

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

Mardi 17 mars 2015  
17 h 15

## Commission des affaires européennes

**Compte rendu n° 194**

I. Audition de M. Guillaume Pepy, président de la SNCF.....	3
II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution .....	12
III. Nomination de rapporteurs .....	16

**Présidence de  
M<sup>me</sup> Danielle Auroi**  
*Présidente*





# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mardi 17 mars 2015

Présidence de M<sup>me</sup> Danielle Auroi, Présidente de la Commission

*La séance est ouverte à 17 h 20*

## I. Audition de M. Guillaume Pepy, président de la SNCF

**La Présidente Danielle Auroi.** La commission des Affaires européennes est heureuse de vous recevoir, pour la première fois depuis le début de la législature ; la dimension européenne de vos responsabilités à la tête de la SNCF est en effet essentielle.

Dans les négociations sur le quatrième « paquet ferroviaire » européen, un accord semble se dégager sur les textes à caractère technique ; pourriez-vous préciser l'état de la question et votre point de vue ? Qu'en est-il par ailleurs des deux points politiques les plus sensibles de cette discussion : la gouvernance et la libéralisation du transport régional de voyageurs, sur lesquels insistait notre commission dans la proposition de résolution qu'elle a adoptée le 3 avril 2013 ?

Pensez-vous que la mise en œuvre de la réforme ferroviaire nationale, avec la réunification de la SNCF et de RFF, soit pleinement compatible avec la législation européenne en cours de négociation ? Comment organiserez-vous la gestion des flux financiers entre les deux entités, l'exploitant et le gestionnaire du réseau, afin de satisfaire aux exigences de transparence et de concurrence loyale vis-à-vis des tiers ?

Le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) est, pour la Cour de justice de l'Union européenne, constitutif en tant que tel d'une aide d'État car il emporte la garantie implicite de ce dernier. Cette jurisprudence ne s'applique pas au réseau mais aux opérateurs, en particulier pour l'achat du matériel roulant. Pensez-vous que la réforme ferroviaire satisfera sur ce point au droit européen ?

Le développement du rail constitue une dimension majeure de la réduction de l'impact environnemental du secteur des transports, et nous le soutenons résolument. À cet égard, je m'inquiète de la situation de la branche fret de la SNCF, fortement concurrencée par la filiale française de la Deutsche Bahn. Nous constatons une régression continue du transport ferroviaire de fret. L'ouverture à la concurrence n'a pas été un facteur de redressement. Comment pensez-vous pouvoir remonter la pente et qu'attendez-vous de l'Union européenne dans ce domaine ? Votre point de vue sur l'avenir du développement des autoroutes ferroviaires nous intéresserait également.

Concernant le financement des infrastructures de transport ferroviaire, le « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » – MIE – a marqué le renouveau des ambitions européennes en faveur du développement du réseau transeuropéen de transport. C'est une des priorités du cadre financier pluriannuel et nous l'avons appuyée, car il est dans

la vocation de l'Union de soutenir les projets transfrontaliers, mais son financement effectif est loin d'être bouclé. Qu'en pensez-vous ?

Qu'attendez-vous par ailleurs de la mise en œuvre rapide du « plan Juncker » ? Il semble que, grâce à des instruments financiers innovants, il puisse apporter le soutien financier de l'Europe à des projets importants tels que, pour la France, la voie CDG Express et le Grand Paris Express.

Enfin, pensez-vous que pour résister à la compétition internationale les industriels du ferroviaire doivent se regrouper ? Si oui, cela doit-il être au sein d'une coopération européenne ou par le biais d'alliances nord-américaines ?

**M. Guillaume Pepy, président de la SNCF.** Je vous remercie, Madame la présidente, d'avoir provoqué cette audition. C'est un moment important pour un dirigeant d'entreprise publique d'être interrogé par les parlementaires sur des sujets d'actualité, et la dimension européenne de notre activité est fondamentale pour nous. Le transport ferroviaire est déjà européenisé mais il doit l'être plus encore ; alors que le transport aérien et le transport par la route sont largement unifiés, il est attristant que le transport ferroviaire soit victime d'un émiettement persistant. Il en résulte par exemple qu'un constructeur ayant produit un nouveau modèle de locomotive doit obtenir une homologation pour chaque État de l'Union européenne ; pour chaque pays, cela prend un an et coûte un million d'euros, si bien que l'interopérabilité des matériels est encore très loin d'être garantie. Nous pâtissons aussi de ce qu'il y a autant de régulateurs ferroviaires que de pays membres de l'Union mais pas encore un régulateur européen. En conséquence, un Eurostar est soumis à trois systèmes de péage différents – en France, avec Eurotunnel, et en Angleterre – si bien qu'il faut traiter avec trois autorités différentes. D'évidence, nous avons besoin de plus d'Europe.

