



N° 3518

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 juin 2011

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE *sur la situation de l'industrie ferroviaire française : production de matériels roulants « voyageurs » et fret,*

Président

M. Alain BOCQUET

Rapporteur

M. Yanick PATERNOTTE

Députés

La commission d'enquête sur la situation de l'industrie ferroviaire française : production de matériels roulants « voyageurs » et fret est composée de : MM. Alain Bocquet, *président* ; Yanick Paternotte, *rapporteur* ; Claude Bodin, François-Michel Gonnot, Jean Grellier, Michel Hunault, *vice-présidents* ; Paul Durieu, Didier Gonzales, Jean-René Marsac, *secrétaires* ; Mme Brigitte Barèges, MM. Maxime Bono, Alain Cacheux, Bernard Carayon, Jean-Paul Chanteguet, Gérard Charasse, Gilles Cocquempot, Louis Cosyns, Marc Dolez, Paul Durieu, Philippe Duron, Claude Gatignol, Didier Gonzales, Antoine Herth, Mme Jacqueline Irlès, M. Yves Jégo, Mmes Maryse Joissains-Masini, Marie-Lou Marcel, MM. Jean-René Marsac, Gérard Menuel, Jean Proriot, Jean-Michel Villaumé, Gérard Voisin, André Wojciechowski.

AVANT-PROPOS DE M. ALAIN BOCQUET, PRÉSIDENT

Créée à l'initiative de mon groupe politique, la commission d'enquête sur la situation de l'industrie ferroviaire française : production de matériels roulants « voyageurs » et fret, a tenu à étudier les problèmes de la filière en tenant compte de toutes ses composantes (grands constructeurs, équipementiers, fournisseurs et sous-traitants).

En France, plus de mille entreprises et vingt mille salariés travaillent en effet dans ce secteur à titre exclusif, principal, voire en complément de leur activité première.

Le secteur de la sous-traitance connaît souvent des difficultés dans ses relations avec les grands donneurs d'ordres de plus en plus exigeants notamment sur les délais d'exécution et les prix, en faisant planer la menace de trouver à l'étranger d'autres « partenaires ». Si ce contexte n'est pas spécifique à cette industrie, force est de constater que l'internationalisation du marché ferroviaire fait courir à des pans entiers du secteur le risque des délocalisations.

À cet égard, la problématique du transfert des technologies s'inscrit également au cœur du devenir de la filière française mais aussi européenne.

Au cours de ses travaux, la commission d'enquête a d'abord tenu à analyser la place et les perspectives de développement de chacune des grandes composantes de la filière.

Elle a résolument écarté toute démarche accusatoire ou inquisitoriale visant à mettre en cause telle ou telle institution, entreprise ou personnalité du secteur.

Son travail s'est ainsi voulu prospectif en situant le plus précisément possible le devenir de la construction ferroviaire française dans un ensemble plus vaste au niveau européen qui est aujourd'hui indispensable pour contrer la concurrence de nouveaux constructeurs *low cost* en Europe de l'Est et plus encore dans les pays émergents.

Cette orientation générale et cette méthode de travail ont été unanimement partagées par les membres de la commission. **La commission d'enquête a ainsi souhaité formuler des propositions les plus concrètes possibles qui, pour certaines, relèvent de l'urgence.** Il en va ainsi de l'absolue nécessité de mieux structurer la filière et de sauvegarder des savoir-faire irremplaçables, par exemple, dans le secteur des matériels de fret qui subit de plein fouet les « flottements » stratégiques de l'opérateur historique et de ses filiales spécialisées. La commission a procédé à un grand nombre d'auditions et a effectué des déplacements sur des sites industriels français mais aussi en Pologne, pour rencontrer et écouter sur place dirigeants d'entreprises, salariés, cadres, ingénieurs et chercheurs. Dans ce cadre de travail, elle s'est voulue à l'écoute de tous : grands industriels, PME et

TPE mais aussi la SNCF et les « nouveaux entrants » sur le marché du rail désormais largement ouvert à la concurrence, ainsi que les organismes publics comme Réseau Ferré de France (RFF) et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). Elle a tenu à rencontrer les organisations syndicales des salariés de l'industrie comme des personnels de la SNCF et de la RATP, notamment en organisant, à l'Assemblée nationale, une « table ronde » où se sont également exprimés des représentants des usagers.

Au moment de la publication du rapport, il m'est particulièrement agréable de souligner la parfaite entente des membres de la commission d'enquête et la qualité du travail de son rapporteur M. Yanick Paternotte. Chacun a su apporter son expérience et sa réflexion sur des points essentiels qui constituent autant d'enjeux pour refuser le fatalisme de la désindustrialisation.

L'industrie ferroviaire française, par son histoire, ses atouts, ses avancées technologiques et le talent des hommes et des femmes qui la font vivre, méritait cette attention particulière de notre Assemblée nationale. Sa consolidation et son organisation en véritable filière industrielle doivent lui permettre de relever les défis du transport propre des deux prochaines décennies. Elle est à la croisée des chemins !

Pour conclure, je tiens à faire état de l'accord trouvé sur nos propositions. Il résulte d'une démarche pragmatique qui, sans prétendre à l'exhaustivité, a porté sur les questions essentielles voire vitales pour l'avenir du secteur. Ainsi, au sujet de ce qu'il convient d'appeler l'« affaire *Eurostar* », c'est-à-dire l'acquisition de nouvelles rames Siemens par un opérateur contrôlé majoritairement par la SNCF, la commission d'enquête a tenu à examiner le pourquoi et le comment d'une telle affaire, dans le respect des dispositions réglementaires qui lui imposent de ne pas pouvoir se prononcer sur le fond, tant que les recours judiciaires visant ce marché n'ont pas été définitivement tranchés.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	11
I.— UN CONTEXTE POTENTIELLEMENT FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES INDUSTRIES FERROVIAIRES	13
A.— LA CROISSANCE DU MARCHÉ MONDIAL	13
1. La conjonction de plusieurs facteurs structurels	13
<i>a) Un attrait pour les transports non polluants</i>	13
<i>b) Le coût de l'énergie</i>	15
<i>c) Une urbanisation croissante</i>	16
<i>d) Une mobilité accrue</i>	17
<i>e) La libéralisation des services de transports ferrés</i>	18
<i>f) L'influence ambivalente des pouvoirs publics</i>	18
2. Une démultiplication des projets	19
<i>a) Un marché en croissance et en évolution</i>	19
<i>b) Les transports urbains</i>	23
<i>c) La grande et la très grande vitesse</i>	24
B.— EN FRANCE	30
1. Le Grenelle, point de départ du renouveau du ferroviaire.....	30
<i>a) Le Grenelle de l'environnement</i>	30
<i>b) Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)</i>	32
<i>c) Le Grand Paris</i>	35
<i>d) L'Engagement national pour le fret ferroviaire</i>	36
2. Un marché aux évolutions contrastées	40
<i>a) Les transports urbains</i>	40
<i>b) Les transports régionaux</i>	46
<i>c) Le TGV</i>	48
II.— L'INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE : UNE RÉALITÉ VARIÉE	51
A.— UNE INDUSTRIE ÉCLATÉE	51
1. Des entreprises de taille mondiale à la pointe de la technologie.....	51

2. De rares entreprises de taille intermédiaire mais quelques réussites.....	52
3. Une multitude de petits sous-traitants souvent en souffrance	54
B.— LE FRET : UN SECTEUR EN TRÈS GRANDE PRÉCARITÉ	59
1. Une extrême inquiétude.....	59
2. La situation périlleuse des entreprises françaises de matériel de fret	62
III.— POUR UNE RENAISSANCE DU FERROVIAIRE.....	74
A.— STRUCTURER LA FILIÈRE NATIONALE	74
1. Un secteur trop longtemps insuffisamment voire mal identifié.....	74
2. Une rupture très attendue : le comité stratégique de filière	78
3. La SNCF, pilote de la filière industrielle ?	83
<i>a) La réaffirmation d'une ambition jusqu' alors quelque peu oubliée.....</i>	<i>83</i>
<i>b) Une démarche supposant une implication raisonnée.....</i>	<i>85</i>
B.— LES CHANTIERS D'AVENIR DU FRET FERROVIAIRE	88
<i>a) La maintenance des matériels.....</i>	<i>88</i>
<i>b) Les ateliers de réparation : une industrie méconnue</i>	<i>89</i>
<i>c) La gestion du bruit : une question essentielle pour l'amélioration des matériels.....</i>	<i>90</i>
C.— FORMER LES SALARIÉS DE DEMAIN	93
1. Vieillesse de la population professionnelle.....	93
2. Rendre la filière attractive, renforcer les formations	95
D.— UNE STRATÉGIE À L'EXPORT QUI SEMBLE INADAPTÉE	96
1. Ingénierie et bureaux d'études.....	96
2. Chasser en équipe	97
3. S'acculturer et être à l'écoute du client	98
E.— EXPLOITER LES POSSIBILITÉS DU CODE DES MARCHÉS PUBLICS.....	99
1. Privilégier le principe du « mieux-disant »	99
2. Quelques critères de mise en œuvre du « mieux-disant ».....	100
F.— MISER SUR L'INNOVATION ET LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	102
1. Atteindre la taille critique : un défi pour les entreprises	102
2. Soutenir la recherche et le développement : un devoir pour les pouvoirs publics.....	104
G.— AGIR AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE : POUR UNE POLITIQUE EUROPÉENNE DU RAIL	107
1. Rénover la politique commerciale de l'Union européenne.....	107
<i>a) Exigence de réciprocité.....</i>	<i>107</i>

<i>b) Respect de la propriété intellectuelle</i>	109
2. Harmoniser les réseaux européens	110
<i>a) Les règles d'homologation et l'interopérabilité</i>	110
<i>b) Une course excessive à la labellisation</i>	115
<i>c) Ne pas refuser des instruments concourant à l'interopérabilité</i>	118
<i>d) La problématique des essais et de la certification</i>	122
<i>e) L'intermodalité</i>	125
3. Vers une filière européenne ?	127
<i>a) La coopération franco-allemande</i>	127
<i>b) Favoriser l'émergence d'un « Airbus du rail » ?</i>	128
SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS	131
CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS	139
EXAMEN DU RAPPORT	141
ANNEXES	149
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	151
LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES LORS DES DÉPLACEMENTS	153
COMPTES RENDUS DES AUDITIONS	157
Audition de MM. Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des industries ferroviaires et Jean-Pierre Auger conseiller industriel.....	159
Audition de M. Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France (RFF), accompagné de M. Serge Michel, directeur de la rénovation des voies, et de Mme Marie-Reine du Bourg, chargée des relations avec le Parlement	169
Audition de M. Robert Lohr, président directeur général de Lohr Industrie, accompagné de M. Sébastien Lange, directeur du développement « Modalohr »	181
Audition de M. Daniel Cappelle, président de l'Association des industries ferroviaires Nord-Pas-de-Calais – Picardie (AIF), accompagné de M. Héric Manusset, directeur général.....	191
Audition de M. Jean-Claude Volot, médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, accompagné de Mme Françoise Odolant, chargée de mission « acheteurs et charte de bonnes pratiques », de Mme Alexia Demirdjian, chef de cabinet, de Mme Caroline Hardy, attachée de presse, et de M. Bertrand Rouzier, juriste	203
Audition de M. Jacques Auxiette, président de la commission « infrastructures et transports » de l'Association des régions de France et président du conseil régional des Pays de la Loire, accompagné de M. François Marendet, directeur général délégué « mobilité et environnement », M. Damien Cabarrus, chef de cabinet, et de Mme Alix Lecadre, conseillère « infrastructures et transports »	215

Audition de M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, M. Stéphane Volant, secrétaire général de la SNCF, M. Pierre Blayau, directeur général de SNCF Geodis et président directeur général de Geodis, M. Jean-Michel Genestier, directeur général adjoint « branche transports et logistique » en charge des affaires publiques et Mme Karine Grossetête, conseillère, chargée des relations avec le Parlement.....	223
Audition de M. Denis Huneau, directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).....	239
Audition de MM. Yves Crozet, professeur à l'Université Lyon 2 (Laboratoire d'économie des transports) et Alain Bonnafous, professeur émérite, chercheur au Laboratoire d'économie des transports (UMR n° 5593).....	247
Audition de M. Pierre Mongin, président de la RATP, accompagné de MM. Xavier Léty, directeur de cabinet, Yves Ramette, directeur général adjoint chargé des projets et des investissements et Christian Galivel, directeur du département du matériel roulant ferroviaire	257
Audition de Mme Sophie Mougard, directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France, accompagnée de Mme Véronique Hamayon-Tardé, secrétaire générale, et M. Thierry Guimbaud, directeur de l'exploitation.....	269
Table ronde réunissant les organisations syndicales et des représentants des usagers.....	279
Audition de MM. Richard Brown, président, et Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar International Limited, accompagnés de Mme Mary Walsh, directrice de la communication et de M. Carol Jonard, responsable des affaires publiques (France).....	305
Audition de M. Pierre Mathieu, vice-président du GART, vice-président de la région Champagne-Ardenne et de M. Denis Jullemier, vice-président du GART, conseiller général de Seine-et-Marne et adjoint au maire de Melun	313
Audition de M. Éric Besson, ministre auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, et de M. Thierry Mariani, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports	319
SIGLES	337
DOCUMENTS	343
1. Courrier adressé le 30 mai 2011 par M. Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar, à M. Yanick Paternotte, rapporteur de la Commission d'enquête, comprenant trois notes sur la stratégie d'Eurostar, son organisation et son gouvernement d'entreprise et sur la rénovation de sa flotte	345
2. « <i>Modalohr : un matériel 100 % français</i> », document transmis à la Commission d'enquête par Lhor Industrie	351
3. « <i>Les ateliers privés (ip) de maintenance dans le paysage ferroviaire national</i> », contribution adressée à la Commission d'enquête le 25 mai 2011 par l'Association française des wagons de particuliers (AFWP).....	355

4. « <i>Les règles de préférence nationale dans le secteur du transport ferroviaire aux États-Unis</i> », note sur le <i>Buy American Act</i> adressée à la Commission d'enquête le 2 février 2011 par l'Ambassade de France aux États-Unis.....	359
5. « <i>Infrastructures Ferroviaires en Europe</i> » et « <i>Processus d'admission du Matériel Roulant</i> », documents fournis à la Commission d'enquête par Alstom	365
6. « <i>Position commune VDB – FIF</i> », « <i>Prélude aux travaux franco-allemands sur la coopération ferroviaire bilatérale</i> », communiqué de presse relatif à la réunion préparatoire pour un groupe de travail commun à Berlin (Berlin, 7 octobre 2010) et « <i>La FIF salue la création d'un Groupe de haut niveau franco-allemand sur le ferroviaire</i> », communiqué de presse, documents fournis à la Commission d'enquête par la Fédération des industries ferroviaires (FIF).....	371
7. Extrait d'une étude sur l'industrie ferroviaire du cabinet Syndex (21-22 septembre 2010), document fourni à la Commission d'enquête par la FGMM-CFDT	379
8. Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire, établie le 14 décembre 2010 par le Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance et par la Fédération des industries ferroviaires (FIF)	387
9. Charte de la médiation du crédit et de la CDAF, l'association des acheteurs de France, régissant les relations « <i>grands donneurs d'ordres / PME</i> », établie par la CDAF, par le Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance et par la Médiation du Crédit aux entreprises.....	391
10. « <i>Projet de pôle industriel ferroviaire régional dans une dimension internationale et européenne</i> » (avril 2011), document fourni à la Commission d'enquête par M. Jean-Pierre Delannoy, responsable régional CGT de la Métallurgie (Nord-Pas-de-Calais).....	397
11. « <i>Fret ferroviaire : la SNCF poursuit sa stratégie de la Terre brûlée</i> », communiqué de presse du 28 avril 2011 du Secteur Fédéral CGT des Cheminots Région Nord-Pas-de-Calais.....	409
12. Courrier adressé le 7 avril 2011 par M. le sénateur Louis Nègre, président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF), à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête.....	413
13. Courrier adressé le 26 avril 2011 par M. Fabien Thiémé, maire de Marly, Vice-président du Conseil général du Nord, à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête, à titre de contribution « <i>Avenir de l'industrie ferroviaire française et régionale</i> ».....	417
14. Courrier adressé le 16 mai 2011 par M. Jacques Auxiette, président du Conseil régional des Pays de la Loire et président de la Commission « <i>Transports</i> » de l'Association des régions de France (ARF) et à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête, comprenant un texte adopté en Assemblée générale par l'ARF le 11 mai 2011	423
15. Courrier adressé le 30 mai 2011 par M. Gilles Bontemps, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire et Président de la Commission « <i>Infrastructures transports et déplacements</i> », à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête.....	429

16. « *L'industrie ferroviaire et SNCF* » et « *SNCF et Eurostar* », documents transmis les 30 mars et 6 juin 2011 par le Secrétariat général de la SNCF au président et au rapporteur de la Commission d'enquête..... 435
17. Courrier adressé le 15 mars 2011 par l'Association des Usagers du Transport Auto/Train (AUTAUT) à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête, comprenant une carte « *Situation 2011 des gares auto/train* »..... 447
18. Contribution sur l'avenir de la gare de triage de Somain, adressée à la Commission d'enquête par M. Jean-Jacques Candelier, député du Nord..... 451

MESDAMES, MESSIEURS,

Les industries ferroviaires françaises se sont historiquement développées auprès des grandes compagnies puis, après leur nationalisation, auprès de l'opérateur historique, la SNCF.

Leur vocation exportatrice désormais établie ne s'est véritablement affirmée que plus tardivement. En Allemagne, les métiers du rail ont connu une évolution comparable, bien que dans ce pays une tradition industrielle plus marquée a longtemps hissé les activités ferroviaires au rang de « N° 1 mondial » du secteur. Si la Grande-Bretagne a perdu son industrie ferroviaire alors qu'elle en était le berceau historique, ce pays demeure néanmoins actif dans les activités d'ingénierie et de certification, des domaines essentiels du secteur du rail. Pour sa part, l'Espagne a su plus récemment faire émerger une offre industrielle nationale, y compris dans le domaine de la grande vitesse.

Désormais, aucun des grands constructeurs ou équipementiers ne peut plus prétendre vivre à l'abri de la concurrence en consacrant la quasi-totalité de sa production aux besoins d'un opérateur national. Cette logique d'arsenal est révolue. Elle a pourtant longtemps fait de la SNCF la « mère poule » du secteur. Dans un marché à présent mondialisé et d'ailleurs soumis à une forte pression concurrentielle, de nouveaux constructeurs sont apparus, pour la plupart de pays émergents ou de l'ancien bloc de l'Est. La Chine mais aussi la Corée du Sud conçoivent même leur développement en tant que « superpuissances ferroviaires ». Le marché du rail et celui des matériels roulants s'inscrit partout en croissance (plus ou moins soutenue selon les zones géographiques) et de façon probablement durable.

Les trains, les tramways et les métros ont effectivement un avenir. La demande mondiale de produits innovants et fiables a même véritablement explosé. Les grands projets d'équipements n'ont guère été remis en cause par la crise économique, notamment dans les pays émergents.

Dans ce contexte, les constructeurs européens, qui conservent encore certains avantages technologiques, sont dorénavant confrontés à la concurrence de nouveaux compétiteurs particulièrement actifs : ainsi, la Chine a dépassé l'Allemagne, en termes de chiffre d'affaires sectoriel, pour devenir le *leader* mondial de la construction ferroviaire.

Néanmoins, les entreprises européennes du secteur disposent toujours d'une offre assez bien adaptée à la demande internationale. Il devient cependant de

plus en plus dommageable qu'elles continuent à se livrer de rudes batailles commerciales intra européennes, alors que les enjeux de conquête de marchés s'avèrent déjà plus décisifs dans d'autres régions du monde. Nos entreprises risquent de devenir d'autant plus vulnérables que l'Union européenne a trop largement ouvert ses marchés, sans exigence de réciprocité réelle vis-à-vis de certains pays tiers qui, eux, conservent une priorité *quasi* absolue sur chacun de leur marché domestique.

Sans rechercher un parallèle absolu avec le secteur aéronautique, la voie d'une coopération renforcée entre les principaux acteurs européens de la construction ferroviaire paraît indispensable.

La première étape de ce qui devrait être, à terme, un « *Airbus du rail* », consiste à établir des axes de développement en commun pour mieux définir l'offre ferroviaire européenne de demain. Cet objectif s'avère d'autant plus essentiel que la construction ferroviaire se caractérise par des retours sur investissements à long terme et des marges relativement faibles.

Plus que de fusions ou de rapprochements capitalistiques immédiats, la filière ferroviaire a d'abord besoin d'être mieux organisée, c'est-à-dire structurée pour être à même d'affronter une inéluctable compétition mondiale.

Cette nécessité bien réelle à l'échelle européenne est tout autant évidente au niveau des industries ferroviaires françaises qui doivent impérativement mieux fédérer leurs efforts. **Les États généraux de l'industrie ont d'ailleurs abouti à la mise en place d'un comité stratégique particulier à la filière ferroviaire (CS2F)** qui rassemble les différentes catégories d'acteurs. Cette reconnaissance au titre d'un secteur d'avenir appelle à présent des actes forts.

En outre, la réflexion engagée exige une définition de **la juste place de la SNCF et de ses principales filiales au sein de la filière**. Il lui revient donc d'éclairer la filière, c'est-à-dire de l'orienter par ses analyses du marché sur les besoins à venir avec des produits mieux identifiés. Mais, à ce jour, trop de « flottements » suscitent encore des interrogations. Les incertitudes stratégiques récurrentes de l'opérateur historique compromettent le devenir de pans entiers de l'industrie ferroviaire.

La situation du fret ferroviaire français suscite plus que des inquiétudes. Son évolution actuelle contredit même des orientations majeures du Grenelle de l'environnement et fragilise gravement les activités qui lui sont directement liées. De même, l'avenir du « modèle français » du TGV ne semble pas clairement dessiné.

Dans sa démarche, la commission d'enquête s'est toutefois voulue résolument positive. Elle n'a pas prétendu à l'exhaustivité dans son approche des problèmes, mais elle a recherché d'abord une voie pragmatique fondée sur l'écoute des principaux acteurs de la filière.

La commission d'enquête a néanmoins souhaité formuler des propositions concrètes afin de répondre aux enjeux auxquels sont confrontés les industriels du secteur à court, moyen et long termes.

I.— UN CONTEXTE POTENTIELLEMENT FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES INDUSTRIES FERROVIAIRES

A.— LA CROISSANCE DU MARCHÉ MONDIAL

1. La conjonction de plusieurs facteurs structurels

Qu'il s'agisse de la croissance de pays émergents qui investissent massivement dans les infrastructures ferroviaires, de la prise de conscience globale du risque environnemental ou de la hausse du coût de l'énergie qui conduit voire oblige les consommateurs à reconsidérer leurs modes de transport, il est indéniable que le contexte mondial actuel est favorable au développement du ferroviaire.

Lors de leur audition par la commission d'enquête, le 19 janvier 2011, **MM. Jean-Pierre Audoux et Jean-Pierre Auger, respectivement délégué général et conseiller industriel de la Fédération des industries ferroviaires (FIF)**, ont en effet souligné que si « *la fin des années 1990 avait été marquée par ce que Pierre Sudreau, qui présidait alors la FIF, appelait le « ferro-pessimisme (...) entre 2007 et 2009, la croissance annuelle du marché ferroviaire mondial a atteint 5,8 %, quand le PIB global, lui, n'augmentait que de 1 %* ».

a) Un attrait pour les transports non polluants

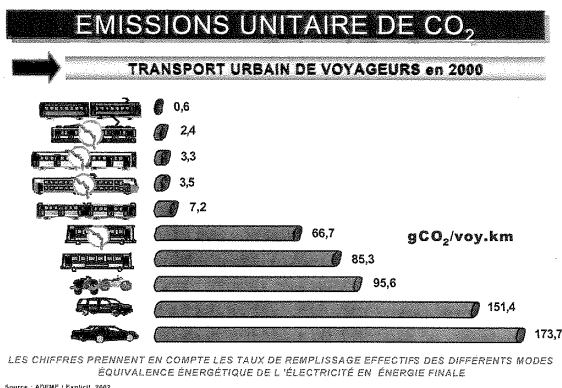
Objectifs de développement durable, Protocole de Kyoto, Sommet de Copenhague : les politiques publiques volontaristes de limitation de gaz à effet de serre sont des facteurs déterminants pour la croissance de la demande de services ferroviaires.

Le changement climatique développe la conscience environnementale des consommateurs. Ce phénomène s'observe dans les pays industrialisés et, dans une moindre mesure, dans les pays émergents. Ainsi, 68 % des citoyens européens considèrent qu'il importe de modifier les niveaux actuels de l'activité humaine pour endiguer la détérioration de l'environnement. ⁽¹⁾

Les consommateurs se déclarent de plus en plus disposés à « agir vert ». Or, le train est l'un des modes de transport les moins polluants ainsi que le montre le tableau de l'ADEME ⁽²⁾ ci-dessous.

(1) Eurobaromètre : http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_110_environ_fr.pdf.

(2) Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.



Source : ADEME/ Explicit, 2002

Certes, seulement 28 % des personnes interrogées lors d'un récent sondage *Eurobaromètre*⁽¹⁾ affirment prendre par préférence un mode de déplacement favorable à l'environnement par rapport aux autres modes de transport, mais il s'agit d'une tendance haussière de long terme.

Le récent *Livre blanc sur les transports*, publié en 2011 par la Commission européenne, ambitionne d'ailleurs de faire en sorte que 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance⁽²⁾ s'effectue par voie ferrée et par voie navigable d'ici 2050.

**LIVRE BLANC SUR LES TRANSPORTS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE,
DIT « STRATÉGIE 2050 »**

Le Livre blanc sur les transports « *Pour un espace européen unique des transports* » a été présenté le 28 mars 2011.

M. Siim Kallas, vice-président de la Commission en charge des transports, a présenté cette stratégie dans les termes suivants : « *La stratégie "Transports 2050" constitue une feuille de route pour la mise en place d'un secteur des transports compétitif qui permette une plus grande mobilité tout en produisant moins d'émissions. (...) L'Europe a absolument besoin de systèmes de transport compétitifs pour pouvoir affronter la concurrence au niveau mondial, soutenir sa croissance économique, créer des emplois et assurer la qualité de vie au quotidien de sa population. Freiner la mobilité n'est pas une option, pas plus que le statu quo.* »

Le secteur des transports est un domaine primordial pour l'économie européenne. Il emploie directement 10 millions de personnes et représente environ 5 % du PIB européen. Des systèmes de transport efficaces sont indispensables à la compétitivité des entreprises européennes au niveau mondial puisque la logistique représente 10 à 15 % du coût d'un produit fini pour les entreprises européennes. En outre, la qualité des services de transport a

(1) Réseau TNS Opinion & Social dans les vingt-sept États membres de l'Union européenne entre le 13 novembre et le 14 décembre 2007.

(2) Moins de 300 kilomètres.

une incidence majeure sur la qualité de vie de la population. En effet, en moyenne, chaque ménage consacre 13 % de son budget aux biens et services de transport.

Les objectifs du Livre blanc pour 2050 :

- supprimer les véhicules à carburant traditionnel dans les villes ;
- porter à 40 % la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l’aviation et réduire d’au moins 40 % les émissions dues au transport maritime ;
- faire en sorte que 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance s’effectue par voie ferrée et par voie navigable ;
- obtenir, grâce à ces mesures notamment, une réduction de 60 % des émissions liées aux transports d’ici le milieu du siècle.





b) Le coût de l’énergie

Le transport sur rail consomme deux à cinq fois moins d’énergie que le transport routier, comme l’illustre le tableau de l’ADEME ci-dessous. Le coût du transport étant un élément de plus en plus important dans le choix du mode de locomotion des acteurs ainsi que le montre une étude du CREDOC ⁽¹⁾ de 2008, une inflexion de la répartition entre la voiture individuelle et les transports en commun en faveur de ces derniers est probable au cours des prochaines décennies, bien que difficilement quantifiable.

Or, du fait de la croissance soutenue des pays émergents, l’Agence internationale de l’énergie prévoit une augmentation de 60 % de la consommation mondiale d’énergie entre 2005 et 2030⁽²⁾. Le prix du pétrole devrait donc continuer de s’apprécier à moyen et long terme.

(1) Centre de recherche pour l’étude et l’observation des conditions de vie.

(2) Agence Internationale de l’Energie, OCDE, « World energy outlook », 2010.

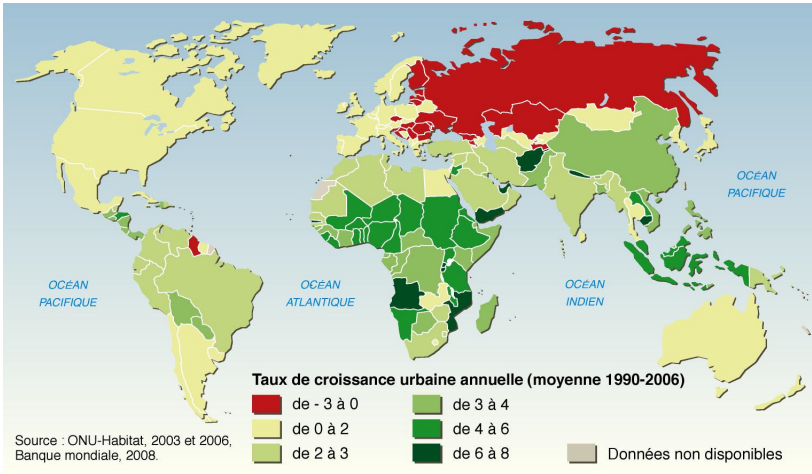
 Comparaison de émissions de CO2 Trajet Paris - Marseille				
	Paris -Marseille	avion 	voiture (2 personnes à bord) 	train TGV 
Données de base	distance commerciale en Km	634	769 <small>dont 763 sur autoroute dont 6 sur route</small>	750
	consommation par véhicule	4038 L / vol	49 kep	17,3 Mwh
	nombre moyen de passager par véhicule	122	2	400
Consommation et émissions de CO2 équivalence énergie primaire	conso en tep <i>équivalence énergie primaire</i>	3,9	0,1	3,8
	émission de CO2 (kg) <i>équivalence énergie primaire</i>	11823	179	692
	efficacité énergétique <i>gep (primaire) / voy-km</i>	51	37	13
	consommation <i>kep (primaire) / voyageur</i>	32,2	28,8	9,6
	Efficacité environnementale Kg CO2 / voyageur	97	89	2

Source : ADEME/ EXPLICIT, 2002

c) Une urbanisation croissante

L'urbanisation est une tendance structurelle de l'évolution des sociétés. En 2008, la part de la population urbaine a dépassé pour la première fois celle de la population rurale au niveau mondial.

Si en moyenne la part de la population urbaine dans les zones émergentes se situe en deçà de celle constatée en Europe occidentale et en Amérique du Nord, certains pays comme le Brésil (84 %) et la Russie (73 %) ont déjà atteint un taux d'urbanisation important. L'urbanisation devrait être en outre rapide dans l'Asie du Sud Est. En Chine, la population urbaine devrait augmenter de 20 points, passant de 41 % à 61 % – soit une progression de 300 millions de citoyens d'ici 2030.



