablement plus de confort et des transports plus fréquents. Quelles garanties ont été prévues dans ce domaine ? Est-on sûr qu'elles seront effectives ?

M. Christophe Priou. Philippe Duron a accompli un travail considérable en rédigeant ce rapport, mais je crains qu'il ne faille attendre le rapport Duron 3 pour voir la situation évoluer, tant le malaise est profond, compte tenu des relations complexes entre RFF et la SNCF, et de la dégradation du service. Dans ma région, le TGV a été mis en place le 6 septembre 1999. Aujourd'hui, les rames sont défraîchies et les retards fréquents, alors même que les tarifs ont augmenté. L'accueil dans les gares est déplorable. Celle de Saint-Nazaire, deuxième gare de Loire Atlantique, date de la reconstruction après-guerre. Les escaliers mécaniques, seul élément moderne, ne fonctionnent plus depuis des années et ne sont pas réparables. Avec Joël-Guy Batteux, ancien maire de Saint-Nazaire, j'aide chaque semaine de jeunes parents chargés d'enfants ou des personnes âgées. Ces conditions d'accueil expliquent la désaffection du transport ferroviaire. Je conclurai en formulant une crainte : celle que le transfert ne fasse pas à égalité entre l'État et les régions, en ce qui concerne les TER.

Mme Martine Lignières-Cassou. Dans ma circonscription, dont le principal handicap est l'enclavement, vous proposez de supprimer les deux lignes de TET existant. Vous dites qu'il existe des alternatives, mais, selon une étude du conseil général des Pyrénées atlantiques, nos dessertes aériennes sont les plus chères de France. Demain, il n'existera plus que quatre liaisons quotidiennes vers Paris, en ligne à grande vitesse, dont le prix moyen augmentera de 15 %. En lisant votre rapport, j'ai l'impression que les mesures que vous proposez aggraveront encore notre enclavement.

En outre, je suis frappée par certaines incohérences. Dans la région Midi-Pyrénées, vous proposez de supprimer un tronçon de la ligne du train Intercités Toulouse-Hendaye, dans laquelle la SNCF investit en ce moment à hauteur de 300 millions d'euros. Ce train s'arrête à la gare de Coarraze-Nay, que le conseil général d'Aquitaine vient de rénover. En somme, si je partage votre constat, je ne peux adhérer à vos conclusions.

Mme Véronique Louwagie. Selon le rapport, la ligne Paris-Granville couvre des déplacements en majorité privés et de loisirs. C'est exact pour les trajets entre les deux extrémités de la ligne, mais les gares intermédiaires, comme celle de L'Aigle, sont concernées par des trajets professionnels. Vous signalez d'ailleurs dans la fiche technique que 63 % des trajets entre Paris et Argentan sont professionnels, le taux tombant à 37 % entre Argentan et Granville. Je vous invite donc à être très vigilant avant de modifier les horaires.

Je note, en outre, que vos préconisations ne correspondent pas à celles qu'a formulées le comité créé pour l'amélioration de la ligne Paris-Granville. Avez-vous eu des liens avec les comités de pilotage qui s'organisent sur les territoires ? Le nôtre a préconisé la mise à deux voies des tronçons à voie unique et la création d'un accès au Mont-Saint-Michel, propositions qui ne sont pas retenues dans le rapport.

M. Laurent Furst. Je commencerai par un compliment : on a toujours du plaisir à écouter Philippe Duron, même si l'on ne partage pas toujours ses conclusions. Lorsqu'elle a voté la réforme ferroviaire, la majorité a obstinément refusé d'évoquer les coûts de production de la SNCF, car soulever des problèmes de productivité pourrait avoir des conséquences sociales extrêmement douloureuses. Le coût de revient des Intercités français est supérieur de 30 % à celui de leurs équivalents allemands. Que peut-on faire quand les coûts sont élevés et qu'on ne dispose pas de financements adéquats ?

Je me réjouis que vous soyez allé en Angleterre. Pensez-vous qu'avec les coûts de production français, Keolis, filiale de la SNCF, aurait gagné un seul marché outre-Manche ? Au Royaume-Uni, vous avez rencontré les responsables des services publics qui attribuent des marchés. Vous devriez aussi rencontrer ceux des filiales françaises qui réussissent, car ils savent resserrer les coûts de production. Nous devrions nous inspirer de leur expérience : si l'on maîtrisait le coût des Intercités, on n'aurait pas besoin de fermer des lignes.