La discussion du quatrième paquet ferroviaire est très longue et il faut espérer qu'elle aboutira le plus vite possible. Le plus important est le pilier technique, c'est-à-dire la capacité donnée aux opérateurs de faire « l'Europe des chemins de fer » ; nous en sommes très loin. L'accord sur le volet technique est le préalable indispensable à l'Europe ferroviaire politique, celle de la régulation, des entreprises et des passagers. Nous suggérons que le pilier technique soit adopté au plus vite, séparément du volet relatif à la gouvernance, puisque l'on sait devoir s'attendre à la sempiternelle bagarre entre les pays qui, tels la France depuis la loi que vous avez votée, ont intégré leur secteur ferroviaire, et ceux qui ne l'ont pas intégré. J'espère que le pragmatisme prévaudra – que l'on se persuadera que différents systèmes peuvent coexister en Europe, à condition qu'ils ne soient pas discriminatoires et qu'ils permettent à de nouveaux entrants d'exercer leur activité dans des conditions de concurrence normale –, et que l'on passera donc d'un débat institutionnel à un débat économique centré sur le bénéfice aux clients et aux usagers.

Sur l'ouverture à la concurrence, question éminemment politique, c'est au Parlement français, aux autres parlements nationaux et au Parlement européen de se prononcer. J'ai dit et je répète que la SNCF ne demande pas le report de l'ouverture de la concurrence. Parce que la France l'a sans cesse repoussée pour le fret ferroviaire, la violence du choc a été considérable lorsque l'ouverture a eu lieu. La sagesse commanderait que le Parlement français et le Parlement européen déterminent un calendrier, quel qu'il soit, permettant de préparer le système ferroviaire français à l'arrivée de la concurrence. Je puis vous dire qu'être responsable d'une entreprise qui ne sait pas quand elle passera d'une situation de monopole à la concurrence ne facilite pas le management.

La question des flux financiers agite beaucoup les responsables européens du quatrième paquet ferroviaire. Sur ce point, les Français n'ont pas matière à s'inquiéter, puisque le nouveau groupe public ferroviaire, tel que la loi du 4 août 2014 l'a prévu, sera placé sous un double contrôle : le contrôle rigoureux de la Commission européenne et, en France, celui de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), garante notamment, conformément à la loi, de l'application des règles de séparation comptable. M. Pierre Cardo, son président, et le collège de l'ARAF m'ont indiqué que l'Autorité consacrerait très largement l'année 2015 à vérifier l'absence de financements croisés entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités d'une part, et d'autre part chez l'opérateur lui-même, entre Ile-de-France et provinces ou encore entre trafic de fret et trafic de voyageurs. En matière de flux financiers, le système français est donc assez proche de l'exemplarité.

La question du statut juridique du groupe est plus délicate depuis l'arrêt rendu le 3 avril 2014 par la Cour de justice de l'Union européenne au sujet de La Poste. La Cour a paru considérer que l'existence même d'un EPIC dans un secteur concurrentiel pouvait être susceptible de constituer *de facto* une aide d'État. Par ces précautions de langage, je rappelle que la Cour a jugé un cas d'espèce. Notre point de vue est que le législateur français a pris la question en compte dans la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire puisqu'il n'existe aucun argument de droit permettant à l'opérateur de remonter directement à l'État en cas de difficultés financières ; le Parlement, dans sa sagesse, a institué le contrôle de la holding sur l'opérateur, SNCF Mobilités. Serions-nous attirés que nous aurions donc des arguments à faire valoir, et l'on ne peut préjuger de la décision qui pourrait être prise. Enfin, dès que nos activités entrent en concurrence, leur financement se fait à taux de marché. C'est le cas pour Fret SNCF, qui ne bénéficie d'aucun avantage en termes financiers, le taux de son financement long terme étant dicté par la Commission européenne depuis 2005.

J'en viens précisément au fret ferroviaire, partie constitutive de l'identité, des savoir-faire et de la stratégie de la SNCF et l'un de ses deux piliers, l'autre étant le transport de voyageurs. Le chiffre d'affaires de la branche « voyageurs » est de 15 milliards d'euros, celui du transport de marchandises de 9 milliards d'euros, dont un peu moins de 2 milliards proviennent du fret ferroviaire. Le volet européen ferroviaire de marchandises de SNCF est en pleine croissance car le fret ferroviaire est bien adapté aux longues distances ; les trains de conteneurs sont très utiles au trafic portuaire et au transport des pièces entre les usines des grands groupes, ArcelorMittal ou PSA par exemple.