300 agglomérations de plus d'un million d'habitants n'ont pas de métro, ce qui représente un potentiel important de développement. Il s'agit pour les pouvoirs publics d'équiper les villes de réseaux de transports collectifs à même de permettre aux habitants des zones urbaines de prendre pleinement part à la vie économique et sociale. Les solutions doivent tenir compte de données variées telles que les contraintes en matière d'espace et d'empreinte écologique pour lesquelles le tramway ou le métro sont des solutions idoines face aux divers enjeux liés aux transports.

d) Une mobilité accrue

La croissance économique a deux effets majeurs sur les transports : elle contribue à l'internationalisation des échanges et ainsi au développement du transport de marchandises ; elle participe à l'amélioration de la qualité de vie des populations, ce qui est un élément favorable au transport de passagers.

« Le transport ferroviaire de passagers bénéficie d'ores et déjà de cette tendance. Pendant les années 1998-2008, le « global rail passenger kilometers » (pkm) a augmenté de presque 5 %, et une croissance similaire est attendue au moins jusqu'en 2025. Partiellement expliqué par les mêmes tendances, comme l'augmentation du commerce international, le transport par fret ferroviaire a augmenté de manière encore plus rapide que le trafic de passagers sur la période 1998-2008 et devrait continuer à augmenter de la même façon dans les années à venir. Pourtant, l'augmentation de la mobilité ne crée pas seulement un besoin pour plus d'infrastructures, les connexions doivent aussi être améliorées ». ⁽¹⁾

(1) D'après le World Rail Market Study, status quo and outlook 2020, 2010, réalisé par le Boston Consulting Group pour l'UNIFE, copyright UNIFE, p.95.

e) La libéralisation des services de transports ferrés

L'Europe a connu, depuis le début des années 1990, une libéralisation progressive dans le domaine ferroviaire. Or, la séparation des activités de services de transport et de maintenance, de gestion et de construction de l'infrastructure pour les anciens monopoles d'État, l'apparition de « nouveaux entrants » focalisés sur le seul transport devraient faire **émerger de nouveaux services accessibles au marché, ce qui n'est pas toujours exact dans le ferroviaire.**

EUROPE ET LIBÉRALISATION : CHRONOLOGIE

1991 : directive posant les conditions d'ouverture pour le transport combiné et le Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF),

1998-2001 : premier paquet ferroviaire, libéralisation pour le RTEFF,

2002-2004 : deuxième paquet ferroviaire, libéralisation du fret ferroviaire (effective courant 2006),

2004-2007 : troisième paquet ferroviaire, début de libéralisation pour le transport de voyageurs. Les opérateurs se voient accorder, au plus tard au 1^{er} janvier 2010, un droit d'accès pour les liaisons internationales et le cabotage.

f) L'influence ambivalente des pouvoirs publics

Les financements de la demande de matériel ferroviaire et d'infrastructures ferrées demeurent à 85 %⁽¹⁾ dépendants de structures publiques. Les choix des pouvoirs publics sont donc déterminants pour l'activité ferroviaire. Or ils sont ambivalents, voire contradictoires dans le temps et dans l'espace.

La tendance est globalement à la promotion d'un rééquilibrage entre les différents modes de transport et à la promotion du ferroviaire. C'est le cas notamment dans les pays du Golfe qui investissent massivement dans les infrastructures ferroviaires, et en Chine qui constitue une industrie ferroviaire nationale (infrastructures et matériels roulants).

En Europe, une prise de conscience semble se dessiner quant à la **nécessité de constituer un réseau européen unique, multimodal et intégré.** Cette volonté politique s'est concrétisée par le **programme RTE-T⁽²⁾**, élément clé de l'intégration du réseau ferroviaire européen à la fois fret et passagers, menant

(1) *Ibid.*

(2) Réseau de transport transeuropéen. Les premières orientations du programme ont été adoptées en 1996, puis ont été révisées à plusieurs reprises, notamment en 2001 et 2004. En avril 2004, une liste de 30 projets prioritaires a été arrêtée. Ces projets représentent un investissement global de 225 milliards d'euros à l'horizon 2020. Ils peuvent bénéficier de financements européens à hauteur maximum de 20 %.

l'interopérabilité grâce au système ERTMS⁽¹⁾, afin de construire les tronçons manquants, et de supprimer les goulets d'étranglement.

Les gouvernements européens veulent assurer un rééquilibrage entre les différents modes de transport, particulièrement d'un point de vue écologique. La route et l'avion ont des coûts externes négatifs plus importants que le ferroviaire en termes de changement climatique, de pollution atmosphérique et d'accidents. Il s'agit donc de les internaliser afin d'obtenir un avantage concurrentiel pour le ferroviaire. Des premiers pas, tels que le péage à visées « anti congestion » de Londres, bénéficient clairement aux transports publics ferroviaires.

En revanche, **le recentrage actuel des budgets étatiques sur le désendettement, principalement en Europe de l'Ouest, peut ralentir l'évolution de la demande.** Ainsi, l'Espagne, grâce à un programme fortement soutenu par les pouvoirs publics est devenue au début de cette année 2011 le premier pays de la grande vitesse en Europe – avec 2 000 kilomètres de lignes grande vitesse en service contre 1 896 kilomètres en France – mais elle souffre actuellement de mesures d'austérité visant à réduire le déficit. Le ministère de l'équipement et des transports a vu son budget diminuer de 5,7 milliards d'euros pour 2010 et 2011, ce qui a entraîné le gel de plus d'une centaine de travaux routiers et ferroviaires. Certains projets ont même été supprimés, comme la LGV ⁽²⁾ entre Palencia et Santander dans le nord du pays.

En outre, les nombreuses clauses de « production locale » – aux États-Unis, en Russie, au Brésil, en Chine notamment – sont un frein à la concurrence et au développement des entreprises ferroviaires car elles favorisent les entreprises nationales, et d'une certaine manière forcent les entreprises étrangères à se « nationaliser ». Elles sont contraires à l'idée de réciprocité qui guide la direction générale du commerce de la Commission européenne lors des négociations internationales.

2. Une démultiplication des projets

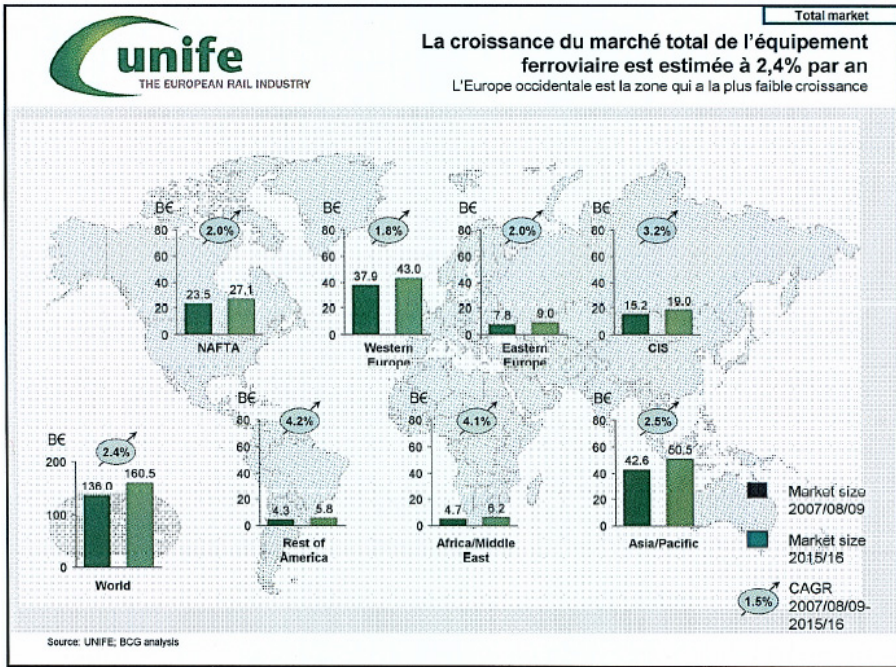
a) Un marché en croissance et en évolution

Le marché mondial de l'équipement ferroviaire est un secteur dont la croissance est estimée à 2,4 % par an sur la période 2009-2016. ⁽³⁾

(1) *Système européen de surveillance du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS).*

(2) *Ligne grande vitesse.*

(3) *World Rail Market Study, status quo and outlook 2020, 2010, réalisé par le Boston Consulting Group pour l'UNIFE, copyright UNIFE, p.56.*



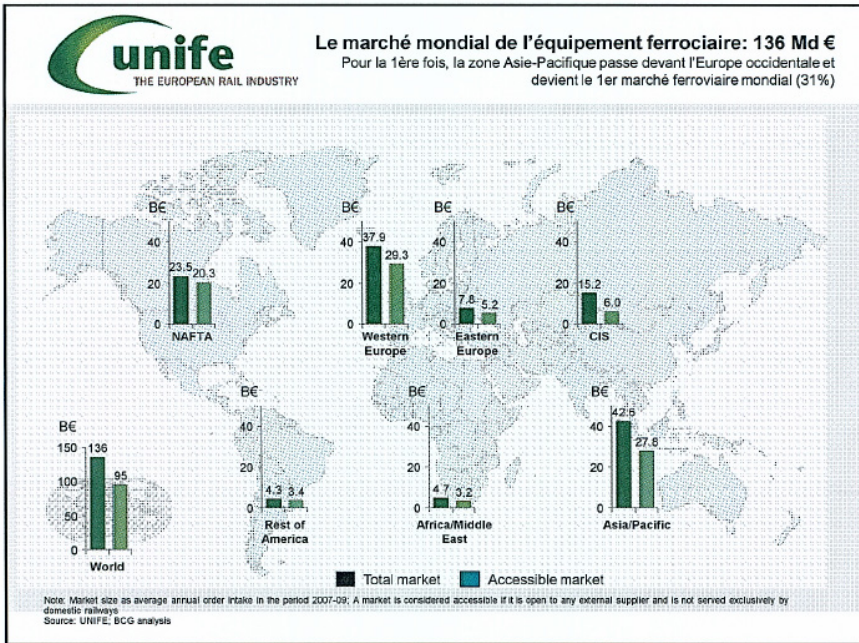
Source : World Rail Market Study, status quo and outlook 2020, 2010, réalisé par le Boston Consulting Group pour l'UNIFE, copyright UNIFE

Cette croissance est inégalement répartie entre les zones géographiques, en raison notamment des facteurs évoqués plus haut. Ainsi, les zones Amérique du Sud, Moyen Orient, CEI⁽¹⁾, et Asie/Pacifique sont celles qui connaissent les plus fortes croissances – respectivement 4,2 %, 4,1 %, 3,2 % et 2,5 %⁽²⁾. À l'inverse, l'Europe occidentale est la zone qui a la croissance la plus modérée. En Europe, cette croissance, plus « faible » du fait d'une certaine saturation du marché, est estimée à 1,8 %.⁽³⁾

(1) Communauté des États Indépendants.

(2) World Rail Market Study, status quo and outlook 2020, 2010, réalisé par le Boston Consulting Group pour l'UNIFE, copyright UNIFE, p.56.

(3) Ibid.



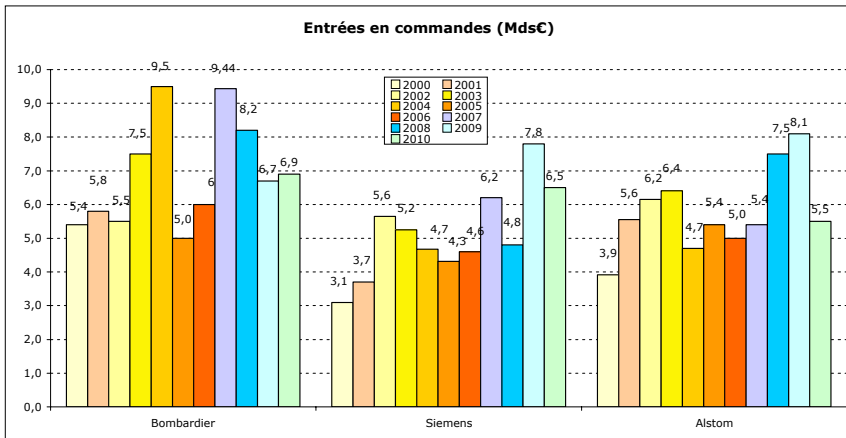
Source : World Rail Market Study, status quo and outlook 2020, 2010, réalisé par le Boston Consulting Group pour l'UNIFE, copyright UNIFE

Pour la première fois, la zone Asie Pacifique devient le premier marché ferroviaire mondial devant l'Europe occidentale, avec 31 % du marché total.

« L'industrie ferroviaire européenne détient une part de marché d'environ 50 % au niveau mondial. Face à un marché européen en stagnation qui ne représente plus que 28 % du marché mondial total, l'industrie européenne s'est internationalisée. Elle est présente sur tous les continents et réalise aujourd'hui la majorité de son chiffre d'affaires en dehors de l'Europe ». ⁽¹⁾

Les grands industriels – Alstom, Siemens et Bombardier – ont largement profité de cette croissance mondiale.

(1) Ibid.



Source : Etude Syndex, 2010

L'ÉTAT DE LA CONCURRENCE MONDIALE

Extraits de l'audition du 19 janvier 2011, de MM. Audoux et Auger, respectivement délégué général et conseiller industriel de la Fédération des industries ferroviaires.

« Deux pays dominent ce marché mondial, que l'on évaluait en 2009 à 136 milliards d'euros : l'Allemagne, leader traditionnel, et la Chine, pays émergent.

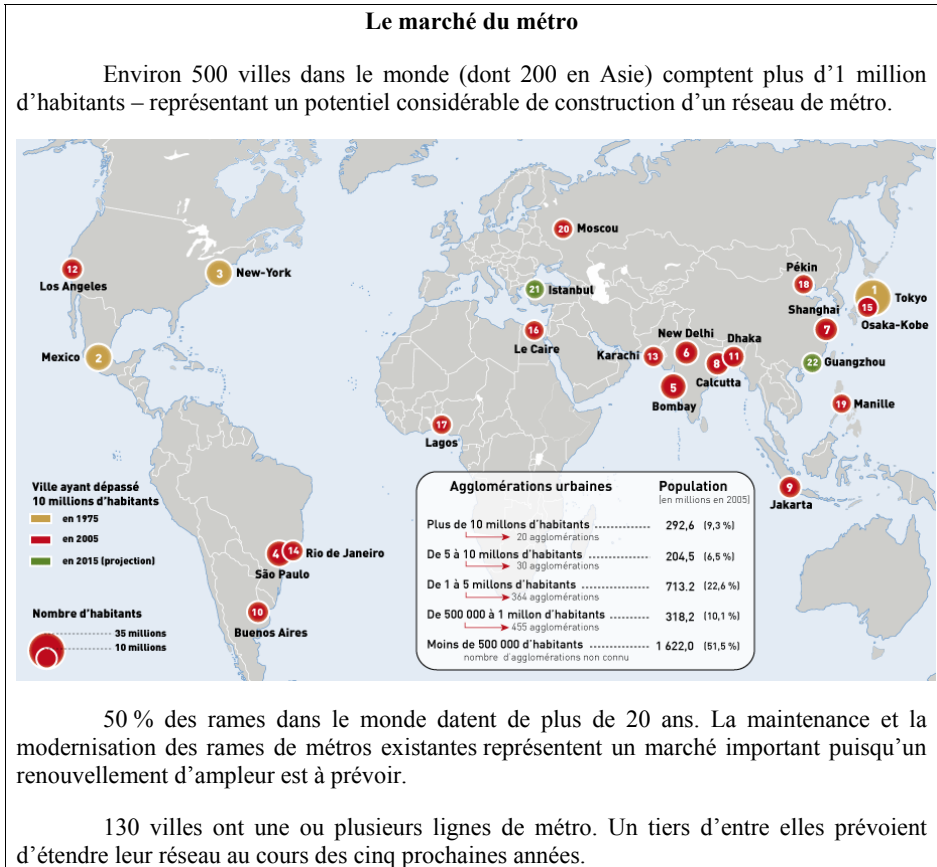
L'industrie ferroviaire allemande, qui est à la fois notre partenaire et notre concurrente, génère un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros, réalisé pour moitié sur son marché intérieur et pour moitié à l'exportation. La différence avec notre pays ne tient pas aux constructeurs, qui sont globalement comparables, mais au tissu des équipementiers, dont plusieurs, outre-Rhin, atteignent une taille mondiale (...).

Quant à la Chine, on peut dire sans hésitation que son industrie ferroviaire s'est elle aussi éveillée. Il y a à peine dix ans, aucune des entreprises ferroviaires chinoises – qui sont toutes affiliées au ministère des chemins de fer – n'apparaissait dans les dix premières entreprises mondiales, que ce soit pour le matériel roulant ou pour l'infrastructure ; en 2010, quatre d'entre elles figureront dans les huit premières places et, dans quelques années, ces quatre entreprises – CSR, CNR, CREC et CRCC – formeront presque inéluctablement, compte tenu de leur croissance annuelle de 30 à 50 %, le quatuor de tête. L'essentiel de leur activité s'exerce sur le marché chinois, premier marché mondial dont 80 % leur est réservé, les exportations ne représentant que 2 à 5 % de leur activité. Mais en 2015, le marché chinois commencera à atteindre son niveau de saturation, de sorte qu'inéluctablement, ces entreprises chercheront à se développer partout dans le monde, et notamment en Europe, qui, avec l'Inde, reste l'un des principaux marchés mondiaux.

La France occupe la troisième position ; mais, ne nous leurrions pas, elle sera bientôt concurrencée par des pays dont l'industrie ferroviaire est en plein développement, à commencer par l'Espagne et la Corée du Sud, dont l'entreprise Rotem est de plus en plus agressive. Les leaders industriels de ces deux pays exercent des pressions très fortes sur les prix, et ce sur la quasi-totalité des marchés».

b) Les transports urbains

Le marché global du métro est évalué à 11 milliards d'euros⁽¹⁾, dont 5,3 milliards d'euros pour le matériel roulant. Les marchés émergents de la région Asie Pacifique représentent aujourd'hui plus de 2 milliards d'euros et compteront d'ailleurs 300 villes de plus d'un million d'habitants d'ici 2015.



Le marché du tramway est évalué aujourd'hui à 5,4 milliards d'euros⁽²⁾, dont 2,3 milliards pour le matériel roulant - est un secteur prometteur pour l'industrie ferroviaire avec un taux de croissance estimé à 2,8 % par an⁽³⁾ au cours des sept prochaines années. En utilisant des énergies propres et en transportant un nombre de passagers équivalent à trois bus ou cinquante voitures,

(1) Ibid., p.73.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

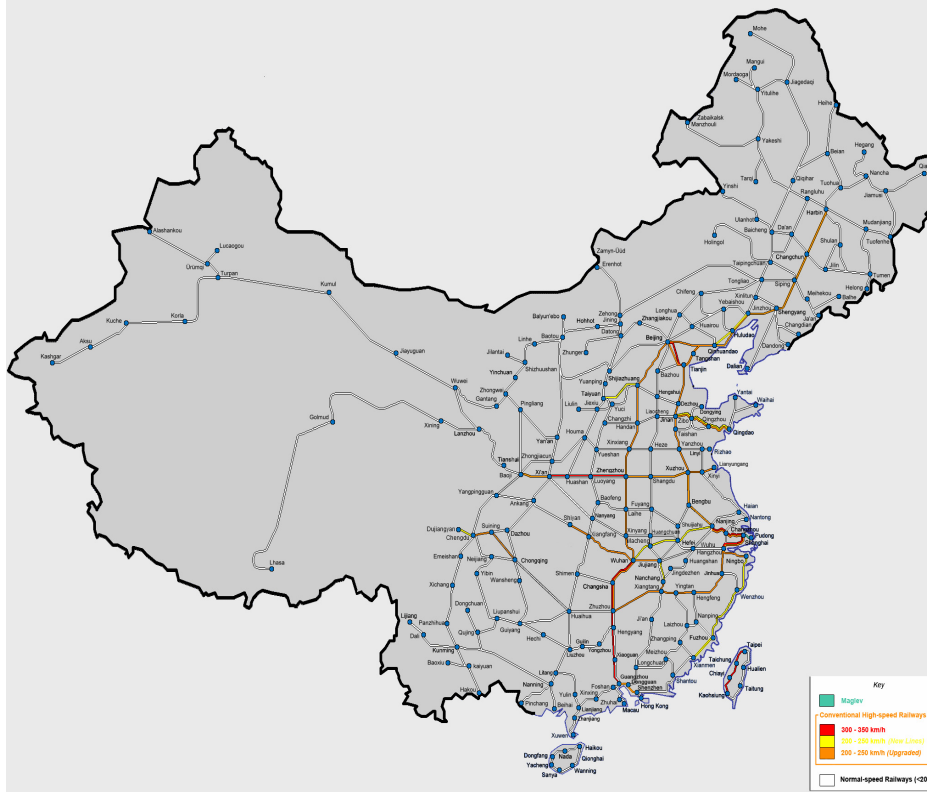
le tramway est considéré aujourd'hui comme une solution de transport propre et efficace permettant de réduire la pollution et la congestion des centres-villes.

c) La grande et la très grande vitesse

Pour tout trajet de moins de trois heures, le train à très grande vitesse constitue la meilleure solution possible parmi toutes les formes de transport existantes en termes de rapidité, confort, sécurité et efficacité énergétique donc d'émission de CO₂. Pour être compétitif face au transport aérien, qui a d'ailleurs souvent été mis à mal pour les liaisons nationales de 500 à 800 kilomètres, le défi du secteur ferroviaire est de franchir le seuil des 1 000 kilomètres en trois heures. Ce seuil de trois heures correspond à une durée de transport « *porte à porte* » comparable à un trajet aérien de quatre heures au mieux, qui est pénalisé par l'allongement du temps que mettent les passagers pour rejoindre l'aéroport, embarquer et descendre de l'avion, franchir les contrôles de sécurité, enregistrer leurs bagages et échapper à l'encombrement des grands aéroports.

Avec 4 500 kilomètres de lignes à grande vitesse, près de 670 trains en service et plus de 100 millions de passagers transportés chaque année, l'Europe a jusqu'à présent représenté 50 % du marché mondial, et ainsi constitué le principal marché de la très grande vitesse. **Aujourd'hui, la Chine apparaît comme le marché national qui aura le plus grand réseau de trains à très grande vitesse**, avec plus de 8 000 kilomètres de lignes actives actuellement et 13 000 kilomètres d'ici 2020 selon le ministère chinois des transports. En Europe, 6 000 kilomètres supplémentaires devraient être créés d'ici 2020. En outre, d'autres pays à travers le monde manifestent un intérêt pour le transport ferroviaire à très grande vitesse.

LES LIGNES À GRANDE ET TRÈS GRANDE VITESSE EN CHINE



Site Internet : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/38/China_Railway_High-Speed_.png

Légende :

rouge : lignes entre 300 et 360km/h,

jaune : lignes entre 250 et 300 km/h,

orange : 200-250 km/h,

blanc : lignes normales

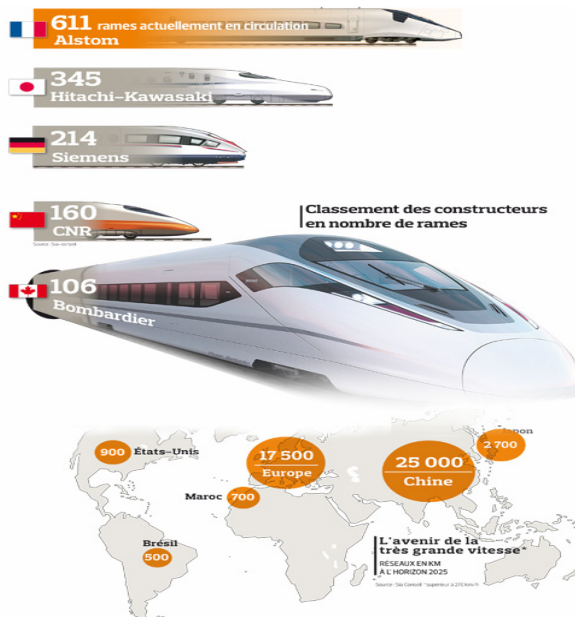
Toutefois, de récents événements relativisent quelque peu la *success story* chinoise, dans un contexte de scandales impliquant certains des plus hauts responsables des administrations ferroviaires. Les officiels chinois ont souvent souligné qu'ils avaient réalisé en cinq ans ce que les autres pays avaient mené à bien en près d'un demi-siècle ! Cette aventure industrielle à marche forcée a néanmoins été menée au prix de défaillances techniques, notamment au cours des phases de construction des infrastructures et en particulier pour ce qui concerne la solidité des voies. S'agissant des matériels roulants produits en Chine, les autorités viennent de décider de réduire sensiblement les vitesses atteintes sur certaines lignes en exploitation. Il convient de s'interroger sur la qualité d'une production

aussi massive ainsi que sur un rythme de mises en service jusqu'alors jamais constaté dans le monde. L'importation de la technologie étrangère (allemande, japonaise et française) exige des capacités de développement et d'adaptation qui ne sauraient être négligées avant toute production sur de grandes séries. Ces éléments tempèrent très sensiblement le triomphalisme officiel qui présentait encore récemment comme irrésistible l'entrée dans une ère chinoise d'exportation mondiale.

Le marché d'équipement de la très grande vitesse, actuellement évalué à 13,1 milliards d'euros par an, dont 6 milliards pour le matériel roulant ⁽¹⁾, a continué de croître au cours des deux dernières années.

Si le **marché global doit baisser de 3,1 %** sur la période 2009-2016, c'est essentiellement **dû au ralentissement de la croissance chinoise**, qui avait été extraordinairement forte pendant les années 2000. Le marché asiatique restera néanmoins le premier marché mondial.

Le marché de la grande vitesse connaîtra lui une croissance mesurée de 2,5 %. ⁽²⁾



Source : SIA Conseil, 2010

(1) *World Rail Market Study, status quo and outlook 2020, 2010, réalisé par le Boston Consulting Group au pour l' UNIFE, copyright UNIFE, p.59.*

(2) *Ibid, p.60.*

QUELQUES PROJETS DE LIGNES À GRANDE VITESSE DANS LE MONDE

Europe : 6 000 kilomètres de lignes à très grande vitesse supplémentaire d'ici à 2020

Chine : 13 000 kilomètres d'ici à 2020

Maroc : programme qui prévoit la construction d'un réseau de 1 500 kilomètres d'ici 2030 reliant Tanger à Agadir via Rabat, Casablanca, Marrakech et Essaouira

Arabie Saoudite : liaison à très grande vitesse entre Médine et La Mecque (450 kilomètres)

Brésil : Rio de Janeiro-São Paulo-Caminas (400 kilomètres)

Russie : Moscou-Saint-Petersbourg (660 kilomètres)

L'« AFFAIRE EUROSTAR »

L'« affaire » commence quand *Eurostar* annonce, en octobre 2010 que l'entreprise Siemens a remporté un contrat de quelque 600 millions d'euros pour la fourniture de dix trains dont la livraison doit débuter en 2014. *Eurostar* compte se lancer sur de nouveaux marchés, avec notamment des liaisons directes depuis Londres vers les Pays-Bas, le nord-ouest de l'Allemagne ou la Suisse. La *Deutsche Bahn* a de son côté annoncé son intention de relier Londres avec un matériel similaire à partir de décembre 2013.

Alstom, qui a perdu l'appel d'offres, a alors fait savoir que le contrat ne pourrait pas être valide puisque la technologie de la motorisation répartie n'avait pas encore été homologuée par la Commission Intergouvernementale (CIG). Il s'avère que cette instance, seule compétente en matière de sécurité des circulations dans le tunnel transmanche, avait donné en mars 2010 un premier avis favorable « au principe » de la motorisation répartie. *Eurostar* avait considéré que cette position était une promesse d'homologation si le constructeur se conformait aux impératifs de sécurité.

Le 19 octobre 2010, la Commission européenne a également été saisie d'une plainte par Alstom contre le même contrat *Eurostar*. La Commission doit déterminer si les règles communautaires sur les marchés publics ont bien été respectées. La Commission a demandé des informations aux autorités britanniques le 26 octobre et « *décidera des mesures à prendre au regard de la réponse fournie aux questions posées dans ce courrier* ».

Le 29 octobre, la Haute Cour de Justice de Londres a débouté le groupe français qui cherchait, dans une action équivalente au référé, à obtenir la suspension de l'appel d'offres.

Saisie fin 2010 par la CIG pour donner un avis technique sur une éventuelle évolution des règles de sécurité des trains à grande vitesse transmanche, **l'Agence ferroviaire européenne (ERA) a conclu que la motorisation répartie n'est pas interdite.** « *Les exigences qui s'appliquent actuellement à l'autorisation de véhicules pour le tunnel sous la Manche n'interdisent pas explicitement la motorisation répartie, pourvu qu'un niveau de sécurité équivalent à celui de la référence (design Eurostar) soit démontré* », estime l'Agence dans un avis du 21 mars 2011. « *Toute configuration d'architecture de traction soumise pour autorisation qui démontre qu'elle remplit les exigences génériques appropriées pour la sécurité incendie devrait être autorisée* », conclut l'Agence. L'ERA a néanmoins considéré que « *les exigences existantes pour l'autorisation de trains dans le tunnel sous la Manche ne sont pas clairement établies, publiées et notifiées comme règles*

techniques ». Par conséquent, ces exigences « *pourraient empêcher ou rendre plus difficile l'autorisation de matériel roulant conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité ou de matériel roulant existant présentant un niveau de sécurité équivalent à celui de trains y circulant déjà* ».

Le rôle de la SNCF

Le secrétaire d'État chargé des transports, **M. Thierry Mariani**, a déclaré que : « *La SNCF détenant 55 % du capital d'Eurostar, la London and Continental Railway 40 % et les chemins de fer belges (SNCB) 5 %, je ne vous cache pas qu'il m'apparaît surprenant que la SNCF n'ait que deux postes d'administrateurs sur les douze constituant le conseil d'administration. C'est totalement déséquilibré* ».

Les exigences des trains Eurostar

- mesurer au moins 375 mètres, soit la distance entre deux portes de sortie de secours, pour faciliter l'évacuation en cas d'incendie ;
- disposer d'un système de protection contre la pénétration des fumées (par les clapets de ventilation et les portes extérieures des voitures) et des joints de portes gonflables ;
- avoir démontré une résistance au feu d'au moins trente minutes. Les questions liées à cette obligation comprennent notamment la protection anti-incendie des cloisons des compartiments moteurs, la protection du conducteur, la résistance au feu des voitures passagers et la protection des conduites et des câblages ;
- pouvoir sortir du tunnel un train en détresse du même type ;
- disposer d'un couloir ininterrompu, pour faciliter l'évacuation des voyageurs en cas d'incendie ;
- ne pas transporter certains produits dangereux dans le tunnel.

Au cours de ses travaux et particulièrement au terme de l'audition des dirigeants d'Eurostar (MM. Richard Brown et Nicolas Petrovic, président et directeur général), la commission d'enquête a été amenée à considérer que l'« affaire Eurostar » trouve aussi, en partie, son origine dans le changement de statut de l'entreprise d'ailleurs préparé de longue date et entré en vigueur en septembre 2010. La transformation d'Eurostar en opérateur ferroviaire de plein exercice avait été annoncée, dès l'été 2009, par M. Pepy qui présidait alors la structure partenariale constituant le seul support statutaire de l'entreprise depuis sa création. Eurostar aurait même dû, à la lecture des premières annonces, adopter la forme juridique de la société de droit européen. Or, la « nouvelle Eurostar » a été créée sous la forme d'une société commerciale de droit anglais. Cette solution n'est pas en cause mais il est, à tout le moins regrettable, que la SNCF se trouve à présent marginalisée au conseil d'administration d'Eurostar (elle ne dispose que de deux représentants sur douze membres) et quasiment exclue de sa gouvernance opérationnelle ! Cette situation reste assez peu compréhensible car la SNCF détient la majorité du capital (55 %). Certaines défaillances dans le suivi de la transformation statutaire expliqueraient qu'une partie des opérations a pu être conduite en dehors de la SNCF. Au cours de son audition, le secrétaire d'État chargé des transports n'a donc pas caché son insatisfaction concernant le schéma qui a résulté de la transformation statutaire d'Eurostar.

