

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Nomination de rapporteurs pour avis sur le projet de loi de finances pour 2012 2
- Audition, ouverte à la presse, de M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP 2

Mercredi
22 juin 2011
Séance de 9 heures 45

Compte rendu n° 56

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à la désignation de ses rapporteurs pour avis pour le projet de loi de finances pour 2012. Ont été désignés :

Mission écologie, développement et aménagement durables

- M. Martial Saddier, rapporteur pour avis pour les transports terrestres ;
- M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis pour les transports aériens ;
- M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis pour les transports maritimes ;
- M. Christophe Priou, rapporteur pour avis pour la protection de l'environnement et la prévention des risques ;
- M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis pour les politiques de développement durable.

Mission politique des territoires

- M. Jacques Le Nay, rapporteur pour avis pour la politique des territoires.

Mission recherche et enseignement supérieur

- M. André Chassaigne, rapporteur pour avis pour la recherche dans les domaines du développement durable.



La commission a ensuite entendu **M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP.**

M. le président Serge Grouard. Nous avons le plaisir d'accueillir M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP, à qui je laisse immédiatement la parole pour un tour d'horizon sur la situation de l'entreprise et sur sa place dans le schéma du Grand Paris.

M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP. C'est pour moi un grand honneur, en ma qualité de responsable d'une grande entreprise publique, de rendre compte de l'activité de cette dernière devant votre Commission. Depuis ma précédente présentation ici même le 4 novembre 2009, l'entreprise et son contexte ont beaucoup évolué du fait de deux textes législatifs majeurs : la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires – dite loi ORTF – du 8 décembre 2009, et la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010.

La RATP, qui compte aujourd'hui 56 000 salariés, a reçu en septembre 2009 de son actionnaire, l'État, une feuille de route sous la forme d'une lettre de mission de M. le Président de la République, axée autour de cinq actions principales.

D'abord, être un acteur majeur de la mise en œuvre des projets de développement des transports publics à l'occasion du Grand Paris.

Ensuite, renforcer les positions de l'entreprise sur le territoire national et sur le marché international, sachant qu'elle est aujourd'hui le cinquième acteur dans sa spécialité du transport urbain. En termes économiques, il lui faut donc non seulement assumer ses savoir-faire dans le monde, ce qui est un enjeu de développement pour notre pays lui-même, mais aussi se préparer, conformément au règlement européen relatif à la concurrence dans les transports publics, à l'ouverture à la concurrence du marché francilien de transport. Sachant – ainsi que l'expérience dans les secteurs des télécommunications, du gaz et de l'électricité l'a montré –, que la défense de notre place sur notre marché historique sera forcément compliquée, il m'appartient de préparer l'entreprise à cette phase d'ouverture afin qu'elle n'en soit pas bouleversée.

La troisième action consiste à améliorer la performance économique de l'entreprise et à moderniser son fonctionnement. La productivité très significative que nous avons dégagée ces dernières années – entre 1,5 % et 2 % par an – a permis de restituer au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), notre autorité organisatrice, l'équivalent de 100 millions d'euros tout au long du contrat qui expire en décembre prochain – premier contrat décentralisé conclu, en application de la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, entre une entreprise nationale et une région, représentée en l'occurrence par le STIF.

L'entreprise a fortement augmenté ses résultats, lesquels se situent aujourd'hui entre 180 et 200 millions d'euros par an, contre moins de 40 millions à mon arrivée, voilà cinq ans – l'ensemble étant réinvesti au profit du service public et du développement du transport urbain en Île-de-France. Alors qu'elle dépensait à l'époque en investissement – « en cash » et non virtuellement comme avec des autorisations de programme – de l'ordre de 400 à 500 millions d'euros par an en moyenne, nous allons, après avoir progressivement atteint le milliard, parvenir cette année à 1,5 milliard d'euros. Nous avons ainsi joué un rôle majeur de soutien de la filière économique des bus et du ferroviaire dans la période de crise économique que nous avons traversée. Par l'augmentation de nos capacités d'investissement, c'est l'activité industrielle nationale que nous avons soutenue dans une période où elle était très fragilisée. Nous en sommes fiers, d'autant que cela a été rendu possible sans aggraver l'endettement de l'entreprise. C'est par notre productivité et par l'intelligence des hommes et de femmes qui travaillent à la RATP que nous avons réussi à augmenter notre autofinancement de manière très significative, ce qui permet aujourd'hui d'envisager, pour la première fois dans l'histoire de la RATP, une stabilisation à terme de la dette.

La quatrième action, c'est de demeurer une entreprise leader dans le domaine de la qualité et de l'innovation de services. La RATP a toujours été une entreprise à la pointe des défis techniques du transport urbain puisqu'elle gère tous les modes – métro, train urbain ou RER, tramways, bus. Cette maîtrise de la chaîne de transport, ainsi qu'une intégration verticale très forte qui va de l'ingénierie et de la conception des réseaux jusqu'à la maintenance industrielle – secteur qui, avec ses 10 000 salariés, fait de nous l'un des principaux manufacturiers de la région Île-de-France –, nous donne une compréhension globale du domaine des transports qui est unique au monde. Le réseau francilien est le troisième réseau urbain intégré après celui de Tokyo et de New York. C'est ce qui explique que la RATP, créée après la guerre, se soit progressivement approprié toutes les innovations techniques en matière de transport, de billetterie, de sécurité ou de système d'exploitation.

Cette force, nous voulons la préserver et la développer pour mettre toutes ces techniques à la disposition de nos clients.

Enfin, la cinquième action tient à notre responsabilité particulière en matière de développement durable puisqu'elle consiste à intégrer tous les objectifs du Grenelle de l'environnement dans nos missions.

S'agissant du Grand Paris, la situation a profondément changé puisque la loi a créé, pour la première fois en Île-de-France, une autorité distincte de la RATP – l'établissement public industriel et commercial de la Société du Grand Paris (SGP) –, en charge des choix budgétaires, techniques et opérationnels du projet. Pour nous, il s'agit d'une perte puisque, par tradition, notre entreprise faisait tout. Avant l'arrivée du STIF, elle était elle-même une autorité organisatrice comme la *Metropolitan transportation authority* (MTA) de New York. Pour autant, si nous ne sommes plus le décideur pour les projets du Grand Paris, nous en serons un acteur essentiel en tant que fournisseur de prestations dans le cadre des appels d'offres qui seront lancés. L'ingénierie étant mise en concurrence, la RATP doit se positionner sur ce marché avec les meilleures offres possibles sur le plan tant technique – je n'ai aucun doute sur ce point – qu'économique. À cet égard, la réorganisation de notre ingénierie nous mettra en position de remporter la plus grande part des marchés du Grand Paris.