Nous avons réussi à réformer le fret domestique, dont les pertes sont passées, en cinq ans, de 483 millions d'euros à un peu moins de 100 millions. Le résultat demeure certes négatif mais y a-t-il dans notre pays beaucoup d'activités qui, connaissant pareilles pertes, ont quasiment réussi leur redressement économique ? Cela s'est fait au prix d'un effort social intense, avec de considérables suppressions de postes des cheminots, par une très grande réorganisation et aussi en concentrant le fret ferroviaire français sur sa zone de pertinence, là où il reste économiquement raisonnable dans le marché du transport de marchandises. Il y a deux manières de remonter la pente. La première est de ne pas perpétuer un système qui fait coexister dans le transport des marchandises un secteur quasiment dérégulé, la route, et un secteur totalement régulé, le ferroviaire. La deuxième, c'est d'obtenir que l'Union européenne accepte de faire payer au transport routier les coûts qu'il engendre – c'est un débat qui a animé vos travaux au cours des derniers mois.

Le plan Juncker sera malheureusement financé pour partie par des prélèvements opérés dans le fonds du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, et je ne suis pas certain que l'application du plan rendra au secteur ferroviaire européen ce qui lui aura été pris ; en

d'autres termes, le plan Juncker risque d'affaiblir la part européenne du financement des projets ferroviaires.

D'autre part, faute d'argent public, on a beaucoup poussé, ces dernières années, en Europe, à la signature de concessions et de partenariats public-privé (PPP), sans prendre suffisamment en compte le fait que les fonds privés investis dans le ferroviaire veulent être rémunérés au même taux qu'ils le seraient dans d'autres activités. Il en résulte que les PPP, s'ils présentent l'avantage de dispenser d'une dépense publique à l'instant T, sont des montages extraordinairement coûteux, bien davantage que les financements par l'argent public, actuellement très bon marché.

La fusion de China CNR et de China CSR, les deux constructeurs chinois de matériel ferroviaire, a été un coup de tonnerre. La constitution de ce mastodonte dont le chiffre d'affaires approche les 20 milliards de dollars pose incontestablement la question de la consolidation de l'industrie européenne du secteur. Cette question est mal vue par l'Union européenne, qui préfère la concurrence intra-européenne à la concurrence avec l'extérieur ; mais cette préférence empêche souvent la création de groupes industriels européens de taille mondiale. À cela s'ajoute que l'histoire des relations entre Alstom, Bombardier et Siemens, les trois grands constructeurs européens, n'est pas que paisible. Tout cela crée des difficultés. Du point de vue du client – la SNCF est, selon les années, le premier ou le deuxième client de l'industrie ferroviaire européenne – la consolidation permettrait davantage d'efficacité et d'innovation et un meilleur financement, ce qui renforcerait la place de l'industrie européenne.

Je sais avoir été un peu long, mais les questions posées étaient complexes.

**La Présidente Danielle Auroi.** C'est qu'une fille, petite-fille et arrière-petite-fille de cheminot a, sans doute, quelques raisons de s'intéresser au devenir de la SNCF...

**M. Gilles Savary.** La mise en œuvre de la réforme ferroviaire suscite des doutes : certains estiment que l'EPIC de tête prend une importance excessive, et aussi que son architecture de fonctions transversales induit une proximité trop forte entre les trois entités considérées, laissant germer un soupçon de favoritisme possible en faveur de SNCF Mobilités aux dépens d'autres opérateurs. Qu'en dites-vous ? Quelle est la position de l'ARAF, et comment l'Europe réagit-elle ?

La France étant un pays où l'on prend d'innombrables précautions politiques et syndicales, on a longtemps dit que, pour ouvrir le groupe SNCF à la concurrence, on attendrait d'y être contraints par l'Union européenne. Nous avons si bien tardé que notre fret ferroviaire a souffert, vous l'avez dit. Et, comme pour le transport international de passagers, nous avons voté des lois honteusement, sans en faire la publicité et sans que la SNCF y soit préparée, si bien qu'elle a dû encaisser ces chocs de manière improvisée, alors qu'en anticipant la mise en concurrence, d'autres pays avaient permis que leur opérateur historique l'affronte dans les meilleures conditions. Depuis quelque temps, vous dites courageusement que vous souhaitez que l'on ne diffère plus l'ouverture à la concurrence. Qu'est-ce qui vous pousse à ouvrir un débat sulfureux et idéologiquement bloqué bien que légèrement schizophrénique, puisque la SNCF, elle-même à l'abri de sa ligne Maginot, sait arracher les liaisons parmi les plus rentables à l'étranger ? On sait, il est vrai, ce qu'il advient des lignes Maginot ; en l'espèce, les autres pays de l'Union européenne veulent imposer une clause de réciprocité qui menacerait l'activité de Keolis en Europe, amputant ainsi la France de sa compétitivité ferroviaire à l'international à un moment crucial.

Dans un autre domaine, où en est la négociation du contrat de performance entre la SNCF et l'État ? Le comité des opérateurs du réseau a-t-il été installé auprès de SNCF Réseau ? Enfin, quel est l'état d'avancement de la négociation de la convention collective qui doit éviter dans le secteur ferroviaire la dérégulation sociale sauvage à l'œuvre dans le transport routier, si tous les syndicats sont d'accord pour en débattre ? S'ils ne le sont pas, ils porteront la redoutable responsabilité de livrer les personnels qui leur succéderont à la jungle sociale que connaissent les chauffeurs de poids lourds.