M. Jean-Marie Sermier. Je m'insurge contre le dogme selon lequel, du moment qu'un transport est collectif, il est écologique. Il faudrait connaître le coût écologique de certaines lignes rapporté au kilomètre par passager. La dépense d'énergie est très élevée, quand un train transporte quelques voyageurs dans une région de montagne. Le tout-collectif conduit à des aberrations. Ainsi, quand certaines collectivités mettent en place des bus qui roulent à vide, elles parviennent à se persuader que ce mode de transport est bon pour l'environnement. Prenons du recul et considérons, non la mobilité collective, mais la mobilité individuelle, en organisant la première en fonction de la seconde, et en cherchant à ce qu'elle produise le moins de gaz carbonique possible.

M. Yves Nicolin. Je m'inquiète de voir M. Philippe Duron rejoindre le clan des ultralibéraux. (*Rires*) Il parle de potentiel de rentabilité et de taux de couverture du déficit. Comme il a changé, depuis le temps où, siégeant dans l'opposition, il considérait la fermeture d'une ligne comme un sacrilège !

Plus sérieusement, j'emprunte le TGV et le TER chaque semaine. J'ai observé que j'étais contrôlé, dans le premier, une fois sur deux et, dans le second, une fois sur huit. Le montant d'un billet Lyon-Bordeaux en seconde classe varie entre 101 euros et 201,20 euros. Celui d'un Lyon-Bordeaux qui ne passe pas par Paris, mais par Roanne, Clermont-Ferrand, Ussel, etc. coûte soixante euros, et non 200. Si l'on supprime les lignes les moins chères, beaucoup de familles renonceront au train.

Je ne nie pas qu'il existe des compagnies aériennes *low cost*. Mais aucune ne dessert Roanne ou Clermont-Ferrand. Dès lors, comment faire pour joindre Lyon à Bordeaux à un tarif modique ? Si je prends demain matin un TER à huit heures douze, j'arriverai à Roanne à neuf heures trente, pour en repartir à dix heures douze et arriver à Clermont-Ferrand à douze heures vingt-trois. Je pourrai alors prendre un Clermont-Bordeaux qui partira à treize heures vingt-huit. J'atteindrai ma destination à vingt heures trente-deux, soit un temps total de voyage égal à douze heures trente. Je pourrai aussi passer par Ussel, mais il n'existe plus de train Ussel-Bordeaux après quinze heures. Je devrai donc prendre le bus qui mettra sept heures trente pour me conduire à ma destination.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je veux raconter une histoire à laquelle le rapport fait allusion. Il y a quelques années, les responsables la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) avaient formé un projet de TGV pendulaire, qui était réglé sur le plan technique, administratif et financier. En 2003, un comité interministériel d'aménagement du territoire a décidé de l'abandonner. Le ministre des transports était alors Dominique Bussereau. Lors d'une réunion au ministère à laquelle j'ai participé, un représentant de la SNCF assurait qu'à partir de Paris, on rejoindrait désormais Toulouse par Bordeaux et non plus par la ligne POLT. Dont acte. Quelques années plus tard, on a vu apparaître un projet de TGV entre Poitiers et Limoges, dont le coût est estimé à 2,3 milliards d'euros. Si le projet voit le jour, il portera un coup fatal à la radiale POLT, que le rapport préconise de renforcer. Alors que le Conseil d'État a émis un avis réservé sur la déclaration d'utilité publique, le décret de déclaration d'utilité publique a été publié il y a quelques mois.

Voici ce qu'on peut lire à la page 45 du rapport : « *Une vision ambitieuse pour la ligne POLT serait de nature à apporter une réponse aux besoins de mobilité exprimés par l'ensemble des agglomérations et territoires traversés par la ligne. De ce point de vue, elle peut constituer une alternative au projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges qui n'apporterait des gains de temps de parcours ne bénéficiant qu'à Limoges et aux territoires plus au Sud. Ce projet de ligne nouvelle entraînerait surtout de facto la fin de la ligne POLT au sens de radiale structurante. De surcroît, cette ligne à grande vitesse ne pourrait permettre de faire l'économie des investissements nécessaires au maintien en l'état de l'infrastructure de la ligne classique (1,5 milliard d'euros), et au renouvellement à terme du matériel roulant malgré cette perte du caractère structurant de la ligne classique Paris-Limoges. Au final, l'estimation globale de l'investissement sur le barreau LGV et sur la ligne POLT s'élèverait à environ 3,8 milliards d'euros.* »

