

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

**Groupe de suivi
du « Grenelle de l'environnement »**

– Audition de Mme Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF

Mardi

2 octobre 2007

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 1

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence
de M. Patrick Ollier,
*Président***



M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire* après avoir salué Mme Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, ainsi que ses collaborateurs - dont M. Olivier Marembaud, directeur général délégué Fret -, a rappelé que le groupe de suivi du « Grenelle de l'environnement » qu'il a créé - et qui constitue une mission d'information - se compose de dix-sept députés. Le Sénat s'en est d'ailleurs inspiré pour mettre en place son propre groupe de suivi.

M. Ollier a par ailleurs souhaité impliquer la commission des affaires économiques dans ces travaux. Des réunions communes entre les deux groupes de suivi se dérouleront, la première ayant lieu au Sénat le mardi 9 octobre à 17 heures.

L'audition de Mme Idrac s'inscrit dans la ligne directe de la politique fixée par le Président de la République visant à transférer 25 % du trafic routier vers les transports maritime, fluvial et ferroviaire. Quelles sont, précisément, les perspectives en matière de fret ? Mme Idrac a fait, par ailleurs, des propositions audacieuses, s'agissant de la taxation des concurrents du rail - avion et route -, mais comment en concevoir la mise en place ? *Quid*, en outre, des fermetures de gares au trafic de wagons isolé, qui ont été envisagées ?

Par ailleurs le problème des régimes spéciaux de retraite, sera-t-il abordé ?

Plus globalement, comment la SNCF compte-t-elle s'impliquer dans le Grenelle de l'environnement ? Quelles seront ses propositions ?

Mme Anne-Marie Idrac, *présidente de la SNCF*, après avoir remercié la commission des affaires économiques et son président pour leur accueil, a indiqué que cette entreprise se considère comme un acteur majeur du développement durable et un partenaire des différentes initiatives qui peuvent être prises en la matière. Si la SNCF n'est pas directement partie prenante du Grenelle de l'environnement, elle a néanmoins travaillé avec des experts et des élus, notamment des Groupes 1 et 6.

L'approche des questions environnementales repose sur un double concept : une approche industrielle et professionnelle, d'une part ; l'équité concurrentielle ou écologique, d'autre part.

Avant d'explicitier en particulier le second thème - le premier le sera par M. Olivier Marembaud -, Mme Idrac a tenu à récuser fermement l'idée selon laquelle 262 gares seraient purement et simplement fermées.

Le transport ferroviaire comporte certes un certain nombre d'atouts écologiques - consommation modérée d'énergie, économie d'espace, lutte contre les émissions de gaz à effet de serre - mais, au-delà, la SNCF est une entreprise présente sur tous les fronts de la mobilité à travers notamment ses filiales telles que Kéolis ou Géodis. Au cœur de la stratégie de cette entreprise, le développement durable est considéré comme un élément à part entière de sa compétitivité.

Le renforcement de l'utilisation du train et des transports collectifs passe par un certain nombre de mesures : extension au fret et au transport régional de l'« éco-comparateur » ; plans de déplacements d'entreprises ; réinvestissements, à hauteur de 100 millions en 2008, dans le transport de proximité ; à ce propos, il est intolérable d'entendre dire, a estimé Mme Idrac, que la SNCF serait une entreprise « à plusieurs vitesses ».

Des tarifications attractives pour tous publics sont par ailleurs mises en place et les objectifs de taux d'occupation des trains ont été partout revus à la hausse.

L'inter-modalité se développe, notamment à travers la billetterie commune entre les différents transports, les systèmes d'information, la création de parkings. La réduction de la consommation d'énergie et de CO₂ passe certes par la modernisation des matériels, mais également, par l'optimisation des conditions de conduite et la diversification de l'approvisionnement, notamment sur le plan nucléaire. La SNCF est par exemple, le troisième consommateur d'électricité en France. L'entreprise s'inscrit également dans une politique de soutien aux « certificats verts » : un carburant comprenant 30 % de biocarburant est actuellement expérimenté et, le 9 octobre, le premier train bi-moteur – diesel et électricité – sera mis en activité en Champagne-Ardenne.

Le secteur « recherche » travaille, quant à lui à la mise en place de solutions alternatives à l'utilisation des énergies fossiles. La réduction de l'« empreinte écologique » implique, en effet, la mise en place de programmes sur la réduction des déchets, la diminution de l'utilisation des produits phytosanitaires, le recyclage de la ferraille, le désamiantage, la mise aux normes HQE - haute qualité environnementale - des gares, la réduction de consommation d'eau potable.