**M. Michel Piron.** Vous présentez l'accord sur le volet technique comme le prélude obligé à l'adoption du volet politique. Serait-ce que vous avez renoncé à considérer possible la convergence politique en matière ferroviaire ? S'agit-il en quelque sorte d'un pessimisme actif, ou est-ce vraiment une question de méthode ?

Que l'on en tienne pour le modèle intégré ou pour celui qui ne l'est pas, tant pour les infrastructures que pour l'exploitation, il faut dans tous les cas un cahier des charges précis et, pour le définir, une ingénierie publique très solide. Les secousses qui ont affecté le secteur des télécommunications ont montré que des coucous sont prêts à venir s'installer dans les nids construits à coup d'investissements extraordinairement lourds et d'amortissements extraordinairement longs. Dispose-t-on d'une ingénierie publique capable d'établir des règles de concurrence satisfaisantes ?

Enfin, quelles sont les perspectives de la liaison ferroviaire transalpine Lyon – Turin, qui a une forte portée politique ?

**La Présidente Danielle Auroi.** Quel sera l'impact pour la SNCF de la libéralisation des lignes nationales d'autocars ? Au Parlement européen, les rapporteurs ont proposé de supprimer la contribution du MIE au financement du plan Juncker ; qu'en pensez-vous ?

**M. Guillaume Pepy.** Monsieur Savary, le législateur a confié à l'EPIC de tête des fonctions de pilotage. Elles sont assumées par 500 personnes, auxquelles s'adjoignent des services d'appui, soit de 1 000 à 1 500 personnes. M. Jacques Rapoport et moi-même visons bien sûr la productivité, notamment par la réduction de la complexité du système. S'ajoute, dans l'EPIC de tête, une série de services communs, tels la gestion des payes, le service médical ou encore le service de surveillance générale qui ne compte pas moins de 3 000 personnes. Les effectifs des services communs sont compris entre 6 000 et 7 000 personnes. L'ARAF nous a indiqué qu'elle contrôlera dans le détail la manière dont l'EPIC de tête facturera ses prestations à SNCF Réseau et SNCF Mobilités – elle vérifiera par exemple, s'il s'agit d'une facturation forfaitaire ou d'une redevance. L'ARAF a fait la preuve de son indépendance et son savoir-faire, elle dispose de services techniques très compétents et d'un collège de haut niveau ; je ne vois pas quelle inquiétude on pourrait avoir.

En ma qualité de dirigeant de la SNCF, entreprise publique, je n'ai pas à me dire favorable ou défavorable à l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence ; la question, politique, relève de l'exécutif et du législateur. En revanche, je dois aux clients de l'entreprise et à ses salariés de donner le point de vue de l'opérateur. Ce point de vue est que, puisqu'il y aura ouverture à la concurrence quoi qu'il en soit, il nous serait nécessaire d'en connaître le calendrier le plus vite possible. Ce disant, je me réfère à la recommandation en ce sens contenue dans l'avis relatif à « l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs » adopté par le Conseil économique, social et environnemental (CESE) sur le rapport de MM. Thierry Lepaon et Jean-Marie Geveaux. Lorsque la décision a

été prise de régionaliser les TER, la loi de 1997 a créé six régions expérimentales et le Parlement a tiré le bilan de cette phase dans la loi définitive de 2002. Répéter cette procédure me semblerait de bonne politique.

Monsieur Piron, deux modèles existent : l'accès libre ou « *open access* » – vient qui veut, et que le meilleur gagne – ou la délégation de service public après mise en concurrence par l'autorité organisatrice. Le plus sage serait d'expérimenter pour déterminer ce qui relève en France de la délégation de service public et ce qui pourrait relever de l'« *open access* ». Pour réussir l'arrivée de la concurrence, l'État doit se doter de moyens d'évaluation, de réflexion et de suivi équivalents à ceux dont disposent les régions pour les TER ; elles ont une très grande expertise et les élus eux-mêmes sont devenus extrêmement compétents. L'État doit avoir le même savoir-faire.

**M. Michel Piron.** À l'échelon régional, l'administration sait de quoi elle parle, et les élus de qui ils parlent ; autrement dit, les élus gouvernent. Pourquoi n'y parvient-on pas au niveau national ?

**M. Guillaume Pepy.** Vous voudrez bien convenir que cette question me dépasse très largement.

**M. Jérôme Lambert.** La loi sur les régions vient d'être adoptée. Avez-vous déjà réfléchi à l'évolution de vos relations avec des régions qui devront se réorganiser ?