Dans une note transmise au président et au rapporteur de la commission d'enquête⁽¹⁾, la direction générale d'*Eurostar* a tenu à préciser : « *Aucun actionnaire ne peut déterminer seul la direction et la stratégie d'Eurostar* ».

Cette vision maximaliste n'est assurément pas celle des pouvoirs publics français qui ne visent qu'un juste équilibre des pouvoirs au sein de l'entreprise. Au-delà de cette question au demeurant cruciale, la commission d'enquête ne peut, à ce jour, prendre parti sur le résultat de l'appel d'offres ayant abouti au choix de matériels Siemens. Sans pour autant avoir la certitude, qu'en l'état actuel, la procédure n'aurait conféré à cet industriel que le simple bénéfice d'une « *option d'achat* », selon l'expression formulée par M. Pepy au cours de son audition, la commission d'enquête tient compte de l'existence de recours judiciaires déposés contre ce choix et qui n'ont pas encore fait l'objet de décisions définitives. La commission s'inquiète toutefois de rumeurs concernant un intérêt de la SNCF pour reprendre sur son réseau TGV tout ou partie des anciennes rames d'*Eurostar* ! Une telle décision, à tout le moins surprenante, constituerait un très mauvais signal pour l'industrie française, même si elle s'accompagnait d'un contrat de régénération pour ces matériels « de seconde main ».

(1) Cf. annexes, document n° 1.

B.— EN FRANCE

À la veille de la présidence française de l'Union européenne du second semestre 2000, la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale publiait un rapport consacré aux transports en France et en Europe.⁽¹⁾

M. André Lajoinie, rapporteur et président de la commission, dénonçait un **risque de « thrombose » du pays du fait de l'hégémonie du transport routier**, qui représentait alors 88 % des déplacements de voyageurs et 75 % des déplacements de marchandises. Le rapport soulignait ainsi la congestion des pays de transit comme la France, et appelait à une prise de conscience des nuisances de ce *quasi-monopole* routier : impacts environnementaux et sanitaires, sécurité, *dumping* social du monde de la route.

Depuis lors, la notion d'intermodalité est au cœur des débats sur les transports. Les citoyens sont devenus plus sensibles aux thématiques de développement durable et expriment le souhait de politiques plus respectueuses de l'environnement. Le rôle des associations de protection de l'environnement et la poursuite de la décentralisation, qui a conduit les collectivités territoriales à se saisir de ces sujets, ont renforcé l'idée d'une nécessité de changements, au travers notamment de la politique de transport, de l'évolution des modes de vie et de nouveaux investissements conformes aux objectifs fixés.

En France, les transports sont responsables de 28 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), contre 23 % à l'échelle mondiale. Ils sont dépendants des énergies fossiles, à hauteur de 68 % pour les produits pétroliers. En d'autres termes, les modes actuels de transport constituent un élément pénalisant au regard de nos engagements internationaux – notamment l'objectif de réduction de 20 % des émissions de GES en 2020 par rapport au niveau de 1990 – mais représentent également une incertitude quant à leur bien fondé du fait des tensions sur le marché pétrolier.

Tenues à prendre en compte ces enjeux, les politiques publiques des dernières années traduisent ce renouveau du ferroviaire.

1. Le Grenelle, point de départ du renouveau du ferroviaire

a) *Le Grenelle de l'environnement*

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'un des groupes de travail s'est particulièrement intéressé à la question des transports. À l'issue du processus de concertation des intervenants et de consultation du public, le Parlement a voté deux lois, en 2009 puis en 2010. La loi n°2009-967 de programmation relative à la

(1) Rapport n°2523, commission de la production et des échanges, « les transports en France et en Europe », André Lajoinie, 4 juillet 2000.

mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, dite Grenelle I, s'intéresse particulièrement à la politique des transports en son chapitre III.

La section 1 définit les objectifs du Grenelle. La section 2 modifie la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI).

Le législateur souligne d'abord que « *la politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants* ». La satisfaction de cet engagement doit notamment amener l'État à encourager « **le renouvellement des matériels de transports et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre** ». Cette exigence de modernisation et d'innovation est censée rassurer les industriels du secteur des transports, dans la mesure où elle annonce des commandes à venir et invite à la recherche de solutions d'avenir. Par ailleurs, les articles 11 et 12 de la loi font directement référence au ferroviaire : « ***pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire*** ». Le fret ferroviaire est ainsi fortement encouragé puisque l'article 11 prévoit également la modernisation du réseau, la création d'autoroutes ferroviaires dédiées au fret et la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). De même, l'article 12 souligne que l'amélioration du transport de voyageurs devra notamment engendrer « ***un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux dans leur domaine de pertinence*** ». Le législateur invite également à poursuivre le développement des lignes à grande vitesse afin d'améliorer les liaisons interrégionales et de favoriser l'interconnexion européenne. L'article 13 est consacré au développement des transports collectifs en site propre (TCSP).

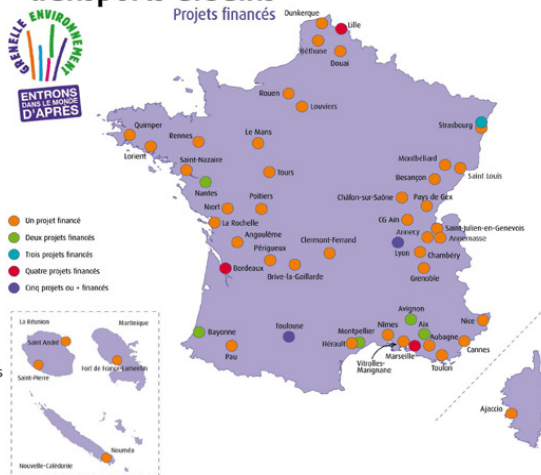
1^{er} appel à projets transports urbains

Conférence de presse du 30 avril 2009



2^e appel à projets transports urbains

Projets financés



Il s'agit notamment de porter en quinze ans le kilométrage de 329 kilomètres à 1 800 kilomètres. L'État a lancé deux appels à projets afin de sélectionner ceux susceptibles de recevoir un financement public. Au terme du premier, cinquante-deux projets ont été retenus. À l'issue du second, l'État a annoncé, au début du mois de février 2011, la sélection de soixante-dix-huit projets représentant 622 kilomètres de voies.

b) Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)

Deux avant-projets ont été rendus publics, l'un en juillet 2010 et l'autre en janvier 2011. Dans sa version actuelle, le SNIT s'articule autour de quatre axes :

- l'optimisation du système de transport existant ;
- l'amélioration des performances du système de transport dans la desserte des territoires ;
- l'amélioration des performances énergétiques du système de transport ;
- la réduction de l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

D'après les informations fournies dans le document consolidé paru en janvier 2011, le secteur ferroviaire représente près des deux tiers des investissements prévus au total, soit 145 milliards d'euros. Les investissements de développement (création de nouvelles lignes, achats de matériels roulants nouveaux, ...) correspondent à eux seuls à 70 % du montant.

Tableau 1 : répartition des dépenses par mode

Poste	Coûts estimés		Fer		Voie d'eau		Port		TC		Route		Aérien	
	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%
Investissements de développement	166 000	63,7	103 000	62,2	16 000	9,7	3 000	1,8	30 000	18,1	13 000	7,8	1 000	0,6
Investissements de modernisation	59 500	22,8	15 000	25,1	2 500	4,2	2 000	3,4	17 000	28,5	22 000	36,9	1 000	1,7
Investissements de régénération	30 500	11,7	25 000	81,3	4 000	13,0	-	-	-	-	1 500	4,9	-	-
Accroissement des charges d'entretien et d'exploitation	4 500	1,7	2 000	44,4	500	11,1	-	-	-	-	2 000	44,4	-	-
Total	260 500	100	145 000	55,7	23 000	8,8	5 000	1,9	47 000	18,0	38 500	14,8	2 000	0,8

Source : Avant-projet SNIT janvier 2011

Une grande partie de ce total devrait être consacrée à la réalisation de nouvelles lignes à grande vitesse ce qui, d'une certaine manière, aura nécessairement pour conséquence la commande de nouveaux produits. Néanmoins, comme l'ont fait remarquer **les professeurs Alain Bonnafous et Yves Crozet** lors de leur audition par la commission d'enquête, « *le modèle du TGV Paris-Lyon, qui demeure le seul modèle envisagé par le Grenelle de l'environnement, dans le cadre du SNIT, doit être profondément révisé pour concevoir le réseau TGV à l'horizon 2020-2030* ».

En effet, ces projets apparaissent parfois en décalage avec les attentes d'une partie importante des usagers, comme sur la ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur. Ces « *voyageurs-de-tous-les-jours* », effectuent des allers-retours quotidiens entre Toulon et Marseille pour se rendre sur leur lieu de travail. Au-delà des coûts inhérents à la construction de cette ligne, des travaux d'aménagement sont nécessaires sur un terrain en relief et proche de zones touristiques ou protégées. Un gain de temps marginal pour un surcoût élevé reporté sur la tarification des billets serait inacceptable pour les usagers. En définitive, **MM. Bonnafous et Crozet** craignent que la puissance publique ne doive subventionner, outre 95 % des travaux initiaux, une part importante de l'exploitation d'une telle ligne.

Au terme de l'année 2010, l'État et la SNCF ont toutefois trouvé un accord, mais seulement pour les trois années à venir, sur le financement de l'exploitation de quarante liaisons régionales ou interrégionales (des trafics concourant à l'« équilibre » du territoire) : l'apport de l'État s'élève à 210 millions d'euros par an.

Projets à engager avant 2020

Projet proposé	Longueur en km	Coût en M€ HT
(1) LGV SEA Tours - Bordeaux	302	6414
(2) LGV SEA Bordeaux - Toulouse	221	4100
(3) LGV SEA Bordeaux - Espagne	246	5800
(4) LGV SEA Poitiers Limoges	115	1540
(5) LGV Bretagne Pays-de-la-Loire	182	2900
(6) Contournement Nîmes Montpellier	61	1644
(7) Ligne nouvelle Montpellier Perpignan	155	de 5000 à 6000
(8) LGV Provence Alpes Côte d'Azur et son prolongement vers l'Italie	200	15000
(9) LGV Est seconde phase	106	2010
(10) LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	50	896
(11) LGV Rhin Rhône branche Ouest	94	2317
(12) LGV Rhin Rhône branche Sud	165	3452
(13) Interconnexion Sud Ile-de-France	entre 18 et 31	entre 1400 et 3300
(14) Lyon Turin	entre 214 et 270	12000
(15) Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	70	2991
(16) LGV Paris-Normandie	200	de 7 000 à 9 000
(17) Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	entre 6 et 11	entre 255 et 340
(18) Desserte de Vatry	24	entre 100 et 150
(19) CEVA liaison Genève - Annemasse	2	244
TOTAL	au moins 2 411	supérieur à 75 000

Projets à lancer après 2020

(20) Ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon	entre 520 et 550	de 12 000 à 14 000
(21) Ligne nouvelle Paris Amiens Calais ou ligne nouvelle Paris-Calais par Rouen	entre 205 et 235	de 3 500 à 4 800
(22) Ligne nouvelle Toulouse Narbonne	115	3 000
(23) Barreau Est Ouest	500	non renseigné
(24) Desserte de la Bigorre et du Béarn	entre 30 et 85	de 1 400 à 2 500
(25) Contournement ferroviaire de Bordeaux	70	2 000
(26) Nouvelle traversée des Pyrénées	200	de 5 000 à 10 000
(27) Objectif d'atteindre une durée de 3 h pour la desserte de Brest et Quimper depuis Paris	nc	non renseigné
(28) Amélioration des liaisons entre la Lorraine et la vallée du Rhône	nc	non renseigné
TOTAL	au moins 1640	supérieur à 28 000

Source : Avant-projet SNIT janvier 2011

Autrement dit, **le SNIT**, s'il augure de nouvelles perspectives de développement pour les acteurs industriels français et européens, ne permettra peut-être pas de rénover en profondeur le système ferroviaire français. On aurait au moins pu espérer que le SNIT soit l'occasion de s'interroger sur certaines incohérences ou faiblesses. De plus, en accordant une importance peut-être excessive à la grande vitesse, « *la vache à lait de la SNCF* » comme l'ont décrite des personnalités entendues par la commission, **le SNIT** présente le risque de voir se développer un système ferroviaire à deux vitesses. En ce sens, l'un des objectifs du SNIT – l'amélioration de la desserte des territoires – pourrait ne pas être pleinement atteint si les transports régionaux sont délaissés.

Par ailleurs, on peut regretter que l'effort ne soit pas porté plus intensément sur les actions de modernisation, de régénération et maintenance. En effet, les activités de maintenance et de modernisation se développent sur le marché français.

c) Le Grand Paris

Aux termes de l'article 14 de la loi n°2009-967 du Grenelle I : « *en Île-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. À cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice, en complémentarité avec les autres projets d'infrastructures de transport déjà engagés dans le cadre du contrat de projets État-région.* »

La refonte du système francilien de transport est une urgence. En effet, à l'image de la macrocéphalie de la « zone capitale » évoquée de longue date par les géographes, « *les tentacules de Paris s'étendent ainsi sur tout le territoire* ». ⁽¹⁾ Chacun a à l'esprit le schéma classique du développement des réseaux, routier comme ferré, en étoile depuis Paris. Ainsi, les voies ferrées ont pour la plupart favorisé l'accès à la capitale selon un schéma centralisateur, rendant possible une liaison vers le cœur de Paris depuis toutes les zones périphériques d'Île-de-France, tandis que les trajets radiaux demeurent insuffisants, peu pratiques et limités à la première ceinture de la capitale. Le transit par le centre de Paris reste inévitable, ce qui multiplie les points de congestion, allonge la durée des trajets et néglige l'objectif de bien-être des citoyens que doit poursuivre toute politique des transports. Dès lors, les Franciliens privilégient d'autres modes de transports moins propres.

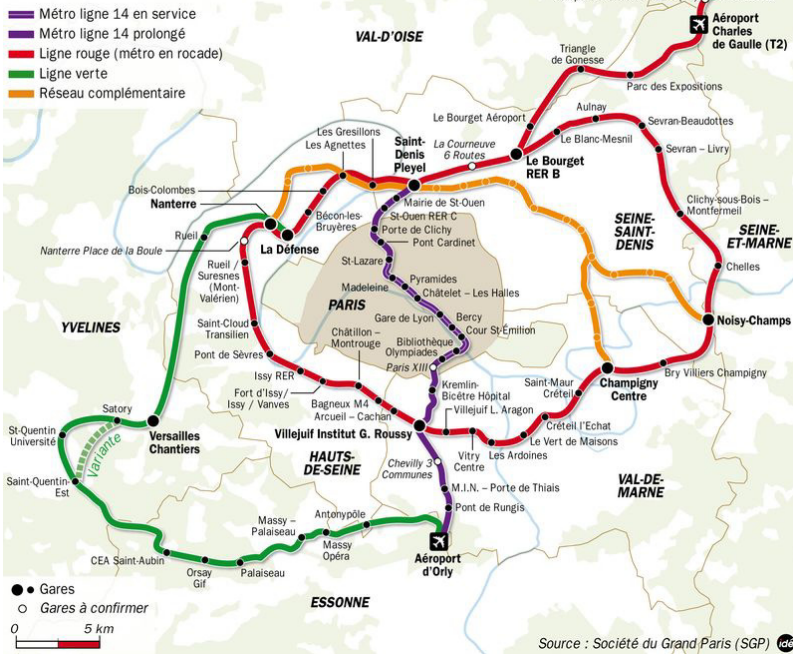
La loi n°2010-597 relative au Grand Paris traduit les orientations définies par le Grenelle de l'environnement. Elle crée notamment la Société du Grand Paris (SGP), établissement public de l'État, dont sont membres la région et les départements franciliens. La SGP a été chargée d'élaborer un plan de développement des transports en Île-de-France, selon un calendrier précis, prévoyant un début des travaux en 2013.

Or, deux schémas ont été mis en concurrence : le projet « Grand Paris » porté par la SGP et le projet « Arc Express » issu des travaux de la région et des départements. Finalement, le 26 janvier 2011, M. Maurice Leroy, ministre de la Ville, M. Jean-Paul Huchon, président de la région Île-de-France, et Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre du développement durable et des transports, ont fait état de la signature d'un **protocole d'accord sur la réalisation d'un projet commun : « Grand Paris Express »**.

Le tracé définitif ainsi que le détail des projets n'ont pas encore été arrêtés, et la solution définitive devrait être connue au cours de l'été 2011. Néanmoins, fin mai 2011, un tracé a été approuvé : il s'agit de réaliser cinq lignes, dont le projet phare serait un métro automatique en rocade autour de Paris de 180 kilomètres au lieu des 150 kilomètres prévus initialement.

(1) Jean-François Gravier, *Paris et le désert français*, éd. 1947, p. 74.

Le schéma du Grand Paris



d) L'Engagement national pour le fret ferroviaire

Les activités de fret ferroviaire ont fait l'objet, en France, de cinq plans de sauvetage en douze ans !

Le dernier en date, adopté à l'automne 2009, est l'Engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF).

- La relance du transport de marchandises par le rail officiellement annoncée, dans ce cadre, donne lieu au déblocage de 7 milliards d'euros consacrés à l'investissement (c'est-à-dire à des travaux d'infrastructures majoritairement conduits par RFF) auxquels s'ajoute un milliard d'euros directement engagé par la SNCF pour mener à bien neuf « projets industriels » sur la période 2010-2015.

L'objectif est apparemment clair : en cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement, il convient ainsi de faire passer la part du trafic « non routier et non aérien » de 14 % à 25 % en 2022. Le rail devrait contribuer à cette croissance à près de 90 %, le solde relevant du trafic fluvial.

Selon des estimations fondées sur les objectifs de croissance économique en Europe, la production du fret ferroviaire français pourrait ainsi atteindre, à terme, 70 milliards de tonnes/km (t/km), soit le niveau de l'activité fret de la SNCF du début de la décennie 1970.

L'objectif de 50 millions de t/km en 2013-2014, qui aurait constitué une première étape ambitieuse de mise en œuvre de l'Engagement national, ne sera toutefois pas tenu.

A priori, l'objectif français des 25 % à l'horizon 2022 est « eurocompatible ». En effet, la stratégie « Transports 2050 » de l'Union européenne ambitieuse, d'abord, la reprise par le rail de 30 % puis, à l'échéance, de 50 % des activités routières de transport de marchandises⁽¹⁾.

Deux autres axes majeurs de la stratégie « Transports 2050 » se révèlent déterminants pour le développement du fret ferroviaire : le premier porte sur la nécessité de définir puis de diffuser **un document unique de transport à l'échelle européenne**, le second insiste sur **la construction d'un réseau de transport intégré reposant sur les interconnexions entre ses différents modes**. Les avancées sur le document unique paraissent bien aléatoires, si l'on considère notamment le retard pris par le fret ferroviaire français dans l'utilisation du *GPS* et de la puce électronique pour la localisation des wagons et la gestion des chargements, des techniques déjà largement utilisées par le transport routier et dont les coûts d'usage ont considérablement baissé au cours des années.

Au cours de son audition, **M. Hubert du Mesnil, président de RFF**, a rappelé, qu'en France, les modalités d'accrochage automatique des wagons en étaient encore très largement au stade des études et que la documentation relative aux trains de marchandises restait consignée sur des supports « papier » !

• **La SNCF a élaboré un schéma de reconquête en déclinant une nouvelle offre « multilots/multiclients » qui succède à l'organisation précédente dite « swing ».** Cette offre privilégie les trains massifs aux dépens du wagon isolé. L'effet direct de cette orientation a été le retrait de l'activité de fret dans un grand nombre de gares. Il reste néanmoins une offre « sur mesure » de wagons isolés, considérée plus rémunératrice pour l'entreprise, car elle vise les transports lourds, encombrants ou dangereux évalués à 5 % de l'activité totale de fret.

Plus généralement, la SNCF entend désormais mieux s'impliquer dans le transport combiné notamment par l'intermédiaire de sa filiale **Novatrans dont SNCF Geodis a pris le contrôle majoritaire en 2009, après recapitalisation**, et sur les autoroutes ferroviaires en confirmant ainsi la formule fréquemment employée par M. Pierre Blayau selon laquelle « ...il n'y a pas de fatalité au déclin du fret ».

• **L'Engagement national pour le fret ferroviaire** est lié à un programme d'investissements dont la mise en œuvre suppose, d'abord, de très

(1) *L'objectif européen n'est pas irréaliste puisqu'il concerne, en fait, les transports routiers effectués sur une distance supérieure à 300 kilomètres, alors que les transports routiers réalisés sur une distance inférieure à 150 kilomètres donc peu « récupérables » par le rail, représentent actuellement plus des trois-quarts du trafic actuel.*

importants travaux d'infrastructures afin de dessiner un réseau « orienté fret », c'est-à-dire plus apte à l'accueil des convois car la fluidité des circulations y serait mieux garantie. Il en va ainsi des contournements à réaliser sur certaines zones d'étranglement du réseau, notamment en région lyonnaise.

En outre, les principaux axes d'action (extension du réseau des autoroutes ferroviaires, développement du transport combiné, émergence d'un fret ferroviaire « grande vitesse » dans les aéroports, création d'opérateurs ferroviaires de proximité – OFP – et amélioration de la desserte des grands ports) ont, chacun, une dimension déterminante pour le choix des matériels roulants les mieux adaptés, donc, en premier lieu, pour les études et la définition de leurs évolutions techniques à moyen terme.

Sous l'autorité du secrétariat d'État chargé des transports, **un comité de suivi de l'Engagement pour le fret ferroviaire** a été installé en janvier 2010. Il réunit les opérateurs de transport ferroviaire de marchandises, les organismes professionnels du secteur dont les représentants des chargeurs, l'Union des Ports de France ainsi que des associations dont France Nature Environnement (FNE).

• **Le premier bilan reste assez peu encourageant.** La réorientation du réseau sur le fret est un long chemin. En effet, le réseau « fret » français est resté, à peu de choses près, ce qu'il était durant la période ayant suivi la Seconde Guerre mondiale, c'est-à-dire une époque au cours de laquelle dominaient les industries primaires et extractives. La géographie de ses principales plates-formes en est encore la traduction.

L'action d'électrification du réseau, qui devrait pourtant constituer une priorité de l'Engagement national, peine à dépasser le stade des études. Les premières réalisations significatives restent largement subordonnées aux aléas d'exécution des contrats de projets État-régions, donc à leur financement, sans plan national préétabli : **le réseau fret allemand est électrifié à 97 % contre seulement 57 % pour le réseau français !** S'agissant de l'objectif de reconquête sur les activités routières, les représentants des associations environnementales soulignent de profondes contradictions avec les objectifs du Grenelle.

L'objectif de passage de 14 % à 25 % du trafic « non routier et non aérien » leur semble peu réaliste, dès lors qu'au terme de l'année 2009, la part du rail avait encore régressé à seulement 12 % ! **Par ailleurs, l'autorisation récemment accordée à la circulation des camions de 44 tonnes est très largement considérée comme un mauvais signal**⁽¹⁾. De nombreux interlocuteurs de la commission d'enquête ont fait spontanément état de ce qui leur paraît traduire une incohérence. On rappellera que la mesure, d'abord en vigueur pour certains transports agricoles et alimentaires, sera étendue à d'autres types de chargement de façon concomitante avec l'introduction de l'écotaxe poids lourds.

(1) Décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur.

Pour autant, il n'est pas possible de considérer que le terrain perdu ne saurait être, au moins en partie, reconquis !

Par exemple, le **groupe Eurotunnel** ambitionne de développer ses activités de fret, plus particulièrement par l'intermédiaire de filiales spécialisées. La plus active de ses filiales est **Europorte** qui a repris, en novembre 2009, les activités françaises de **Veolia Cargo**, un groupe qui s'est retiré du secteur après en avoir été l'un des premiers acteurs privés, dès l'ouverture du marché français à la concurrence. **Europorte** emploie déjà près de 1 000 salariés et l'objectif d'atteindre quelque 10 % du marché fret français ne paraît pas irréaliste pour les prochaines années. Son domaine est distinct et complète le transport de véhicules routiers dans le tunnel transmanche directement opéré, depuis l'origine, par **Eurotunnel**. Plus généralement, le transport de fret par le tunnel sous la Manche témoigne des difficultés de ce secteur à partir de la France, notamment en raison de l'optique encore trop nationale de l'opérateur historique. Ainsi, en 2010, le fret ferroviaire ayant franchi la Manche par le tunnel s'est élevé à 1 million de tonnes, alors que les perspectives initialement formulées par les deux pays promoteurs, il y a quelque trente années, prévoient un trafic proche de 10 millions de tonnes annuellement transportées. Cette situation explique qu'en dépit des succès commerciaux d'*Eurostar* qui opère sur une des lignes « voyageurs » les plus empruntées au monde avec 10 millions de passagers attendus en 2011, le tunnel sous la Manche reste exploité à moins de 60 % de son potentiel.

Tant pour ses premières activités de transport de véhicules que pour son développement dans le fret au-delà de ses interventions directement liées au trafic transmanche, le **groupe Eurotunnel** peut devenir un client important de la construction ferroviaire française. Au regard de son *business plan*, il aura des besoins de matériels concernant à la fois un renouvellement progressif de son parc de wagons de transport de véhicules et de nouvelles capacités correspondant à l'élargissement de son offre.

Il est également important de mentionner qu'**Europorte** a conclu avec **RFF** un accord de qualité des sillons portant sur les conditions de circulation de ses activités de fret pour l'année 2011. Cet engagement réciproque témoigne de la détermination du **groupe Eurotunnel** à devenir l'un des acteurs les plus actifs du secteur.

Par ailleurs, **l'émergence d'un fret à grande vitesse**, même s'il n'est qu'une niche du marché, peut néanmoins s'inscrire dans une perspective européenne de développement. Les tentatives françaises de *trains bloc express (TBE)* n'ont pas rencontré le succès. En témoigne l'abandon, annoncé en mars 2011, d'une liaison Paris-Marseille et Toulouse opérée de nuit par **Sernam**, une ancienne filiale de la SNCF. En revanche, le projet **Carex**, lui, poursuit, dans une logique européenne, l'ambition de bâtir un réseau LGV Fret à partir d'une plateforme intermodale intégrant la dimension « rail » à Roissy. Sur la base d'un partenariat public-privé avec des adhérents motivés (dont Aéroports de Paris, Air France KLM, Fedex, La Poste, UPS, WFS) et l'implication véritable de la SNCF

et RFF, il est possible d'engager, à partir de 2015, un processus de liaisons spécifiques avec Londres, Amsterdam, Liège, Lille, Lyon, et des extensions futures vers l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne.

2. Un marché aux évolutions contrastées

a) *Les transports urbains*

La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite **LOTI**, a engagé le processus de décentralisation des transports collectifs de voyageurs en faveur des collectivités locales. Le législateur a opéré un partage des compétences de transport entre trois échelons territoriaux que sont les communes ou leurs groupements, le département et la région.

Pour les transports urbains et interurbains sont compétents les agglomérations et les départements.

L'Île-de-France est un cas particulier, puisque l'organisation des transports est confiée à une structure spécifique : le **Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)**. Depuis le 1^{er} juillet 2005, le conseil d'administration du STIF est composé des seuls représentants des collectivités territoriales et présidé par le président de la région Île-de-France. Il est notamment compétent pour les opérations de renouvellement des matériels roulants.

De plus, la loi de solidarité et renouvellement urbains (**SRU**), votée en 2001, a créé les **syndicats mixtes de transport (SMT)**, qui permettent aux autorités organisatrices de se regrouper pour la création de systèmes de transport intégrés. Depuis 2001, de nombreux SMT ont été créés autour des grandes agglomérations : *Sytral* pour le Grand Lyon, *Tisséo* à Toulouse, *Smirt* pour la région de Lille, etc.

Fortes de leurs nouvelles responsabilités, les collectivités territoriales décentralisées ont donc multiplié les projets de développement des transports collectifs urbains, ce qui a permis de soutenir l'activité industrielle des constructeurs ferroviaires.

À la suite du Grenelle de l'environnement, les appels à projets « **TCSP** » ont initié une nouvelle vague de développement de transports urbains. Mais comme le souligne M. Pierre Mathieu, vice-président du **GART** ⁽¹⁾ et vice-président délégué aux infrastructures et aux transports au conseil régional de Champagne-Ardenne, l'aide apportée pour les transports collectifs en site propre (TCSP) « *concerne, pour le dire vite, le BTP – c'est-à-dire l'infrastructure – et non le matériel roulant* ».

(1) Groupement des Autorités Responsables de Transport.

Par ailleurs, **les projets TCSP** ne concernent pas uniquement le mode ferroviaire (tramway ou métro). En effet, compte tenu des coûts de réalisation des infrastructures, certaines agglomérations privilégieront les solutions de bus à haut niveau de service (BHNS).

Coût des infrastructures par mode de transport <i>(prix au kilomètre en millions d'euros)</i>	
Bus à haut niveau de service	3-10
Tramways	20-30
Métro	Environ 100

De plus, dans certains cas, le mode ferroviaire n'est pas forcément le plus pertinent. En effet, la taille du territoire à couvrir et la densité de population peuvent conduire à privilégier un réseau de bus.

Mais au-delà des projets de TCSP, le ferroviaire a séduit de plus en plus de collectivités depuis plusieurs années et de nombreux projets de transports collectifs urbains ont accordé une place prédominante au mode ferroviaire.

Le retour des tramways

Les tramways avaient connu une sorte d'« âge d'or » au début du XX^{ème} siècle, jusqu'à la période de l'entre-deux-guerres. À cette époque, les voitures à cheval ont totalement disparu, les autobus sont en phase de développement et la voiture particulière est réservée à une classe sociale privilégiée. Mais dès la fin des années Trente et de l'Après-guerre, le tramway est peu à peu délaissé et les rails déconstruits. Les autobus deviennent plus sûrs, et coûtent moins cher dans la mesure où aucune infrastructure particulière n'est nécessaire. Cette évolution traduit une orientation alors incontestée : **« il faut que la ville s'adapte à la voiture »**, (déclaration en 1971 du Président de la République, **M. Georges Pompidou**).

Pourtant, au cours de la dernière décennie, les tramways sont peu à peu réapparus dans les centres-villes. Dès la fin des années 1980, quelques agglomérations dont Nantes, Grenoble et Rouen ont opté pour cette solution alors jugée archaïque. Aujourd'hui, la plupart des grandes villes françaises ont mis en place des réseaux de tramways modernes ou investissent sur des projets en cours de développement.