Collectivement, nous sommes tous responsables. Demain, si l'on veut financer la ligne LGV Poitiers-Limoges, il faudra que RFF apporte 400 millions et l'État 400 millions, que l'AFITF n'a pas. La situation est inextricable. On a continué à inscrire des crédits pour cette ligne dans le contrat de plan entre la région Limousin et l'État, comme on continue à le faire, pour financer la ligne POLT, dans le contrat de plan entre la région Centre et l'État. Quelle que soit sa sensibilité politique, le Gouvernement fait, dans le temps, des choix inconséquents. Je me réjouis donc que M. Philippe Duron défende une position pleine de bon sens, qui, je l'espère, l'emportera.

M. Philippe Duron. Jean-Paul Chanteguet, Martine Lignières-Cassou et certains autres orateurs ont raison de souligner la dysharmonie entre les investissements et les recommandations d'exploitation, qui illustre bien la faiblesse de l'État stratège et le défaut de cohérence entre l'infrastructure et les services. Pour utiliser l'argent public de manière raisonnable et améliorer l'efficacité des transports, tant du point de vue des régions que de celui des usagers, il faut absolument renforcer cette cohérence. C'est une vaste tâche !

Monsieur Gilles Savary, la SNCF et les autres compagnies envisagent de supprimer les trains de nuit. Une autre solution consiste à continuer à supprimer des tronçons chaque fois que l'on rencontre des difficultés. Pour notre part, nous proposons de repenser complètement l'offre pour prendre en compte les besoins touristiques qui s'ajoutent aux nécessités des déplacements quotidiens des populations, et jouer sur les complémentarités dans l'utilisation du matériel entre l'hiver et l'été, la montagne et le littoral. Cette opération, dont la réussite n'est pas assurée, mérite d'être tentée sur certains territoires. Dans ce contexte, une offre premium sur les trains de nuit pourrait avoir du sens.

Le renouvellement du matériel – que vous êtes nombreux à avoir évoqué – paraît indispensable, mais est-ce à l'État, à l'opérateur ou à un tiers investisseur de le prendre en charge ? La réponse peut varier selon les types de matériel nécessaire. Sur certaines lignes courtes – notamment celles du grand bassin parisien –, une vitesse de 160 kilomètres-heure s'avère parfaitement pertinente ; mais sur des distances plus longues, le V200 s'impose, et parfois des trains plus rapides encore. La ligne Paris-Limoges-Toulouse, la plus performante des années 1950 et 1960, doit retrouver ce niveau ; il faut donc la doter de trains susceptibles de transporter les voyageurs sur une longue distance. Il en va de même pour Paris-Clermont, Bordeaux-Marseille et peut-être Nice, ainsi que pour Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre, la ligne nouvelle Paris-Normandie devant permettre de monter jusqu'à 230 kilomètres-heure.

Changer de matériel permettra de mettre les vitesses en cohérence. Le contrat-cadre signé entre les régions et la SNCF permettra de s'équiper de Régiolis ou de Regio 2N ; pour l'instant, cependant, les régions n'ont commandé qu'un peu plus de 300 trains sur les 1 000 prévus, et peuvent difficilement aller au-delà. Pour l'heure, on peut utiliser les matériels, en les *up-gradant*, mais ce n'est pas toujours une solution. Ainsi – Mme Louwagie le sait bien –, au début des années 2000, les autorails X 72500 d'Alstom ont provoqué bien des problèmes sur la ligne Paris-Granville. Notre regrettée collègue Sylvia Bassot a failli brûler un 14 juillet dans un début d'incendie, la climatisation arrêtée et les portes bloquées, parce qu'on faisait faire un parcours beaucoup trop long à un matériel inadapté. Veillons à ne pas faire une mauvaise utilisation de l'argent public.