**M. Guillaume Pepy.** Oui. La nouvelle délimitation des régions entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et nous réfléchissons aux relations entre la SNCF et les nouvelles régions à partir de cette date. Dans la grande région du quart nord-est – Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine – le transport ferroviaire devrait avoir une place très importante, avec une ligne à grande vitesse faisant office de colonne vertébrale, des lignes classiques greffées en arêtes de poisson et assurant une desserte capillaire, des autobus départementaux et des centrales de mobilité. Nous ferons des propositions de contrats de mobilité aux nouveaux élus régionaux dès qu'ils seront installés.

Dans le projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'intention du législateur est de regrouper le plus possible les compétences de mobilité auprès de la région. C'est d'une grande sagesse car le millefeuille actuel de compétences en matière de transport provoque un gâchis d'argent public. Souvent, un service d'autobus concurrence un TER ; si l'on était autour d'une seule table, on trouverait certainement une formule meilleure en termes de service public et moins coûteuse pour la collectivité. On se gardera d'oublier qu'en moyenne, le coût des transports collectifs est financé à hauteur de 30 % par les clients et de 70 % par les collectivités territoriales ; elles ont donc toute légitimité pour organiser ces services de manière qu'ils soient les meilleurs possibles à un coût raisonnable.

Le contrat de performance sera un outil puissant de contrôle du fonctionnement du système ferroviaire par le Parlement auquel, pour la première fois, il sera transmis, après avoir été discuté entre les pouvoirs publics et le nouveau groupe. Dans le calendrier de son élaboration, M. Frédéric Saint-Geours, président pressenti du conseil de surveillance, jouera un grand rôle. La discussion a commencé. Le projet de contrat de performance doit être prêt en juin ; il pourra être soumis au conseil de surveillance en juillet et transmis au Parlement à la rentrée, pour être mis en œuvre à la fin de l'année. Ce contrat porte sur dix ans ; c'est une excellente chose car le secteur ferroviaire est celui des investissements sur plusieurs décennies, et la gestion annuelle est l'ennemie absolue de l'optimisation. Enfin, la réforme est



sous-tendue par le principe selon lequel ceux qui payent décident et ceux qui décident payent. Actuellement, on en est très loin ; on n'y parviendra peut-être pas entièrement d'emblée, mais c'est ainsi que la réforme est conçue.

La définition du cadre social de branche et d'entreprise commande l'avenir de l'entreprise. Une SNCF compétitive a un grand avenir. Laisserait-elle dériver sa compétitivité qu'elle n'aurait pas beaucoup de chances dans les dix à vingt ans qui viennent ; elle serait peu à peu ébranlée et réduite par la concurrence des nouveaux modes de transport – co-voiturage, auto-partage, autobus longues distances, vols à bas coût – et, pour ce qui concerne le fret ferroviaire, par la libéralisation du marché européen. Aussi devons-nous absolument construire un nouveau cadre social avec les salariés.

Je suis optimiste. Le Parlement nous a apporté une aide puissante en nous donnant deux ans pour nous mettre d'accord, sous-entendant que si nous n'en sommes pas capables à cette échéance, les accords actuels cesseront de produire leurs effets. Nous avons donc encore une vingtaine de mois pour achever des discussions qui se déroulent soit au niveau de la branche soit à celui de l'entreprise. Les salariés de la SNCF ont pleinement conscience de ce qui se joue et toutes les organisations syndicales sont autour de la table. Certes, la discussion est difficile, mais elle sera sans totems ni tabous. La direction devra faire des avancées parce que les salariés du secteur ont des aspirations relatives à la reconnaissance de leur expérience, aux carrières, à la prise en compte d'un rythme de travail réparti sur 24 heures, 365 jours par an ; quant aux organisations syndicales représentatives du personnel, elles devront assumer le fait que la SNCF n'a pas d'avenir en France si sa compétitivité n'est pas renforcée.

Intellectuellement, le mieux eût été de s'accorder en premier lieu sur le volet politique du quatrième paquet ferroviaire. Mais les États de l'Union européenne ayant malheureusement beaucoup de mal à converger, le pragmatisme conduit à faire de l'aboutissement du volet technique la priorité.

Les accords intergouvernementaux relatifs à la liaison ferroviaire Lyon-Turin ont été ratifiés par les Parlements français et italien et il ne m'appartient pas de les commenter. J'observe seulement que le dossier initial était en partie un dossier de transport de voyageurs, mais qu'il s'agit aujourd'hui principalement de transporter des marchandises. Le financement doit donc être assez puissant et solide pour éviter que les péages ne soient dissuasifs, sans quoi l'ensemble des routiers continueront d'emprunter les tunnels du Fréjus ou de passer par Vintimille. Il serait donc intéressant de savoir quels péages seront demandés aux transporteurs routiers une fois l'ouvrage achevé.

Le financement du plan Juncker englobe malheureusement 3 milliards d'euros qui étaient originellement destinés au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Il se peut que le secteur ferroviaire ne retrouve pas les fonds ainsi préemptés ; cela nous inquiète.