Enfin, le versant social ou sociétal de la mission de l'entreprise est fondamental, s'agissant notamment de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou de la diversification des recrutements. Une notation sociale au titre de la responsabilité sociale d'entreprise a été lancée.

Le développement du fret ferroviaire constitue également une ambition forte de la SNCF. Il n'est pas question, là non plus, de laisser dire que le groupe serait « à deux vitesses », le transport des voyageurs étant prétendument favorisé au détriment du transport des marchandises.

S'agissant du « Grenelle de l'environnement », en particulier des travaux du Groupe 1, la dimension européenne des problèmes soulevés est fondamentale, comme en témoigne d'ailleurs la proposition phare de l'Eurovignette dont le montant pourrait être, par exemple, affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Il est d'ailleurs important que les questions essentielles de densité urbaine, de l'articulation entre urbanisme et transport, avec la question des parkings, aient été abordées. Il est souhaitable, que la SNCF soit représentée dans les instances qui valideront les « éco-méthodologies » visant à mesurer les différentes émissions des modes de transport. Les pouvoirs publics disposeront ainsi de moyens efficaces pour évaluer les projets d'infrastructures.

Pour ce qui est, précisément, du schéma national des infrastructures de transport, les questions de « désaturation » ont été évoquées, notamment les contournements de Lyon et de Nîmes-Montpellier. Il s'agirait également d'intégrer les transports polluants dans le système communautaire d'échanges de quotas d'émissions ; ce pourrait être notamment le cas du transport aérien à la fin du premier semestre de 2008.

In fine, la SNCF tient à développer trois axes : le développement durable, la formulation de propositions et les partenariats.

M. Olivier Marembaud, *Directeur général délégué Fret*, a relevé un étonnant paradoxe : alors que la demande de transport ferroviaire est de plus en plus forte, la situation du fret, avec 260 millions de pertes en 2006, est catastrophique.

Relever ce défi passe tout d'abord par la « révolution pour les clients » : développement du « haut débit ferroviaire » et du transport combiné ; développement et réaménagement du système du wagon isolé ; accès amélioré aux sillons d'infrastructures.

Cela passe également par une vision européenne des problèmes : la Deutsche Bahn, par exemple, tisse d'ores et déjà sa toile en Europe, où la France doit mieux encore s'impliquer, notamment à l'est du continent.

Troisième élément : l'intégration industrielle, soit la spécialisation des personnels et des organisations au sein de la SNCF.

Enfin, la dimension sociale des métiers du fret est essentielle : proximité avec le client, développement du domaine technico-commercial, amélioration de la compétitivité. L'ensemble de ces thèmes sont développés dans la *Contribution de la Direction générale du fret au Livre blanc*.

Le président Patrick Ollier, après avoir remercié les deux intervenants, a donné la parole aux parlementaires.

M. Michel Piron a rappelé les responsabilités politiques éminentes qu'a eues Mme Idrac, qui sait fort bien faire la différence entre tel ou tel projet industriel et une politique industrielle globale. Quels sont les arbitrages les plus souhaitables entre le rail, la route et l'air pour préserver les territoires et l'environnement ? *Quid*, par ailleurs, des bilans écologiques des différents modes de déplacement ?

M. François Brottes, reconnaissant que le train rencontre un grand succès, a souligné que la question se pose néanmoins d'un changement de culture. La SNCF a ainsi fermé des gares quand la filière bois, par exemple, a vocation à se développer.

Quid, par ailleurs, des problèmes de cabotage, des sillons encombrés, de la présence des bicyclettes dans les TER, de l'accessibilité pour les personnes handicapées, l'offre, en la matière, étant indigente ? Quel bilan peut-il être dressé de l'inter-modalité entre bus, train et avion dans certaines gares ? Enfin, les caisses de l'AFITF étant vides, comment trouver de nouvelles ressources ?

M. Philippe Plisson s'est demandé si la concurrence ou l'état des voies comptent parmi les raisons expliquant une situation aussi catastrophique du fret. La taxe carbone constituerait-elle une solution ? *Quid* du développement du ferroutage ?

Plus spécifiquement, quelles solutions envisager - route et rail, rail seul ? - pour le grand contournement de Bordeaux ?

Par ailleurs, au lieu de supprimer la ligne de transport de marchandises Blaye Saint-Mariens, une transformation en ligne de voyageurs n'est-elle pas envisageable ?