L'accord historique intervenu le 26 janvier dernier entre l'État et la Région – en l'occurrence Maurice Leroy, ministre de la ville, et Jean-Paul Huchon, président de Région – est donc un événement capital pour nous, d'autant que je m'étais battu pour le développement d'un nouveau réseau de transport en Île-de-France.

La France a un message industriel à délivrer car la RATP – je le sais pour voyager beaucoup dans le monde – est un acteur unanimement respecté. J'en ai encore eu la confirmation ce matin de la part du patron du groupe nord-américain Bombardier qui tenait à me rencontrer à l'occasion de sa visite au Salon du Bourget, et, la semaine dernière, à New York, où j'ai été reçu par l'Autorité de transport, qui tenait à me remercier du travail d'ingénierie effectué par notre filiale Systra.

Si notre entreprise a un message à délivrer technique, industriel et économique, encore faut-il que nous soyons en phase avec les exigences du marché, sachant que nous serons confrontés à une concurrence dure. C'est ce qui explique notre évolution interne, laquelle doit nous permettre de relever les défis du projet du Grand Paris, l'accord du 26 janvier ayant donné à la région Île-de-France une nouvelle dimension dans les domaines de la gestion et de la mobilité.

Au-delà du périphérique, la part du transport public est plus faible en Île-de-France que dans la plupart des grandes villes de province. Il était anormal que près de 8 millions d'habitants se trouvent ainsi en situation de quasi-exclusion en matière de transport public. Alors que partout – en Asie, en Amérique du Nord –, les villes évoluaient, la région parisienne accusait un grave retard en matière de transport.

Même si cela ressort de l'intérêt particulier de la RATP, il est de l'intérêt général d'investir massivement et rapidement dans des moyens de transport modernes dits lourds, c'est-à-dire de type ferroviaire. Aussi ne puis-je que m'inquiéter pour la réalisation de ce projet essentiel pour le pays lorsque je vois le sujet du financement un peu laissé de côté ou

que l'on envisage d'étaler les recettes et d'en redistribuer une partie en faveur de la rénovation urbaine !

Si la RATP a des valeurs solides nées de l'après-guerre – celles du service public dont chacun est fier au sein d'une entreprise nationale –, il nous faut aussi favoriser l'esprit d'entreprise. C'est ainsi qu'au-delà d'un corpus de valeurs très partagé sur lequel nous nous appuyons, nous avons progressivement introduit des obligations économiques à toutes les équipes, afin de les rendre les plus efficaces possible dans l'utilisation des moyens de production. Si la RATP avait toutes les qualités en termes de fiabilité, de sécurité ferroviaire et de compétence technique, elle avait besoin de s'approprier la dimension économique, qui est un enjeu majeur pour son avenir.

Les réformes législatives sont venues clarifier le modèle économique de la RATP. C'est ainsi que nous préparons, pour le 1^{er} janvier prochain, la séparation comptable entre l'activité de gestionnaire de l'infrastructure et celle d'opérateur de transport. Nous allons créer une sorte de RFF interne à la RATP, en rendant distinct le volet gestion des voies, de l'énergie et des tunnels, de la partie fourniture de services de transport et maintenance. Une telle séparation de deux branches à l'intérieur d'un même EPIC est une excellente chose, car une seule organisation économique et juridique intégrée doit continuer de contrôler les deux activités afin de résoudre les problèmes d'arbitrage qui se posent sans cesse entre les moyens à attribuer à l'infrastructure et ceux requis par le fonctionnement du service. Les exemples abondent de situations où les arbitrages à effectuer non pas à l'intérieur d'une même entreprise – comme cela sera de ma responsabilité –, mais d'une entreprise à une autre sont compliqués à rendre. À cet égard, il ne faut jamais sacrifier le long terme au détriment de la viabilité et de la soutenabilité du réseau. Certes, ne pas investir dans l'infrastructure permet d'améliorer le « cash », de réduire la dette et de présenter de beaux bilans, mais, comme cela a été le cas à Londres par exemple, le prix à payer ensuite en termes d'investissement correctif est énorme ! Prenons garde de ne jamais nous placer dans une telle situation.

Je souhaite que la RATP conserve longtemps la forme unitaire d'EPIC de l'État, avec un conseil d'administration composé pour un tiers de représentants des salariés et pour un tiers de représentants de l'État actionnaire, le troisième tiers étant constitué de personnalités qualifiées de premier plan. Une telle organisation unitaire, qui permet de piloter non seulement les deux branches – infrastructure et transport –, mais aussi toutes les activités de développement externe, est excellente pour faire évoluer les esprits au même rythme et pour les faire adhérer à un projet et à un modèle partagés. Si le dialogue social, qui est ma première préoccupation depuis que je suis président de la RATP, fonctionne bien, c'est parce que nos salariés appréhendent les enjeux de l'avenir en pleine connaissance de cause.

À cet égard, les lois que vous avez votées nous ont, je le répète, beaucoup aidés puisqu'elles permettent de bâtir l'entreprise sur un modèle clarifié. J'en donne un exemple. L'un des problèmes majeurs de la RATP est de pouvoir se financer, sur le marché financier et donc d'être suffisamment crédible pour pouvoir emprunter de l'argent aux meilleures conditions. Or, notre dette est de type dette souveraine, c'est-à-dire que nous empruntons, en nous appuyant sur l'État actionnaire et sur notre note « AAA », pour rembourser le principal, ce qui n'est pas un schéma habituel d'entreprise. C'est ce que l'on appelle une dette perpétuelle. Cependant, dès lors que le règlement européen limite dans le temps nos droits d'exploitation et qu'en 2024 un tiers du chiffre d'affaires de l'EPIC sera mis en concurrence avec le réseau de bus de Paris qui est l'un des plus gros du monde – avec 1 milliard de passagers par an –, il faut expliquer au marché financier comment nous ferions pour payer notre dette si nous perdions une partie de notre chiffre d'affaires.

Il convient à cet égard de bien distinguer la gestion de l'infrastructure et les services de transport.

S'agissant de la première, qui est une mission pérenne de l'entreprise dévolue par l'État – la propriété juridique de l'infrastructure nous ayant été donnée par votre vote –, nos financements en la matière sont sécurisés puisqu'il s'agit d'une dette perpétuelle. En effet, nous n'avons pas besoin de rembourser le capital dans la mesure où nous sommes suffisamment crédibles pour pouvoir emprunter. S'agissant des services de transport, nous sommes tenus d'expliquer comment nous aurons remboursé toute la dette afférente en 2039, pour ce qui concerne le métro et le RER.