Ainsi de Toulouse, où le syndicat mixte des transports communs a investi 213 millions d'euros dans la première ligne de tramway de la ville, inaugurée en novembre 2010. Pour ce marché, vingt-quatre rames *Citadis* d'Alstom d'une capacité de 209 places ont été commandées. De même, à Lyon, le syndicat des transports de l'agglomération a choisi le *Citadis* d'Alstom, dont dix rames de grande capacité pouvant transporter jusqu'à 400 passagers ont récemment été commandées pour un montant de 33 millions d'euros. L'une des clauses du

contrat prévoit l'achat de deux à neuf rames supplémentaires, ce qui porterait le montant du marché à 58 millions d'euros.

LE TRAMWAY DANS LES VILLES FRANÇAISES	
Ville	Marché
Angers	17 rames Citadis (Alstom)
Besançon	19 rames <i>Caf</i>
Bordeaux	74 rames Citadis (Alstom)
Brest	20 rames Citadis (Alstom)
Caen	Tramway sur pneu (Bombardier)
Dijon	32 rames Citadis (Alstom)
Clermont-Ferrand	26 rames Translohr
Grenoble	49 rames Citadis (Alstom)
Le Havre	22 rames Citadis (Alstom)
Le Mans	26 rames Citadis (Alstom)
Lille	24 rames <i>Breda</i>
Lyon	73 rames Citadis (Alstom)
Marseille	26 rames Flexity (Bombardier)
Montpellier	80 rames Citadis (Alstom)
Mulhouse	27 rames Citadis (Alstom)
Nancy	Tramway sur pneu (Bombardier)
Nantes	46 rames Alstom TFS 33 rames <i>Adtranz</i> Incentro (racheté par Bombardier) 8 rames <i>Caf</i>
Nice	25 rames Citadis (Alstom)
Orléans	43 rames Citadis (Alstom)
Paris	145 rames Citadis (Alstom) 43 rames Translohr
Reims	18 rames Citadis (Alstom)
Rouen	27 rames Citadis (Alstom)
Saint-Étienne	35 rames Alstom TFS
Strasbourg	41 rames Citadis (Alstom) 53 rames Flexity (Bombardier)
Toulouse	24 rames Citadis (Alstom)
Tours	21 rames Citadis (Alstom)
Valenciennes	28 rames Citadis (Alstom)

Dans certains cas, le retour au tramway a rencontré des difficultés. Ainsi des villes de Caen et de Nancy, qui ont choisi au début des années 2000 le tramway sur pneus – guidé par un rail et pouvant circuler sur route – élaboré par Bombardier dans les années 1990. Ce produit a été affecté par des pannes techniques augmentant le budget alloué aux activités de maintenance. Selon les services techniques de la mairie de Caen, les coûts d'entretien sont quatre fois plus

élevés que les montants initialement prévus. Ils sont d'autant plus lourds que le groupe Bombardier a arrêté la production de ces matériels.

Les autres projets ferrés

La modernisation des matériels de métro est un enjeu important pour les constructeurs. En effet, selon **M. Daniel Cappelle, président de l'Association des industries ferroviaires (AIF)**, « *à l'exception des métros, le marché national de renouvellement du matériel roulant va se réduire, tombant de 140 trains à 70 trains par an* ».

Le renouveau des métros n'est pas d'abord venu de l'agglomération parisienne, dont les voitures et les infrastructures datent pour la plupart de plusieurs décennies. **Les premiers métros automatiques** construits en France ont effet été les produits *Val* conçus par Matra transport puis repris par Siemens, mis en service dès 1983 à Lille, puis à Rennes, et pour la desserte des aéroports de Paris (*CDGVal et Orlyval*). Toulouse a également inauguré une première ligne automatique de type *Val* en 1993 et une seconde en 2007.

Par ailleurs, la ville de Rennes a lancé un projet de construction d'une seconde ligne de métro automatique sur pneu, qui circulera sur un axe de 12,7 kilomètres à partir de 2018. Siemens, qui a gagné l'appel d'offres relatif au matériel roulant, a annoncé le lancement d'une coentreprise avec le groupe Lohr pour prendre en charge la production depuis son site industriel implanté en Alsace, à Duppigheim. Il s'agit d'un marché de 50 millions d'euros visant à la fourniture, d'ici 2017, de 38 voitures. Cette commande est essentielle pour le groupe Lohr, dont les activités « transport » restent faibles.

Le cas de la région parisienne

La modernisation du réseau ferroviaire parisien fait évidemment écho au **projet du Grand Paris Express porté par la Société du Grand Paris (SGP) et la région Île-de-France**. L'investissement revient aux collectivités et à l'État à hauteur de 18 milliards d'euros, auquel s'ajoutent également le produit de nouvelles ressources fiscales pour 7 milliards d'euros et une même somme issue du Grand Emprunt. Sur les quelque 32 milliards ainsi investis, près de 12 milliards d'euros seront affectés à la modernisation du réseau existant tandis que la réalisation du seul métro automatique en rocade devrait coûter 20 milliards d'euros.

Au-delà, 3,1 milliards d'euros devraient être consacrés à l'acquisition de matériels roulants.

Mais les projets relatifs aux transports urbains dans la région parisienne n'ont pas tous trait au Grand Paris. **Une grande partie du parc ferroviaire francilien est ancienne et doit être renouvelée**. La RATP, qui ne gère pas toutes les lignes de RER, est en possession de 5 000 voitures réparties entre environ 700 rames de métro, 350 de RER et une centaine de voitures de tramway.

Au cours des dernières années, le STIF a engagé dans une politique de rénovation et d'achat avec un objectif simple : d'ici 2016, tout le matériel roulant ferroviaire en Île-de-France sera neuf, récent ou rénové.

PROJETS DE RÉNOVATION DU TRANSPORT D'ÎLE-DE-FRANCE

RER A : acquisition de 130 rames à deux niveaux MI09 à hauteur de 50 % du coût d'objectif présenté par la RATP en juin 2008 soit 650 millions d'euros à la charge du STIF.

RER B : rénovation des 119 rames MI 79 pour 275 millions d'euros, financés à 50 % par le STIF.

RER C et D et réseaux Est et Sud-Est : rénovation des 304 rames à deux niveaux Z2N pour 350 millions d'euros, financés à 50 % par le STIF. À ce jour, 60 rames ont déjà été rénovées et l'achèvement de ce programme est prévu fin 2015.

Le réseau Est : acquisition de 24 rames AGC pour 125 millions d'euros, dans le cadre d'un programme financé à 50 % par le STIF.

Les réseaux Nord-Ouest, Est, Saint-Lazare : acquisition de 172 rames Francilien pour 1,5 milliard d'euros, financé à 50 % par le STIF, livrées entre 2009 et 2015.

La modernisation du réseau concerne également les métros parisiens.

Ainsi, le 9 février 2011, le Conseil du STIF a décidé de l'acquisition de 66 trains MF01 pour remplacer le matériel utilisé sur la ligne 9 du métro. La livraison est attendue entre 2013 et 2016. Le coût plafond de l'investissement est de 330 millions d'euros, financé à 50 % par le STIF. Par ailleurs, d'autres opérations de renouvellement des matériels ont été décidées au cours des dernières années :

– rénovation des 66 rames de la ligne 13 (terme : fin 2011 – 112M€) avec une filiale française d'*Ansaldo Breda* qui malheureusement a connu de graves difficultés ;

– acquisition de 49 rames pour la ligne 1 (terme : mi 2013 – 446 M€). Les premières rames automatiques seront mises en circulation dès l'été 2011, tandis que les anciennes seront transférées sur la ligne 4 ;

– acquisition de 95 rames *MF2000* pour les lignes 2 et 5 (terme : fin 2013 – 650 M€).

Cette stratégie de renouvellement des matériels s'inscrit dans la durée puisque le STIF a élaboré un schéma directeur du matériel roulant ferroviaire (SDMR), qui estime l'investissement nécessaire au renouvellement du parc « train/RER » à 12 milliards d'euros d'ici 2035, et un schéma directeur du matériel métro.

La RATP a également engagé un programme de commandes de matériel roulant concernant le tramway pour les lignes T5, T6, T7 et T8, actuellement en construction, qui seront opérationnelles d'ici 2015.

Par ailleurs, au-delà du renouvellement complet de matériel, la RATP procède chaque année à l'acquisition de 40 millions de pièces détachées auprès de

ses fournisseurs et **M. Pierre Mongin, président de la RATP**, a confié à la commission son besoin de « *fournisseurs solides et stables, qui puissent non seulement couvrir la période de garantie mais également assurer la fourniture durant trente ans des pièces nécessaires* ».

Une concurrence « low cost » ?

Le constructeur Siemens et la Régie des transports en communs de Bucarest (RATB) viennent d'annoncer le lancement prochain d'un tramway « à bas coût » : Imperio. Il s'agit manifestement pour les concepteurs de s'inspirer du succès de la Dacia Logan dans le secteur automobile. Siemens fournira le moteur et projette de construire une ligne de production dédiée par l'intermédiaire de la société roumaine Astra vagoane. Selon la direction de la RATB, le produit issu des usines roumaines sera « *pas cher* » et « *de qualité occidentale* » !

Mais auparavant, de « nouveaux entrants » s'étaient positionnés sur le marché des tramways : les groupes polonais Solaris, espagnol Caf (Construccion y Auxiliar de Ferrocarriles) et suisse Stadler, qui a fourni le tram-train « Rhône-Express » reliant la ville de Lyon à l'aéroport Saint-Exupéry.

Face à ces multiples concurrents, les constructeurs redoutent que « *le matériel allant vers une plus grande standardisation, le client n'achète sur le marché que celui qui lui conviendra au prix le plus bas* » comme nous l'ont confié certaines des personnes auditionnées.

C'est notamment ce qu'il s'est passé pour le marché de tramway de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon (CAGB), attribué au constructeur espagnol Caf en juin 2010. La CAGB a justifié son choix par le fait qu'il s'agissait du « *tramway le moins cher de France* » et a ainsi éliminé les offres présentées par Alstom, Stadler, Ansaldo Breda et Lohr Industrie. Il s'agit d'un marché de près de 35 millions d'euros visant la fabrication de 19 rames. Comme beaucoup d'observateurs, la commission d'enquête a été surprise qu'un marché de cette importance, financé en partie par des subventions publiques, échappe à des constructeurs implantés en France. Le groupe Caf a mis en avant le fait qu'une partie des rames sera assemblée dans une usine française des Hautes-Pyrénées, mais il semble assez probable que la production restera très largement localisée en Espagne. La commission ne souhaite évidemment pas mettre en cause le principe des marchés publics, mais certaines révisions s'imposent. Un tel choix paraît d'autant plus dommageable qu'une situation inverse reste peu envisageable. En effet, d'après de nombreuses personnalités rencontrées par la commission d'enquête, il reste illusoire pour des industriels français de penser pouvoir remporter des appels d'offres de collectivités publiques en Espagne !

b) Les transports régionaux

De l'aveu de tous les acteurs rencontrés par la commission d'enquête, les régions françaises ont sauvé l'industrie ferroviaire française au début des années 2000 en prenant le relais de la SNCF comme commanditaire. **D'après M. Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des industries ferroviaires, la « redynamisation a été financée, pour l'essentiel, par les régions et les autres collectivités locales » s'agissant du secteur ferroviaire.**

Cette évolution a été rendue possible par deux évolutions législatives accordant aux régions une réelle compétence en matière de transport. D'abord, la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF ont donné un cadre institutionnel nouveau à la régionalisation amorcée avec la LOTI, en permettant la mise en place d'expérimentations régionales. Par la suite, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite loi SRU) a achevé le mouvement de décentralisation engagé et transféré aux régions, hors Île-de-France et Corse, la compétence d'autorité organisatrice des transports (AOT) collectifs d'intérêt régional (transport express régional – TER) à compter du 1^{er} janvier 2002.

Depuis cette date, l'effort financier des régions a constitué un élément essentiel de la politique de transport régional, notamment pour le renouvellement du matériel roulant. Un rapport thématique de la Cour des comptes ⁽¹⁾ de novembre 2009 a souligné cet effort :

D - Une charge croissante pour les régions						
1 - Les dépenses en matériel roulant et installations fixes						
Le tableau suivant récapitule, pour la période sous revue, l'effort des régions (France entière, hors Ile-de-France et Corse) pour le financement du matériel roulant et des installations fixes.						
Financement du matériel roulant (MR) et des installations fixes (IF) par les régions de 2001 à 2007						
En M€	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total (IF+MR)	230,65	311,09	575,16	611,47	599,14	630,54
<i>Source : SNCF</i>						
Ces dernières dépenses ont été inscrites dans les volets ferroviaires des contrats de plan Etat-Région 2000-2006, des contrats de projet Etat-Région 2007-2013 et dans des « plans rail » dans les trois régions qui ont complété les crédits des CPER sur financement exclusif de leur part (Limousin pour 46 M€ ; Auvergne pour 213 M€ ; Midi-Pyrénées pour 328 M€).						

(1) Rapport public thématique « Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre » ; Cour des Comptes, novembre 2009.

Le marché des trains express régionaux (TER) représente une part importante du chiffre d'affaires des constructeurs avec des commandes dont le niveau atteint entre 7 et 20 milliards d'euros. Ainsi, comme le soulignait **M. Jacques Auxiette, vice-président de l'Association des régions de France (ARF) lors de son audition par la commission d'enquête** : « *On oublie trop souvent que les transports collectifs constituent une filière industrielle à part entière !* »

Deux entreprises ont surtout profité de ces nouveaux marchés :

– Alstom Transport a obtenu les marchés pour la livraison des *ZTER* et des *TER2Nng* dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Lorraine, Pays de la Loire et Rhône Alpes, et, plus récemment, le marché auprès de dix régions concernant la livraison de rames automotrices *Régiolis*, dont les premières seront livrées en 2013 ;

– Bombardier Transport a remporté en 2001 un contrat pour la fourniture d'*Autorails Grande Capacité (AGC)* et plus récemment, le *Regio2N*, automotrice électrique à deux niveaux. Six régions ont commandé ce produit, qui sera mis en service à partir de 2013.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES COMMANDES DES RÉGIONS : UN INVESTISSEMENT IMPORTANT			
Type matériel	Nbre de rames	Montant total	Observations
ZTER (Alstom)	57	319 M€	Marché clos
AGC : XGC+ZGC+BGC (Bombardier)	700	2 872 M€	Marché clos (dernières livraisons en cours)
TER2Nng (Alstom)	233	1 558 M€	Marché clos (toutes les rames livrées)
Tram-train ng Dualis (Alstom)	39 (200 maxi)	142 M€ (726 M€)	Marché en cours
Régiolis (Alstom)	166 (1 000 maxi)	1230 M€ (7 410M€)	Marché en cours
Régio2N (Bombardier)	129 (860 maxi)	± 1 200 M€ (± 8 000M€)	Marché en cours
TOTAL		7 321 M€ (20 885 M€)	

Source: Association des régions de France

Néanmoins, l'effort des régions est appelé à se réduire au cours des prochaines années, et la période 2011-2014 s'annonce particulièrement difficile. Les commandes supplémentaires de *Régiolis* et de *Régio2N* n'ont pas été confirmées. Lors des déplacements dans le Nord-Pas-de-Calais, les membres de la commission d'enquête ont ressenti très fortement l'inquiétude des ouvriers quant au tarissement des commandes liées au transport régional, alors que jusqu'à

l'année dernière, Bombardier et Alstom livraient entre cent et deux cents TER par an.

c) Le TGV

Le marché de la grande vitesse marque le pas en France. Au cours de leurs auditions, les membres de la commission d'enquête ont été interpellés sur un arrêt complet des programmes de renouvellement. Ainsi, alors que jusqu'en 2008 il était question de remplacer 200 à 300 rames du TGV de première génération, qui ont trente ans d'âge, ce chiffre serait plutôt de l'ordre d'une centaine aujourd'hui. Les dirigeants d'Alstom ont confirmé un report « *aux calendes grecques* » d'un programme de commande de 300 nouvelles rames. Cette réduction des volumes de TGV demandés est progressive et se traduit déjà dans le carnet d'activité des constructeurs. Ainsi, en 2010, le nombre de nouvelles rames livrées est passé de dix-huit à quinze, entraînant une perte de près de 75 millions d'euros pour le constructeur français. Ce revirement de la part de la SNCF fait planer une menace de baisse drastique de l'activité industrielle des sites français spécialisés dans la grande vitesse – notamment à Aytré – d'autant plus que la production des TGV *Duplex* doit cesser en 2015. Par ailleurs, les conséquences de ce qu'il convient d'appeler « *l'affaire Eurostar* » pourraient être beaucoup plus lourdes que prévues initialement pour Alstom. En effet, il est à craindre que des rames circulant actuellement dans le tunnel sous la Manche pourraient être à terme réaffectées sur le réseau national. Aux yeux de **M. Philippe Mellier alors président d'Alstom Transport**, cela s'apparenterait à une double peine : « *Non seulement nous ne construirons pas ces trains, mais la reprise, par la SNCF, de plusieurs anciennes rames représente un impact supplémentaire pour notre capacité de production* ».

Selon M. Guillaume Pepy, c'est une évidence, « *le TGV est un marché de niches, c'est-à-dire spectaculaire et symbolique qui incarne les qualités les plus achevées mais qui est limité en termes quantitatifs. Il se produit seulement quelque soixante trains à très grande vitesse chaque année en Europe* ». Or, pour ce marché d'une soixantaine de trains par an, cinq constructeurs sont en concurrence en Europe : Alstom avec l'*AGV*, Bombardier avec le *Zephiro*, Siemens avec le *Velaro*, et, dans une moindre mesure, le constructeur espagnol *Talgo* ainsi que l'italien *Ansaldo Breda*.

Dès lors, la bataille de la grande vitesse ne peut pas se jouer au niveau national, ni même au niveau européen. **En revanche, il s'agit d'une vitrine technologique qu'il ne faut pas négliger.** Les industriels rencontrés, et en particulier les dirigeants d'Alstom, ont ainsi fait part à la commission d'enquête de leur souhait de pouvoir présenter à leurs clients leur réussite sur leur propre territoire.

Au-delà, la SNCF et Alstom doivent s'interroger sur la conformité du modèle du TGV « à la française » aux attentes des clients et des usagers. En France, si Alstom est détenteur avec la SNCF du record du monde de vitesse sur

rail à 574.8 km/h⁽¹⁾, un train circulant à cette vitesse n'est pas adapté à notre réseau, et ne satisfait en rien les attentes des voyageurs. Il existe d'autres modèles, comme l'*ICE* allemand.

Lors de son audition par la commission d'enquête, M. Guillaume Pepy a lui-même reconnu une place « *entre le TGV et le TER, pour des trains grandes lignes admettant l'existence d'un « marché tout à fait significatif – de quelque 500 à 800 trains. Il ne faut donc pas négliger le secteur des automotrices roulant entre 160 et 230 ou 250 km/h – soit du matériel régional « boosté », soit des TGV dont on dégraderait la performance.* » Et de rappeler qu'en Allemagne a été retenue « *une option plus basse de trains roulant entre 250 et 300 km/h et non celle de la très haute vitesse* ».

Alstom a su proposer une solution répondant à ces caractéristiques. Il s'agit du *Pendolino*, initialement développé par l'entreprise *Fiat Ferroviaria* rachetée par le constructeur français. Ce train roule à une vitesse comprise entre 200 km/h et 270 km/h. L'emploi d'une technologie dite « *Tiltronix* » permet d'augmenter la vitesse dans les courbes de 20 % à 30 %. Ce type de produit pourrait ainsi constituer une alternative compétitive au TGV sur certaines liaisons, puisqu'il ne nécessite pas la construction de ligne spécifique et coûteuse. Un projet de ligne entre Paris-Orléans-Limoges et Toulouse a néanmoins été abandonné du fait d'un coût marginal trop élevé au regard du gain de temps obtenu. Le *Pendolino* a pourtant été exporté : sous la dénomination *Allegro*, il relie depuis la fin de l'année 2010 Saint-Pétersbourg et Helsinki en trois heures et demie au lieu de cinq heures trente auparavant. Au total, 430 véhicules développés sur la base du *Pendolino* circulent dans onze pays.

Lors de leur audition, MM. Bonnafous et Crozet ont également manifesté leur souhait de voir les industriels exploiter d'autres pistes de développement, sur le modèle du *Shinkansen* japonais ou de l'*ICE* allemand. Selon eux, la bataille de la grande vitesse ne se jouera plus sur les minutes gagnées mais sur le confort et les services fournis aux usagers comme l'accès à un Internet performant. Par ailleurs ils soulignent que le gain de dix minutes entre Lyon et Paris, « *compte tenu du fait que les parcours initial et terminal s'effectueront toujours à vitesse moyenne, impliquerait d'augmenter considérablement la vitesse maximale du train, ce qui entraînerait à son tour une augmentation à la puissance deux du bruit et de la consommation énergétique* ». Le ferroviaire serait-il alors toujours considéré comme un mode de transport propre et respectueux de l'environnement ?

La France semble prête à se lancer dans le renouveau de sa politique de transport et à privilégier les transports alternatifs à la route. Néanmoins, la commission d'enquête souhaite que les ambitions favorables au développement du fer se ressentent réellement sur le terrain, et aient une

(1) Record réalisé le 3 avril 2007.

traduction dans l'orientation du réseau et dans les carnets de commandes des industriels. Force est de constater que malgré des déclarations d'intention, les industriels peinent encore à tirer bénéfice des objectifs affichés et ne semblent donc pas bénéficier pleinement des projets annoncés. Beaucoup de ces entreprises vivent « dans l'attente ».

II.— L'INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE : UNE RÉALITÉ VARIÉE

A.— UNE INDUSTRIE ÉCLATÉE

Au cours de ces travaux, la commission d'enquête n'a pu que constater la difficulté d'appréhender une industrie si diverse. Autour des trois grands groupes implantés en France gravite une myriade de petits sous-traitants, parfois spécialisés à l'excès donc totalement dépendants de la santé économique des « donneurs d'ordres ». Seules quelques trop rares entreprises de taille intermédiaire (ETI) se sont constituées et parviennent à s'affranchir, parfois, de la tutelle des grands intégrateurs. L'industrie ferroviaire est multiple au point qu'aux yeux de la commission d'enquête, il est plus pertinent de parler d'industries ferroviaires. Alors que le secteur ferroviaire recouvre une vingtaine de milliers d'emplois sur le territoire, on dénombre plus de mille PME ! C'est dire l'importance quantitative de microstructures, souvent familiales, qui souffrent terriblement de la crise économique et de l'absence d'organisation de la filière.

1. Des entreprises de taille mondiale à la pointe de la technologie

Les constructeurs comme Alstom, Bombardier ou Siemens, se concentrent aujourd'hui sur trois métiers, qui correspondent à 30 % du coût d'un train : ils conçoivent, assemblent et testent les trains. Les 70 % restants sont externalisés et délégués aux équipementiers de rang 1, pour la réalisation des fonctions essentielles, et aux sous-traitants de rang 2 et 3 qui fabriquent les nombreux autres dispositifs.

Les grands groupes sont donc des intégrateurs, dont le métier n'est « *plus de découper l'acier et de le souder, mais de concevoir puis définir des spécifications, acheter, homologuer et mettre en service des matériels roulants* » selon la définition de **M. Jean Bergé, président de Bombardier Transport France**. Ces entreprises disposent d'une avance technologique certaine et sont à même de remporter des contrats à l'étranger et d'exporter leur activité. Il s'agit de groupes mondiaux reconnus internationalement pour leur compétence. En France, ils sont deux : Alstom Transport SA et Bombardier Transport.

Alstom Transport SA emploie en France plus de 8 500 salariés sur neuf sites : Saint-Ouen, Valenciennes, Reichshoffen, Belfort, Ornans, Le Creusot, Villeurbanne, Tarbes et La Rochelle. L'entreprise réalise un chiffre d'affaires de 2,5 milliards d'euros, ce qui correspond à près de 40 % du chiffre d'affaires mondial. La moitié de la production française du groupe est destinée à l'exportation.

Le nom d'**Alstom** est immédiatement associé à celui du TGV. S'agissant d'ailleurs de la très grande vitesse, **M. Patrick Kron, président-directeur général d'Alstom**, a récemment présenté la troisième génération de TGV *Duplex*, dont la mise en service est prévue pour la fin de l'année. Il s'agit du premier TGV

interopérable à deux niveaux, c'est-à-dire capable de circuler sur les grands réseaux européens. L'activité d'Alstom sur la grande vitesse a subi un coup d'arrêt avec la décision d'*Eurostar* d'attribuer son marché des trains à grande vitesse à Siemens. Par ailleurs, la SNCF n'a pas engagé de nouvelles commandes de rames TGV comme elle l'avait annoncé et a réduit le volume de certaines commandes passées, ce qui pousse le groupe à poursuivre une stratégie d'extension à l'international sur le marché de la grande vitesse. Au-delà, l'activité française d'Alstom Transport concerne le transport régional par le biais de la gamme *Coradia* qui comprend notamment les *Régiolis* ainsi que le transport urbain grâce au métro et au tramway de la gamme *Citadis*, dont le succès auprès des collectivités territoriales a été plus qu'important : 80 % des rames de tramways circulant en France.

Bombardier Transport France emploie 2 000 personnes sur le site industriel de Crespin, dont 600 ingénieurs et techniciens. La présence de Bombardier en France date de 1989, lorsque le groupe canadien a repris le site des Ateliers de construction du Nord de la France (ANF), alors sous-traitant d'Alstom. À cette époque, le site employait une soixantaine d'ingénieurs. Depuis, le nombre d'ingénieurs et cadres a donc été décuplé tandis que celui des employés, techniciens et agents de maîtrise doublait. Le site de Crespin abrite plusieurs centres d'excellences : fabrication des bogies, essais de résistance au *crash*, informatique embarquée, fiabilité.

En France, Bombardier Transport est perçu comme le *leader* du transport régional, notamment du fait de la livraison aux régions de 700 AGC. Au-delà, Bombardier Transport a développé des solutions de tramways à Marseille et Strasbourg et est également intervenu sur le métro parisien en partenariat avec Alstom.

Le groupe Siemens, un des *leaders* mondiaux du secteur ferroviaire, occupe une place particulière en France. **La division *Mobility* de Siemens France** a été créée le 1^{er} avril 2010 par fusion-absorption, au sein de la société Siemens SAS, de la société *Siemens Transportation Systems*, elle-même issue de l'intégration dans le groupe de la société *Matra Transport International*. La division *Mobility*, dont le siège est à Châtillon, représente 750 collaborateurs et un chiffre d'affaires supérieur à 200 millions d'euros. Mais la spécificité tient à ce que Siemens *Mobility* n'a pas en France de centre de production industrielle à proprement parler. En revanche, la France abrite le centre de compétence mondial dans le domaine des métros automatiques et des automatismes d'aide à la conduite des métros que la commission a d'ailleurs visité.

2. De rares entreprises de taille intermédiaire mais quelques réussites

À plusieurs reprises, les interlocuteurs de la commission d'enquête ont souligné l'existence d'un tissu industriel beaucoup plus resserré en Allemagne qu'en France. Aux yeux des dirigeants du groupe GHH-Valdunes, ce

« *Mittelstand est plus cohérent et techniquement plus compétent* ». En Allemagne, de nombreux équipementiers de rang 1 atteignent une taille mondiale et possèdent même parfois des filiales en France. C'est notamment le cas de *BVW*, *Voith-Turbo*, *Bosch Rexroth*, *Knorr-Bremse* ou *Schaltbau*. Hormis Faiveley, notre pays ne compte pas d'entreprises véritablement comparables. L'entreprise alsacienne Lohr Industrie pourrait entrer dans cette catégorie ainsi que GHH-Valdunes, qui occupe une place particulière depuis la fusion en février 2008 du groupe allemand GHH et de l'industriel français Valdunes.

Le statut d'entreprise de taille intermédiaire confère la possibilité aux entreprises de s'affranchir de la tutelle des grands donneurs d'ordres, de négocier « d'égal à égal » et de développer des cellules de recherche et développement efficaces. Pour ces ETI qui ambitionnent de développer leur croissance à l'international, les enjeux de réciprocité des règles de marché public sont essentiels.

Le groupe Faiveley emploie plus de 1 300 salariés en France, et y réalise 33 % de son chiffre d'affaires, soit 290 millions d'euros. La France abrite cinq des neuf centres de compétences du groupe, ainsi que sept sites industriels à Marquén-Barœul, Amiens, Gennevilliers, La Ville-aux-Dames, Montlouis-sur-Loire et, pour deux d'entre eux, Saint-Pierre-des-Corps. Faiveley Transport est spécialisé dans les systèmes d'équipements ferroviaires à fort contenu technologique, et intervient dans sept activités : climatisation, systèmes d'accès passagers, portes palières, système de freinage, coupleur, « *customer service* », « *power information and control* ». **Le groupe se situe au deuxième rang mondial dans le freinage (derrière l'allemand *Knorr-Bremse*) et dans le trio de tête pour les portes palières, la climatisation, les portes embarquées et les systèmes de captage de courant. En France, le groupe intervient auprès de la plupart des grands donneurs d'ordres et fournira Alstom et Bombardier sur les produits *Regio2N* et *Regiolis*.** De manière plus générale, Faiveley réalise environ 20 % de son activité avec Alstom et autour de 25 % avec Bombardier. Par ailleurs, l'entreprise a initié le projet RAIL – réseau d'améliorations industrielles locales – sur le site d'Amiens afin de favoriser l'émergence de synergies entre fournisseurs et développer un avantage concurrentiel local. Au-delà, le groupe s'inscrit dans une stratégie de développement à l'international, avec près de quarante sites industriels dans plus de vingt pays, dont la Russie, le Brésil, les États-Unis et la Chine. Le marché international représente aujourd'hui autour de 70 % du chiffre d'affaires du groupe.

Le groupe GHH-Valdunes est né de la fusion en février 2008 de l'équipementier allemand GHH et de l'entreprise française Valdunes. Spécialisé dans la conception, la fabrication et la commercialisation de produits et services liés aux organes de roulement (roues, essieux-axes, essieux-montés complets, équipés de boîtes de roulement, disques de frein, transmission,...), le groupe emploie près de 1 000 salariés sur cinq sites : Trith-Saint-Léger, usine des Dunes de Dunkerque, forges de Fresnes-sur-Escaut, Seraing (Belgique) et Oberhausen (Allemagne). 650 salariés sont employés sur les sites français. Le groupe couvre

toute la gamme des véhicules ferroviaires : tramway, train à grande vitesse, train régional, wagon de marchandises, locomotive, etc.

Le groupe est à la fois présent sur la première monte (la construction neuve), et dans la maintenance. **GHH-Valdunes a ainsi inauguré le 1^{er} avril 2010 à Trith-Saint-Léger un centre de haute performance – *European Wheelset Center (EWC)* – spécialisé dans la maintenance des essieux montés et à même de réparer dans un temps très court les essieux montés des wagons de marchandises. L’objectif est de fournir un service local en créant des structures similaires sur le territoire et d’étendre les activités de maintenance au transport de voyageurs.** Le marché est pour l’instant assez resserré en Europe puisque selon les dirigeants du groupe, *« en France, Valdunes est la seule entreprise à assurer cette maintenance en dehors de la SNCF. En Allemagne, en dehors de la Deutsche Bahn, le marché est ouvert à deux entreprises privées. En Italie, la dérogation donnée pour la maintenance à Lucchini SPA est strictement contrôlée par Trenitalia pour les seuls produits Trenitalia »*.