M. Frédéric Cu villier voudrait savoir si, dans le cadre de la réforme de la carte ferroviaire du fret, il ne serait pas opportun de s'interroger sur la compatibilité ou sur les évolutions des modes de transport. Par exemple, le fret maritime s'accroît de 15 % par an et cette évolution n'est pas intégrée dans les perspectives de développement du fret ferroviaire. Ainsi, le détroit du Nord-Pas-de-Calais comporte trois ports, sans qu'aucune stratégie de fret n'ait été mise en place malgré la présence de faisceaux ferroviaires abandonnés. Des industriels ont même été dissuadés de faire appel à la SNCF, accroissant ainsi l'encombrement des routes. En raison de l'abandon du système de wagons isolés, ce sont 200 camions de plus qui partent chaque semaine de Boulogne-sur-Mer.

Par ailleurs, en matière d'urbanisme, il serait sans doute plus judicieux de faire des reproches à Réseau Ferré de France qu'à la SNCF.

Il est enfin notable que, depuis la fin du XIX^e siècle, pas une minute n'a été gagnée dans le trajet Boulogne-sur-Mer-Paris.

M. Jean-Charles Taugourdeau, comme chef d'entreprise, a déclaré apprécier le fonctionnement de la SNCF, même si le développement du fret industriel n'est pas assez rapide.

Est-il exact, en outre, que des personnels de la SNCF auraient cotisé plus, dès leur entrée dans l'entreprise, afin de partir plus tôt en retraite ?

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, après s'être félicitée de l'ouverture du groupe de suivi aux membres de la commission des affaires économiques, a relevé que, malgré les propos tenus sur le développement du fret ferroviaire et du système de wagons isolés, de nombreuses gares sont fermées. Or de nombreuses PME ne pouvant pas affréter des trains entiers, ce sont à nouveau des camions qui circuleront sur les routes. Si la rentabilité est certes nécessaire, le système de wagons isolés ne l'est pas moins dans certaines régions.

En outre, puisque la SNCF n'est pas une entreprise « à deux vitesses », pourquoi faut-il plus de temps pour faire Paris-Limoges que Paris-Marseille ? Une liaison TGV entre Paris et Limoges doit être rapidement mise en place de même qu'un « barreau LGV » entre Limoges et Poitiers.

M. Jean Proriol a demandé quelle était la position de la SNCF à l'endroit du projet de Transversale Alpes Atlantique et des préconisations de l'Association logistique transport ouest, l'ALTRO.

Que faire, en outre, contre les ralentissements dus au mauvais état des voies, notamment en Auvergne ?

Enfin, le doublement de la ligne Paris-Lyon est-il envisagé, ce qui permettrait peut-être à Clermont-Ferrand de bénéficier d'un embranchement vers Nevers en LGV ?

Mme Françoise Branget s'est, quant à elle interrogée sur les possibilités réelles de développement du fret, lorsque l'on sait que, lors de l'abandon du projet de liaison fluviale Rhin-Rhône, la SNCF devait accroître le fret de 5 % par an et que ce dernier, en fait, a reculé. Sachant, en outre, qu'il faudra construire de nouvelles voies ferrées et que l'emprise foncière

de tels travaux est importante sur l'environnement, la tâche ne sera pas facile. Enfin, est-il possible de connaître la consommation énergétique par voyageur, par kilomètre et par année ?

Mme Laure de la Raudière a déclaré que, si elle comprenait le souci de rentabilité et la fermeture de gare de wagons isolés, les solutions alternatives à l'étude doivent tenir compte de tous les acteurs concernés ainsi que de la dimension environnementale.

Par ailleurs, il est étonnant que, dans les lignes TER au départ de Paris, notamment sur la ligne Paris-Le Mans, il y ait, le vendredi après-midi, autant de voyageurs debout qu'assis, bien que l'affluence soit prévisible.

M. Bernard Lesterlin s'est interrogé sur l'avancement des réflexions de la SNCF concernant les grandes lignes transversales européennes. Élu de l'Allier, département où transitent des milliers de tonnages par la route, la situation ferroviaire relève pourtant du XIX^e siècle. *Quid* de la situation dans le Massif Central, alors qu'il faut impérativement relier la péninsule ibérique à l'Europe de l'est ?

M. Philippe Armand Martin a rappelé que, après le lancement de la ligne TGV Paris-Strasbourg, la ligne traditionnelle avait été négligée, avec quelques trains quotidiens seulement. Comment, dans ces conditions, promouvoir un véritable transport de proximité ?