Vous êtes nombreux à avoir évoqué la suppression des lignes. Personnellement, je préfère parler de transfert et d'optimisation des services offerts à la population. En effet, il faut s'interroger sur l'adaptation du moyen de transport au service à remplir. Pour certaines distances, le train se révèle optimal – le TGV est souvent meilleur que l'avion –, mais en deçà d'un niveau de fréquentation, ce n'est plus le cas. Jean-Marie Sermier a eu raison de souligner que le tout collectif ne représentait pas la panacée. Sur des territoires à faible densité, le train – conçu pour transporter un grand nombre de personnes – n'est pas adéquat. En définissant les trains interrégionaux (TIR), le rapport Barel, évoqué par Gilles Savary, avait ainsi noté qu'un automoteur devait transporter au minimum quatre-vingts passagers de l'origine à la destination, sans compter les arrêts intermédiaires ; mais un train tracté a besoin d'au minimum 160 ou 180 passagers. En réalité, on est très souvent au-dessous de ces chiffres. Entre l'origine et la destination, on est à vingt, vingt-cinq, trente ou quarante passagers. Il faut donc s'interroger sur l'organisation et le type de train à utiliser : un TET doit faire 200, 250 ou 300 kilomètres en un temps court. On ne rend plus le même service si l'on fait du cabotage sur 300 kilomètres.

Valérie Lacroute a cité la presse de province. Méfions-nous des informations de deuxième main et à la surinterprétation de certaines confidences ! Nous avons rencontré deux fois la FNAUT, dont le nouveau président, avec lequel j'ai débattu ce midi sur RTL, partage en grande partie notre diagnostic et adhère à une série de nos préconisations : repenser le service sur certaines distances, mettre la SNCF en concurrence dans quelques domaines, etc. Créer, à côté de l'autorité organisatrice, des comités de ligne – que toutes les régions ont mis en place pour les TER – permettrait de mieux connaître les besoins et le ressenti des usagers.

Le déclassement des TET constitue une réalité ; mais en Picardie, on renforce la ligne Paris-Amiens, car ce grand bassin a besoin de capacités pour le transport quotidien. Sur le Paris-Nevers, madame Valérie Lacroute, c'est Paris-Montargis qui représente le principal tronçon. La ligne est fortement imbriquée avec les TER, qui desservent principalement le trajet Montargis-Nevers. Nevers est également desservi par la ligne Paris-Clermont que nous proposons de renforcer.

Mme Valérie Lacroute. N'oubliez pas l'Île-de-France !

M. Philippe Duron. Bien sûr ! Dans le rapport, on se demande d'ailleurs si pour certaines lignes bi-régionales utilisées pour le transport pendulaire, il ne faudrait pas transférer l'autorité organisatrice, non pour faire payer les régions mais pour rendre l'offre plus cohérente sur ce territoire. C'était notamment l'avis de Claude Gewerc, président du conseil régional de Picardie et membre de la commission sur l'avenir des TET. En effet, le manque de cohérence mine l'efficacité de l'offre et s'avère préjudiciable pour les passagers.

Le financement ferroviaire constitue un vrai sujet, le risque étant pour les régions de devoir assumer un transfert incomplètement compensé. Le coût des TER a doublé par rapport à l'époque où le transfert a été effectué. Avec 6,3 milliards d'euros de financement annuel, les régions sont au taquet en termes de financement ferroviaire. Sans doute faut-il dé plafonner légèrement la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qu'elles ont la possibilité d'augmenter sur leur territoire.

Bertrand Pancher a parlé du retour à l'écotaxe pour les régions ; mais en tant que président de l'AFITF, j'ai constaté cette année que l'écotaxe aurait été d'un rendement moyen ; heureusement qu'on n'a pas continué sur la voie du péage de transit ! L'augmentation de deux centimes du prix du gazole, que l'on a choisi de privilégier, va dans le sens d'un rapprochement du prix des carburants et s'est avérée indolore pour les usagers. Surtout, la mesure s'est montrée très efficace : son coût de perception étant extrêmement faible, l'AFITF en a récolté plus d'1 milliard d'euros, alors que l'écotaxe ne lui aurait fourni en net qu'un peu plus de 500 millions.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Plutôt 800 millions.

M. Philippe Duron. En effet.

Dans certains territoires, vous proposez d'expérimenter l'ouverture à la concurrence. Lancer rapidement l'expérimentation pour les trains de nuit permettrait à la SNCF comme à l'État de maîtriser les sujets auxquels ils devront inéluctablement se confronter aux termes du quatrième paquet ferroviaire. Mais pour l'autoriser, nous avons besoin d'un véhicule législatif. La prudence exige également d'attendre la signature d'une convention collective de branche – qui devra être cohérente, afin de ne pas générer de divergences d'un opérateur à l'autre.