Une entreprise comme GHH-Valdunes n’est néanmoins pas à l’abri de la concurrence internationale et en particulier des constructeurs chinois *« qui avancent à pas de velours »*. Aux yeux de ses dirigeants, l’enjeu principal est de s’adapter à la banalisation des produits ferroviaires. Si une telle évolution est déjà actée dans le secteur du fret, la tendance est la même pour le transport de voyageurs. Dès lors, il convient de diversifier l’activité en proposant un produit accompagné de services : maintenance, mise en valeur du coût global des produits...

3. Une multitude de petits sous-traitants souvent en souffrance

Dans l’ombre des grands donneurs d’ordres et des grandes PME, tentent de survivre une myriade de petits sous-traitants de rang 1, 2 et 3.

De multiples entreprises

Les sous-traitants réalisent la majeure partie de la valeur ajoutée d’un train. Ils représentent dans leur totalité autour de 8 000 emplois. Ces entreprises, de tailles diverses, parfois employant moins de cinq salariés quand d’autres ont une centaine, sont totalement dépendantes des commandes des « plus grands », et ce à la différence d’autres secteurs comme l’automobile ou l’aéronautique. Ceci s’explique par plusieurs facteurs.

D’abord, **les sous-traitants ferroviaires sont très fortement spécialisés sur un corps de métier** – électronique, électricité, mécanique, fonderie, forge – voire sur une seule pièce. Cette structuration du tissu industriel est avant tout historique. Elle date du temps où la SNCF jouait un rôle de *« mère poule »* et où Alstom était le seul grand donneur d’ordres sur le territoire. Dès lors, si un grand

compte ne passe pas commande, c'est toute l'activité de ces petites structures qui est en péril et se trouve au bord du dépôt de bilan.

Aujourd'hui, la nature des commandes passées par les donneurs d'ordres a changé. Ainsi, comme l'a souligné **M. Jean Bergé** lors de son audition par la commission d'enquête : *« Il y a dix ans, nous achetions les coques de train « nues » ; aujourd'hui, nous achetons des coques où équipements et phares sont déjà montés »*. Un groupe comme Bombardier fait appel à près de 350 sous-traitants en France pour la fourniture des équipements. L'objectif est de réduire ce nombre d'une centaine, et donc de susciter des rapprochements entre petites structures.

À l'heure actuelle, **les sous-traitants sont en souffrance**. Dans le Nord-Pas-de-Calais, **Delos** a cessé ses activités, entraînant la suppression de 42 emplois, **Sofanor** n'emploie plus que 80 salariés à Crespin contre près de 160 il y a encore quelques mois, **les Forges de Fresnes** ont diminué leurs effectifs de 60 à 35 salariés et leur activité d'un tiers. Le groupe Oxymétal a par ailleurs décidé de se séparer de la **SAEP**. L'entreprise, basée à Saint-Amand-les-Eaux, est spécialisée dans le poinçonnage et la découpe laser, le pliage, le garnissage et la mécano-soudure. Elle employait 150 salariés au début de l'année 2011. **La SAEP a été placée en redressement judiciaire le 31 mars dernier alors que selon le directeur du site, M. Christophe Lefebvre, « le carnet de commandes est bien rempli »**. Récemment, le 6 juin 2011, les établissements Deprecq ont officiellement intégré le groupe SAEP sur décision du tribunal de commerce de Valenciennes. Deprecq est un équipementier du secteur ferroviaire dont les activités recoupent celles de SAEP, qui deviendra Deprecq Structural. La présidente-directrice générale de Deprecq, **Mme Antoinette Cousin**, estime que *« ce projet s'inscrit dans la stratégie de la filière ferroviaire régionale, visant à créer des ensembles de taille significative pour renforcer la structuration de l'industrie dans la région »*.

LE CAS DE SOFANOR

Sofanor est un équipementier ferroviaire basé à Crespin et spécialisé dans l'aménagement intérieur. L'entreprise a été placée en redressement judiciaire le 27 septembre 2010 alors qu'elle employait 158 salariés.

Pourtant, **Sofanor** produit les sièges du tramway *Citadis* d'Alstom, dont neuf rames devaient être produites sur le site de Petite-Forêt dans le Valenciennois. Cette situation pose la question de la solidarité entre donneurs d'ordres et sous-traitants même si, en l'espèce, cette « descente aux enfers » d'une entreprise jadis florissante s'explique en partie par la mauvaise gestion depuis 2007. De l'avis de nombreuses personnes rencontrées, les grands industriels de la région, Alstom et Bombardier, ont *« joué le jeu »* afin d'apporter des solutions en garantissant 7 millions d'euros de commandes et en épurant des factures pour un montant d'un million et demi d'euros. Mais cela n'a pas permis à l'entreprise de franchir les quelques mois difficiles avant la reprise annoncée d'autant que seule la moitié de l'aide annoncée aurait été apportée à la veille de la décision de justice entérinant la reprise du groupe par l'entreprise française **Barat**.

Aujourd'hui, **Barat-Sofanor** n'emploie plus que 80 salariés sur le site de Crespin. Ceux-ci redoutent que **Barat** sous-traite son activité dans d'autres pays.

De la dépendance à la soumission ?

Au terme de ses travaux, la commission d'enquête ne peut que partager un **certain soupçon de soumission des sous-traitants aux grands donneurs d'ordres**. D'abord, les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs n'apparaissent pas pacifiées. Elles souffrent en effet de **pratiques tout à fait contestables** comme la révision brutale des prix d'achat, sans promesse de maintenir les commandes, ou la pratique des enchères inversées. Autant de situations dommageables aux « petits » mais, il convient de le préciser, non spécifiques aux activités ferroviaires.

Ces pratiques participent de la volonté des intégrateurs ou des grands sous-traitants de baisser sans cesse les coûts de production et de développer une « **stratégie de juste-à-temps** ». Pour ce faire, les groupes concentrent les approvisionnements. Bombardier a ainsi développé à Crespin le parc *TransAvenir* afin d'accueillir près du site industriel des fournisseurs agréés. De même, Alstom a mis en place le programme « *Leading Partners 150* » afin d'identifier ses fournisseurs privilégiés. Ces programmes globaux inquiètent les plus petites entreprises, qui craignent d'être oubliées. Cette stratégie renforce la tendance aux **déréférencements** : certains fournisseurs ne sont tout simplement plus consultés.

Par ailleurs, on passe sans s'en rendre compte de la dépendance à la soumission puisque les fournisseurs deviennent ainsi exclusivement rattachés à tel ou tel donneur d'ordres. C'est certes la garantie de commandes pour quelques années, mais que deviendront ces fournisseurs si le grand compte ferme son site industriel, délocalise ou ne les qualifie plus ? Le « juste-à-temps » a également pour conséquence de **forcer les sous-traitants à prendre à leur charge les frais de stockage de leurs produits**. En effet, les grands comptes souhaitent pouvoir obtenir à n'importe quel moment la pièce nécessaire à la réalisation de leur produit, sans partager d'informations précises avec leurs fournisseurs. Dès lors, comme le soulignait déjà **notre collègue Daniel Paul** à la création de cette commission d'enquête : « *des entreprises ont vu leurs stocks multipliés par neuf en deux ans ou ont dû produire des séries de 20 pièces pour « sortir un prix » accepté par le constructeur, quitte à ce que celui-ci n'en commande finalement que deux...* ». Ce problème est également à rapprocher de la **question des délais de paiement** : la loi de modernisation de l'économie (LME) impose un paiement à quarante-cinq jours fin de mois ou soixante jours date de la facture. Les contournements de la réglementation sont monnaie courante et grèvent la trésorerie des fournisseurs.

Les sous-traitants souffrent également de la **logique du « premier train »** : études et prototypes sont réalisés en France, les sous-traitants fabriquent les pièces pour les premières rames, puis les fabrications des séries et la sous-traitance sont délocalisées ! **Les sous-traitants n'ont aucune visibilité à long terme** et, en quelque sorte, ne touchent pas les bénéfices de leur travail de test et d'innovation.

À ce sujet, le mépris de **la propriété intellectuelle** a également été souligné par les interlocuteurs de la commission d'enquête. Les grands groupes ont développé la co-conception. Plusieurs sous-traitants dont le savoir-faire est reconnu sont encouragés à proposer aux donneurs d'ordres des solutions innovantes pour le produit dans l'espoir d'être associés à la réalisation des commandes obtenues. Mais au final, une seule proposition sera retenue et les grands comptes auront pu se prodiguer, *quasi* gratuitement, de nouveaux plans non brevetés réalisés par la suite à l'étranger.

Enfin, et il s'agit certainement de l'un des points ayant le plus interpellé la commission d'enquête, il existe **un soupçon d'incitation à la délocalisation** de la part des grands comptes. Les sous-traitants seraient ainsi très fortement encouragés à localiser une partie de leur activité dans des *Low Labour Countries* (LLC) ou pays *low cost* afin de réduire les coûts et de rester compétitifs aux yeux des grands groupes. Par ailleurs, de manière insidieuse, la délocalisation de la production peut également être imposée aux sous-traitants. **Cela permet notamment aux donneurs d'ordres d'afficher des taux de facturation en France importants – à hauteur de 75 % minimum – alors que leurs fournisseurs ont été poussés, indirectement, à s'approvisionner en partie à l'étranger.** Ce phénomène est d'autant plus criant dans un contexte de « *sous-traitance en cascade* ». La multiplication des échelons renforce ce flou.

À ce titre, les salariés des groupes Bombardier et Alstom, que la commission d'enquête a tenu à rencontrer à la mairie de Quiévrechain lors de son déplacement dans le Nord-Pas-de-Calais, ont alerté la commission sur leur ignorance des activités de sous-traitance de leur employeur. Ils ont manifesté à cette occasion leur souhait d'obtenir plus d'informations, par exemple par le biais des comités d'entreprises, sur les activités des grands comptes à l'étranger et l'exact niveau de sous-traitance.

La charte de la sous-traitance, gage d'apaisement des relations ?

Le 14 décembre 2010, M. le sénateur Louis Nègre, président de la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), a signé avec Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, et M. Jean-Claude Volot, Médiateur aux relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, la *Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire.*

Cette Charte est la traduction d'un document signé en juin 2010 : la Charte de la médiation du Crédit et de la CDAF, la Compagnie des Dirigeants et Acheteurs de France, régissant les relations entre grands donneurs d'ordres et PME, à laquelle plusieurs acteurs importants du secteur du transport avaient adhéré (RFF, SNCF, RATP, Alstom, Veolia...)

Les signataires s'engagent ainsi à respecter « 10 engagements pour des achats responsables » :

- assurer une équité financière vis-à-vis des fournisseurs ;
- favoriser la collaboration entre grands donneurs d'ordres et fournisseurs stratégiques ;
- réduire les risques de dépendances réciproques entre donneurs d'ordres et fournisseurs ;
- impliquer les grands donneurs d'ordres dans leur filière ;
- apprécier le coût total de l'achat ;
- intégrer la problématique environnementale ;
- veiller à la responsabilité territoriale de son entreprise ;
- assurer le professionnalisme des achats : une fonction et un processus ;
- une fonction achat chargée de piloter globalement la relation fournisseurs ;
- fixer une politique cohérente de rémunération des acheteurs.

Il convient de s'assurer de la bonne application de cette charte. Ainsi, chaque entreprise signataire de la Charte devait notamment désigner un correspondant chargé de son application en son sein. Il semblerait que cette disposition soit différemment mise en œuvre selon les groupes.

De manière générale, les représentants de l'industrie ferroviaire, FIF et AIF, croient beaucoup en la réussite d'une telle charte. Selon eux, l'enjeu principal de la filière est avant tout de restaurer le dialogue entre deux mondes interdépendants, qui se côtoient mais s'ignorent. **Aux yeux de la commission d'enquête, il est absolument nécessaire de pacifier les relations, de multiplier les rencontres et les échanges de bonnes pratiques afin de susciter des relations de partenaires et non de sous-traitants contre donneurs d'ordres.**

À l'heure actuelle, en cas de désaccord, les PME n'iront pas, toutes seules, déclencher une action en justice contre tel ou tel grand compte. Le rôle d'une telle charte, des correspondants locaux du Médiateur et surtout des organisations comme l'AIF et la FIF est justement de relayer ces plaintes et de trouver les moyens, avec Alstom, Bombardier et le Médiateur national, de rendre le système plus vertueux donc moins opaque.

B.— LE FRET : UN SECTEUR EN TRÈS GRANDE PRÉCARITÉ

1. Une extrême inquiétude

La situation économique et sociale du fret ferroviaire français n'est pas l'objet principal de la commission d'enquête, mais il ne peut être question de ne pas aborder certains sujets liés à ce secteur.

Force est de constater que la situation du fret ferroviaire déroge, en France, aux orientations de développement mises en œuvre dans les pays voisins et comparables. **M. Alain Bonnafous, universitaire et spécialiste reconnu du secteur**, a fait remarquer à la commission d'enquête : « *Entre 2000 et 2006 – l'ouverture française à la concurrence date de 2007 –, le fret ferroviaire en Allemagne, au Royaume-Uni, en Autriche et aux Pays-Bas a non seulement connu une croissance supérieure à 22 %, mais a même repris des parts de marché à la route, voire, en Allemagne, au fluvial, alors même que le transport fluvial sur le Rhin est deux fois moins coûteux et deux fois plus rapide que sur les canaux français, en raison d'une quasi-absence d'écluses – le Rhin écoule 64 % du fret fluvial européen. Sur la même période, le fret ferroviaire français a, lui, perdu 23 % de ses parts de marché ! Nous sommes à la fois le dernier pays à avoir appliqué les dispositions européennes et le seul à connaître une telle déflation de son fret ferroviaire. Les nouveaux entrants sont arrivés en France en 2006, alors qu'ils étaient déjà en activité dès 2000 en Allemagne et même dès 1995 au Royaume-Uni* ».

Plus qu'une crise temporaire du fret, notre pays connaît un réel dépérissement de l'activité, d'ailleurs amorcé dès 1990. Nombreux sont les interlocuteurs de la commission d'enquête qui ont spontanément évoqué devant elle une situation de déshérence, voire de *quasi*-abandon, qui démobilise les meilleures volontés. Si l'année 2009 a été une « année noire » pour les activités de fret dans tous les pays européens en raison de la crise économique (le secteur routier a également été durement affecté), une reprise soutenue, parfois même très forte (+ 7 % en tonnes/km pour l'Europe de l'Est), est partout intervenue, dès 2010, sauf pour le rail français, du moins dans des proportions comparables. Pour cet exercice, la hausse du chiffre d'affaires de **SNCF Geodis** qui agglomère toutes les activités « fret-logistique » (y compris routières) est essentiellement due à des acquisitions généralement filialisées sous statut privé. Cette présentation comptable globalisée permet à la SNCF de ne pas publier, à l'occasion de la présentation annuelle de ses résultats, le chiffre d'affaires comme le résultat net de la seule activité du fret ferroviaire qui peut toutefois être estimé entre 300 et 600 millions d'euros de pertes, des montants variables selon les exercices.

M. Pierre Blayau, directeur général de SNCF Geodis, a toutefois indiqué à la commission d'enquête que l'activité avait coûté « *3 milliards en cash* » au cours des cinq dernières années.

En fait, de nombreux chargeurs trouvent l'offre de **Fret SNCF** peu adaptée à leurs besoins et pour des coûts généralement peu attractifs. Une partie importante de la clientèle solvable échappe au fret ferroviaire en raison de l'insécurité technique et économique qui le caractérise.

Le réseau « utile » dont les parties électrifiées ne répondent pas à une logique de maillage territorial, permet d'autant moins de programmer des convois suffisamment importants que la procédure d'attribution des sillons par RFF reste complexe, aléatoire et coûteuse.

• Les travaux actuellement entrepris sur le réseau, au reste indispensables du fait de l'accumulation des retards résultant **d'années d'insuffisance en matière** d'investissement, ont de lourdes conséquences pour l'activité du fret. **M. Pierre Blayau** souligne fréquemment ce point dans la presse. Cette situation est incontestable. M. Blayau en a, une nouvelle fois, clairement fait mention au cours de son audition conjointe avec le président de la SNCF. Il a également particulièrement insisté sur deux autres causes justificatives, à ses yeux, du déclin du fret ferroviaire : la plus générale résulterait de **la désindustrialisation de l'économie française**, alors que la seconde serait tout spécialement imputable **aux conditions d'ouverture à la concurrence** qui auraient fait perdre à **Fret SNCF** entre 10 et 20 % du marché des trains massifs.

À l'occasion de la 9^{ème} conférence nationale consultative des sillons, le 31 mars dernier, **M. Jacques Damas, président de la commission des affaires ferroviaires de l'Union des transports publics (UTP)⁽¹⁾**, déclarait que le réseau ferroviaire français « ... *n'est pas aujourd'hui en état de marche.* » en rappelant : « *la crise des sillons en est la cause structurelle* ». Cet « homme du sérail » qui exerce la fonction de directeur de la sécurité et de la qualité du service ferroviaire à la SNCF, regrettait que cinq années après l'ouverture à la concurrence et la circulation du premier train privé de fret sur le réseau, il n'était toujours pas possible à un opérateur d'obtenir un prix définitif et précis au moment de l'attribution d'un sillon par RFF ! Dans ce contexte, tout opérateur (« historique » ou « nouvel entrant ») aura effectivement le plus grand mal à conserver la confiance de ses clients. En outre, les entreprises ne seront pas en mesure de programmer convenablement leurs chargements tant que perdureront les incertitudes sur la constitution et la circulation à date certaine des trains du fait des nombreuses suppressions ou suspensions de sillons pour travaux.

• La commission d'enquête ne souhaite nullement entretenir une guerre « franco-française ». Sur le champ de bataille du fret, RFF et la SNCF poursuivent un échange, au demeurant stérile, sur leurs parts respectives de responsabilité (réelle ou supposée) dans la situation présente. Pour **Fret SNCF**, son modèle économique serait mis à mal du fait d'une inadaptation voire du manque de sillons

(1) L'UTP est une organisation professionnelle qui regroupe au titre de ses adhérents dix opérateurs ferroviaires (SNCF, VFLI, Veolia Trenitalia, Veolia Transport, Keolis, Eurostar, Europorte, EuRail Co, Golas Rail et Euro Cargorail) ainsi que 161 entreprises de transport urbain.

à attribuer : «...nous refusons actuellement des trains de fret en raison des problèmes de disponibilité des sillons ! »⁽¹⁾.

La commission d'enquête ne peut, en revanche, ignorer le désarroi et la peine des agents SNCF qui constatent quotidiennement un état de fait.

Ainsi, à l'occasion de son déplacement dans le Nord-Pas-de-Calais, les 7 et 8 avril 2011, **les membres de la commission ont tenu à rencontrer, à la mairie de la commune, des salariés et des syndicalistes qui travaillent au centre de triage de Somain.** Alors que ce centre triait encore près de 1 000 wagons par jour il y a quelques années, son activité actuelle ne dépasse jamais le dixième de ce volume. Avec tristesse, les agents du centre ont rappelé que leur mission au service de l'économie ne pouvait plus s'exercer dans un cadre programmé et mobilisateur. Tous ont souligné l'étendue de la perte globale de marché qui se confirme année après année. Tel est le cas avec la grande distribution qui a pourtant des besoins d'approvisionnements réguliers et massifs. Le secteur représentait encore, il y a quelques années, un « gros client » du fret ferroviaire. Ces pertes de marché ont automatiquement bénéficié au transport routier. Il s'agit, en sorte, d'un transfert modal... unilatéral.

Le modèle économique retenu par **SNCF Geodis** a peut-être aussi une part de responsabilité. Si on porte attention à certains témoignages qui, loin s'en faut, n'émanent pas uniquement de délégués syndicaux du secteur, une formule a souvent été exprimée devant la commission d'enquête, selon laquelle : « *il y a beaucoup de pneus dans SNCF Geodis !* ». Face à cette objection, la direction de la SNCF souligne l'ancienneté de l'implication de l'entreprise dans les services routiers et les emplois qu'ils représentent au sein du groupe. Là encore, la commission n'ignore aucun de ces enjeux, y compris locaux. Mais comme beaucoup elle s'interroge sur la déclinaison quotidienne du modèle économique notamment au travers des objectifs assignés aux personnels commerciaux du groupe qui seraient souvent tentés de présenter la solution « toute routière » comme la mieux adaptée aux besoins du client.

• Concernant le parc de wagons géré par **Fret SNCF** et sa filiale spécialisée **Emerwa** (un sujet qui relève pleinement du champ de compétence de la commission d'enquête), certains des témoignages recueillis, notamment à Somain, traduisent une situation catastrophique, en tout cas peu digne de l'image traditionnelle des activités ferroviaires françaises.

La gestion, la mise en œuvre et la maintenance du parc des matériels roulants dévolus au fret paraissent, à tout le moins, peu satisfaisantes.

La presse s'est fait l'écho de dizaines de locomotives vouées à une inactivité durable sur des voies à Sotteville-lès-Rouen, à Saint-Pierre-des-Corps et en d'autres lieux discrets, dans l'attente d'une hypothétique reprise de l'activité.

(1) Entretien donné par M. Pierre Blayau au Figaro « Économie » du 9 mars 2011.

Les personnels du centre de Somain ont fait part à la commission d'enquête de leurs inquiétudes sur l'état général de matériels vieillissants et l'amenuisement qui en résulte des perspectives d'adaptation aux besoins de la clientèle.

La sous-utilisation de certains matériels a des effets particulièrement négatifs. D'ailleurs, le nombre des wagons « utilisables » et celui des wagons « actifs » restent, au total, difficiles à comptabiliser au sein d'un parc globalement vétuste. La commission a entendu nombre de remarques sur le sujet. Certaines pourraient même relever de l'anecdote humoristique si elles ne relataient, en réalité, un état de dégradation plus que préoccupant. Par exemple, près de 80 wagons du centre de Somain seraient parqués depuis plusieurs années sur une voie de garage à Jeumont. Les agents les considèrent même à jamais « irrécupérables » car désormais emprisonnés par une végétation arbustive grandissante ! **L'image de wagons « herbivores » est à cet égard particulièrement forte.**

La commission d'enquête ne saurait imputer la responsabilité de cette situation au personnel de Fret SNCF alors que la stratégie de l'opérateur national qui affiche pourtant des ambitions de reconquête, n'a manifestement pas, à ce jour, convaincu de son bien fondé les agents chargés de sa mise en œuvre ni, sans doute, une proportion importante des chargeurs.

Un prestataire qui, dans n'importe quel secteur d'activité, ne sait mobiliser ses personnels sur des objectifs précis et s'avère, en outre, de moins en moins attractif vis-à-vis d'une clientèle qui lui échappe, doit s'interroger sur la pertinence de ses méthodes et la qualité des services qu'il propose.

Il importe de rappeler la ligne fixée à l'entreprise par la nouvelle lettre de mission adressée par le Président de la République, le 14 février dernier, à M. Guillaume Pepy : « S'agissant du nouveau transport écologique de marchandises, je vous demande d'intensifier vos efforts en vue d'atteindre les objectifs de l'Engagement national pour le fret ferroviaire de 2009. Vous devez veiller tout particulièrement à la qualité du service rendu aux industriels. Les solutions multimodales, comme l'autoroute ferroviaire et le transport combiné rail-route ou portuaire, doivent constituer une partie croissante de votre offre ».

2. La situation périlleuse des entreprises françaises de matériel de fret

Dans un contexte national peu favorable au développement des activités de maintenance, de régénération et de construction de wagons, les quelques entreprises spécialisées du secteur ont peu de perspectives assurées quant à la pérennité de leurs activités.

Ces entreprises désormais dénuées de base nationale suffisante dans leurs plans de charges sont en mauvaise position pour aborder les marchés

d'exportation, y compris dans des pays où le transport de marchandises par le rail connaît un tout autre dynamisme qu'en France. L'émergence de nouveaux constructeurs, pour la plupart établis en Europe de l'Est, fragilise toujours plus leurs positions. Si rien n'est fait, le savoir-faire français disparaîtra dans un métier qui, pourtant, a toujours de l'avenir.

Le parc européen des wagons de marchandises est détenu à 60 % par les opérateurs ferroviaires, le plus souvent désormais au travers de filiales spécialisées, les 40 % restant étant répartis entre les loueurs et les chargeurs (wagons dits de particuliers).

- Il existe différents types de wagons adaptés à certains chargements (céréales, minerais, wagons « porte véhicules », citernes, wagons isothermes, wagons de transport des matières dangereuses – MD – et les wagons dits « ballast » utilisés par les entreprises des travaux ferroviaires).

Les seuls matériels polyvalents sont les wagons plats « standards » qui réceptionnent des marchandises palettisées et les wagons « porte conteneurs ». Certains domaines relèvent majoritairement de sociétés privées propriétaires. Il en est ainsi pour les wagons « porte voitures » dont quatre détenteurs, *ATG* (Allemagne), *SITFA* (Italie) et deux sociétés françaises : *GEFCO* et *STVA*, possèdent, au total, près de 15 000 de ces wagons spécifiques sur un parc européen estimé à 19 000 unités.

La société française Millet compte, par ailleurs, parmi les principaux propriétaires de wagons céréaliers et joue également un rôle éminent dans le domaine des wagons citernes (chimiquiers, gaziers et pétroliers).

Le parc français du wagon de marchandises (toutes catégories confondues) s'élève à plus de 100 000 wagons dont plus de 80 % restent placés sous la gestion directe de l'ensemble constitué par Fret SNCF et ses filiales, dont la plus importante est Emerwa.

- La gestion d'un tel parc peut s'apprécier en fonction d'indicateurs de performance au premier rang desquels s'inscrit le taux d'utilisation en chargement. Les périodes d'inactivité ou d'immobilisation (notamment pour des opérations de maintenance ou de réparation) ainsi que les fréquences d'acheminement à vide (problématique des retours et de leur tarification) constituent deux autres facteurs essentiels d'appréciation économique. Il est évident que les conditions de trafic et notamment la disponibilité de sillons adaptés à la demande conditionnent la performance du parc.

Pour ce qui concerne les loueurs de wagons, la spécialisation de leur offre sur la base de contrats généralement de long terme autorise une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation. Toutefois, la qualité de la circulation ferroviaire et notamment sa permanence et sa fluidité reste un élément déterminant pour le développement de leurs activités. **Les loueurs ont cependant bénéficié d'un mouvement de concentration favorable à leur profession qui ne compte**

d'ailleurs qu'une quinzaine d'acteurs significatifs en Europe. Dans ce contexte, ces entreprises peuvent définir une stratégie commerciale fondée sur une utilisation maximale de leurs wagons. Les marges du secteur sont considérées comme confortables notamment pour certaines activités où l'offre de wagons est extrêmement tendue voire délibérément réduite afin que les chargeurs anticipent le plus possible leur demande et acceptent les tarifs proposés.

Quoi qu'il en soit, le coût des wagons est d'un faible poids dans le processus du transport et de la logistique ferroviaire : il varie de 8 % environ du coût d'un train de marchandises à 15 % pour un convoi transportant des matières dangereuses.

• **Toutefois, l'âge moyen des matériels constituant le parc français est particulièrement élevé : il s'établit pour la majorité des matériels de fret immatriculés entre 30 et 50 ans selon la catégorie de wagons (ce qui n'est évidemment pas le cas des rames TGV et des autres voitures de voyageurs). Des opérations de régénération ont eu pour effet de prolonger de façon significative la durée de vie des matériels. Tel est le cas des wagons « porte-autos » initialement conçus pour une durée de vie de 40 ans mais que des transformations ont permis de repousser à 50 voire 60 ans. Ce parc spécialisé a aujourd'hui une moyenne d'âge de 40 ans car à peine plus de 1 000 wagons de ce type ont été construits en Europe au cours des vingt dernières années.**

Pour ce seul segment, l'adaptation des matériels pose de ce fait un problème. L'augmentation du poids et de la hauteur des véhicules dorénavant produits par les constructeurs d'automobiles est insuffisamment prise en compte, de même que les nouvelles spécifications réglementaires « STI ».

Un potentiel de renouvellement des matériels existe dans la plupart des segments du wagon de fret. Il reste cependant largement théorique, tout particulièrement en France. Les plans de charges des entreprises spécialisées dans la construction sont extrêmement alarmants. La situation générale des activités de fret ne leur confère pas de perspectives assurées car la SNCF, premier donneur d'ordres, ne consacre plus que des investissements symboliques à ses matériels roulants de fret : au total, moins de 80 millions d'euros par an dont une faible partie est destinée à des commandes de matériels neufs.

Les wagons de marchandises constituent en nombre, mais pas en valeur, la part la plus importante des matériels immatriculés en France. Leur âge moyen semble désormais peu en rapport avec les stratégies de développement et de modernisation du fret ferroviaire énoncées tant au niveau européen que national.

• **L'obsolescence du parc et son inadaptation croissante aux besoins constituent aussi des facteurs d'inquiétude en termes de sécurité des circulations.** On constate depuis quelques années sur le réseau français mais plus généralement partout en Europe, une recrudescence d'incidents tels que des

déraillements aux conséquences matérielles parfois importantes quant à la disponibilité des voies. Même si ce facteur n'a pas atteint un degré de risques majeurs pour les personnes, l'âge et l'état général des wagons de marchandises représentent un enjeu déterminant pour la conservation d'un niveau acceptable de sécurité ferroviaire générale. La responsabilité de ces deux éléments de fait a déjà pu être relevée. De plus, le recours à certains produits ferroviaires construits dans des pays européens *low cost*, même à des périodes récentes, a très sensiblement aggravé le « facteur risque » du transport ferroviaire de marchandises.

PARC FRANÇAIS DE MATÉRIELS ROULANTS

(Unités immatriculées par l'Établissement public de sécurité ferroviaire – EPSF – au 31 décembre 2010)

Âge du matériel (années)	0–10	11–20	21–30	31–40	41–50	> 50	Total
.Automotrices	3 248	1 135	1 352	557	331	34	6 657
.Autorails	906	294	202	314	185	37	1 938
.Locomotives électriques	358	239	219	502	374	90	1 782
.Locomotives thermiques	524	43		241	848	302	1 958
.Locotracteurs (1)	6	104	311	217	435	108	1 181
.TGV	1 240	1 981	1 769	200			5 190
.Tram Train	135						135
Matériels Moteur	6 417	3 796	3 853	2 031	2 173	571	18 841
.Voitures	82	205	1 688	4 037	412	41	6 465
.Wagons (2)	4 622	4 358	12 761	49 359	32 960	2 469	106 529
Parc Global	11 121	8 359		55 427	35 545	3 081	131 835

(1) locotracteurs autorisés sur voie principale uniquement.

(2) dont 283 wagons pour lesquels l'autorisation est suspendue par l'EPSF pour raison de sécurité.

Pour les automotrices, autorails, TGV et les tram-trains, les valeurs indiquées correspondent au nombre total de caisses (matériels moteurs et remorques).

Source : EPSF.

En France, l'histoire de la production de wagons de marchandises fait resurgir des noms d'entreprises aujourd'hui disparues souvent après avoir été absorbées par des groupes plus puissants mais dont la spécialisation d'origine s'est généralement fondue dans d'autres activités. De nombreuses fermetures définitives de sites ont résulté de ce processus s'accompagnant le plus souvent de plans sociaux.

On rappellera ainsi l'existence des **Établissements Richard** devenus **Cadoux** en 1962 et qui employaient alors plus de 1 200 personnes. Les **Ateliers du Nord de la France (ANF)** ont également eu une importante activité de production dans le secteur. La **Société nationale des Ateliers de Vénissieux (SNAV)**, filiale de la régie Renault, a produit près de 10 500 wagons « porte autos » de 1952 à 1987. À sa création, en 1975, le **groupe Alstom** rassemblait des activités de construction de wagons de marchandises, une activité qu'il a aujourd'hui abandonnée.