La séparation comptable donne ainsi au marché les clés du fonctionnement financier de la RATP, ce qui est extrêmement rassurant, tant pour le marché que pour nos possibilités d'investissement futur.

M. le président Serge Grouard. La première série de questions vous sera posée par les représentants des groupes.

M. Yanick Paternotte. Merci pour cette présentation passionnée et très éclairante qui explique que le personnel ait retrouvé de la fierté d'appartenir à la RATP, grâce à votre équipe et à vous-même.

Concernant le chiffre d'affaires, pourriez-vous nous indiquer la part qu'y représentent respectivement la région Île-de-France, la province – par l'intermédiaire de vos filiales – et le développement international ?

Après l'accord historique du 26 janvier 2011, l'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai a retenu une conception de réseau qui a pour conséquence d'arrêter le prolongement de la ligne 14 à la station Pleyel. Chacun connaît ma position sur ce point en ma qualité de député de Roissy. Selon l'explication officielle, il s'agit d'éviter qu'un tronçon commun sur pneu vers Roissy n'engage les choix technologiques sur les trois autres lignes du « Grand Paris Express ». À cet égard, quelle est selon vous la technologie souhaitable pour l'ensemble du réseau – fer, pneu, site propre aérien –, sachant que le secteur de Saclay impose le franchissement de côtes et un freinage suffisant dans les descentes ?

En matière d'exploitation, chaque ligne peut-elle être mise en concurrence séparément ou faut-il faire jouer un « effet réseau » avec ce que cela comporte d'économies d'échelle ? Si les mêmes technologies ne sont pas retenues, cela suppose de multiplier les postes de maintenance et de ne pas pouvoir faire passer des rames d'une ligne à l'autre comme sur le réseau métropolitain ou sur les lignes de banlieue.

Enfin, quel est votre avis sur l'alternative à la liaison CDG Express ?

Mme Annick Lepetit. Dans le même esprit que la première question de M. Yanick Paternotte, pouvez-vous indiquer, au sein des investissements – qui passeraient en cinq ans de 500 millions à 1,5 milliard d'euros –, la part qui revient aux collectivités locales, à savoir le STIF ?

Quant à l'étanchéité des comptes de l'entreprise dont vous nous avez fait part entre la « maison mère » – c'est-à-dire l'activité francilienne – et les filiales qui s'implantent tant en France qu'à l'étranger, des indicateurs permettent-ils de savoir si, au bout du compte, c'est

bien de l'investissement en Île-de-France que financent les collectivités locales par l'intermédiaire du STIF ?

À propos d'indicateurs, comment faire en sorte, lors de la renégociation des contrats de plan qui doit s'achever d'ici la fin de l'année ou le début de l'année prochaine – qu'ils soient à la fois plus précis et plus clairs, bref plus compréhensibles pour les élus qui siègent au STIF, dans cette situation curieuse qui veut que la Société du Grand Paris doive pour partie travailler avec eux ?

Concernant la ligne 14, les débats publics n'ont jamais fait apparaître la nécessité, avec le passage du matériel roulant de six à huit voitures, d'implanter de nouveaux accès. Il s'agit pourtant là d'un élément déterminant d'aide à la décision.

M. André Chassaigne. Je vous remercie à mon tour pour votre présentation extrêmement claire, ce qui n'a d'ailleurs rien d'étonnant puisque votre passage dans la région Auvergne vous aura forcément permis d'acquérir un très grand esprit de synthèse... (*sourires*)

Concernant la séparation entre l'infrastructure et le service, des études ont-elles permis d'établir ce que seraient les droits de péage dans le cadre de la mise en concurrence que vous avez située en 2014 ?

M. Pierre Mongin. Permettez-moi de profiter de l'occasion pour rectifier un lapsus : l'ouverture du marché est prévue pour 2024.

M. André Chassaigne. Votre lettre de mission tendant au renforcement des positions sur le territoire national – et international – quels sont vos projets de développement en dehors de l'Île-de-France, sachant qu'un montant de 1,5 milliard d'euros est prévu en investissement dans cette dernière région ? Une telle orientation répondant selon vous à l'ouverture à la concurrence – laquelle concernera également des sociétés de transport en province –, pouvez-vous apporter des précisions sur les pourparlers qui ont été engagés non seulement avec l'entreprise T2C dans l'agglomération clermontoise, mais éventuellement avec d'autres, sachant que Veolia, Keolis et d'autres seront sans doute intéressées ?

Votre feuille de route ayant également trait au développement durable, quels sont vos choix concernant la durée de vie des rames ? Privilégiez-vous la rénovation et la modernisation des rames avec une volonté de recyclage ou le neuf ? Si le patron de Bombardier a voulu vous rencontrer ce matin, n'est-ce pas parce que des investissements sont en vue ?

S'agissant du soutien à l'activité industrielle nationale, l'entreprise ACC à Clermont-Ferrand est en pourparlers avec Alstom pour une entrée de celle-ci à son capital, ce qui permettrait de sauver ses 300 à 400 emplois. Cette entreprise, qui travaille justement à la rénovation de rames de la RATP ou de la SNCF entre autres, a besoin d'une visibilité à moyen terme. Sachant que des pourparlers sont par ailleurs en cours avec la RATP, êtes-vous en mesure, puisque vous avez été un donneur d'ordre d'ACC, de faire des annonces en termes de carnet de commandes ?

M. le président Serge Grouard. Je vous laisse répondre à ces premières questions avant d'en venir à celles de nos autres collègues.

M. Pierre Mongin. Concernant la question de M. Paternotte relative à la part respective de nos activités dans le chiffre d'affaires – lequel atteindra 4,5 milliards d'euros

cette année –, les opérations de transport hors Île-de-France représenteront 650 millions, 40% étant réalisés en France et 60 % à l'international. À mon arrivée, 2 % du chiffre d'affaires de l'entreprise se faisaient hors Île-de-France par les filiales : aujourd'hui, le pourcentage est de 15 à 20 %, ce qui me semble une bonne chose pour l'avenir de l'entreprise.