Le projet de loi libéralisant le transport longue distance de passagers par autocar sur le territoire français est en cours d'examen par le Parlement. Je dirai seulement qu'il faut concevoir les modes de transport comme étant complémentaires et non concurrents. J'en donnerai un exemple. Parce que, pour beaucoup de nos clients extrêmement sensibles au prix du transport et moins à la vitesse, chaque euro compte, nous avons créé il y a deux ans une ligne de train classique sur laquelle le trajet est vendu à partir de 13 euros ; ces convois, qui mettent deux fois plus longtemps que le TGV pour relier Paris à Toulouse, sont complets. De même, il faut envisager les lignes d'autocars longue distance comme un outil dans une panoplie de modes de transport complémentaires. Dans ce cadre, il n'y a rien à dire sur la

libéralisation des autocars sur longue distance si les véhicules respectent la norme *Euro VI*, si les normes de sécurité sont respectées et s'il s'agit d'entreprises sérieuses. D'autre part, la question du seuil, actuellement fixé à 100 kilomètres, fait encore débat. Il conviendra de trouver un équilibre entre l'objectif de libéralisation et la nécessité de protéger les lignes de TER qui ont été financées par des fonds publics ; il ne faudrait pas que les pertes du TER soient étatisées cependant que les bénéfices du transport par autocars seraient privatisés.

**M. Gilles Savary.** Si l'on n'y prend garde, l'ouverture à la concurrence pourrait se traduire par l'*open access* pour les bijoux de la couronne que sont les lignes à grande vitesse, cependant que les TER seraient en délégation de service public pour dix ans dans chaque région. Je ne suis pas hostile à l'ouverture à la concurrence, mais accepter l'« *open access* » pour les lignes à grande vitesse historiques pour lesquelles beaucoup d'argent public a été investi et qui font partie du patrimoine de la nation, c'est s'exposer à une prédation de grande ampleur. De même que la SNCF s'est substituée en partie à Trenitalia sur l'une des lignes italiennes les plus rentables, on ne voit pas pourquoi la Deutsche Bahn ne déciderait pas un jour de relier Paris à Marseille. Il faudrait donc adopter pour le secteur ferroviaire le principe des « droits de grand-père » qui a prévalu dans le secteur aérien pour protéger les opérateurs historiques ayant beaucoup investi. Alors les nouvelles dispositions ne vaudraient que pour les nouveaux sillons, étant entendu que jouerait la clause dite du « sillon utilisé ou perdu » – *use it or lose it*. Si on ne fait pas, le risque est réel qu'il n'y ait concurrence que pour les segments les plus rentables, les autres étant laissées à la SNCF. L'entreprise doit affronter la concurrence, mais pas à n'importe quelles conditions. Dans la négociation du quatrième paquet ferroviaire, évoque-t-on cette disposition que l'Union européenne l'a accepté pour le transport aérien, et qui éviterait « l'écémage » des lignes à grande vitesse les plus rentables – Eurostar, Thalys et les lignes du couloir rhodanien par exemple ?

Enfin, les conditions contractuelles sont-elles aussi solides juridiquement pour les entreprises privées du secteur ferroviaire qu'elles le sont pour les sociétés privées d'autoroute ? Il ne faudrait pas que l'on se rende compte dans vingt ans que ces contrats sont impossibles à infléchir.

**M<sup>me</sup> Nathalie Chabanne.** Vous avez souligné le coût élevé des PPP. Quels montages financiers et juridiques imaginer pour les futures lignes ferroviaires ?

**M. Guillaume Pepy.** Les deux pays européens qui ont construit le plus de lignes à grande vitesse sont l'Espagne et la France, mais la géographie « protège » l'Espagne. Notre pays, qui est en outre la première destination touristique du continent, est un marché pour toutes les entreprises ferroviaires européennes. On note qu'en dépit des accords signés à La Rochelle par le président Mitterrand et le chancelier Kohl, selon lesquels il devait y avoir deux réseaux européens de ligne à grande vitesse, nos collègues allemands n'ont pas construit de telles lignes. L'ouverture à la concurrence comporte donc un risque d'écémage réel, et c'est pourquoi les modalités de cette ouverture doivent impérativement être débattues. Dans le secteur aérien, les « droits de grand-père » se traduisent par la reconduction des créneaux préalablement alloués : une nouvelle ligne n'est attribuée que dans la mesure où il reste des capacités. Dans le secteur ferroviaire, en l'état de la discussion, ce droit n'existe pas et l'on remet tout à plat chaque année.