La France a même connu un « âge d'or » du matériel de fret au long des années comprises entre 1950 et 1975. Les besoins de la SNCF et certains

marchés d'exportation (Allemagne, Italie, Maghreb) garantissaient des productions importantes atteignant 4 000 wagons par an de 1970 à 1975. Puis, la production est tombée à 1 000 wagons par an (1975–1985). **À partir de 1990, les outils industriels des Pays de l'Est se sont substitués aux producteurs traditionnels** : d'abord avec la délocalisation des activités de wagonnage en ex-RDA puis en Pologne et, à partir de 1992, en Roumanie, un pays où les États du Comecon (hors Russie) s'approvisionnaient en matériels roulants et qui offrait un outil capable de fabriquer, à lui seul, au moins 8 000 wagons par an sur trois sites principaux. Cette « nouvelle donne » a brutalement concurrencé et fermé des perspectives d'exportation (à l'exception de quelques « niches ») aux derniers producteurs français, à un moment où la SNCF réduisait considérablement ses programmes d'acquisition et restructurait, par ailleurs, son parc.

Ainsi, au cours des deux dernières années, Emerwa, filiale spécialisée de la SNCF et seul donneur d'ordres important, a commandé « ferme » moins de 150 wagons aux industriels français.

Proposition

Réaliser d'urgence un audit indépendant sur l'état général, la maintenance, les modalités d'emploi et les perspectives de renouvellement du parc « fret », c'est-à-dire les matériels de traction et les wagons de Fret SNCF et d'Emerwa.

Cet audit devrait aussi porter des appréciations comparatives avec les concurrents européens de la SNCF dans le secteur du fret en proposant notamment des évolutions de gestion du parc en rapport aux besoins des chargeurs.

La commission d'enquête s'inquiète tout particulièrement de l'avenir immédiat de chacune des entreprises du secteur de la construction des wagons de fret : les AFR devenus AFR Titagahr depuis son rachat par un industriel indien, les ABRF de Châteaubriant et l'entreprise Lohr connaissent toutes les trois des difficultés de financement au regard de plans de charges particulièrement « plats ».

● **Arbel Fauvet Rail (AFR)** a connu de graves difficultés. Cette entreprise centenaire n'a pu être sauvée d'une cessation d'activité en 2010 que par la mobilisation des élus et la détermination de ses personnels.

La commission d'enquête a rencontré, sur le site de Douai, sa nouvelle direction et les responsables syndicaux. **Le repreneur M. J.P. Chowdhary** est un industriel indien qui dirige notamment le groupe *Titagahr Wagons limited* fondé en 1981, à Calcutta et spécialisé dans la construction de wagons (capacité de production de 10 000 unités/an en Inde et de 5 000 unités/an à l'étranger). **AFR** appartient ainsi à un groupe important qui a d'autres activités de production : équipements industriels ou encore projets spécifiques pour le ministère indien de

la défense. M. Chowdhary qui a été président du patronat de son pays (*Confederation of Indian industry* et *Indian Chamber of Commerce*) a indiqué à la commission que la reprise des **AFR** représentait un apport global de 16 millions d'euros et qu'il avait d'ailleurs reçu pour cette opération un accueil plus favorable des banques britanniques que des établissements bancaires français.

La nouvelle direction estime possible, à terme, un rétablissement de la capacité totale des **AFR** à 1 000 unités/an, un niveau très supérieur à la production et aux capacités actuelles. En effet, seuls 80 salariés ont constitué l'effectif à la reprise de l'activité ; il a pu être toutefois porté à 104 en avril 2011 (le chiffre d'affaires prévisionnel 2011 serait d'environ 24 millions d'euros).

On soulignera que la société *Titagarh Wagons* a conclu, en 2008, un accord de *joint venture* avec *FreightCar America Inc.*, un acteur important du marché nord américain de la construction et des services aux matériels de fret.

• **Les Ateliers bretons de réalisation ferroviaires (ABRF)** connaissent également des difficultés. Les activités du site de Châteaubriant viennent de faire l'objet d'un changement de direction désormais conduite par M. Éric Vinassac que la commission d'enquête a tenu à rencontrer.

Avec quelque 190 salariés, les **ABRF** restent ainsi l'une des dernières entreprises indépendantes ayant des capacités de réparation, de transformation et de construction de matériels de fret. L'entreprise a d'ailleurs développé un modèle innovant de wagon « porte conteneurs » à deux essieux à la demande de **la société CNC devenue Naviland Cargo, une filiale de SNCF Geodis** spécialisée dans le transport combiné à partir des ports. Les caractéristiques de ce matériel lui permettent notamment d'offrir un gain de charge utile. Son développement commercial est toutefois contrarié par la préoccupation des propriétaires actuels de wagons (principalement des loueurs) de ne pas voir devenir obsolètes les parcs actuels de « porte conteneurs » souvent constitués de matériels de pays *low cost*, principalement de Roumanie.

Les **ABRF** ont également construit de nombreux wagons « porte autos », notamment pour les sociétés allemandes **BLG** (Port de Bremenhaven) et **Moslof** (logisticien du groupe Daimler-Benz) et même la **Deutsche Bahn** qui a acquis 200 wagons de ce type par l'intermédiaire du loueur **Touax**.

À ce jour, en prenant notamment en compte la production des **ABRF**, les prestataires allemands disposent d'un parc renouvelé de « porte autos » de plus de 1 300 unités qui répondent aux nouvelles données du marché (les automobiles construites sont désormais plus lourdes et plus hautes), alors que leurs homologues français n'ont toujours pas adopté un programme de renouvellement, au risque de mettre en péril leur compétitivité !

Les ABRF de Châteaubriant constituent la plus importante filiale du groupe « **AORF** » qui, dans le cadre d'une holding, réunit également l'entreprise **SDH ferroviaire** (agrée par la SNCF pour la maintenance des essieux).

L'entreprise de fonderie ferroviaire **Sambre et Meuse** de Feignies (Nord) ⁽¹⁾ qui appartenait aussi au groupe « AORF » a été cédée, en octobre 2010, au conglomérat russe *Uralvagonzavod (UVZ)*, un important constructeur de wagons également spécialiste des matériels lourds de défense.

Au titre de l'exercice au 28 février 2010, le chiffre d'affaires du **groupe « AORF »** atteignait 52,8 millions d'euros pour un résultat négatif de 795 000 euros.

Sans pouvoir tirer de conclusions assurées sur les buts poursuivis, la commission d'enquête constate néanmoins que les activités liées à la construction de matériels de fret fait l'objet de l'intérêt de groupes étrangers indiens (le groupe *Tantia* a aussi été tenté, un temps, d'investir au capital des ABRF) et russes alors que les donneurs d'ordres et les établissements bancaires français semblent se détourner d'elles.

• **Lohr Industrie** est une entreprise très différente d'**AFR Titagarh** ou des **ABRF** par son histoire et ses spécialités. Le matériel de fret ferroviaire ne constitue qu'une partie de ses activités, d'ailleurs conçue à l'origine comme une diversification.

Le groupe Lohr est une entreprise de taille intermédiaire (ETI) qui compte près de 1 000 salariés en France. Elle a fortement développé son rayonnement, y compris à l'exportation, à partir d'une forge familiale de campagne. Cette *success story* est l'œuvre de **M. Robert Lohr**, un entrepreneur déterminé qui dirige et possède toujours à titre personnel une entreprise de réputation internationale.

La commission d'enquête a non seulement auditionné la direction de Lohr mais elle a tenu à se rendre à Duppigheim, à proximité de Strasbourg, sur le site de conception, de production et d'essais de Lohr Industrie.

Lohr Industrie, qui a réalisé près de 80 % de son chiffre d'affaires à l'exportation au cours de certains exercices, est présent en Turquie, en Chine, en Inde, aux États-Unis, au Mexique ainsi qu'en Serbie. Dans ce pays, ses productions, en partie réalisées sur place, peuvent bénéficier d'un avantage douanier conséquent pour accéder au marché russe.

Le groupe est actif dans quatre secteurs :

– le transport de véhicules par camions au moyen de remorques spéciales (activité « historique » de Lohr qui a été le n° 1 européen, voire mondial, de cette production) ;

– les transports publics de voyageurs avec *Translohr* (un tramway sur pneus qui rencontre un succès à l'exportation, notamment en Italie et en Chine)

(1) Cette entreprise a connu au cours de son histoire de nombreux plans sociaux.

et *Cityval* ou *Neoval* (métro léger automatique) développé en étroite coopération avec Siemens *Mobility* : ce produit est dérivé du VAL de Matra Transport ;

– le transport ferroviaire combiné avec un wagon spécifiquement adapté à ce processus, il s’agit du wagon *Modalohr* qui équipe déjà les deux premières autoroutes ferroviaires en activité : 175 kilomètres entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Turin), exploitée à titre expérimental depuis le 4 novembre 2004 et 1 060 kilomètres entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan, entrée en service en 2007 ;

– les activités logistiques de défense.

Le développement du wagon *Modalohr*, intégralement financé par l’entreprise, a constitué un axe de diversification en prévision du développement du transport combiné et afin de contrer le caractère cyclique de l’activité des « porte-voitures », de même que le ralentissement des commandes militaires postérieures à la disparition du bloc de l’Est.

À ce jour, ce wagon est le produit le mieux adapté au transport combiné ferroviaire (ses rares concurrents offrent des solutions nettement moins probantes) : la partie centrale de ce wagon pivote afin d’accueillir un semi-remorque, le mode opératoire en est simplifié donc rapide. Ce système qui évite tout levage, nécessite un chantier de transbordement avec quelques équipements spécifiques mais rend le déchargement d’un wagon indépendant, ce qui autorise même un fonctionnement avec des arrêts intermédiaires.⁽¹⁾

Le groupe a toutefois subi, pour la première fois de son histoire, un effondrement de son chiffre d’affaires directement lié à la crise économique, tout spécialement dans l’activité qui représentait son cœur d’activité et son principal pôle de profits :

M. Robert Lohr, président du groupe, a clairement précisé à la commission d’enquête : « *Nous fabriquons 50 « porte-voitures » par semaine au début de l’année 2008, nous n’en fabriquons plus que trois par semaine en 2009 !* ».

Le rétablissement du marché de la remorque « porte-autos » demeure à ce jour aléatoire en dépit d’un fort potentiel de renouvellement estimé à 50 000 unités, notamment à l’exportation (la Chine et la Russie disposent de matériels obsolètes).

Dans cette perspective, Lohr développe une nouvelle remorque « porte-voitures » qui devrait être sur le marché en 2015-2016. Dans un contexte général plus favorable, l’entreprise pourra retrouver sa position de *leader* mondial.

La commission d’enquête tient à saluer la détermination de M. Robert Lohr qui, face à de graves difficultés, a réinvesti à titre personnel dans son

(1) Cf. annexes, document n° 2.

entreprise, afin notamment de poursuivre le développement de nouveaux produits, et surtout de refuser les licenciements « d'ajustement » qui lui étaient conseillés en France par certains de ses interlocuteurs bancaires. Il a ainsi sauvé un outil de travail exceptionnel – la commission a été impressionnée par la qualité des moyens de développement et de production du site de Duppigheim. À l'exception de mesures d'accompagnement concernant les intérimaires et certaines implantations étrangères, l'objectif de maintien des capacités de l'entreprise a été tenu : les salaires et les créances des fournisseurs ont toujours été honorés avec rigueur.

L'exceptionnel potentiel du groupe mérite une attention toute particulière des pouvoirs publics et des responsables bancaires. L'idée d'une partition de l'entreprise, trop aisément avancée par certains, n'est pas une solution. Comme l'a souligné notre collègue Jean Grellier devant le ministre de l'Industrie et le Secrétaire d'État aux transports « ...ce sont ses complémentarités qui font sa richesse ». En outre, ce mode de règlement d'un problème conjoncturel aboutirait à faire disparaître une des trop rares ETI industrielles françaises.

L'urgence est de trouver des conditions satisfaisantes de financement à la série des wagons *Modalohr* destinés à la nouvelle Autoroute ferroviaire Atlantique qui, dans sa totalité, reliera la région de Lille à l'Île-de-France (dans sa partie sud) et le pays basque (possibilité de prolongement sur un terminal « *Modalohr* » à Vittoria, en Espagne).

Le retard de mise en œuvre de ce projet pour des motifs administratifs et techniques a mis à mal le « *business plan* » de **Lohr Industrie**, du fait du report de l'ouverture de la ligne, initialement prévue à l'automne 2011, à 2013 dans la meilleure hypothèse.

Dès lors que la seule candidature de **Lorry Rail** reste, à présent, examinée au titre du contrat de délégation d'exploitation et que la mise en œuvre de cette autoroute a désormais définitivement dépassé le stade de projet, **un financement par anticipation d'au moins 100 wagons *Modalohr* sur les 250 unités de la commande permettrait de restituer au groupe Lohr un équilibre de production en améliorant automatiquement la situation de ses comptes.**

La « sphère publique » peut contribuer à trouver la formule la mieux à même de faire passer le cap à une entreprise au dynamisme incontestable.

L'État, promoteur de l'autoroute ferroviaire Atlantique, et **SNCF Geodis**, dont **Lorry Rail** est une filiale majoritairement contrôlée, doivent apporter une aide financière sinon directe, mais, à tout le moins, au moyen d'une garantie contractuelle de bonne fin.

Un réexamen du dossier par le **Fonds stratégique d'investissement (FSI)**, de même que par **Oséo**, semble pleinement justifié s'agissant d'une activité

innovante à laquelle les perspectives les plus raisonnables accordent un réel avenir.

La création d'un fonds temporaire de portage financier de la commande reste envisageable. Il pourrait réunir plusieurs partenaires de bonne volonté qui constitueraient de la sorte une garantie solidaire. Les sommes en jeu restent à leur mesure. **CDC Environnement**, filiale de la Caisse des dépôts, pourrait également se saisir du problème : le wagon *Modalohr* est, en effet, un maillon essentiel du transport combiné, c'est-à-dire une filière relevant directement du développement durable. En outre, **la Caisse des dépôts a compté parmi les membres fondateurs de Lorry Rail** avant le rachat de la majorité des parts de l'entreprise par SNCF Geodis.

Imagine-t-on qu'en Allemagne, par exemple, le monde économique et financier demeure longtemps dans l'incapacité de trouver une réponse efficace de préfinancement lorsqu'une entreprise industrielle comparable à **Lohr Industrie** rencontre une difficulté de même nature, d'ailleurs temporaire ?

Plus généralement, les activités de réparation, de transformation et de construction de wagons ont impérativement besoin d'une planification à cinq voire à dix ans, pour être à même de conserver, en France, un savoir-faire qui porte sur la conception de produits innovants et un outil de production industrielle capable de satisfaire des commandes complexes pour des séries significatives. Au cours de son audition, le président de RFF a d'ailleurs clairement confirmé que « ...le matériel roulant continue de se dégrader à une vitesse croissante ».

- **La SNCF** doit apporter au secteur un éclairage suffisant pour la partie des commandes qu'elle se doit d'adresser à nos industriels, notamment au travers de ses nombreuses filiales spécialisées. Il faut en effet leur permettre, à partir de cette base de travail, de prospector des marchés étrangers.

Actuellement, les **ABRF** et **Arbel Fauvet Titagarh** doivent impérativement être accompagnés pour passer un cap difficile. En 2014-2015, une poussée de la demande internationale de wagons de marchandises est attendue, dans chacun des segments d'activité. La qualité des productions françaises qui n'est pas en cause, reste à sauvegarder. Les wagons céréaliers de nouvelle génération, dont la construction a été confiée à **Arbel Fauvet** par la société **Millet**, comptent parmi les meilleures unités de cette catégorie (le parc total en circulation s'élève à 3 500 wagons céréaliers dont l'âge moyen est supérieur à 35 ans).

Les besoins en wagons dits « ballast », destinés aux chantiers sur l'infrastructure, offrent également un potentiel de 150 wagons par an pour le seul marché français.

- **Pour sa part, la Deutsche Bahn** a repris les activités du constructeur allemand **Niesky** alors en grande difficulté, et a relancé un appel d'offres de 1 200 wagons « porte-autos » attribué pour l'essentiel à cette nouvelle filiale ! En

outre, lors du dépôt de bilan d'un autre constructeur allemand, la société *Graaf*, ses actifs ont été repris par le premier propriétaire européen de wagons privés (le groupe germano-luxembourgeois *VTG AG*) afin de construire des wagons citerne en inox. Cette opération a eu directement pour effet de priver *Arbel Fauvet Rail* de tout travail dans ce domaine.

• **L'effort à consentir au plus tôt par les opérateurs et propriétaires français de wagons ne porte au maximum que sur 500 voire 600 wagons/an (un volume représentant moins de 1 % du parc géré par Emerwa), c'est-à-dire une charge de travail régulièrement renouvelée afin de permettre une consolidation de la filière française. Ce mouvement doit s'accompagner d'un rapprochement avec des ateliers de réparation, d'abord pour faire bénéficier les bureaux d'études des constructeurs du retour d'expérience des mainteneurs sur la vie du matériel.**

Le secteur du wagonnage est resté trop longtemps parcellisé. Il doit, sans tarder, engager une démarche collective de structuration, sous réserve de démontrer sa capacité à maintenir un haut niveau de compétence technique dans l'élaboration de produits fiables et spécifiques dans chaque segment de la construction de wagons de marchandises.

Ce dernier point est essentiel face à la concurrence des productions des pays *low cost*, dont la qualité des fabrications reste souvent inférieure : la *Deutsche Bahn* a d'ailleurs déréférencé (« *black listés* ») certains industriels des pays de l'Est auxquels elle avait, un temps, confié des commandes de wagons.

Par ailleurs, ces constructeurs, principalement slovaques et roumains, dont une société (*International Railway Systems -IRS-*) fédère une part de l'activité qui regroupe plus de 6 000 salariés, connaissent néanmoins des situations financières fragiles qui obèrent leurs perspectives de décollage qualitatif et rend plus aléatoire le respect d'un service « après vente ».

Les pouvoirs publics doivent aussi favoriser l'émergence de systèmes plus incitatifs au financement des wagons de qualité. Il importe également de ne pas abaisser les critères de sécurité en veillant notamment à ce que l'entrée en vigueur des règles européennes permettant à des propriétaires privés de wagons d'acquérir la qualité d'« entités en charge de maintenance » (ECM), n'aboutisse à une situation confuse. En effet, le statut d'ECM qui confère à son détenteur le droit d'élaborer, dans une certaine mesure, son propre cahier des charges, pourrait amener certains propriétaires à rechercher ainsi une réduction des coûts de maintenance. L'augmentation du nombre des ECM ne saurait faire perdre de vue les enjeux de la sécurité ferroviaire.

En tout état de cause, le secteur du wagonnage encore parcellisé est mal représenté au niveau européen, il lui est donc difficile de faire valoir ses vues, notamment sur les questions de réglementation technique auprès de l'Agence ferroviaire européenne. La commission d'enquête a ainsi constaté

qu'un seul acteur du secteur était membre de l'UNIFE : le constructeur américain *Greenbrier*, par l'intermédiaire de sa filiale européenne !

Il convient également de veiller à ce que les propriétaires de parcs ne dépossèdent pas les constructeurs de leurs études et plans qui représentent une part essentielle de leur « fonds de commerce » : elle est d'ailleurs la traduction directe de leurs efforts de recherche et développement. Cette tendance des acheteurs à exiger une pleine propriété sur les plans de conception voire d'exécution peut empêcher les constructeurs de wagons de proposer des « produits catalogue ». L'appropriation de certains actifs incorporels des constructeurs par des clients peut être encore plus lourde de conséquences car elle favorise trop aisément les délocalisations. Telle a été, il y a peu, la pratique de la *Deutsche Bahn* qui a fait construire des wagons en Corée à partir de plans européens. La faible qualité de ces matériels ayant contraint l'opérateur à les retirer du service après seulement dix ans, la *Deutsche Bahn* semble, à nouveau, vouloir se tourner vers des industriels plus fiables.

Ces exemples démontrent la nécessité de rééquilibrer les rapports entre les donneurs d'ordres et les entreprises ferroviaires, du moins si on souhaite effectivement garantir la pérennité de leur savoir-faire industriel.

III.— POUR UNE RENAISSANCE DU FERROVIAIRE

A.— STRUCTURER LA FILIÈRE NATIONALE

1. Un secteur trop longtemps insuffisamment voire mal identifié

Si le poids économique des industries ferroviaires n'est pas comparable à ceux des secteurs automobile ou aérien, de même que leur visibilité médiatique, les métiers liés aux activités ferroviaires pour le marché national et à l'exportation représentent, au total, un grand nombre d'emplois qualifiés. Les sites de recherche, de conception et de fabrication de niveau mondial (par exemple, le pôle d'excellence de **Siemens Mobility** pour les métros automatisés situé à Châtillon, à proximité de Paris) entraînent de très nombreuses entreprises sous-traitantes et des fournisseurs de toutes tailles, PME et TPE.

Pour certains, il reste néanmoins tentant de classer au rang des « vieilles industries » des activités dont les origines s'inscrivent au milieu du XIX^{ème} siècle. Or, l'évolution technologique du secteur traduit un même mouvement de progression que la construction aérienne ou automobile, particulièrement au cours des trente dernières années. L'intégration de nouveaux matériaux et la sophistication de l'électronique dans la construction des matériels roulants ne sont que deux exemples parmi d'autres.

En France, la filière (hors opérateurs) emploie près de 21 000 salariés à plein-temps dans plus d'un millier d'entreprises, en incluant celles dont les fournitures ou les prestations de service au secteur ferroviaire ne constituent qu'une partie de l'activité. Trois segments d'activités relèvent du secteur : la construction de matériels roulants (qui, à elle seule, assure environ 80 % des exportations de la filière), les infrastructures et la signalisation, la réparation et le reconditionnement des matériels.

Au total, le chiffre d'affaires réalisé à partir de la France s'établit à environ 4 milliards d'euros et hisse le « ferroviaire français » au 3^e rang mondial après la Chine et l'Allemagne, ce dernier pays employant 45 000 salariés dans la filière, soit plus du double qu'en France.⁽¹⁾

Le marché français connaît toutefois une stagnation autour de 3 milliards d'euros, après plusieurs années de croissance tirée par le matériel roulant, principalement en raison de l'effort de modernisation des trains régionaux et des matériels urbains en site propre. En 2009, le secteur a contribué positivement, à hauteur de 720 millions d'euros, à la balance commerciale.

(1) Globalement, l'emploi des industries ferroviaires françaises est stable depuis quinze ans, alors que les effectifs de ces industries ont progressé en Allemagne de plus de 15 % entre 2006 et 2010.

TYPLOGIE DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE

Classe	CA ferroviaire	Exemples	Nombre	Innov.	Export.
Grands clients français	> 10 MME	SNCF, RFF, RATP, Eurotunnel	4	***	**
Autres clients français	0,1 à 10 MME	Membres AFWP, AFRA, UTP *	< 25		
Grandes entreprises	> 1 MME	Alstom, Bombardier, Thales	< 5	***	***
ETI	0,25 à 1 MME	Faiveley	< 5	***	***
Grosses PME	0,1 à 0,25 MME	Valdunes	< 10	**	**
PME moyennes	25 à 100 M€		< 50	*	*
Petites PME	< 25 M€		> 1 000		

* AFWP : Association française des wagons de particuliers
 AFRA : Association française du rail
 UTP : Union des transports publics

Source : Fédération des industries ferroviaires – Document préparatoire aux travaux du Comité stratégique de filière (avril 2011).

Un effort de compétitivité sera tout à fait déterminant pour le devenir de la filière française car les différents segments du marché de la construction ferroviaire (« grande vitesse », transports *intercités* et régionaux, matériels urbains et périurbains, wagons de fret traditionnels ou multimodaux, etc.) se sont dorénavant mondialisés. Les marchés en forte croissance relèvent d'ailleurs principalement des zones émergentes, vis-à-vis desquelles la Chine et la Corée du Sud se positionnent en super puissances ferroviaires. Dans ce contexte, l'innovation et le dynamisme commercial sont deux leviers essentiels pour que l'industrie ferroviaire française maintienne, et si possible conforte, son savoir-faire.

L'industrie européenne reste fragmentée. Le *leadership* technique de ce qui a pu longtemps paraître constituer le duopole franco-allemand se trouve d'autant plus en question que les grands acteurs du secteur s'essoufflent dans une concurrence *intra* européenne, une situation qui demeure toutefois plus favorable à l'Allemagne car elle compte un plus grand nombre d'entreprises de taille intermédiaire (ETI) exportatrices que la France. **Seuls les groupes Faiveley Transport et Lohr Industrie sont de véritables ETI**, même si la production ferroviaire ne représente qu'une partie des activités de la seconde entreprise citée. De plus, la filière ferroviaire française souffre de la petite taille des équipementiers et des fournisseurs de rangs 2 et 3 et d'un manque de cohésion stratégique.

Ce dernier point appelle une sérieuse réflexion, d'autant que la place des industries ferroviaires semble s'être progressivement estompée dans le regard porté par la puissance publique aux activités manufacturières. Les ministères en charge des transports et de l'industrie, dont les structures ont d'ailleurs été plusieurs fois modifiées au gré de la composition des gouvernements successifs, n'ont plus d'entités véritablement permanentes et dédiées au secteur, à l'exception de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), créé en 2006 et strictement spécialisé.

On constate un glissement qui, depuis deux décennies, a abouti à traiter principalement les questions ferroviaires sous l'angle réglementaire de la concurrence *intra* européenne entre « opérateurs historiques » et « nouveaux entrants » et de ne considérer que de façon accessoire la filière industrielle ferroviaire. La presse ne relate d'ailleurs abondamment la situation de ces activités qu'à l'occasion de faits marquants liés à la concurrence *intra* européenne (l'acquisition de rames Siemens par *Eurostar* en est une illustration).

• **Ce glissement résulte de l'approche de l'Union européenne** *quasi* exclusivement préoccupée par les questions de concurrence dans l'exploitation des réseaux des États membres et assez peu soucieuse des questions industrielles, lorsqu'elle ne les classe pas en première ligne des thèmes délibérément « problématiques » et à surveiller notamment pour des motifs environnementaux.

Au cours de son déplacement à Bruxelles, la commission d'enquête a constaté que la **Direction générale « Mobilité et Transports »** (*Move*) était mobilisée par les problèmes relatifs à l'organisation économique et réglementaire des services ferroviaires mais pas par les questions traitant de l'infrastructure et des matériels. Cette observation n'est pas une mise en cause de la qualité des fonctionnaires européens rencontrés par la commission d'enquête. Elle traduit simplement une situation de fait confirmée par un dialogue, le même jour, avec des responsables de la **Direction générale « Entreprises et industrie »** (*Entr.*) qui ne dispose manifestement pas en son sein de « purs » spécialistes des industries ferroviaires. L'organigramme pourtant fort détaillé de cette direction ne mentionne pas expressément les industries ferroviaires : elles ne sont prises en compte qu'au niveau d'une unité aux compétences très diversifiées car recouvrant la plupart des industries électromécaniques.

La Commission semble néanmoins avoir pris la mesure des effets de la mondialisation sur l'industrie européenne. En témoigne de sa part une communication de portée générale, il est vrai tardive, en octobre 2010. La crise économique aurait enfin fait « bouger les lignes » : certaines voix s'expriment désormais, au niveau communautaire, pour que l'Europe conserve et développe un tissu industriel fort et varié. **En revanche, le récent Livre Blanc de la Commission sur les transports à l'horizon 2050 élude la question de l'industrie ferroviaire.** Ce document prospectif souligne l'importance d'un espace unique européen des transports en orientant toutes ses composantes (routière, maritime, aérienne, ferroviaire) sur les objectifs du développement durable. À l'exception de l'accent mis sur le report modal (une orientation déjà soulignée par le précédent Livre Blanc de 2001), le devenir des industries ferroviaires reste absent de ce texte, comme l'ont d'ailleurs souligné, non sans inquiétude, des responsables syndicaux invités par la commission d'enquête à une table ronde, le 12 avril dernier.

Une telle lacune pose problème. Elle donne à penser qu'aucune réflexion de fond n'est engagée au niveau européen sur ce que devraient être les matériels ferroviaires du futur, en dehors de leur moindre consommation

énergétique, c'est-à-dire une préoccupation déjà prise en compte de longue date par les constructeurs.

Pour que le développement des infrastructures de l'Union européenne soit à même de satisfaire la demande globale de transport, la Commission estime à plus de 1 500 milliards d'euros les investissements à réaliser entre 2010 et 2030. Au total, **ce nouveau Livre Blanc** évalue même l'effort à consentir par les États membres à 2 500 milliards d'euros, à l'horizon 2050 !

Quelle part contribuera-t-elle au développement de l'industrie ferroviaire européenne en rapport à des montants aussi impressionnants ? Il semble bien aléatoire de formuler une esquisse d'évaluation.

Il est donc important que l'**UNIFE** exerce un *lobbying* actif pour rappeler au quotidien l'existence d'une industrie européenne, si toutefois cette organisation a la capacité de fédérer l'expression des principaux acteurs et, en premier lieu, des constructeurs. Car le temps n'est plus pour chacun d'eux de « jouer sa carte personnelle », à ce niveau, face à la concurrence de grands pays *extra* européens dont, chacun, encourage une industrie nationale *low cost*.

Pour sa part, la France a confirmé les objectifs du Grenelle de l'environnement par un **Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)** qui favorise l'option ferroviaire. Ce document d'impulsion et d'orientation qui n'a pas cependant de visée programmatique contraignante, prédéfinit la politique de l'État et des collectivités publiques au-delà des vingt prochaines années. **Les investissements de développement ainsi projetés s'élèvent à 166 milliards d'euros dont plus de 60 % sont dédiés aux transports ferroviaires**, 18 % aux transports en commun (hors projets du Grand Paris), plus de 9 % aux transports fluviaux contre 7 à 8 % aux activités routières.

S'ajoutent à ce montant d'autres prévisions d'investissements (modernisation et régénération des réseaux) ainsi qu'une évaluation relative à l'accroissement des charges d'entretien et d'exploitation, soit au total quelque 95 milliards d'euros dont près de 50 % concerneraient les transports ferroviaires.

Les projections concernant le **Grand Paris** portent, en plus, sur un investissement total de 32,4 milliards d'euros pour l'extension et la diversification de l'offre de transports publics, à l'horizon 2025.

Les perspectives de marché relatives aux seuls matériels roulants (y compris les bus de nouvelle génération à haut niveau de service) peuvent globalement être évaluées entre 12 et 18 % des montants retenus par le **SNIT** et le **Grand Paris**, des études de conception jusqu'aux actes d'acquisition. Les débouchés ainsi offerts à l'ingénierie et à l'industrie ferroviaire relèvent d'une vision sinon plus réaliste mais, à tout le moins, plus précisément ciblée que celle de la stratégie européenne des transports, telle qu'exprimée à ce jour. Il reste néanmoins à arrêter certains arbitrages tout particulièrement au sujet de futures lignes LGV, des réalisations très consommatrices de travaux d'infrastructures. De

tels choix, essentiels au regard de l'investissement consenti et de la rentabilité attendue (enjeux relatifs aux péages dus à RFF par l'exploitant), ne seront évidemment pas sans conséquences pour certains segments du marché des matériels roulants. Ils détermineront les orientations de développement et d'innovation des constructeurs, au premier rang desquels **Alstom**, qui doit nécessairement prendre en compte les perspectives de marché. Sur ce point, les membres de la commission soulignent l'importance de la problématique exposée par **leur collègue Hervé Mariton** dans un récent rapport d'information de la commission des finances de l'Assemblée Nationale (n° 3450) sur le financement du **SNIT**.