Dans ce contexte, Mme Lepetit s'est interrogée sur la répartition des financements. Nous avons privilégié, pour combler les retards en Île-de-France et améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs, les investissements dans cette région. C'est ce qui explique que nos résultats économiques, qui sont donc de l'ordre de 180 millions d'euros par an, fassent apparaître un très faible investissement en dehors de l'Île-de-France. La forte croissance du chiffre d'affaires hors de la région capitale est due au dénouement du dossier Transdev, où nous étions minoritaires, la fusion de cette société avec Veolia ayant rendu possible la sortie de la RATP du capital. Nous avons monnayé nos 25 % contre des actifs en transport que nous contrôlons désormais à 100 %. Cette opération très profitable à la RATP – même si certains actifs restent à redresser – a permis d'améliorer le chiffre d'affaires sans sortir d'argent, donc sans distraire l'essentiel de nos financements au profit de l'Île-de-France.

Pour répondre plus précisément à Mme Lepetit, 40 % du montant de 1,5 milliard d'euros prévu en investissement dans cette dernière région sont assurés par des subventions directes relatives à des projets – dont nous sommes maîtres d'ouvrage ou maîtres d'ouvrage délégués – financés, à l'exception du matériel roulant, par le contrat de plan État-Région. C'est le cas notamment de tous les développements en matière de tramways : l'Île-de-France disposera ainsi d'ici à 2014 d'un maillage incluant les banlieues les plus défavorisées grâce au déploiement de 80 kilomètres supplémentaires de tramway. Concernant le matériel roulant, que la RATP finance à 100 %, nous sommes en discussion avec le STIF pour aligner nos conditions de financement sur celles faites à la SNCF, c'est-à-dire à 50/50.

Quant aux 60 % restants en termes d'investissement, ils sont assurés soit par autofinancement pour un montant de 620 millions d'euros par an – à cet égard, les résultats dus à la productivité constituent, pour un montant entre 180 et 200 millions d'euros par an, un apport décisif – soit par l'endettement qui est aujourd'hui de 1 milliard d'euros. Faute d'avoir réussi à boucler l'équation avec l'autofinancement et les subventions du STIF et de l'État, la RATP a dû, au cours des cinq dernières années, accroître son endettement à long terme de 1 milliard. Aussi nos modèles économiques tendent-ils à stabiliser la dette, voire à commencer d'en rembourser une partie dès la fin du prochain contrat entre la RATP et le STIF.

Nous négocions avec le président Huchon le contrat qui débutera le 1^{er} janvier 2012 et qui devrait, je l'espère, durer cinq ans et non pas quatre – nous sommes à peu près d'accord pour considérer ce délai comme trop court. Hors le fait que le STIF ne choisit pas son opérateur, étant obligé de travailler exclusivement avec la RATP jusqu'en 2024, ce contrat ressemble à s'y méprendre à un contrat de délégation de service public, avec toutes les clauses afférentes en matière de qualité de service, de pénalités, de bonus, etc. Telle devrait donc être la deuxième version du contrat que Jean-Paul Huchon et moi-même avons négocié pour la première fois au sein du STIF « nouvelle formule » en 2006, années de nos arrivées aux commandes respectives.

Nous sommes conscients de la demande de clarification des 75 indicateurs qui surveillent en permanence la RATP – ce qui a d'ailleurs un coût exorbitant en termes de recueil des informations sans pour autant être très lisible. J'ai bien compris que l'accent devait être mis sur la régularité, ce qui ne pose pas de problème s'agissant du métro puisque, selon un indicateur mesuré par le STIF lui-même, 90 % des voyageurs estiment qu'il est très

régulier. Le système de cadencement des trains autorise en effet l'arrivée d'un métro dans les trois minutes au plus à l'heure de pointe, dans les cinq minutes le reste de la journée et dans les dix minutes la nuit. En revanche, la question de la régularité de nos deux RER se pose, comme pour la SNCF, dans des termes différents. Nous sommes en effet conscients de la nécessité d'améliorer leur régularité, et je ne doute pas que la partie financière du contrat concernera ce sujet plus fortement que précédemment. Quant aux autres critères relatifs à la propreté ou encore à la disponibilité des appareils de vente, nous sommes plutôt bien notés et le contrat intégrera des exigences nouvelles du STIF, ce qui est normal. Nous sommes prêts à les discuter.

Concernant le Grand Paris et plus précisément le prolongement de la ligne 14, je suis bien obligé de prendre acte de la décision prise par les pouvoirs publics et la Société du Grand Paris – où siègent d'ailleurs les élus régionaux comme les représentants de l'État – d'arrêter cette ligne à Pleyel. Sachant cependant que la liaison CDG Express prévue par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports – projet de partenariat public-privé (PPP) dérogoratoire au STIF qui faisait de l'État le maître d'ouvrage en la matière – est enlisée voire impossible à boucler dans les termes actuels – nous avons nous-mêmes posé notre candidature avec une société de travaux publics pour être opérateur de ce projet avant de nous retirer en raison des conditions juridiques et économiques imposées –, je propose, Monsieur Paternotte, une solution pour desservir en direct l'aéroport Charles de Gaulle. Il s'agit d'une solution « tout public » SNCF-RATP qui ferait de nos deux entreprises des co-opérateurs à 50/50 – comme c'est déjà le cas sur la ligne B du RER du fait de l'interopérabilité – d'un projet limitant les investissements à 150 ou 200 millions d'euros au lieu des 700 à 800 millions du PPP et opérant un train direct entre la gare du Nord et l'aéroport Charles de Gaulle. Un tel projet, qui pourrait être opérationnel en deux ans et demi, desservirait ainsi l'aéroport sans arrêt, en évitant la confusion des flux entre voyageurs avec bagages et travailleurs du Nord de la région parisienne, ce qui pose un vrai problème pour les uns comme pour les autres.

Cette solution « tout public », que j'ai donc proposée au Gouvernement et à Guillaume Pepy, bute, il faut bien le dire, sur une première approche des capacités de la gare du Nord. Cependant, toute destination autre que cette dernière imposerait des ouvrages d'art sur ou sous le périphérique qui seraient très compliqués à insérer dans le paysage parisien où l'on veut développer le logement. C'est une solution simple, à condition que l'on trouve de la place pour l'arrivée de ces trains spéciaux à la gare du Nord.

La ligne 14 reste le premier maillon du Grand Paris puisque nous avons décidé, tant avec l'État qu'avec la Société du Grand Paris et le STIF, qu'elle serait prolongée jusqu'à Saint-Ouen le plus rapidement possible afin de régler le problème de la surfréquentation de la ligne 13 au Nord. Nous serons probablement en mesure, en tant que maître d'ouvrage avec le STIF de ce premier prolongement de la ligne 14 au Nord, de présenter dès l'hiver prochain un dossier à l'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP), de manière à avancer le plus rapidement possible dans la voie de la désaturation de la ligne 13.