Monsieur Bertrand Pancher, tous les CPER font référence à la commission *Mobilité 21* – dont vous avez été un membre actif – et tendent à prendre en compte ses recommandations. Certes, toutes les préconisations ne sont pas suivies : la commission avait notamment renvoyé la ligne Poitiers-Limoges au-delà de 2030 et le dossier n'a été rattrapé que par la déclaration d'utilité publique (DUP).

François-Michel Lambert a mentionné le difficile dialogue entre la route et le fer, évoquant la ringardise du ferroviaire. À mon avis, les TGV ont au contraire redonné une modernité à ce mode de transport. L'implication et les investissements des régions ont également renforcé l'attractivité des TER. Ce qui ringardise les TET, c'est l'abandon dans lequel ils sont restés pendant trop longtemps, ainsi que l'usure du concept. S'agissant des gares – qui n'entrent pas vraiment dans notre sujet –, elles améliorent l'accueil et les services, et cette tendance devrait se confirmer. Enfin, le problème du digital, cher à François-Michel Lambert, reste complexe car les technologies évoluent vite. Plutôt que de se doter de son propre système, la SNCF négocie avec des opérateurs une meilleure couverture le long des lignes. Je ne peux juger la pertinence de cette approche, mais la SNCF promet une amélioration rapide de l'accès à Internet depuis les trains.

Monsieur Olivier Falorni, les trente-cinq lignes Intercités – chiffre qui figure toujours sur le site de la SNCF – ne sont plus que trente : vingt-deux de jour et huit de nuit. Peu à peu, ces lignes ont tendance à s'évanouir. C'est pourquoi il faut les moderniser vite avant qu'elles ne disparaissent complètement. Pour ce qui est de la lutte contre l'effet de serre et de la conférence COP21, deux orateurs ont souligné à juste titre qu'il n'existait pas de corrélation

simple entre les émissions et le mode de transport ; tout dépend du ratio entre le nombre de voyageurs et le matériel utilisé. Ainsi, l'impact environnemental des cars conformes à la norme Euro 6 est plus faible que celui des TER thermiques à moitié vides.

Plusieurs députés ont évoqué la ligne Quimper-Toulouse, qui a besoin d'être améliorée. On a privilégié l'axe Toulouse-Rennes parce que Rennes possède un potentiel de clientèle plus important, grâce aux étudiants de ses universités dynamiques et de ses écoles d'ingénieurs. Le trajet Quimper-Nantes étant assuré plusieurs fois par jour par des TER, il faut aménager une correspondance efficace afin de renforcer les recettes de Nantes-Bordeaux-Toulouse. La ligne Nantes-Bordeaux est pénalisée par une infrastructure obsolète et des travaux de régénération qui ralentiront les trains pendant plusieurs années, la rendant moins performante que la liaison par autoroute. On y fera pourtant rouler du matériel neuf, les engins thermiques devant être remplacés dès 2017. Cette ligne a une vraie utilité car elle dessert des villes importantes.

Toujours dans l'Ouest de la France, la ligne Caen-Le-Mans-Tours, à faible ou moyen trafic, est empruntée par peu de voyageurs de l'origine à la destination ; à ce trajet long et inconfortable, les usagers préfèrent l'autoroute, infiniment plus performante quoiqu'un peu chère. Nous conseillons de créer une articulation entre Le Mans-Tours et Le Mans-Caen, pour assurer un transport continu à ceux qui ont vraiment besoin de prendre le train. Aujourd'hui, cette ligne ne fonctionne pas comme un TET, mais plutôt comme une ligne de collecte des populations ; même si elle marche bien sur certains segments – Caen-Argentan, Argentan-Alençon-Le Mans, les segments au sud du Mans –, elle relève plus des trafics TER que des trafics TET. Quant à la ligne Metz-Hirson, elle fait en effet l'objet d'un démembrement ; mais on n'est plus à la dimension d'un TET.

Martial Saddier a évoqué la ligne Paris-Savoie – région qui joue un rôle économique important, notamment grâce à son activité touristique. Ce territoire est désormais bien desservi par les TGV et beaucoup de skieurs optent pour cette formule. Le TGV direct vers Bourg-Saint-Maurice et vers Saint-Gervais a démodé les trains de nuit, mais il faut rester vigilants pendant l'hiver.

Monsieur Yannick Favennec, la situation de la ligne Quimper-Nantes et les investissements réalisés sur la plateforme de Redon illustre bien le manque de cohérence entre les réflexions sur l'infrastructure et les services.