Autre question tout aussi importante : quel est le sort des personnels si une ligne change d'opérateur ? En Allemagne, la règle est que l'opérateur sortant récupère la totalité du personnel et le réaffecte à d'autres lignes. L'avantage est que l'effectif est conservé ; l'inconvénient, c'est que cela peut conduire à des mutations parfois lointaines. À l'inverse, en

France, l'article L. 1224-1 du code du travail fait obligation de transférer au nouvel employeur les contrats de travail de l'ancien opérateur, mais les accords collectifs peuvent être renégociés. La SNCF emploie 150 000 personnes ; si le débat sur ce point n'a pas lieu, les salariés, qui ne savent pas ce qu'il adviendrait si la SNCF perdait une ligne, peuvent légitimement s'inquiéter des effets de la concurrence pour eux.

L'ouverture à la concurrence est une question politique mais, pour les raisons exposées, le débat sur ses modalités est nécessaire, et il prendra du temps.

Après la réforme que vous avez votée le 4 août dernier, je serai peut-être, si le Gouvernement et le Parlement le souhaitent, le président du directoire de la SNCF. Responsable à ce titre d'un opérateur parmi d'autres, je n'ai pas à connaître les contrats liant RFF devenu SNCF Réseau et les concessionnaires, ni ceux qui lient les PPPistes ; je dois donc m'abstenir de vous répondre sur ce point.

Trois lignes à grande vitesse sont en construction, madame Chabanne ; deux sont en PPP, la troisième en concession. Une de ces lignes – le prolongement de la ligne TGV Est jusqu'à Strasbourg – est financée selon le modèle classique : RFF devenu SNCF Réseau a investi et porte directement l'investissement et la maîtrise d'ouvrage. Cette ligne ouvrira dans moins d'un an, et l'expérience est encourageante : les entreprises publiques font leur travail, bien, dans les délais, et sans que l'enveloppe des coûts soit dépassée. Le financement classique a aussi du bon.

**La Présidente Danielle Auroi.** Je vous remercie pour ces précisions. Nous verrons comment le quatrième paquet ferroviaire évolue et si, comme nous l'espérons tous, le plan Juncker a des effets favorables.

## II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport de la **Présidente Danielle Auroi**, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

### ● Communication écrite

La Commission *a approuvé* les textes suivants :

#### ➤ POLITIQUE SOCIALE - TRAVAIL

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1304/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au Fonds social européen afin d'augmenter le montant du préfinancement initial versé aux programmes opérationnels soutenus par l'initiative pour l'emploi des jeunes (**COM(2015) 46 final - E 10057**).

Proposition de décision du Conseil relative aux lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres (**COM(2015) 98 final - E 10114**).

### ● Textes « actés »

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission *a pris acte* des textes suivants :

#### ➤ ENERGIE

- Proposition de décision du Conseil abrogeant la décision 77/706/CEE du Conseil fixant un objectif communautaire de réduction de la consommation d'énergie primaire en cas de difficultés d'approvisionnement en pétrole brut et produits pétroliers et la décision 79/639/CEE de la Commission fixant les modalités de mise en œuvre de la décision 77/706/CEE du Conseil (**COM(2014) 720 final - E 10085**).

#### ➤ ENVIRONNEMENT

- Décision de la Commission modifiant les décisions 2009/568/CE, 2011/333/UE, 2011/381/UE, 2012/448/UE et 2012/481/UE afin de prolonger la période de validité des critères écologiques pour l'attribution du label écologique de l'UE à des produits spécifiques (**D037968/02 - E 10103**).

- Décision de la Commission modifiant la décision 2014/312/U établissant les critères écologiques pour l'attribution du label écologique de l'Union européenne aux peintures et aux vernis d'intérieur ou d'extérieur (**D038234/02 - E 10106**).

➤ *POLITIQUE ECONOMIQUE, BUDGETAIRE ET MONETAIRE*

- Décision du Conseil modifiant, en ce qui concerne le commissaire aux comptes extérieur de la Latvijas Banka, la décision 1999/70/CE concernant les commissaires aux comptes extérieurs des banques centrales nationales (**6104/15 - E 10096**).

➤ *SECURITE ALIMENTAIRE*

- Règlement de la Commission modifiant et rectifiant les annexes II et III du règlement (CE) n° 1333/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'utilisation de certains additifs alimentaires (**D036822/04 - E 10067**).

➤ *TRANSPORTS*

- Règlement (UE) de la Commission modifiant la décision 2012/757/UE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire de l'Union européenne (**D036059/02 - E 9979**).

- Règlement (UE) modifiant le règlement (UE) n° 321/2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "matériel roulant – wagons pour le fret" du système ferroviaire dans l'Union européenne (**D036064/02 - E 9980**).