Un autre avantage de ce prolongement au Nord est d'autoriser la construction de garages à Saint-Ouen, qui permettront d'allonger les trains de la ligne 14, lesquels seront à terme trop courts. À cet égard, tous les quais – je tiens à rassurer Mme Lepetit sur ce point – ont été prévus pour accueillir des trains à 8 voitures. Il n'y a donc aucun problème d'infrastructure.

Mme Annick Lepetit. En fait, je ne parlais pas des quais eux-mêmes, mais de leur accès.

M. Pierre Mongin. Nous verrons avec les services de secours et d'incendie si la sécurité est suffisante : il est possible que les quais ne soient pas toujours assez larges et que quelques escaliers supplémentaires soient à prévoir, mais cela reste relativement marginal par rapport à l'ensemble du projet. Le problème est plutôt de définir en termes de financement si le passage de 6 à 8 voitures fait partie du projet du Grand Paris ou des projets ordinaires du STIF car il s'agit d'un investissement conséquent. On n'échappera pas à ce débat qu'il n'appartient pas à la RATP de trancher, sachant tout de même qu'il y a tout intérêt à décider le plus vite possible qui paye et comment.

Pour en terminer avec la ligne 14, le mélange des technologies ne peut être qu'un élément de complication, y compris des activités de maintenance. À cet égard, je ne crois pas du tout, contrairement à un procès qui a été fait un peu vite, que la technique du métro sur pneus, privilégiée lors de la création de la ligne 14 *Météor* à Paris, soit à rejeter car elle présente l'avantage, d'une part, d'offrir des possibilités de freinage bien plus rapides et sécuritaires que le fer et, d'autre part, d'éviter du bruit et des vibrations dans l'environnement immédiat. Ces deux avantages considérables sont à mettre en regard d'un seul inconvénient, à savoir l'augmentation de la consommation d'énergie, sachant toutefois que celle-ci est relativement limitée et qu'elle peut être compensée par l'amélioration des performances des moteurs. Cela étant, c'est un débat qui ne dépend plus aujourd'hui de la RATP, mais de la Société du Grand Paris. Le choix a été fait, avec cette rupture de charge à Pleyel, de pouvoir envisager une autre technologie au Nord, mais rien n'est encore décidé à cet égard et nous saurons aussi nous préparer à une technologie fer. C'est d'ailleurs dans cet esprit que nous avons créé récemment une filiale à 50/50 avec Alstom afin de développer, dans le cadre des investissements innovants et avec l'aide du Commissariat général à l'investissement, une nouvelle génération de métros automatiques qui seront les métros du XXI^e siècle.

Monsieur Chassaigne, la question des droits de péage arrive un peu trop tôt. Nous sommes en effet en plein exercice d'évaluation du flux financier nécessaire à la rémunération de l'infrastructure, lequel sera arrêté dans le cadre de la contractualisation dont nous discutons avec le président du STIF, sachant que le niveau des péages dépendra des besoins du financement de l'infrastructure dans la durée.

Concernant notre feuille de route nationale et les 650 millions d'euros de chiffre d'affaires hors Île-de-France que j'évoquais, nous sommes en pourparlers avec le sénateur-maire de Clermont-Ferrand, M. Serge Godard, pour envisager une prise de participation au capital de la société anonyme d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise – T2C. Nous souhaitons – c'est aujourd'hui public – racheter les parts de la Chambre de commerce pour entrer au capital de cette SEM, car nous pensons que la RATP, qui est une grande entreprise de service public, a vocation, comparée à ses deux concurrents que vous avez cités, Veolia et Keolis, à jouer le rôle que la Caisse des dépôts a longtemps tenu dans sa relation avec les collectivités locales, pour aider celles-ci à construire des systèmes de transport urbain de qualité. Notre responsabilité d'entreprise nationale, c'est aussi sans doute d'investir dans des SEM lorsque nous en avons l'occasion.

Concernant, enfin, la maintenance ferroviaire, j'ai appelé l'attention lors de mon audition devant la commission d'enquête sur la situation de l'industrie ferroviaire présidée par M. Alain Bocquet et dont le rapporteur était M. Yanick Paternotte, sur l'entreprise de réparation ferroviaire ACC. Nos programmes, en accord avec le STIF, visent à faire durer les

matériels le plus longtemps possible, dans le respect de certaines règles en matière de coût et de sécurité. Mais si nous avons besoin en France d'une industrie de la rénovation, nous ne pouvons pas être les seuls donneurs d'ordre et il est donc nécessaire qu'elle trouve d'autres clients que la RATP ou la SNCF. Nous sommes en tout cas préoccupés par la situation de relative fragilité de cette industrie dont, je le répète, nous avons besoin avec le STIF pour assurer une optimisation de nos investissements dans le futur.

M. Yves Albarello. Si le chiffre d'affaires du groupe est de 4,5 milliards, avec un résultat de 180 millions, quelle est l'importance de la dette par rapport au chiffre d'affaires ? Je précise au passage à ma collègue Annick Lepetit, corapporteuse avec moi du suivi de la loi relative au Grand Paris, qu'il n'y a pas d'étanchéité des financements au sein de la RATP, mais simplement une séparation comptable en termes de comptabilité analytique,

Concernant la ligne 14 qui va donc s'arrêter à Pleyel, comment imaginez-vous la gare d'interconnexion entre cette ligne et celle menant à la future gare du Mesnil-Amelot, sachant que RFF devra également y intervenir ?

Si l'on a pu regretter un temps l'absence de réseau concernant la desserte du plateau de Saclay, le métro léger envisagé – ce « *people movers* » – sera-t-il un métro de seconde zone par rapport au réseau classique du Grand Paris Express ?

Enfin, si vous vous êtes toujours battu pour que le projet soit phasé en différentes séquences, la Société du Grand Paris est opposée au phasage. Quel est votre sentiment sur ce point ?

M. Didier Gonzales. Je souhaite vous interroger sur une ligne essentielle pour la région parisienne, la ligne A du RER, qui passe par 7 départements, dessert 75 communes et traverse la région du Nord-Ouest au Sud-Est. Entre 2003 et 2008, le trafic a augmenté de 20 % alors que de nombreux incidents et accidents le perturbent, pénalisant les usagers. Quelles réponses la RATP compte-t-elle apporter à court et moyen termes ?

Le 8 février, la Régie a présenté à Boissy-Saint-Léger le MI 09, nouveau train à deux niveaux. Quelles améliorations en attendez-vous et à quelle échéance pouvons-nous espérer une généralisation de ce type de matériel, si attendu par les usagers ? Des améliorations techniques seront-elles suffisantes pour pallier les dysfonctionnements de cette ligne ou faut-il prévoir d'autres évolutions ?