Sur la ligne Nantes-Bordeaux, monsieur Alain Leboeuf, seule une voie a pour l'instant été inscrite à la rénovation au CPER et la question devra à nouveau être posée vers 2018 ou 2019. Il ne faut pas se précipiter : il y a quinze ans, considérant que la ligne Paris-Granville n'offrait plus assez de trafic pour bénéficier de deux voies, la SNCF a conseillé à la région de cofinancer le démembrement d'une d'entre elles. Six ou sept ans plus tard, le trafic augmentant, la SNCF m'a demandé d'organiser des dérivations pour permettre le doublement des trains. Mieux vaut donc ne pas démonter la deuxième voie, mais la garder pour le jour où, la structure rénovée et les trains remplacés, il faudra porter l'infrastructure à la hauteur des besoins.

Monsieur Jean-Louis Bricout, la fréquentation de la ligne Paris-Saint-Quentin-Maubeuge est importante jusqu'à Saint-Quentin et faiblit vers Maubeuge. Il faut maintenir cette ligne au même niveau jusqu'à Saint-Quentin et trouver des solutions au-delà. Rémi Pavros et les associations d'usagers proposent ainsi la reprise du trafic vers Charleroi, qui dessert un bassin d'1 million d'habitants. La ligne, dont l'infrastructure subsiste encore, a été

abandonnée parce que la zone était desservie par le Thalys ; celui-ci n'allant plus vers Liège et Charleroi, il existe une opportunité de faire revivre ce trajet, dans le sens Paris-province et province-Paris.

Guillaume Chevrollier a souligné qu'il ne fallait pas sacrifier les territoires ruraux ; nous sommes également convaincus de la nécessité de trouver des solutions de mobilité appropriées pour chaque territoire. Par ailleurs, j'ai déjà évoqué la compensation financière des régions.

Madame Françoise Dubois, j'ai également répondu à votre question relative à la ligne Caen-Alençon-Le Mans-Tours.

Monsieur Jean-Pierre Vigier, nous sommes également persuadés de l'importance du Cévenol pour le désenclavement du Massif central. Ce train peut prendre la forme d'un TET ou éventuellement d'un TER renforcé. Comme nous voulons aussi répondre au défi de la dégradation financière, il faut considérer ces enjeux avec prudence.

Suzanne Tallard a évoqué le tronçon La-Roche-sur-Yon-La-Rochelle de la ligne Nantes-Bordeaux. Il existe en France 3 000 kilomètres de ralentissements ; en revanche, je ne saurais répondre à la question relative à la suppression sur ce parcours des trains du vendredi soir et du dimanche soir, qui relève de l'offre 2016 de la SNCF. Le volet industriel ne faisait pas partie des sujets abordés par notre commission, mais le renouvellement des matériels des TET aura évidemment un impact positif sur l'industrie ferroviaire, pour peu que le Gouvernement ou les opérateurs choisissent des fournisseurs français. Les possibilités restent d'ailleurs larges : Alstom a, par exemple, racheté la technique italienne du train pendulaire, évoquée par le président, et la vend dans plusieurs pays, notamment en Angleterre – le Virgin est un train de ce modèle – et en Pologne, où ce modèle roulera entre Varsovie et Cracovie à 240 kilomètres-heure. Ces trains sont chers, car il faut rectifier un certain nombre de courbes, mais pourquoi nous priver de cette solution intermédiaire entre les TER et les TGV ?

Les annulations et les retards des trains représentent une réalité dommageable pour l'offre, que nous constatons tous.

Quant à savoir si la SNCF est une entreprise compétitive, Keolis, dont j'ai rencontré deux fois les représentants, et Transdev, qui prend également des marchés à l'étranger, montrent que les cheminots français possèdent un véritable savoir-faire et peuvent se mesurer aux concurrents étrangers. Il n'existe donc aucune impossibilité technique ou humaine à l'ouverture du rail français à la concurrence, mais des blocages culturels empêchent encore ce phénomène dans notre pays. Il faudra pourtant s'y habituer, les cheminots comme les usagers ayant intérêt à voir le système évoluer vers davantage de résilience. Nous avons évoqué ces sujets à la commission ; certains souhaitaient plus de concurrence, d'autres y étaient hostiles, mais la majorité a estimé qu'expérimenter cette solution était le meilleur service à rendre à l'opérateur historique et à l'autorité organisatrice qui doit se préparer à certaines évolutions.