M. Serge Poignant s'est demandé si la mise en place du feroutage n'était pas particulièrement délicate comparativement au fret. En outre, comment se positionner favorablement dans le cadre de la concurrence européenne et, en particulier, allemande ?

Mme Anne-Marie Idrac, a d'abord rappelé que la SNCF étant un opérateur de transport, il lui serait difficile de répondre précisément aux questions concernant les infrastructures.

Fret SNCF étant en situation de concurrence depuis avril 2006, ce secteur devra continuer à affronter des opérateurs nouveaux ainsi que les modes traditionnels de transports. En un an, la part de marché prise par les concurrents s'est élevée à 3 % et elle est appelée à s'accroître. Or la concurrence stimule le marché, puisque le fret ferroviaire est plus important en 2007 qu'il ne l'était en 2006 et que ce secteur, à la SNCF, est en voie de redressement. La « révolution du client » qui s'accomplit consiste à ne pas regarder passer les trains des autres : en peu de mois, un marché est ainsi devenu gagnable et a été gagné, la concurrence ayant entraîné une évolution rapide des méthodes et de l'organisation.

Le trafic international de voyageurs sera quant à lui ouvert à la concurrence le 1^{er} janvier 2010. Il faut s'attendre d'ores et déjà à un certain nombre d'évolutions. Une réflexion aura lieu sur le cabotage.

Il est inimaginable que l'on reproche à la SNCF de vouloir maintenir son activité de fret. Malgré l'ampleur du déficit annoncé, il faudra sortir par le haut de cet extraordinaire paradoxe évoqué par M. Marembaud, d'autant plus que la Deutsche Bahn, par exemple, a restructuré son outil industriel ; en conséquence ses comptes ont été redressés et la part du fret, en volume, s'accroît régulièrement.

On ne saurait être satisfait des arbitrages entre le rail, la route et le secteur aérien. Si les parts de marché du TGV sont satisfaisantes par rapport à l'avion, il n'en va pas de même par rapport aux camions, ni, sur un plan régional, par rapport aux voitures.

S'agissant de l'encombrement des TER, des wagons supplémentaires ont été commandés, mais il faut du temps avant qu'ils ne soient livrés.

Le bilan écologique des projets n'étant pas suffisant, la SNCF soutient les propositions du Groupe 1 afin d'améliorer les outils méthodologiques.

La consommation de CO₂ par voyageur et par kilomètre est de 111 grammes pour la voiture, de 5,5 grammes pour les TER et de 2,6 grammes pour les TGV.

Le développement du fret par TGV doit être favorisé. Un projet visant à développer plus encore les relations postales sur les lignes nouvelles a ainsi été signé avec le président de La Poste, M. Jean-Paul Bailly. Par ailleurs, le cabotage est en effet essentiel dans le cadre de la filière bois. Les problèmes de sillons sont réels et un travail est d'ores et déjà engagé avec RFF afin d'améliorer leur qualité.

La SNCF est très favorable à la mise en place d'un régulateur visant à s'assurer du bon respect des règles d'attribution.

Les péages, thème important qui n'a pas été abordé, ne constituent pas une contribution budgétaire visant à équilibrer tel ou tel organisme public ; ils sont plutôt un signal à intégrer dans les stratégies économiques. Sans doute serait-il opportun, en ce qui concerne le fret, d'étudier les modalités de fonctionnement des péages en Suisse - prise en charge publique de certains éléments - et de tendre vers une harmonisation européenne.

La place des vélos dans les trains est en effet parfois trop importante et l'inter-modalité doit être en l'occurrence plus développée : transports, parkings sécurisés, locations etc.

Des investissements – à hauteur de 500 millions – ont été réalisés en faveur des personnes à mobilité réduite, mais ce n'est pas suffisant. Le service dit « Accès Plus » visant à prendre en charge les personnes handicapées dès leur arrivée à la gare connaît un grand succès. Conformément à la loi, des réflexions sont en cours sur le schéma national directeur d'accessibilité et des propositions seront faites aux régions pour la préparation des schémas régionaux.

L'inter-modalité est enfin à l'ordre du jour dans la vie quotidienne grâce, en particulier, à de nouvelles technologies. Des dispositions ont ainsi été prises en Île-de-France, afin qu'en cas de problème sur le réseau ferré, des bus prennent le relais.