M. Jean-Paul Chanteguet. La mobilité durable, dont la RATP est un acteur majeur, s'organise autour de trois enjeux : l'écomobilité, l'énergie et le climat, l'environnement et la santé.

Sur le premier point, tout voyageur étant un piéton, mais aussi un automobiliste voire un cycliste, quelles sont les actions que vous avez déjà engagées ou que vous pensez mener ?

Concernant le deuxième point, vos engagements de réduction de vos consommations d'énergie – à savoir moins 6 % en 2012 et moins 15 % en 2020 – seront-ils tenus ? Le projet d'installation de 100 000 mètres carrés de panneaux photovoltaïques qui avait été imaginé s'est-il concrétisé ? Envisagez-vous de développer l'installation d'éclairages LED dans les différentes stations ?

S'agissant du dernier point, quelles sont les actions engagées en faveur de la lutte contre les vibrations, les nuisances sonores et les pollutions ?

M. Christophe Caresche. Je tiens à partager votre remarque relative aux financements du Grand Paris et votre inquiétude quant à un étalement de la hausse de la taxe sur les bureaux voire à une modification de la destination de ces financements. Le risque existe, si l'on n'y veille pas, que les projets soient remis en cause tout simplement parce que l'on n'aura pas assuré les financements nécessaires, alors que la taxe sur les bureaux me semble tout à fait supportable dans la situation actuelle.

M. Martial Saddier. Votre lettre de mission souligne la nécessité de développer le transport collectif hors Paris, et vous avez rappelé à ce sujet l'opération Transdev avec Veolia. Si, depuis votre arrivée, le chiffre d'affaires de l'entreprise hors Île-de-France est passé de 2 % à 15 %, il existe pour le moins des marges de progrès compte tenu du déficit en transport collectif dans le péri-urbain. Quelles sont à cet égard les perspectives de développement ? Ce pourcentage de 15 % est-il l'objectif ultime ?

Dans les zones où les collectivités locales sont de taille réduite, nous pêchons par un manque d'ingénierie. L'entreprise pourrait-elle aider à la création de syndicats mixtes de transport ?

Enfin, s'il subsiste certains blocages concernant le Grand Paris, en existe-t-il sur le reste du territoire national que cette Commission, et plus largement le Parlement, pourraient aider à lever afin de lutter contre le déficit en matière de transport collectif ?

M. Philippe Plisson. Pour l'ouverture à la concurrence de la RATP, vous souhaitez légitimement que l'exploitation et le patrimoine restent sous votre responsabilité. Avez-vous l'assurance de conserver ce pilotage unique alors qu'une partition totale a été exigée pour la SNCF et EDF ? De façon subsidiaire, pouvons-nous espérer un jour que la RATP réponde à l'appel d'offre de gestion du tramway de Bordeaux ?

M. Antoine Herth. Quelles sont les ambitions de la RATP dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER ? La productivité dont vous avez parlé profitera-t-elle à l'amélioration du service, sachant qu'au-delà des contraintes réglementaires en matière notamment d'accessibilité ou de service de transport de personnes à mobilité réduite (PMR), les gains ne sont pas forcément visibles pour l'essentiel des usagers ?

Quant à parler de diminution de la dette, les régions peuvent-elles espérer diminuer leur part d'impôt ? Dans le cadre du STIF, vous bénéficiez d'une clé de répartition des investissements plus favorable que les régions françaises dans leur relation avec la SNCF. Un tel schéma pourrait-il être reproduit en leur faveur ?

Enfin, le voyageur ne devrait-il pas prendre plus en charge dans le prix du billet le coût réel du transport, le passe Navigo le plus cher à Paris revenant à peu près à 1 500 euros par an contre 3 000 euros pour une voiture – même s'il est vrai que celle-ci peut transporter quatre personnes ?

M. Maxime Bono. Dans votre objectif de 30 % d'activité hors Île-de-France, quelle serait la part de l'ingénierie, en particulier à l'international – question essentielle pour l'avenir de l'industrie ferroviaire en aval ?

M. Daniel Goldberg. Vos interrogations sur le devenir de la ligne 14 – ce qui signifie que rien n'est encore décidé – posent la question du pilotage politique du réseau de transport public en Île-de-France et donc de la place des élus. Cela montre qu'avoir d'un côté

un STIF sous pilotage des élus régionaux et, de l'autre, une Société du Grand Paris sous le pilotage quasiment exclusif de l'État, n'était pas forcément le schéma le mieux adapté, ce qui était le mieux ainsi que nous étions un certain nombre à le faire remarquer ici à l'époque. Finalement, l'Île-de-France ne devrait-elle pas être une région parmi d'autres, avec une autorité organisatrice de transport décidant des choix politiques, car qu'il s'agisse de la ligne 14 ou d'autres, les difficultés persistent ?

Concernant l'arc Est proche du Grand Paris Express, M. André Santini, président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, et M. Marc Véron, président du directoire, ont, lors de leur audition ici même le 15 juin dernier, semblé dubitatifs s'agissant de savoir qui devait le porter. Comment envisagez-vous le devenir de cette partie du tracé ?

Quant au phasage, la capacité existe-t-elle, sur le plan à la fois de l'organisation et de l'ingénierie, de mener, comme cela nous l'a été dit, l'ensemble du réseau d'un même tenant ?

S'agissant enfin de votre proposition de remplacement de CDG Express, envisagez-vous bien une ligne directe Charles-de-Gaulle – Gare du Nord qui ne s'arrêterait ni au Parc des expositions de Villepinte, ni au Bourget, ni au Stade de France ?

M. Pierre Mongin. La dette à long terme, sur laquelle M. Albarello s'est interrogé, est de 5 milliards d'euros. Ce montant n'est pas dû à des difficultés de gestion de l'entreprise, mais à l'investissement massif réalisé depuis trente ans en faveur des infrastructures et du matériel au profit des Franciliens.

Pour répondre à d'autres intervenants sur ce point, il n'est pas question que la RATP se défausse de la responsabilité de cette dette sur un quelconque système de défaillance ou sur l'État – dont les décisions sont pourtant à la base de cet endettement. C'est à nous, au moyen du modèle économique de la RATP et du STIF réunis, de traiter le problème de manière étalée dans le temps, mais avec une maîtrise complète du sujet. Ce sera là tout l'objet de notre futur plan d'entreprise « Vision 2020 » : disposer d'un modèle économique clair et relativement lisible permettant de prendre en charge la dette dans la durée et de manière crédible vis-à-vis du marché financier sur lequel nous sommes respectés – nous émettons près de 1 milliard d'euros par an sur le marché obligataire international.