Monsieur Alain Calmette, pour ce qui est de l'Aubrac et des risques qui pèsent sur le fret ferroviaire et l'atelier de maintenance, nous pensons qu'il faut maintenir la desserte de l'usine de Saint-Chély-d'Apcher, et donc garder l'infrastructure dans un bon état. On peut imaginer de faire circuler des TER sur cette ligne, même si certains usagers sont passés à la route. Pour ce qui est des garanties en matière de cars, les sociétés qui profiteront de la libéralisation de ce secteur – notamment les opérateurs d'entreprises moyennes – se montrent très intéressées par les lignes intermédiaires. Plusieurs options peuvent être explorées : une

opération d'autocars peut s'installer sur ce marché ou la SNCF peut commander des cars pour remplacer les TET, comme elle le fait pour remplacer les TER. C'est à l'autorité organisatrice de choisir parmi ces possibilités.

Christophe Priou a évoqué l'accueil dans les gares et l'état des escaliers mécaniques ; en effet, dans ma gare, les escaliers mécaniques refaits à neuf grâce au plan de relance sont déjà en panne deux ans plus tard... Faut-il incriminer le fournisseur de la SNCF ou l'agressivité des passagers du train ? Quoi qu'il en soit, ces dispositifs sont importants pour les personnes âgées et à mobilité réduite.

Martine Lignières-Cassou a mentionné le désenclavement du Piémont pyrénéen. La ligne Toulouse-Hendaye doit bénéficier d'investissements, mais elle n'est pas performante sur toute sa longueur et peu de voyageurs l'utilisent de bout en bout.

Mme Martine Lignières-Cassou. C'est l'histoire de l'œuf et de la poule ! Au fur et à mesure que le service se dégrade, il y a évidemment de moins en moins de voyageurs. Mais lorsque le conseil régional d'Aquitaine a doublé le nombre de TER, celui de voyageurs a presque doublé également, preuve que la baisse de la fréquentation est liée à la qualité du service.

M. Philippe Duron. Les tarifs des TER sont très attractifs ; compte tenu de l'augmentation du coût du service par la SNCF, on peut même s'interroger sur la capacité des régions à les maintenir dans la durée. Jusqu'à une date récente, 85 % des dépenses des TET – taux particulièrement honorable – étaient couvertes par les recettes, mais en moins de dix ans, on est tombé au-dessous de 70 %. Si rien n'est fait, la dégringolade continuera. Or, si cette situation est acceptable pour les TER, proches des transports en commun urbains qui assurent les déplacements quotidiens, des taux de couverture trop bas ne sont pas souhaitables pour des trajets de distance normale. Il faut donc trouver un équilibre économique viable entre les TER et les TET.

Madame Louwagie, le CPER prévoit en effet l'accès au Mont-Saint-Michel dans le cadre de la ligne Paris-Granville dont nous avons bien pris en considération le double intérêt : desserte de petites villes industrielles de l'Orne et du Sud de la Manche, et desserte à venir du Mont-Saint-Michel, pour des raisons touristiques. Celle-ci sera probablement indirecte pendant quelque temps, avec une terminaison par car, mais il restera plus court et moins cher que le parcours en TGV par Rennes et Pontorson. La région, qui finance les trains et l'atelier de maintenance, a obtenu de l'État la garantie que l'offre TET Paris-Granville serait maintenue jusqu'en 2030. Si l'on propose une adaptation à la marge, c'est sous le contrôle de la région et avec son accord, en aucun cas contre sa volonté.

Monsieur Laurent Furst, on ne peut pas nier que le coût de revient est plus important en France que dans les autres pays, mais il est compliqué de l'évaluer. Le cas n'est pas unique. Nous l'avons constaté en Autriche, où nous avons rencontré le patron d'ÖBB et de WESTbahn. Les coûts de production de la compagnie historique, qui intègrent les investissements lourds de structure, sont toujours beaucoup plus élevés que ceux d'une petite société qui n'exploite qu'une ligne, externalisant la majorité des services.

Nous avons également été impressionnés par l'audition de Sophie Mougard, la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), que nous avons interrogée sur la recherche de productivité à la RATP et à la SNCF. Alors que la première devait gagner 0,5 point de productivité par an – un objectif raisonnable –, elle en gagne plus

d'un ; la SNCF en revanche n'y arrive pas. Un audit a été diligenté pour comprendre les raisons de cet écart.