S'agissant des taxes, il importe de rendre le service fret plus attractif, de redresser les comptes et de s'inscrire dans la « révolution européenne du client ». Les pouvoirs publics doivent, quant à eux, créer un environnement favorable, à travers notamment l'équité concurrentielle ou écologique. Non seulement des « externalités » ne sont ainsi pas prises en compte par le transport routier, mais l'Eurovignette doit être généralisée en la transformant en une contribution intégrant les coûts écologiques. Enfin, un cadre social harmonisé entre la SNCF et ses concurrents doit être réalisé.

En matière d'infrastructures, des opérations de « désaturation » doivent être réalisées. Les autoroutes ferroviaires fonctionnent d'ores et déjà fort bien – que l'on songe à Eurotunnel - et elles sont appelées à se développer.

Il faut espérer que le « Grenelle de l'environnement » permettra de sortir par le haut des problèmes liés au fret dans les ports, lequel est un enjeu fondamental.

Un travail est engagé entre les différents opérateurs des grandes lignes transversales européennes. Un *business plan* implique de réfléchir à la question des péages, à leur niveau et à leur harmonisation.

Il est exact, enfin, qu'une partie des infrastructures manque d'entretien, ce qui occasionne des retards, RFF préconisant une vitesse faible sur ces tronçons pour des raisons de sécurité. C'est notamment le cas en Auvergne et en Limousin.

M. Olivier Marembaud, a indiqué que le système de wagons isolés se développait tant cet outil industriel est nécessaire afin de répondre aux besoins. Il s'agit avant tout d'opérer une concentration et une massification en fonction de la présence des entreprises. Des investissements ont lieu, en particulier dans les gares de triage à très haut débit. Au premier semestre, la croissance du chiffre d'affaires a été de 3,5 %. Dans les 262 points de desserte en question, le trafic demeure en revanche très faible ; par ailleurs, vingt-huit cas délicats seulement doivent être à ce jour traités. La restructuration permettra d'éviter des parcours parasites et de mieux allouer les ressources. En 2002 et 2003, la Deutsche Bahn est passée de 2 100 points de desserte à 1 400 quand la SNCF est passée de 1 583 à 1 261. Cette concentration correspond aux nécessités du marché.

Des projets de dessertes terminales locales existent avec la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité. Une convention avec la région Centre a ainsi été signée il y a quelques jours.

Les ports sont un enjeu important tant le trafic, notamment combiné, s'y développe de plus en plus. La SNCF est prête à se rapprocher de ces structures, à envisager un changement d'échelle et à accompagner des projets de développement.

En ce qui concerne le développement du fret en TGV, deux projets sont en cours à Roissy. Un travail commun est engagé avec La Poste en vue de créer une société commune de dessertes. Des discussions ont également lieu avec l'association Carex pour l'accompagnement du fret à grande vitesse en Europe. Tout cela implique évidemment des investissements en matière d'infrastructures.

Les routiers ont de fortes attentes concernant les autoroutes ferroviaires. Celles-ci impliquent des restructurations logistiques importantes mais les perspectives de développement sont significatives.

Le fret urbain constitue également un axe de développement essentiel pour la SNCF. Une desserte quotidienne sera lancée au mois de novembre pour le compte de Monoprix entre Lieusaint et la Gare de Lyon, facilitant ainsi l'accès au centre ville.

Mme Anne-Marie Idrac a demandé que les députés fassent part de leurs éventuelles requêtes à propos des situations problématiques s'agissant des 262 gares, plus particulièrement, des 28 situations encore délicates.

M. François Brottes a rappelé le cas d'entreprises ayant investi dans le transport des containers et contraintes de fermer en raison de la suppression, par la SNCF, d'une ligne de train.

Mme Anne-Marie Idrac a considéré que cette situation était déplorable, voire scandaleuse, la question du service au client devant être beaucoup mieux prise en compte.

Le président Patrick Ollier a remercié Mme Anne-Marie Idrac et M. Olivier Marembaud pour leurs propos tenus « sans langue de bois », considérant que deux défis étaient à relever : la concurrence – en tant qu'administrateur de la SNCF, il a salué l'action à la fois courageuse et sereine de Mme Idrac – ainsi que le développement durable, la réussite du secteur Fret étant fondamentale pour la SNCF. Sans doute une nouvelle réunion serait-elle opportune d'ici la fin de l'année.

Enfin, les jeudis matin étant consacrés aux questions économiques, il conviendrait de réfléchir à la mise en place d'une mission sur la question cruciale de l'articulation entre lestransports ferroviaires et portuaires.