Mon objectif, au moyen du contrat que je négocie avec Jean-Paul Huchon, est donc de maîtriser la dette en la prenant ensemble en charge sans la renvoyer à d'autres, ce qui nous oblige d'être rigoureux. À cet égard, l'idée émise par M. Herth de faire payer davantage les usagers a trait à une responsabilité qui n'appartient pas à la RATP, mais au président de l'exécutif régional depuis la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004. Pour autant, si j'avais une suggestion à faire, ce serait que toutes les sources de financement, y compris l'usager, contribuent au soutien du transport collectif, politique indispensable pour le développement durable et pour l'avenir de la région. Il ne faut pas baisser la garde en la matière, sachant que l'État, lorsque c'était lui qui était aux affaires à la région, a imposé pendant des années comme règle de contribution de l'usager aux efforts, une hausse de la tarification d'un point de plus que l'inflation. Le rapport de la mission Carrez sur le financement du projet de transports du Grand Paris reprend d'ailleurs la même idée, estimant qu'il s'agit là d'un élément fondamental du financement de l'avenir, y compris la prise en charge de la dette historique.

Je suis conscient que cela peut poser des problèmes pour certains voyageurs, mais je me réjouis à cet égard de la politique de prise en charge par une tarification sociale - quelque

peu exceptionnelle dans le monde – des personnes en difficulté financière : aujourd'hui, plus de 800 000 voyageurs de la RATP bénéficient d'une prise en charge totale ou partielle de leurs frais de transport en raison de leurs revenus. Cela non seulement donne toute sa légitimité à la lutte contre la fraude – cette dernière étant inadmissible –, mais contribue également à justifier la contribution de l'ensemble des autres usagers au financement de cet effort indispensable.

Sans revenir sur la ligne 14, je reconnais que la gare de Pleyel sera un sujet de complexité. Il existe d'ailleurs deux sujets techniquement très difficiles concernant le Grand Paris, sur lesquels nous travaillons par anticipation afin de pouvoir répondre à des appels d'offres futurs de consultation en ingénierie : l'aménagement de La Défense, où « ajouter des tuyaux en dessous » se révèle un vrai challenge, et cette fameuse gare de Pleyel au milieu des voies de la SNCF – ou plutôt certainement en dessous. À ce sujet, si je respecte totalement la décision d'une rupture de charge – je suis là pour l'exécuter – prise par les élus et l'État, faire fonctionner cette gare, qui sera l'une des plus grosses gares d'échange au monde, sera un grand défi.

Concernant le phasage, je sais bien que le discours est de dire qu'il n'y en aura pas, mais il faut être réaliste. Avec les moyens financiers disponibles, on ne pourra chaque année subvenir qu'à une partie des besoins du Grand Paris. Il faudra donc bien dégager des priorités. Si la première est consensuelle, à savoir le prolongement de la ligne 14 au Nord, je serai simplement très attentif à ce que décideront les pouvoirs publics, n'ayant aucun avis à donner à titre de responsable d'entreprise publique.

Monsieur Albarello, s'agissant de Saclay, ce n'est pas un métro de deuxième zone qui est envisagé, d'autant qu'il convient de rendre crédible le projet, si important pour l'avenir de la région Île-de-France et même de la France entière, d'y développer un très grand campus comparable au *MIT*. L'idée est de mettre en place, ainsi que la loi l'a décidé, un système totalement automatisé de navettes, mais des navettes très régulières et pas forcément très capacitaires – au contraire de la ligne A – afin de faciliter à Massy-Palaiseau un passage très rapide du RER B à la branche allant vers Saclay. Si un tel système de navettes continues est d'un autre objet technique qu'un métro lourd de type ligne 14 ou autre, il ne constitue pas pour autant un métro de deuxième zone. Il s'agit au contraire d'une technologie très moderne, maîtrisée d'ailleurs par la France, et nous proposerons aux pouvoirs publics, en partenariat avec des industriels, des initiatives concernant la construction de ce nouveau système.

Monsieur Gonzales, la ligne A du RER est un sujet prioritaire pour la RATP. Nous y transportons un million de passagers chaque jour, le trafic ayant augmenté de 20 % au cours des dernières années. Parvenir à transporter tout le monde à l'heure est devenu la quadrature du cercle d'autant que le STIF nous a demandé de renforcer l'offre de trains vers Cergy-Pontoise. S'il était compréhensible que cette destination ne continue pas à être desservie par des trains seulement toutes les vingt minutes dans la journée, l'intervalle aujourd'hui entre deux trains à l'intérieur du tunnel central a dû de ce fait être réduit à pratiquement deux minutes, ce qui pour des trains de très haute capacité transportant 2 000 personnes constitue un exploit sans équivalent dans le monde. Avec des incidents voyageurs constants, des suicides, des difficultés opérationnelles, assurer la régularité d'une telle ligne à 100 % est impossible. Pour autant, notre objectif est d'approcher le plus près possible ce pourcentage, ce qui implique d'énormes efforts, et d'abord, de transporter les voyageurs dans des conditions correctes. Aussi ai-je fait le choix, avec l'aide – partielle – du STIF, de réinvestir dans des trains neufs, bien que les actuels ne soient pas périmés. C'est ainsi qu'une première tranche de trains à deux étages, plus capacitaires donc, ont été commandés pour un montant

de 1 milliard d'euros – dix seront mis en service avant la fin de l'année, puis deux trains par mois seront livrés.

Pour ce qui est de l'environnement, optimiser les moyens est un réel souci pour nos ingénieurs. Nous expérimentons par exemple les LED qui donnent satisfaction car même si l'investissement est relativement élevé au départ, cette technologie permet ensuite de faire des économies. Cependant, si les objectifs de réduction de nos consommations d'énergie que vous avez cités, monsieur Chanteguet, sont exacts, nos efforts en la matière sont souvent compensés par des demandes nouvelles de services telles que la pose de caméras de vidéoprotection pour renforcer la sécurité de nos voyageurs ou la mise en place d'un meilleur éclairage des stations puisque le confort des gens aujourd'hui passe par plus de lumière. Néanmoins, en dépit de cette contradiction entre notre souci de développement durable et ces demandes d'un confort amélioré ou d'une sécurité renforcée, nous devrions parvenir, grâce notamment au nouveau matériel ferroviaire à récupération d'énergie au freinage, au pourcentage de 15 % d'économies dont vous avez fait état.