Plus généralement, la filière ferroviaire souffre trop des réticences de ses membres à travailler ensemble dans le développement des produits de l'avenir. Il ne s'agit pas de définir des catalogues communs qui ne présenteraient plus que des gammes indifférenciées car dupliquées mais de réfléchir à dix ans sur les évolutions de la demande et les adaptations à entreprendre en ce sens par les industriels. Les grands constructeurs n'ont pas en ce domaine un rôle moteur et dynamisant pour les autres acteurs de la filière. Cette situation se constate en France mais aussi à l'échelon européen. Il est probable que la constitution d'un « *Airbus du rail* » ne puisse ainsi s'esquisser. La commission d'enquête ne perd cependant pas espoir.

Proposition

Favoriser la recherche en fédérant sur des projets ciblés les « grands » du secteur. Sur ce point, il est important que des procédures européennes comme les « *Joint Technology Initiative* » (JTI) s'appliquent également à la filière ferroviaire. Dans le cadre d'une sorte de partenariat public-privé entre la Commission européenne et un consortium qui réunirait les principaux opérateurs, constructeurs et équipementiers européens, des projets de moyen terme, conduits et financés à parité, permettraient de mieux préparer l'offre ferroviaire européenne de demain face à la concurrence de nouveaux grands acteurs.

2. Une rupture très attendue : le comité stratégique de filière

Les États généraux de l'industrie marquent sans conteste une rupture d'orientation. Ils traduisent la prise en compte des effets de la désindustrialisation de l'économie française, un phénomène clairement perceptible depuis plus de vingt ans et manifestement accentué par la mondialisation. Il est certes trop tôt pour apprécier les conséquences de ce retour à une politique industrielle soutenue par l'État. **La mise en place de comités stratégiques de filières se veut l'instrument de ce renouveau. À l'évidence, la commission d'enquête retient avec satisfaction le choix gouvernemental d'ériger les industries ferroviaires au rang d'une des onze filières industrielles reconnues comme « stratégiques ».**

Dans leur ensemble, les acteurs du secteur, quelle que soit leur taille ou spécialisation, attendent beaucoup des travaux du **comité stratégique « industries ferroviaires » (CS2F)** dont la mise en place a été annoncée par le ministre en charge de l'industrie, le 5 août 2010.

• L'installation officielle du comité n'est intervenue qu'au printemps 2011, ce qui a suscité quelques critiques sur un retard jugé regrettable. Toutefois, la commission d'enquête tient, sur ce point, à souligner le rôle déterminant des deux organisations professionnelles en faveur de la mobilisation du plus grand nombre possible d'acteurs de la filière et l'anticipation qu'elles ont ainsi utilement garanties à la méthode et au déroulement des travaux du comité stratégique.

La Fédération des industries ferroviaire (FIF) accompagnée par **l'Association des industries ferroviaires (AIF)** a, en effet, été à l'initiative de groupes de travail thématiques impliquant les entreprises qui conçoivent et produisent des systèmes et sous-systèmes nécessaires à l'exploitation ferroviaire (infrastructures, matériels roulants, signalisation, supports et services associés de la conception à la fin de vie des matériels).

La légitimité et la représentativité de ces deux organisations sont incontestables :

– **la FIF** rassemble plus de cinquante entreprises importantes, des constructeurs de matériels roulants, les grands équipementiers ferroviaires, des structures spécialisées d'ingénierie et des industriels de la voie, de la signalisation, du *design* et des essais ;

– Depuis près de vingt ans, **l'AIF** regroupe, pour sa part, près de 100 entreprises employant presque 10 000 salariés, sur une base régionale (Nord-Pas-de-Calais et Picardie) où se concentrent historiquement un grand nombre d'entreprises du secteur : de la grande entreprise (sites de production de **Bombardier** à Crespin et d'**Alstom** à Petite-Forêt) à des TPE souvent actives de longue date dans le secteur ferroviaire, de même que des sociétés plus jeunes et innovantes. Les activités de construction ferroviaire se sont développées dans cette partie du territoire dès la seconde moitié du XX^{ème} siècle : elles représentent toujours près de la moitié de l'industrie ferroviaire française. Tous les membres de **l'AIF** n'appartiennent donc pas à **la FIF** mais les deux organisations ne sont pas concurrentes et travaillent de façon conjointe.

• **La FIF** a d'abord mis en place **un groupe de réflexion « grands clients représentatifs »**. Sa mission est de définir les futurs besoins de matériels et de services, l'évolution des pratiques d'achat et d'appel d'offres, les attentes des clients à l'exportation en matière industrielle ou technique, ainsi que les synergies à développer dans la filière pour conduire de grands projets à l'international.

Par ailleurs ont été installés **cinq groupes de travail (GT) spécialisés** :

- GT 1 : stratégie de la filière ;
- GT 2 : cohésion et solidarité de la filière ;
- GT 3 : outils face à la concurrence internationale ;
- GT 4 : de l'innovation au marché ;
- GT 5 : emplois et compétences de la filière.

La commission d'enquête souligne l'importance de ce travail préparatoire. Il se caractérise par un état des lieux exhaustif réalisé par chacun des groupes de travail dans sa spécialisation, une démarche enfin conduite et qui servira de base aux propositions constitutives d'un plan d'action arrêté, au plus tard, au terme du premier trimestre 2012.

Proposition

Recenser clairement les marchés cibles et leurs caractéristiques d'accessibilité, puis définir l'architecture et l'organisation de la filière pour atteindre des résultats ambitieux sur le marché national comme à l'exportation.

Cette voie est une première étape indispensable à tout rapprochement européen. Il est, en effet, logique de fédérer les forces des industries françaises avant de nouer des accords ou des coopérations à vocation transnationale.

Le comité stratégique est placé sous la présidence du ministre en charge de l'industrie, la vice-présidence revenant au **président de la FIF, M. le sénateur Louis Nègre**. La mission de pilotage et d'animation des travaux est ainsi confiée à une organisation professionnelle, en coopération étroite avec la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS). En outre, des organisations syndicales de salariés participent de plein droit aux travaux du comité stratégique.

La rédaction d'un rapport d'étape est programmée pour le mois d'**octobre 2011** et les propositions définitives du comité doivent être remises au Gouvernement au mois de **mars 2012**.

Proposition

Créer un fonds de modernisation des équipementiers ferroviaires (FMEF) sur le modèle du fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) mis en place par la loi de finances rectificative pour 2009 n° 2009-431 du 20 avril 2009, ou de fonds similaires dans la filière aéronautique (Aerofund I et II).

Ce fonds sectoriel serait abondé à parité par l'État et par les grands industriels du secteur (Alstom, Bombardier, Siemens).

Géré par le Fonds stratégique d'investissement (FSI), le FMEF investirait en fonds propres dans les équipementiers de rang 1 ou de rang 2 et contribuerait à la consolidation et au renforcement de la compétitivité de la filière ferroviaire en accompagnant les rapprochements.

La société de gestion du FMEF pourrait être CDC Entreprise, filiale à 100% de la Caisse des dépôts et consignations.

• **Le secteur a besoin de former des partenariats** pouvant prendre la forme de consortiums aptes à globaliser des offres de travaux qui rassemblent des entreprises différentes. Cette culture est trop longtemps restée étrangère à la filière ferroviaire qui doit répondre positivement à un impératif de structuration, tant au niveau national que local (bassins industriels d'excellence). **M. Jean-Claude Volot, Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance**, a clairement indiqué à la commission d'enquête que les industries ferroviaires étaient très en retard sur ce point par rapport aux activités aéronautiques qu'il connaît d'expérience.

Pour la commission d'enquête, **l'atomisation de l'offre de travaux au sein de l'industrie ferroviaire française** résulte sans doute, pour une part, d'un individualisme traditionnel à de nombreux dirigeants de PME ou de TPE. S'agissant toutefois de ce secteur, il convient de souligner que les grands constructeurs mais aussi depuis maintenant plus de dix ans l'opérateur historique, la SNCF, ont insuffisamment cherché à fédérer autour d'eux une force industrielle française, notamment en accompagnant les équipementiers et les sous-traitants avec la même détermination que Siemens et la *Deutsche Bahn*, ou encore *Airbus*, pour conquérir des marchés d'exportation. Le constructeur automobile japonais *Toyota* pratique, pour sa part, une véritable « ligue d'entraide » avec ses fournisseurs et sous-traitants en les soutenant à l'exportation mais aussi pour conforter leurs capacités à l'innovation. Il met ainsi ses ressources (expertise et expérience) à leur disposition et choisit même parfois de les aider financièrement afin de leur permettre de progresser. À ce prix, il peut évidemment être exigeant sur la qualité des prestations qu'il attend d'eux.

Au cours de son déplacement en Loire-Atlantique, la commission d'enquête a rencontré des animateurs du *cluster* (ou « grappe d'entreprises »)

Neopolia Rail qui rassemble une trentaine d'entreprises pour la plupart issues des activités navales nazairiennes (leur implantation pouvant d'ailleurs être située dans la région mais au-delà de cette aire industrielle) et qui ont cherché par une action collective une diversification dans le domaine ferroviaire.⁽¹⁾

La formule mise en place à partir de l'automne 2006 mais qui avait été initiée dès 1999 en vue d'une première diversification, conduit efficacement un indispensable mouvement de structuration de filière sur une base locale. Elle exige toutefois une discipline de la part des participants qui, en échange, bénéficient d'une réelle visibilité de leur offre, d'un pouvoir de négociation renforcé vis-à-vis des grands donneurs d'ordres et d'une continuité dans la prospection commerciale, c'est-à-dire des perspectives souvent inaccessibles à une seule petite entreprise même dynamique car enfermée dans un quotidien qui accapare et isole sa direction. Ainsi, **Neopolia** s'appuie sur la complémentarité des spécialisations de ses membres, en particulier pour formuler des projets collaboratifs en réponse à des appels d'offres français ou étrangers. Dès lors, des synergies peuvent être favorables à une meilleure maîtrise des coûts et des délais (notamment au titre de la *supply chain* : gestion des commandes et respect des étapes de réalisation d'un programme). Les membres de **Neopolia** n'ont pas manifesté l'agressivité généralement sans lendemain de « nouveaux entrants » dans le secteur des réalisations ferroviaires qui a d'ailleurs aussi tenté des équipementiers de l'automobile, et parfois plus soucieux de casser les prix que de présenter des solutions solides dans leur conception.

D'autres *clusters* ferroviaires sont en cours de formation dans les régions Bourgogne et Auvergne.

Proposition

Encourager les regroupements de proximité réunissant des fournisseurs et des sous-traitants afin de globaliser l'offre de travaux et des fabrications, tout en structurant des pôles de compétence technique et en répartissant de façon moins heurtée les plans de charges.

(1) Le réseau *Neopolia* « pôle industriel atlantique » activement soutenu par les collectivités territoriales et la chambre de commerce compte, au total, 140 entreprises et vise, outre les activités ferroviaires, d'autres diversifications dont la construction aéronautique et les énergies marines (nouveaux champs éoliens en mer).

Proposition

Aboutir à une meilleure organisation de la filière au terme des travaux du comité stratégique de la filière ferroviaire (CS2F).

Initier les réformes identifiées dès l'automne 2011, date prévue du rapport d'étape du comité.

Dans la logique des États Généraux de l'Industrie (EGI), tous les participants de la filière, quelle que soit leur taille ou leur spécialisation, doivent mieux travailler ensemble pour constituer une « force de frappe » industrielle, plus cohérente et réactive face aux besoins des marchés en France et à l'exportation.

3. La SNCF, pilote de la filière industrielle ?

a) La réaffirmation d'une ambition jusqu'alors quelque peu oubliée

Plusieurs déclarations récentes de M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, traduisent une volonté de plus forte implication dans la vie économique de la filière ferroviaire française. Cette affirmation doit sans doute être interprétée comme l'ambition d'un retour de l'entreprise nationale dans un rôle qu'elle avait longtemps naturellement assumé mais dont elle s'était progressivement effacée depuis au moins dix ans.

● Par rapport à la situation passée, force est de constater que le contexte réglementaire et économique a profondément évolué. Toutefois, en Allemagne, les liens entre la *Deutsche Bahn* et l'industrie ferroviaire nationale ne se sont jamais distendus. Dans ce pays, l'« intérêt bien compris » de tous, opérateur dominant, d'une part, et manufacturiers, d'autre part, a toujours représenté un impératif majeur sur le marché national comme à l'exportation.

Il convient néanmoins de préciser la nature et l'orientation d'une ambition qu'il reste à mieux préciser pour que la SNCF participe au pilotage de la filière.

Cette participation paraît légitime si elle consiste d'abord à mieux définir avec les industriels ce que seront les produits ferroviaires du futur. Il s'agit donc de les éclairer sur les aspirations et les besoins du client. Telle est l'orientation souhaitée par **M. Jean-Claude Volot**, Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance qui a déclaré à la commission d'enquête :

« De fait, la filière, qui était pensée à partir d'Alstom, a été fragilisée non seulement par la crise, mais aussi, et plus profondément, par la politique non pas du « tout TGV » mais du « trop TGV », qui a conduit à l'abandon des autres formes de transport. Or le vrai patron d'une filière industrielle est celui qui est en contact avec l'utilisateur ou le client : en l'espèce, la SNCF, la RATP, Veolia, la Régie des transports de Marseille et les autres transporteurs. Ce sont eux, en effet,

qui savent ce que seront les transports du futur. Il ne saurait donc être question de les exclure de l'organisation de la filière ! »

En revanche, le retour à un volontarisme d'État ne peut plus consister à ériger les industriels de la filière en un « arsenal » prioritairement destiné à répondre aux besoins de la SNCF, sans préoccupation majeure d'adéquation de leurs productions aux marchés internationaux. Ce qui, par exemple, signifierait pour Alstom et Bombardier de ne retenir que la conception et le modèle privilégié par la SNCF concernant les futurs TGV, car le modèle français diffère sensiblement depuis l'origine de l'ICE allemand ou encore de la grande vitesse japonaise et chinoise.

En se référant à la déclaration de **M. Guillaume Pepy** devant la commission d'enquête, il semble effectivement que la volonté exprimée relèverait plutôt de la stratégie prospective que du dirigisme paraétatique d'un autre âge :

« Je ferai quelques propositions. Nous souhaitons jouer un rôle dans le pilotage de la filière, du fait que nous pesons, comme je l'ai dit, pour moitié dans son chiffre d'affaires. Ensuite, la France doit être plus présente dans la « bagarre de l'influence européenne » qui se joue actuellement à Bruxelles et à Strasbourg, notamment sur la question des normes techniques. Enfin, si l'Europe doit appliquer ses règles en matière de concurrence, elle ne devrait par pour autant oublier de conduire une politique européenne de compétitivité dans le secteur ferroviaire, qu'il s'agisse du choix des technologies ou des segments de marchés, de la recherche, des pôles de compétitivité, des anneaux d'essais ou des centres techniques, afin de contribuer au succès de son industrie ferroviaire.

Il faut également que l'État et les pouvoirs publics assurent de nouveau le pilotage d'un grand programme de recherche sur les transports ; cela a existé dans le passé sous le nom de PCRD ou Programme cadre de recherche et de développement, en vue de favoriser l'innovation dans le secteur. Le pays doit définir des priorités et des lignes directrices : nous ne pourrons pas progresser sur tous les domaines, tous les composants et toutes les gammes de tous les produits.

Enfin, il faut jouer le « label France » sur les marchés stratégiques mondiaux que sont l'Amérique du Sud ou l'Asie. Cela est d'autant plus indispensable que certains pays européens, tels que l'Allemagne et l'Espagne, appliquent déjà une « stratégie de pays ». L'union appartient à notre culture, elle est dans nos pratiques. Il convient d'en réaffirmer l'utilité. Les grandes « bagarres » du futur seront, pour beaucoup d'entre elles, des « bagarres » entre pays. »

En tout état de cause, la démarche de la SNCF ne peut s'inscrire, à présent, que dans le cadre du comité stratégique dont l'une des décisions sera précisément de trouver la « juste place » de la SNCF et de ses principales filiales dans l'organisation de la filière.

Il a ainsi été judicieux que la SNCF participe aux travaux du comité stratégique, dès sa première réunion, en étant représenté par son directeur du matériel, M. Alain Bulloz.

On notera que la **nouvelle lettre de mission du Président de la République à M. Guillaume Pepy**, en date du 14 février 2011, ne fait pas expressément mention d'un *leadership* de la SNCF dans la filière ferroviaire. Cette lettre qui, pour l'essentiel, fixe des objectifs de rétablissement de la qualité du service aux usagers, tout en réaffirmant la « *forte vocation de service public de l'entreprise* », indique d'ailleurs :

« La SNCF ne jouera pleinement son rôle industriel et stratégique pour notre pays que si l'équilibre de ses finances est respecté, en maintenant notamment son endettement à un niveau soutenable. Les clarifications que j'ai approuvées contribueront à renforcer et à consolider l'entreprise dans chacun de ses métiers. Au-delà, dans l'attente d'un total redressement de vos capacités financières et dans le respect des règles de gouvernance, vous pourrez renforcer les positions de la SNCF en Europe et à l'international tant que ces acquisitions pourront être autofinancées, notamment par des cessions d'actifs moins stratégiques. Vous veillerez à inscrire votre stratégie dans le cadre du développement de vos savoir-faire et des exportations de la France dans le monde. »

b) Une démarche supposant une implication raisonnée

• La qualité d'industriel de la SNCF pourrait même rencontrer certaines objections.

En dépit des quelque 24 000 agents statutaires employés dans ses ateliers et de la diversité des équipements qui y sont mis en œuvre, la SNCF peut-elle être considérée comme une entreprise industrielle comme une autre ? Ce cadre d'activité désormais plus fréquemment mentionné par sa direction que dans le passé, représente effectivement une « force de frappe ». Un tel potentiel n'est d'ailleurs pas spécifique à la SNCF : la RATP emploie de façon comparable environ 11 000 de ses agents dans ses ateliers de maintenance et de réparation. Au cours des dix dernières années, l'effectif industriel de la SNCF est d'ailleurs demeuré stable alors que celui de la RATP a progressé de près de 10 %.

Toutefois, la SNCF a récemment créé avec **Masteris** une filiale chargée de proposer à la clientèle extérieure (en France et dans les principaux pays d'Europe) ses compétences de « ... *distributeur exclusif du savoir-faire et des services de l'entreprise [-SNCF-] en matière de maintenance* ».

Il s'agit d'une concurrence nouvelle qui peut inquiéter certains acteurs privés du secteur (fournisseurs et ateliers) confrontés aux « *11 centres d'excellence* » dont se réclame **Masteris**, une société commerciale dont la présidence est d'ailleurs assurée par le directeur du matériel de la SNCF !

En tout état de cause, la participation de la SNCF au comité stratégique de la filière doit être dénuée de toute équivoque : cette participation peut difficilement être celle d'un industriel préoccupé de gagner et de conforter des parts de marché face à des concurrents français plus faiblement capitalisés.

L'implication de la SNCF aux travaux du comité stratégique doit être globale, c'est-à-dire s'inscrire dans une conception générale d'orientation et de définition des axes favorables au développement à long terme de toutes les composantes du secteur.

Masteris représente une offre susceptible d'être perçue comme agressive par certains acteurs voire malvenue par des opérateurs « nouveaux entrants » sur le marché qui ne souhaitent pas que la SNCF dispose, par ce canal, d'informations sur les conditions d'utilisation et les procédures d'emploi particulières à leurs matériels. Par ailleurs, il convient de souligner que certains interlocuteurs industriels de la commission d'enquête ont aussi regretté que la SNCF rechigne encore souvent à engager un dialogue technique de « retour d'expérience » avec ses fournisseurs. Cette rétention d'informations fait l'objet de critiques, de même que l'existence dans des marchés passés par la SNCF de clauses contractuelles très sévères sur la propriété intellectuelle en tout cas ressenties comme déséquilibrées par des industriels.

Pour être à même de participer au pilotage de la filière industrielle, la SNCF doit aussi savoir se faire accepter des autres acteurs qui lui demandent quelques efforts et certains « gestes » en ce sens.

- Enfin, différentes restrictions concernant des acquisitions pourtant programmées mais néanmoins mises en cause depuis 2009 ont durement frappé l'industrie française qui conteste même les montants globaux d'investissements tels que présentés par la SNCF. En effet, nombreux sont ceux qui estiment que l'opérateur consacre une importante partie de ses investissements à des opérations « lourdes » (et sans doute nécessaires) tenant à sa réorganisation interne. De telles décisions peuvent ainsi paraître arbitrées aux dépens des acquisitions de matériels neufs.

En témoignent tout particulièrement la réduction de 400 à 200 locomotives commandées par la SNCF à Alstom en partenariat avec Siemens (Alstom estime à quelque 310 millions d'euros la perte de chiffre d'affaires en résultant) et le report *sine die* d'une autre commande majeure pour le renouvellement de sa flotte de TGV. Au-delà de 2015, date de livraison des dernières rames TGV « Duplex », la SNCF ne semble prévoir, à ce jour, aucune commande significative de matériels sur ses fonds propres.

L'année 2015 apparaît donc comme une date butoir s'agissant du carnet des commandes françaises adressées aux constructeurs : la visibilité de la filière pour ses activités nationales n'est ainsi que de quatre années au

mieux. La commission d'enquête appelle de ses vœux une claire définition, par la SNCF et ses principales filiales de leur politique d'investissement.

Proposition

Inciter la SNCF et ses principales filiales à établir une claire définition de leur stratégie et de leur politique d'investissement.

Au terme du rapport d'étape (automne 2011) sur les travaux du comité stratégique de la filière ferroviaire (CS2F), la SNCF devra rendre publiques des perspectives d'investissement à cinq ans, concernant le matériel roulant (fret et voyageurs). Cette redéfinition conditionne la place et le rôle que l'opérateur entend, de nouveau, vouloir occuper dans le « pilotage » de la filière.

À ce titre, il revient également à la SCNF de préciser le modèle du « TGV de demain » afin d'engager un programme de renouvellement progressif de sa flotte qu'elle a reporté en 2009-2010.

Proposition

Revoir d'urgence la gouvernance d'*Eurostar* pour que la place de la SNCF soit à la hauteur de sa participation au capital, tant au conseil d'administration que dans la direction opérationnelle.

Lors de son audition devant la commission d'enquête, le Secrétaire d'État en charge des Transports, M. Thierry Mariani, a d'ailleurs manifesté son souhait d'une évolution en ce sens.

B.— LES CHANTIERS D'AVENIR DU FRET FERROVIAIRE

a) *La maintenance des matériels*

• La maintenance des matériels de fret représente un marché non négligeable. Ces opérations sont essentiellement correctives ou « au critère » (atteinte de limite d'usure des essieux, des semelles de freins, etc.).

Une règle dite « des six ans » est la seule intervention programmée ayant fait l'objet d'un accord multipartite. Historiquement, cette règle ancienne trouve son origine dans le cadre de l'acronyme italien « *Regolamento Internazionale Veicoli* » ou *RIV*⁽¹⁾ dont l'objectif initial était déjà de faciliter la circulation transfrontalière des matériels (l'interopérabilité au sens moderne) dans des conditions objectives de sécurité.

Organisation indépendante, l'**Union RIV**, qui réunissait une quarantaine de compagnies ferroviaires nationales (essentiellement européennes), a été gérée par les chemins de fer fédéraux suisses (CFF) pendant six décennies puis dissoute par intégration à l'**Union internationale des chemins de fer (UIC)** au début des années 80.

• La règle des six ans, qui a été reprise dans le cadre de la **Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)** dont une des annexes dite « *General Contract of Use* » (**GCU**), lie les entreprises ferroviaires et les propriétaires de wagons, ceux-ci ayant désormais la responsabilité de leur entretien et maintenance.

Les principes posés par les **dispositions GCU** visent ainsi les propriétaires des wagons qui déterminent désormais la périodicité des révisions programmées en fonction du temps écoulé ou de la charge transportée (tonne/km) depuis une précédente révision ou la mise en service. La règle dite « des six ans » s'applique en sus, en tant que limite maximale à ne pas dépasser. Les changements de propriétaires de wagons de fret pouvant intervenir à plusieurs reprises, certains matériels peuvent être « perdus de vue » dans le cadre du trafic international. Afin de prévenir le risque qu'un wagon manquant une échéance de révision continue à circuler, la date de dernière révision doit être physiquement apposée sur les wagons : le dépassement du plafond de six ans peut ainsi être constaté même en cas de défaillance du système de gestion⁽²⁾.

Les règles de maintenance des wagons de fret restent néanmoins assez peu formalisées. L'introduction de registres informatisés des matériels et le

(1) Dispositif réglementaire datant de 1922, avec la naissance de l'Union RIV, dont l'appellation traduit le rôle des chemins de fer italiens dans sa fondation.

(2) L'annexe GCU 10 C prévoit que la durée maximale entre révisions est ramenée à quatre ans pour certains wagons spéciaux.

développement de la certification des entités chargées des travaux d'entretien pourraient, à terme, rendre caduque la règle des six ans, du moins pour les wagons immatriculés au sein de l'Union européenne. Cette perspective qui relève pourtant d'une *Europe du rail* semble encore éloignée. Cela, d'autant qu'en France, la SNCF continue d'ignorer largement le *GPS* et la puce électronique pour la gestion et la localisation de son parc de wagons.

On notera que la question ne se pose pas dans les mêmes termes pour les voitures de voyageurs, toujours régies par un accord similaire au *RIV*, dénommé *RIC* : cet accord ne fixe aucune périodicité de maintenance car les voitures sont, à la différence des wagons, exploitées selon des *plannings* précis et de longue période établis par les opérateurs.

Proposition

Organiser une sous filière « déconstruction » de voitures et de wagons fret. Un marché existe pour les pièces de seconde main révisées et garanties. Des industriels français paraissent tout à fait aptes à orienter une partie de leurs activités et à proposer aux opérateurs européens voire à l'échelle mondiale des produits de ce type.

Cette action permettrait de contrer certains producteurs *low cost*, notamment d'Europe de l'Est au moyen d'une offre groupée (dans le cadre d'un GIE qui gérerait de la sorte un catalogue de vente sur Internet).

b) Les ateliers de réparation : une industrie méconnue

Les ateliers de réparation de wagons représentent un secteur plutôt méconnu mais qui compte une trentaine d'entreprises indépendantes et emploie environ 2 000 salariés. Jusqu'en 2006, ces ateliers exerçaient *quasi* exclusivement leurs activités sur les wagons de particuliers, c'est-à-dire relevant de sociétés privées propriétaires de wagons dits « P » au titre de la nomenclature officielle alors en vigueur. La profession a acquis de longue date une réputation de savoir-faire. Elle s'est d'ailleurs progressivement spécialisée, notamment dans les opérations de dégazage des wagons-citernes. Certains ateliers sont même capables de construire en petites séries des wagons spéciaux. Au total, ces ateliers agréés traitent près de 24 000 wagons par an et réalisent un chiffre d'affaires voisin de 200 millions d'euros.

L'entretien général et les interventions plus spécifiques de maintenance assurés par les ateliers français requièrent des espaces importants qui accueillent des installations ou des équipements « lourds » servis par des personnels qualifiés. Les règles applicables à chaque type de matériels, d'ailleurs approuvées par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), sont consignées dans **des livrets de maintenance** dont le respect s'avère impératif dans l'exécution de tâches aussi diverses que le nettoyage, les petites réparations, les remises aux normes d'équipements d'interopérabilité et les rénovations partielles ou totales.

Les ateliers de réparation se sont historiquement installés dans des régions industrielles à forte activité de fret ferroviaire. La désindustrialisation de certaines de ces régions et surtout les réorganisations successives de la SNCF ont durablement affecté l'exercice de leurs métiers. Les représentants de l'**Association française des wagons de particuliers (AFWP)**⁽¹⁾ ont souligné devant la commission d'enquête que le désengagement du wagon isolé par Fret SNCF a directement eu pour conséquence une grande difficulté d'acheminement des matériels à réparer vers les ateliers, du moins dans des délais et pour des coûts économiquement acceptables, en raison du relèvement par RFF de ses tarifs d'accès au réseau⁽²⁾.

La conjonction de ces facteurs qui met notamment en péril l'emploi dans des villes moyennes est, à l'évidence, regrettable. Elle ne saurait pourtant être classée au titre d'une fatalité qui accentuerait plus encore l'effilochage du tissu industriel.

De telles activités restent indispensables au bon fonctionnement du réseau. D'ailleurs, elles ne sont pas aisément « délocalisables », à l'exception, peut-être, dans des pays frontaliers comme la Belgique.

De plus, dans cette branche, la concurrence de pays *low cost*, notamment d'Europe de l'Est, s'exerce certainement moins fortement que la pression tarifaire qu'ils sont désormais en mesure de pratiquer s'agissant de la construction de wagons neufs.

La commission d'enquête tient à souligner l'anormalité que constituent les entraves auxquelles se heurtent les ateliers privés de réparation ainsi que les constructeurs du fait de la non disponibilité de la SNCF pour l'acheminement des matériels et de la grande difficulté d'obtenir auprès de RFF des sillons de circulation. Le marché national de la réparation des wagons privés doit d'autant plus légitimement pouvoir demeurer largement « captif » que, dans les conditions actuelles, il reste illusoire de trouver un complément d'activité auprès des propriétaires étrangers (même de pays voisins), du moins tant qu'il s'avérera aussi aléatoire de rapatrier pour travaux des matériels roulants.

c) La gestion du bruit : une question essentielle pour l'amélioration des matériels

• **La réduction des bruits de circulation des wagons de fret est un des sujets traités par la STI « Bruit » (NOI STI 2011/229/EU) qui n'établit d'ailleurs pas un lien direct avec l'équipement des matériels de nouvelles semelles**

(1) Cette association professionnelle regroupe trois des métiers du fret ferroviaire : les chargeurs, les détenteurs de matériels roulants privés et les ateliers de réparation. 23 de ces ateliers privés sont membres de l'AFWP.

(2) Cf. annexes, document n° 3.

de frein. La STI fixe des niveaux sonores maximums en fonction des situations (stationnaire, au passage, etc.) ainsi que des méthodes de vérification. Elle n'impose donc pas de solutions techniques. Il est toutefois largement admis dans le secteur ferroviaire que la substitution des traditionnelles semelles à sabots en fonte par des semelles en matériaux composites apporte un sensible progrès.

La STI tend cependant à faciliter la migration, en précisant que tout wagon déjà autorisé avec des semelles en fonte est réputé satisfaire aux exigences de la STI, s'il se voit équipé en *retrofit* de semelles « composites » (semelle « K »).

Il n'existe, à ce jour, aucune réglementation communautaire régissant l'équipement des wagons en semelles « composites », en dehors d'exigences de performance et de sécurité fixées par une autre STI (WAG STI).

- La question du bruit lié à la circulation des trains, notamment des trains massifs de fret, ne peut toutefois être dissociée de la préoccupation générale d'action traduite par la **directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**. Cette directive prévoit d'ailleurs l'établissement de cartes stratégiques du bruit pour les grands axes ferroviaires et les agglomérations les plus importantes (> 250 000 habitants). Ce processus devait être clos en 2008. S'agissant des plus petites agglomérations (> 100 000 habitants) et des lignes ferroviaires de moindre importance (dont le trafic reste toutefois compris entre 30 000 et 60 000 trains par an), les cartographies sont à réaliser et les plans d'action à définir, au plus tard, en 2013.