Mme Valérie Lacroute. Il ne s'agit pas du même service !

M. Philippe Duron. Sur les RER, le service est comparable. La SNCF dispose encore d'une marge de progrès.

M. Laurent Furst. Et quelle est la réponse à la question ?

M. Philippe Duron. L'audit est en cours.

Yves Nicolin a trouvé que j'avais fait un revirement libéral, mais il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis ! Le problème n'a rien à voir avec l'idéologie, les solutions relevant du pragmatisme.

M. Laurent Furst. Bienvenue chez les Républicains ! (*Rires*)

M. Philippe Duron. L'ouverture à la concurrence à l'horizon de 2019 ou de 2022 représente une réalité qu'on ne saurait nier, ne serait-ce que pour des raisons de réciprocité : les Français étant très présents à l'étranger, les compagnies étrangères voudront un jour elles aussi explorer notre marché. Il faut s'y préparer en levant les obstacles juridiques et sociaux. Les opérateurs potentiels intéressés par la France nous confient que pour venir exploiter convenablement certaines lignes en France, ils pourront jouer peut-être sur le statut, mais aussi sur les modes d'organisation du travail et les procédures.

Enfin, les lignes transversales, telles que Lyon-Bordeaux, restent compliquées, du fait de l'obstacle du Massif central et de l'enchevêtrement des lignes historiques. Toutes ne sont pas identiques : Nantes-Lyon recèle un potentiel et nous proposons d'augmenter l'offre sur Caen-Lyon. La transversale sud est appréciée et parcourue, mais avec un maximum de 140 kilomètres-heure entre Bordeaux et Marseille, elle reste en dessous des attentes. La commission *Mobilité 21* souligne que la congestion des nœuds à la sortie de Bordeaux, à l'entrée de Toulouse et autour de l'intersection avec la région Languedoc-Roussillon génère des ralentissements qu'il faudra un jour supprimer.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie Philippe Duron et tous les membres de la commission sur l'avenir des TET pour la qualité de leur travail et j'invite ceux qui ne l'ont pas encore fait à lire cet excellent rapport, qui vous a été transmis par voie électronique cet après-midi. J'espère que ses préconisations seront suivies. Je remercie également les députés du groupe UMP d'être restés jusqu'à la fin de cette réunion. (*Rires*)

*

Informations relatives à la commission

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La proposition de loi présentée par MM. Bruno Le Roux, Sébastien Denaja et moi-même, tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, a été renvoyée à notre commission. Nous devons nommer un rapporteur. J'ai reçu la candidature de M. Philippe Duron.

M. Christophe Priou. Je ne doute pas que Philippe Duron soit un spécialiste « Terre et Mer » des transports (*Sourires*) mais je souhaite rappeler que les sujets portuaires sur lesquels nous travaillons au fond ont déjà été évoqués à plusieurs reprises. Je regrette que nous n'ayons pas fini la réforme territoriale ni précisé l'avenir des ports maritimes, qui perdent du tonnage régulièrement au profit de grands ports de la Mer du Nord. Le travail que nous effectuons et les dispositions que nous adoptons ne sont pas toujours suivis d'effet.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je peux vous donner l'assurance que cette proposition de loi sera « entendue » par le Gouvernement qui envisage d'inscrire ce texte à l'ordre du jour de notre assemblée, le jeudi 25 juin ou le vendredi 26 juin prochain. Nous examinerons donc la proposition de loi en commission, le mercredi 17 juin, à partir de 9 h 30.

La commission a nommé M. Philippe Duron rapporteur de la proposition de loi tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes (n° 2790).



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 26 mai 2015 à 17 h 15

Présents. - M. Yves Albarello, Mme Catherine Beaubatie, M. Florent Boudié, M. Jean-Louis Bricout, M. Vincent Burroni, M. Alain Calmette, M. Yann Capet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cottel, M. Stéphane Demilly, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Jean-Marc Fournel, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Alain Gest, M. Charles-Ange Ginesy, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Alain Leboeuf, Mme Viviane Le Dissez, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Gérard Menuel, M. Yves Nicolin, M. Bertrand Pancher, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, M. Martial Saddier, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - Mme Sylviane Alaux, M. Serge Bardy, Mme Chantal Berthelot, M. Christian Jacob, M. Rémi Pauvros, M. Napole Polutélé, M. Gilbert Sauvan, M. Gabriel Serville

Assistait également à la réunion. - Mme Véronique Louwagie