Le plan photovoltaïque n'a pas été abandonné. Simplement, l'appel d'offres que j'ai lancé pour trouver des partenaires privés n'a pas reçu de réponse décisive. Cela ne signifie pas qu'il ne se fera pas dans le futur, mais il me semble toutefois qu'en matière d'énergie renouvelable nous avons un rôle beaucoup plus important à jouer dans l'utilisation des biocarburants de nouvelle génération. Nous investissons ainsi avec le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) dans la production de biocarburants à partir de déchets forestiers pour nos bus.

M. Martial Saddier. Cela montre tout l'intérêt que vous devez aussi avoir pour le reste du territoire !

M. Pierre Mongin. Nous sommes une entreprise nationale et notre plan de développement à moyen terme passe par une activité renforcée – soumise à la décision des élus – sur le territoire national. Comme c'est en répondant aux appels d'offres que nous y parviendrons – nous participons à 7 ou 8 d'entre eux en France –, nous cherchons à mieux comprendre, en partenariat avec la Fédération des maires de villes moyennes, les besoins des services en province. Conformément au plan stratégique que l'État m'a assigné, notre objectif est de participer au développement du transport urbain sur l'ensemble du territoire national, y compris par des investissements portant sur des équipements structurants tels que les tramways.

Le patrimoine du groupe, que M. Plisson a évoqué, doit rester soumis le plus longtemps possible au régime actuel, car les arbitrages doivent être rendus à l'intérieur de l'entreprise. À cet égard, le schéma organique en vigueur me va bien. Je le dis souvent aux syndicats : je ne demande pas une transformation en société anonyme.

Concernant la question de la productivité soulevée par M. Herth et, au fond, de la répartition des ressources dans le futur, le contrat avec le président Huchon permettra de trouver le point d'équilibre. Chaque année, la RATP restitue au STIF 0,5 % de productivité brute, ce qui est énorme. Il n'est pas sûr qu'un tel rythme puisse être maintenu en raison du niveau d'investissement qui m'est demandé. Il faut donc partager cette productivité, c'est-à-dire le résultat du travail des femmes et des hommes de la RATP, avec toutes les parties prenantes – l'État actionnaire s'agissant des dividendes, bien que je n'en verse pas, et le STIF –, sans oublier les projets d'avenir et le montant de la dette. Je ne doute pas que le point d'équilibre sera trouvé dans le contrat en question.

La question du rôle de l'ingénierie soulevée par M. Bono est stratégique. Le niveau de maîtrise – source de grande fierté – atteint par la RATP en technologie est unique au monde, qu'il s'agisse de son métier essentiel, le métro, ou d'autres modes de transport. Nous avons à cet égard décidé, avec Guillaume Pépy, de mettre nos forces en commun en modifiant le pacte d'actionnaires de la société Systra, co-contrôlée à parité par la SNCF et la RATP, afin de pouvoir vendre de l'ingénierie dans le monde entier. Il s'agit de faire grandir cette entreprise, au chiffre d'affaires significatif de 250 millions d'euros, en fusionnant progressivement nos filiales d'ingénierie, à savoir Xelis pour la RATP et Inexia pour la SNCF, au sein du groupe Systra afin de vendre davantage et mieux à l'étranger. Au sein de la nouvelle gouvernance, je suis devenu président du conseil de surveillance, avec Guillaume Pépy comme vice-président. Nous inverserons les rôles d'ici deux à trois ans. Ainsi nos deux entreprises publiques coopèrent-elles aujourd'hui afin de mieux exporter leur savoir-faire à l'international.

S'agissant du pilotage politique du système de transport évoqué par M. Goldberg, nous sommes encore dans une phase d'apprentissage puisque ce n'est qu'en 2006 qu'a été signé le premier contrat décentralisé de l'histoire de l'Île-de-France en matière de transport. Il est vrai que les projets du Grand Paris sont soumis à une gouvernance spécifique, l'État restant majoritaire. Cela me semble cependant légitime dans la mesure où, s'agissant d'emprunter des sommes considérables pour financer le Grand Paris Express, le dernier mot doit rester à celui qui donne les garanties d'emprunt au marché financier. En revanche, le STIF, en charge de l'exploitation et, demain, du système de transport – puisque la loi a prévu que la Société du Grand Paris lui remet les ouvrages dès qu'ils sont réalisés –, doit pouvoir s'exprimer dès l'amont sur la définition des cahiers des charges. L'accord intervenu entre Maurice Leroy et Jean-Paul Huchon le permet, et je me réjouis que la légitimité de la décentralisation et le rôle des élus soient ainsi renforcés.

M. le président Serge Grouard. Il était passionnant de vous entendre retracer à la fois la situation actuelle et les perspectives, et je vous en remercie.

J'ajouterai simplement deux remarques. Toutes nos auditions l'ont montré, la France dispose de beaux fleurons industriels et d'une formidable capacité d'ingénierie qui mériteraient d'être valorisés. Nous avons en effet les outils...

M. Pierre Mongin. Et les hommes.

M. le président Serge Grouard... et les hommes pour asseoir la position internationale de la France.

Notre Commission étant compétente pour les questions liées à l'aménagement du territoire, les besoins impressionnants de financement en région parisienne dont vous avez fait état – sans parler ne serait-ce que des programmes de logement – conduisent le provincial que je suis à s'interroger.

Sachant en effet que depuis des décennies notre pays a sous investi, ce qui implique un énorme rattrapage, n'y a-t-il pas un optimum à trouver sur l'ensemble du territoire en raison de la capacité globale de financement pour toutes les infrastructures ? En d'autres termes, convient-il – tout en comprenant le concept de région capitale – de continuer à développer la région parisienne, ou ne faut-il pas réfléchir à plus de maillage du territoire, bref à une autre logique d'aménagement du territoire et de transports ?

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 22 juin 2011 à 10 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Maxime Bono, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaigne, Mme Claude Darciaux, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Daniel Fidelin, M. André Flajolet, M. Jean-Claude Fruteau, M. Jean-Pierre Giran, M. Daniel Goldberg, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. François Grosdidier, M. Serge Grouard, M. Antoine Herth, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, M. Pierre Lang, M. Jean Lassalle, M. Thierry Lazaro, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, M. Philippe Martin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Max Roustan, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Claude Thomas, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhet

Excusés. - M. Jean-Yves Besselat, M. Philippe Boënnec, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, M. Frédéric Cuvillier, Mme Geneviève Gaillard, M. Joël Giraud, M. Michel Havard, M. René Rouquet

Assistait également à la réunion. - M. Francis Saint-Léger