● **Textes « actés » de manière tacite**

**Accords tacites de la Commission**

En application de la procédure adoptée par la Commission les 23 septembre 2008 (textes antidumping), 29 octobre 2008 (virements de crédits), 28 janvier 2009 (certains projets de décisions de nominations et actes relevant de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) concernant la prolongation, sans changement, de missions de gestion de crise, ou de sanctions diverses, et certaines autres nominations), et 16 octobre 2012 (certaines décisions de mobilisation du fonds européen d'ajustement à la mondialisation), celle-ci *pris acte tacitement* les documents suivants :

➤ *INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES*

- Comité consultatif pour la sécurité et la santé sur le lieu du travail - Nomination de M<sup>me</sup> Jana MALÁ, membre tchèque, en remplacement de M. Karel PETRŽELKA, membre démissionnaire (**6712/15 - E 10118**).

- Conseil de direction de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail - Nomination de Mme Jana MALÁ, membre tchèque, en remplacement de M. Karel PETRŽELKA, démissionnaire (**6778/15 - E 10119**).

➤ *POLITIQUE SOCIALE - TRAVAIL*

- Comité consultatif pour la coordination des systèmes de sécurité sociale -  
Nomination de M. Martin SONNTAG, membre suppléant autrichien, en remplacement de  
M<sup>me</sup> Elizabeth ZIMMERER, membre démissionnaire (**6801/15 - E 10120**).

**Accords tacites de la Commission liés au calendrier d'adoption par le Conseil**

La Commission a également pris acte de la levée tacite de la réserve  
parlementaire, du fait du calendrier des travaux du Conseil, pour les textes suivants :

➤ *COMMERCE EXTERIEUR*

- Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de l'Union  
européenne, du protocole portant amendement de l'accord de Marrakech instituant  
l'Organisation mondiale du commerce (**COM(2015) 50 final - E 10048**).

➤ *POLITIQUE ETRANGERE ET DE SECURITE COMMUNE (PESC)*

- Décision du Conseil modifiant la décision 2014/145/PESC concernant des  
mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la  
souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine (**6455/15 - E 10116**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre le règlement (UE)  
n° 269/2014 du Conseil concernant des mesures restrictives eu égard aux actions  
compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de  
l'Ukraine (**6456/15 - E 10117**).

- Décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations en vue de la  
conclusion d'un accord-cadre concernant la coopération entre l'Union européenne et les  
Nations unies dans le cadre de leurs opérations de gestion de crises respectives (**13035/14 -  
E 10127**).

- Directives de négociations en vue de la conclusion d'un accord-cadre concernant  
la coopération entre l'Union européenne et les Nations unies dans le cadre de leurs opérations  
de gestion de crises respectives (ci-après dénommé "accord") (**13035/14 ADD 1 - E 10128**).

- Décision du Conseil créant un mécanisme de gestion du financement des coûts  
communs des opérations de l'Union européenne ayant des implications militaires ou dans le  
domaine de la défense (Athena) et abrogeant la décision 2011/871/PESC (**14107/14 -  
E 10129**).

- Décision du Conseil relative au lancement de la mission de conseil militaire  
PSDC de l'Union européenne en République centrafricaine (EUMAM RCA) et modifiant la  
décision (PESC) 2015/78 (**5919/15 - E 10130**).

- Décision du Conseil relative à la signature et à la conclusion au nom de l'Union  
de l'accord sous forme d'échange de lettres entre l'Union européenne et la République  
centrafricaine relatif au statut en République centrafricaine de la mission de conseil militaire

PSDC de l'Union européenne en République centrafricaine (EUMAM RCA) (**6607/15 - E 10131**).

➤ *RELATIONS EXTERIEURES*

- Proposition de décision du Conseil abrogeant la décision 2011/492/UE relative à la conclusion de la procédure de consultation avec la République de Guinée-Bissau au titre de l'article 96 de l'accord de partenariat ACP-UE (**COM(2015) 75 final - E 10111**).

- Proposition conjointe de décision du Conseil relative à la position de l'Union au sein du conseil d'association institué par l'accord d'association entre l'Union européenne, la Communauté européenne de l'énergie atomique et ses États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, en ce qui concerne l'adoption d'une recommandation relative à la mise en œuvre du programme d'association UE-Ukraine (**JOIN(2015) 4 final - E 10126**).

### **III. Nomination de rapporteurs**

Sur proposition de la Présidente Danielle Auroi, la Commission a nommé rapporteur d'information :

– **M. Joaquim Pueyo** sur la révision de la politique européenne de voisinage ;

– **M<sup>me</sup> Marietta Karamanli** et **M. Hervé Gaymard** sur la protection du droit d'auteur au sein de l'Union européenne.

*La séance est levée à 18 h 25*

#### **Membres présents ou excusés**

##### **Commission des affaires européennes**

Réunion du mardi 17 mars 2015

*Présents.* - M<sup>me</sup> Danielle Auroi, M<sup>me</sup> Nathalie Chabanne, M. William Dumas, M. Jérôme Lambert, M. Michel Piron, M. Gilles Savary

*Excusés.* - M. Yves Daniel, M<sup>me</sup> Marietta Karamanli, M. Lionel Luca