Une réflexion a été engagée par la Commission européenne sur l'opportunité de mettre en place un dispositif d'incitation à l'équipement de semelles « composites » sous la forme d'une réduction des droits d'accès au réseau au bénéfice des matériels qui en seraient dotés. Le secteur ferroviaire n'est pas favorable à cette formule, lui préférant un mécanisme de subvention directe à la substitution. Cette préférence se heurte à la vigilance de la Commission qui, traditionnellement craint qu'une subvention directe, ne constitue une aide nationale dissimulée : elle affirme d'ailleurs le principe que toutes les mesures à prendre en ce sens doivent s'appliquer de manière identique à tous les utilisateurs (nationaux et étrangers) de l'infrastructure.

Le problème s'avère complexe. À ce jour, la Suisse est le pays qui a mis en place les plus fortes incitations à cette migration technique sur la base d'objectifs précis.

Le rééquipement massif et programmé de l'ensemble du parc européen estimé à 600 000 wagons s'inscrit donc à un horizon lointain, même si l'UIC et l'UIP (Union internationale des wagons privés) ont été, dès 1998, à l'initiative d'un « Programme d'action pour la réduction du bruit des wagons de marchandises ».

- Le rééquipement de semelles « composites » induit des investissements importants, alors que ce dispositif est relativement insensible dans le cadre de

l'acquisition d'un wagon neuf. C'est à l'occasion d'une grande révision à effectuer tous les six ans, au plus tard, qu'un tel rééquipement s'avère cependant financièrement moins pénalisant. L'abaissement des prix des sillons représenterait sans doute un encouragement déterminant au rééquipement. Il reste une des mesures à prendre (mais parmi les plus efficaces) pour atteindre un objectif ambitieux de réduction des nuisances liées à la circulation ferroviaire.

Proposition

Permettre au secteur de la construction française des matériels de fret d'accéder à des garanties de financement, ou de bonne fin contractuelle pour lancer, dès 2011, un programme de construction de wagons, seul à même de sauvegarder le savoir-faire français.

Ce programme concernera également les opérations de régénération de wagons afin d'avoir une offre plus adaptée aux besoins des chargeurs (l'âge moyen du parc actuel est supérieur à 30 ans, voire à 40 ans concernant les wagons « porte autos ») et de se conformer à des objectifs environnementaux essentiels (notamment, réduction des bruits de circulation par l'adoption de nouveaux systèmes de freinage).

Afin de mettre en place, dans les meilleurs délais, des solutions de préfinancement aux commandes de la filière de construction « fret », une initiative des pouvoirs publics doit être engagée pour que la SNCF, la Caisse des dépôts et sa filiale CDC Environnement, le Fonds stratégique d'investissement (FSI) et *Oséo* proposent en commun des formules adaptées : leur mise en œuvre rapide s'avère impérative pour sauvegarder le savoir-faire français que maîtrisent les entreprises comme les ABRF, AFR Titagarh et Lohr Industrie, qui, pour sa part, doit être à même de lancer, au plus tôt, la construction d'au moins cent wagons *Modalohr* sur les quelque 250 wagons de ce type nécessaires à la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire Atlantique.

Proposition

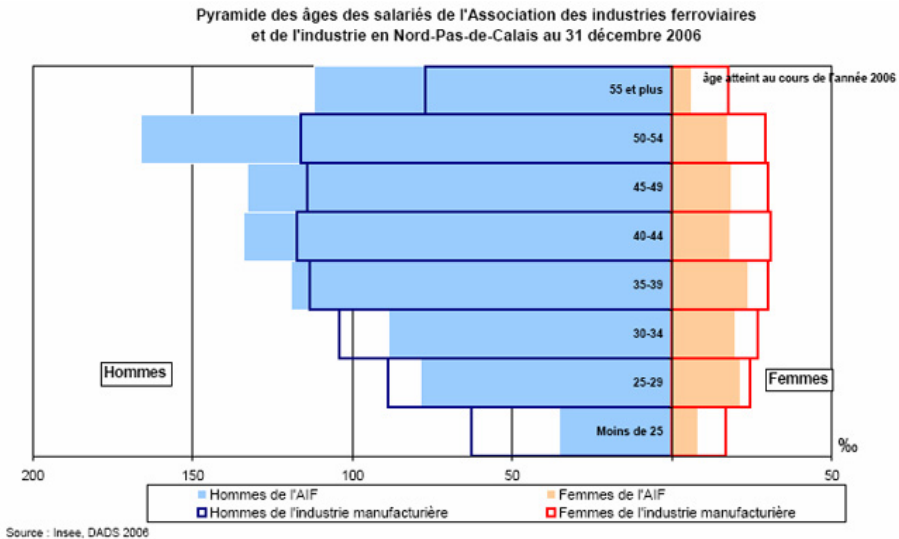
Inciter RFF, l'État et les conseils régionaux, au titre du financement dans le cadre des contrats de projets État régions (CPER), à électrifier le réseau fret afin de le rendre conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

C.— FORMER LES SALARIÉS DE DEMAIN

1. Vieillesse de la population professionnelle

Dans une étude de décembre 2008 ⁽¹⁾, l'INSEE s'intéresse à l'évolution de l'emploi dans l'industrie ferroviaire du Valenciennois, et particulièrement parmi les adhérents de l'Association des industries ferroviaires (AIF). Le Nord-Pas-de-Calais regroupe plus de la moitié des employés du secteur sur le territoire national. Par ailleurs, au moment de la publication de l'étude, l'AIF regroupe treize établissements ⁽²⁾ représentant 3 240 employés. Il s'agit, selon les membres de la commission d'enquête, d'un échantillon représentatif de la situation de l'ensemble de la filière.

L'étude souligne notamment que la pyramide des âges est plus élevée que dans le reste de l'industrie manufacturière. Ainsi, au 31 décembre 2006, l'âge moyen des salariés est de 42 ans et deux mois, soit 22 mois de plus que dans les autres secteurs. Les employés de plus de 50 ans représentent plus de 30 % des effectifs contre moins de 25 % ailleurs. En comparaison, les plus de 50 ans ne correspondent qu'à 27 % des employés du secteur automobile. Si l'on se focalise sur la population ouvrière, la part des plus de 50 ans atteint près de 35 %.



* AIF : Association des Industries Ferroviaires.

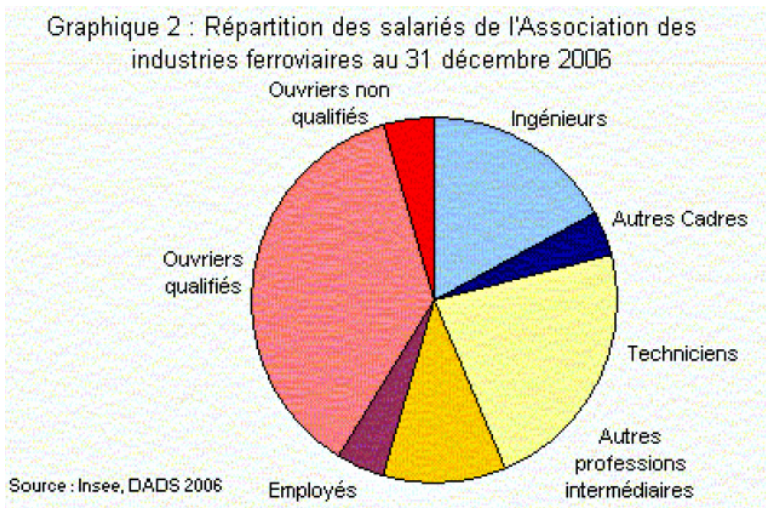
À l'inverse, le taux d'employés de moins de 35 ans est beaucoup plus faible dans l'industrie ferroviaire que dans les autres secteurs manufacturiers.

(1) *Inscription territoriale de l'Association des industries ferroviaires dans le valenciennois, INSEE Nord-Pas-de-Calais, Valenciennes métropole, Mission bassin minier, décembre 2008.*

(2) *Alstom, Bombardier, Valdunes, Sofanor, Cergi, Hiolle industries, Certifer, Railtech international,...*

La structure de la pyramide des âges du secteur ferroviaire inquiète les représentants des industriels. Ainsi, M. Daniel Cappelle, président de l'AIF, s'est ému lors de son audition par la commission d'enquête de constater « un départ massif d'experts, compte tenu de la pyramide des âges, tant chez les grands comptes constructeurs que dans le reste de la supply chain ».

L'industrie ferroviaire française se caractérise par un savoir-faire unique à tous les niveaux. Ainsi, les emplois d'ouvriers qualifiés sont plus importants que dans d'autres secteurs comparables comme l'automobile. Les forgerons, usineurs, soudeurs, peintres du ferroviaire, câbleurs électriciens de caisse, techniciens HSE ⁽¹⁾, agents de traitement thermique, tôliers, tous ces métiers représentent 36 % des emplois dans les entreprises adhérentes de l'AIF.



Les industries ferroviaires sont confrontées à un réel enjeu de renouvellement des compétences. En effet, le secteur souffre d'une image négative empreinte de caricatures de « métiers de pauvres ». Lors de la table ronde organisée le 7 avril 2011 par la commission d'enquête à Wallers-Arenberg, dans le Nord-Pas-de-Calais, un intervenant a ainsi relaté avec émotion les propos d'un instituteur de la région à l'occasion d'une visite d'une classe de primaire sur un site industriel. Cet enseignant aurait mis en garde l'un de ces élèves sur les risques de « finir comme cela » s'il n'obtenait pas de bons résultats scolaires. Les salariés du secteur ferroviaire exercent des métiers divers qui tous demandent des compétences précises. L'enjeu pour la filière est aussi de la rendre attractive.

(1) Hygiène, sécurité, environnement.

2. Rendre la filière attractive, renforcer les formations

M. Jean-Pierre Auger a insisté lors de son audition par la commission d'enquête sur la nécessité d'anticiper l'évolution des métiers. **La FIF mène ainsi des travaux de prospective sur « les compétences dont nous aurons besoin dans dix ou vingt ans : les matériaux évoluent, et la maintenance des trains, que l'on confiera de plus en plus au secteur privé, est encore largement méconnue de lui. La formation à ces nouveaux métiers est donc un enjeu majeur. Cette question soulève deux questions majeures.**

La première concerne l'attractivité du secteur. Pour **M. Daniel Cappelle**, *« il est d'autant plus difficile de former que nous sommes confrontés à un désintérêt général des jeunes pour l'industrie et pour les matières scientifiques »*. L'AIF a néanmoins tenu à développer des partenariats avec des écoles d'ingénieurs et des universités afin de sensibiliser les étudiants au secteur ferroviaire. Elle organise notamment le *« Road Train »*, événement de deux jours au cours desquels quelques dizaines d'étudiants parcourent la région afin de rencontrer les professionnels du secteur. **L'AIF regrette que le secteur ferroviaire puisse paraître « ringard » alors que « réaliser un train est aussi compliqué qu'un Airbus »**. **Pour les professionnels du secteur, cette situation est d'autant plus incompréhensible que nous avons tous, enfants, « joué aux petits trains »...**

La seconde est celle de la formation car une fois les plus jeunes prêts à s'investir dans la filière ferroviaire, encore faut-il qu'ils puissent suivre une voie estudiantine adéquate. Cette question revêt en réalité deux aspects : la formation aux métiers de production et la formation des cadres. Sur ce dernier point, **l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis (UVHC) et l'Ensiame ont créé au milieu des années 2000 le premier Mastère dédié au secteur : « Systèmes de transports ferroviaires et guidés »**. Par ailleurs, d'autres écoles d'ingénieurs ou des universités sur le territoire proposent des formations scientifiques plus classiques permettant une carrière dans le ferroviaire. Les groupes industriels, les bureaux d'études ou les organismes comme **Certifer ou l'Agence ferroviaire européenne** n'ont pas de difficulté particulière à recruter au niveau « cadre ». En revanche, la situation est beaucoup plus inquiétante pour les postes de production. Les formations sont rares et les industriels seront très vite confrontés à un manque de main-d'œuvre et de savoir-faire. Comme l'ont souligné les représentants de la FIF lors de leur audition, *« s'il existe des excédents de main-d'œuvre dans certains métiers, il ne faut pas rêver : on ne fera pas du jour au lendemain travailler un soudeur des Chantiers de l'Atlantique dans une société ferroviaire du Nord ! »*. Les métiers du ferroviaire sont spécifiques et former les salariés de demain demande du temps, entre cinq et huit ans selon la plupart des personnes rencontrées.

Proposition

Développer les formations professionnelles dans le secondaire dédiées à ces savoir-faire.

Valoriser l'excellence française dans le secteur ferroviaire afin de rattraper un retard d'image par rapport à l'aéronautique ou l'automobile, par exemple dans le cadre de la Semaine de l'Industrie.

D.— UNE STRATÉGIE À L'EXPORT QUI SEMBLE INADAPTÉE

Lors de son audition par la commission d'enquête, **M. Jean-Pierre Audoux** a déclaré que : « *Pour livrer les grandes batailles qui se joueront sur cinq marchés, Chine, Russie, États-Unis, Brésil et Moyen-Orient, - dans des pays tels que le Bahreïn ou l'Arabie saoudite -, la France a des atouts mais aussi des faiblesses. Les atouts sont connus : notre expérience industrielle, la bonne image de nos produits et une bonne maîtrise technique. Mais ils ne compensent pas les handicaps, bien réels, que nous avons par rapport à nos concurrents allemands, chinois, espagnols, coréens ou japonais : dispersion des ingénieries, notamment publiques ; faiblesse des financements à l'international ; absence d'offres intégrées sur les grands projets ; difficulté, enfin, à « chasser en meute » ou à adopter des réflexes collectifs. »*

Dès lors, la commission d'enquête s'interroge sur la redéfinition de la stratégie française à l'exportation.

1. Ingénierie et bureaux d'études

L'ingénierie française est réputée pour ses compétences mais le secteur peine à s'imposer sur la scène internationale en raison de son émiettement. Ce constat est loin d'être spécifique au secteur ferroviaire, mais il s'y applique avec une acuité particulière.

De plus, une autre spécificité des sociétés d'ingénierie ferroviaire paraît être un obstacle à leur expansion internationale : elles sont pour la grande majorité rattachées à un grand groupe français tel que la RATP, la SNCF ou Veolia ou détenues par leurs dirigeants. Cela accentue leur caractère franco-français.

Une certaine concentration du secteur de l'ingénierie, qui est à l'œuvre dans les domaines autres que le ferroviaire est donc certainement souhaitable afin que ces sociétés puissent accompagner l'industrie française à l'international dans une stratégie de « *chasse en meute* », selon une expression maintes fois répétée devant la commission.

Des avancées récentes semblent indiquer une prise de conscience puisque la société d'ingénierie **Systra**, dont le président est **M. Pierre Mongin**, président de la RATP et le vice président **M. Guillaume Pepy**, président de la SNCF, est

devenue une véritable co-entreprise dans le but de devenir un véritable atout à la grande exportation du transport. C'est ainsi que 49 % du capital de Xelis, créée en 2006 par la RATP, intégreront Systra avant l'été puis 100 % avant la fin de 2011. Il en sera de même d'**Inexia**, la filiale de la SNCF spécialisée dans les TGV. Cette recherche de débouchés internationaux devrait profiter aux groupes RATP et SNCF, tout en tirant à l'exportation l'industrie ferroviaire française.

Systra a en effet vocation à plus fortement soutenir l'offre ferroviaire française à l'international. Les positions françaises dans l'ingénierie sont d'ailleurs elles-mêmes confrontées à la concurrence d'acteurs étrangers puissants et devenus rapidement compétitifs dans les projets ferroviaires.

La commission d'enquête ne peut que se féliciter de cette évolution, qu'elle juge favorable à l'industrie ferroviaire dans son ensemble.

2. Chasser en équipe

Il ressort des différentes auditions de la commission d'enquête que les entreprises françaises éprouvent plus de difficultés que celles d'autres pays, au premier rang desquelles les entreprises allemandes, à « chasser en meute ».

Des obstacles culturels semblent en effet empêcher les entreprises de mutualiser leurs moyens. Certaines « inimitiés » nationales prédominent par rapport aux impératifs de regroupement face à la concurrence européenne et mondiale.

Certes, **M. Patrick Kron, président d'Alstom** a parlé d'une « *équipe de France du rail* » dans le contexte du TGV La Mecque-Médine ⁽¹⁾ face à des rivaux espagnols qui auraient consenti un rabais de près de 30 % par rapport à leur offre initiale.

Mais, on peut trouver aisément de nombreux contre exemples. Ainsi, Alstom était en concurrence sur le **marché du métro de Bagdad** avec Systrafiliale commune de la RATP et de la SNCF. **M. Patrick Kron avait également dénoncé les déclarations de RFF**, à propos de l'opportunité de construire TGV roulant à 350 km/h, qui portaient « *un grave préjudice à l'image de la totalité des générations TGV* ». Or, de nombreux acteurs ont fait valoir à la commission d'enquête que le succès d'une technologie au sein du pays où elle a été conçue est un formidable outil à l'export.

Ce sont peut-être les désunions françaises dans la réponse à l'appel d'offres pour la construction du projet américain de liaison grande vitesse entre Tampa et Orlando qui sont l'exemple le plus frappant de l'incapacité des entreprises françaises à partir ensemble à la conquête de marchés internationaux. Ce projet, évalué à 2,6 milliards de dollars a aiguisé les convoitises puisque sept

(1) Dépêche AFP, 21 janvier 2011.

consortiums se sont retrouvés en compétition. Il s'agissait notamment du français Veolia associé à l'allemand Siemens, du groupe français Vinci associé au britannique Virgin et au français Alstom, et de la SNCF qui a voulu, selon **M. Philippe Mellier, le président d'Alstom Transport**, monter une équipe sans constructeurs de rames à grande vitesse.

Proposition

Inciter Ubifrance à encourager les entreprises à constituer des équipes uniques pour la réponse aux grands appels d'offres internationaux.

3. S'acculturer et être à l'écoute du client

M. Jean Bergé, président de Bombardier Transport France, a affirmé à la commission d'enquête que *« tout comme Bombardier est français en France et allemand en Allemagne, il est chinois en Chine, et l'on y parle d'ailleurs chinois. Parce que nous pouvons ainsi connaître nos clients et leurs habitudes, parce que nous faisons tout pour livrer les commandes dans les délais, notre part du marché mondial est de 35 % . »*

Il est indéniable que l'acculturation est un élément essentiel dans la stratégie des entreprises à l'export. S'agissant de l'exportation, bien que les marchés des trains à grande vitesse, des trains courants ou des « trams » se développent au niveau mondial, notre pays n'est pas aussi présent qu'il pourrait l'être au vu de ses capacités dans chacun de ces domaines. Il existe certainement un problème de soutien à l'exportation des produits français. La réforme de la présence diplomatique à l'étranger qui crée de nouvelles structures au sein des missions économiques apparaît à la commission d'enquête comme une bonne initiative. En effet, les services économiques régionaux se concentrent sur les grands groupes et les aspects diplomatiques tandis qu'Ubifrance aide les PME. Pour sa part, **M. Robert Lohr** a déclaré que *« Quand on s'intéresse à un pays, [on] appelle l'ambassade française sur place. La France est un des pays les mieux organisés, elle a des antennes commerciales un peu partout dans le monde. Les conseillers économiques rattachés aux ambassades savent très bien évaluer le marché local »*.

Il paraît également important de s'adapter aux besoins des clients. **MM. Crozet et Bonnafous** ont constaté qu'*« il ne faut pas dédouaner les grandes entreprises de leurs responsabilités. Le modèle du TGV « à la française », avec ses huit voitures et ses dix-huit tonnes maximum par essieu et un nombre limité de places, ne correspond pas forcément aux attentes du marché international. Cela explique le choix fait par Eurostar ou les difficultés que nous pourrions rencontrer en Arabie Saoudite ou aux États-Unis. Il existe d'autres modèles que celui du TGV d'Alstom, notamment l'ICE allemand. Les ingénieurs d'Alstom ont du reste conscience qu'il faut éviter de projeter sur l'étranger les préférences françaises : ils doivent diversifier leur offre »*. Ainsi, dans les pays d'Europe centrale et orientale, qui disposent de réseaux de tramways anciens, Alstom développe de

nouveaux tramways à même de rouler sur les anciennes rames, ce qui limite considérablement les coûts pour les collectivités.

Le facteur prix est important dans la conquête de marchés étrangers où la règle est souvent celle du « moins disant ». Ainsi, certaines entreprises adoptent la « stratégie du premier train », consistant à développer le train dans un pays disposant de fortes capacités technologiques en terme d'ingénierie notamment et de le produire en série dans un pays à bas coût de main d'œuvre, par exemple dans les nouveaux États membres. Les données fournies à la commission d'enquête nous permettent d'estimer qu'une telle stratégie engendre une baisse de 3% à 5% du coût total. Si cela peut apparaître minime de prime abord, certains industriels nous ont rappelé que nombre de marchés à l'étranger sont attribués en raison d'une différence très faible de prix entre les offres, souvent de l'ordre d'un pourcent. Cette stratégie pose de vraies questions en matière environnementale puisque l'ensemble des sous-ensembles est acheminé par camion depuis les différents sites français vers le site situé dans un pays en Europe centrale et orientale.

Proposition

Faciliter les échanges entre les industriels et les services économiques des ambassades, en vue d'acquérir une meilleure connaissance des marchés et des programmes d'investissements internationaux.

E.— EXPLOITER LES POSSIBILITÉS DU CODE DES MARCHÉS PUBLICS

Les donneurs d'ordres, qui sont en France de plus en plus souvent les collectivités territoriales, doivent prendre conscience que le choix du « moins-disant » dans les appels d'offres n'est pas nécessairement le plus intéressant financièrement sur le moyen et le long terme. En effet, la prise en compte du seul investissement initial néglige certains éléments essentiels tels que le coût sur la durée de vie, le niveau de service et l'apport au tissu économique et social local.

1. Privilégier le principe du « mieux-disant »

Le développement de la filière ferroviaire passe par un meilleur achat public possible prenant en compte le « *mieux-disant* » et des critères de sélection responsables. Se pose en effet la question de la règle du « *moins-disant* », qui amène les décideurs à choisir la solution la moins chère, sans privilégier le cycle de vie des produits et leur coût de possession total. C'est le constat **M. Jean-Claude Volot, Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance**, « *il reste à améliorer la procédure des appels d'offres, qui aboutit trop souvent à choisir le moins-disant. Je demande toujours aux responsables des grandes villes qui n'ont pas fait le choix d'un constructeur français s'ils ont opté pour le moins-disant ou pour le mieux-disant : ils sont le*

plus souvent très gênés pour me répondre. Il convient de développer dans la culture des décideurs cette notion du mieux-disant – et non pas, bien sûr, de préférence nationale : cela, c'est interdit. (...) Opter pour le mieux-disant oblige en effet, comme en matière environnementale, à fonder son choix sur des critères bien définis, lesquels écartent d'emblée la tentation du moins-disant. »

Certes le principe de choix défini par le Code des marchés publics est celui de l'« offre économiquement la plus avantageuse ». Le prix reste un critère mais il doit aller de pair avec une appréciation de la qualité du produit ou du service acheté. Le choix se fait sur une pluralité de critères non discriminatoires et liés à l'objet du marché, notamment la « *qualité, le prix, la valeur technique, le caractère esthétique et fonctionnel, les performances en matière de protection de l'environnement, les performances en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté, le coût global d'utilisation, la rentabilité, le caractère innovant, le service après-vente et l'assistance technique, la date de livraison, le délai de livraison ou d'exécution* »⁽¹⁾. En outre, d'autres critères peuvent être pris en compte s'ils sont justifiés par l'objet du marché.

Il existe la possibilité, encadrée, de rejeter une offre anormalement basse⁽²⁾.

La mise en œuvre de la procédure conduit cependant fréquemment en fait à une situation dans laquelle le critère du prix est sur pondéré dans la mesure où les offres sont jugées équivalentes sur le plan technique. La notion de « mieux-disant » ne s'obtient pas simplement par une grille d'évaluation des offres qui semble privilégier le poids de critères non financiers. En effet, la majorité des acheteurs publics recherche en priorité à aligner les offres sur le plan technique ce qui conduit naturellement à écraser les écarts potentiels qui peuvent permettre de sélectionner le « mieux-disant ». La conséquence est que le prix devient le seul facteur véritablement différenciant dont l'importance dépasse le poids officiellement affiché.

2. Quelques critères de mise en œuvre du « mieux-disant »

La proximité, l'environnement, la sécurité et la fiabilité doivent compter davantage dans les décisions de choix des projets.

La **proximité géographique permet des délais de réaction brefs** pour rétablir rapidement la disponibilité du matériel ferroviaire, privilégie des circuits courts d'approvisionnement des pièces et favorise dans la durée des programmes de formation du personnel de maintenance. Ce critère pourrait donc, d'après la solution dégagée par le Conseil d'État dans un arrêt du 14 janvier 1998, *société*

(1) Article 53 du Code des marchés publics.

(2) Article 55 du Code des marchés publics : « Si une offre paraît anormalement basse, le pouvoir adjudicateur peut la rejeter par décision motivée après avoir demandé par écrit les précisions qu'il juge utiles et vérifiées les justifications fournies ».

Martin-Fourquin, être introduit dans les appels d'offres⁽¹⁾. Il faut toutefois être précis dans la rédaction des clauses des appels d'offres dans la mesure où la Cour de justice de l'Union européenne, dans un arrêt du 3 juin 1992⁽²⁾, a considéré qu'une réglementation nationale « *réservant des marchés publics aux entreprises ayant leur siège social dans la région où ils doivent être exécutés et accordant, dans le choix des attributaires, une préférence aux associations temporaires ou consortium comprenant des entreprises locales est discriminatoire* ». La proximité géographique peut être un critère : elle ne peut être l'instrument d'un protectionnisme déguisé qui serait contraire à nos engagements internationaux.

La **défense de l'environnement** passe également par une chaîne logistique courte. Ainsi, la circulaire du 29 décembre 2009 relative au Guide de bonnes pratiques en matière de marchés publics⁽³⁾ mentionne les « exigences environnementales » parmi les critères de définition des besoins.

La fiabilité et la sécurité des matériels sont favorisées non seulement par la proximité géographique, mais aussi par des **modèles de gestion** intégrant **la maintenance mise en œuvre avec une organisation locale**. L'ordonnance 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat dispose que « *parmi les critères d'attribution, figure la part d'exécution du contrat que l'entreprise s'engage à confier à des PME et à des artisans* » (article 8 de l'ordonnance) Par ailleurs, la même ordonnance impose parmi les clauses obligatoires au contrat « *les modalités de contrôle par la personne publique de l'exécution du contrat, notamment du respect (...) des conditions dans lesquelles le cocontractant fait appel à d'autres entreprises pour l'exécution du contrat, et notamment des conditions dans lesquelles il respecte son engagement d'attribuer une partie du contrat à des petites et moyennes entreprises et à des artisans* ».

Le **prix du système de transport ferroviaire doit être pris en compte dans sa globalité (composants, fonctionnement et maintenance, « taux de disponibilité ») sur la durée de vie**. Les contrats sont en effet conclus pour des périodes très longues. L'acquisition du matériel ne représente sur cette durée qu'une part limitée des coûts, **le coût global de possession**, c'est-à-dire le coût de maintenance d'un équipement pour sa durée de vie, étant du même ordre que le coût d'investissement initial. Dès lors, une décomposition des coûts entre les divers postes que sont le matériel roulant, l'aménagement, les voies, les systèmes, l'espace urbain dont le traitement des arrêts, le traitement de l'entrevoie le respect de l'environnement, la prise en compte du niveau de service, la maintenance et l'exploitation pourrait mettre en lumière une hiérarchie des réponses aux appels d'offre différente de celle uniquement basée sur le prix.

(1) « Une obligation d'implantation géographique, si elle est justifiée par l'objet du marché, ou par ses conditions d'exécution, peut constituer une condition à l'obtention du marché ».

(2) Cour de Justice de l'Union européenne, Affaire. C 360/89, Commission c/ République italienne.

(3) Circulaire du 29 décembre 2009, publiée au JORF n°0303 du 31 décembre 2009 page 23171, texte n° 90.

Proposition

Utiliser au mieux les possibilités offertes par le code des marchés publics.

- Recourir à un large éventail de critères techniques : le code des marchés publics mentionne de nombreux critères techniques pouvant figurer dans les appels d'offres, notamment la qualité, la valeur technique, le caractère esthétique et fonctionnel, les performances en matière de protection de l'environnement, les performances en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté, le coût global d'utilisation, la rentabilité, le caractère innovant, le service après-vente et l'assistance technique, la date de livraison, le délai de livraison ou d'exécution, cette liste n'étant pas limitative et devant être adaptée à l'objet du marché.

- Évaluer les critères techniques/performances/qualité/service après-vente : il s'agit d'évaluer les critères précédemment définis selon des échelles de valeurs permettant de réels écarts et non de faire converger les candidats vers des notes techniques très proches. Ainsi, l'avance de points techniques peut compenser un prix plus élevé du mieux-disant et attribuer le marché au candidat « *pas nécessairement le moins cher* ».

- Tenir compte des offres anormalement basses au lieu de mettre en place des relances successives d'offres financières pour faire tirer vers le bas et obtenir ainsi des prix « *dumping* » qui ne peuvent qu'être répercutés sur les acteurs en amont de la filière, ce qui met en cause la pérennité des industriels nationaux sur le long terme compte tenu des écarts de coûts de production entre la France et certains pays émergents.

- Favoriser la négociation sur l'obtention d'engagements techniques en faveur de la qualité du matériel : ces engagements sur la durée permettent de privilégier le meilleur coût global sur la durée de vie, la fiabilité du service et la valeur résiduelle long terme de l'investissement.

F.— MISER SUR L'INNOVATION ET LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

1. Atteindre la taille critique : un défi pour les entreprises

L'industrie ferroviaire allemande, qui est à la fois partenaire et concurrente de l'industrie française, génère un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros, réalisé pour moitié sur son marché intérieur et pour moitié à l'exportation. La différence avec notre pays ne tient pas aux constructeurs, qui sont globalement comparables, mais au **tissu des équipementiers, dont plusieurs, outre-Rhin, atteignent une taille mondiale**. Hormis Faiveley, notre pays ne compte pas d'entreprises véritablement comparables.

Or, pour reprendre les exemples de l'un des industriels auditionné à huis clos par la commission d'enquête : *« il paraît difficile qu'une entreprise de la taille de Sambre-et-Meuse, qui produit des bogies, conduise ses programmes de R & D. Il en va de même de MDB, qui fait des pointes de tramway pour Alstom ou des pointes de TGV, ou encore de Stratiforme Industries, un spécialiste des structures en composite. Leur taille leur interdit la recherche et la mise au point de l'innovation véritable. Les grandes entreprises ont les structures pour trouver les fonds. Ce sont donc les PME qu'il faut aider à disposer de l'argent nécessaire pour stimuler le travail des ingénieurs. Certaines entités plus flexibles pourraient toutefois prendre des risques qu'Alstom ne prendra plus. Une entreprise comme Alstom, en effet, ne fera plus d'innovation de rupture : elle se consacrera désormais à l'innovation progressive. Ils ne peuvent pas s'appuyer sur l'innovation des petites sociétés, car la taille de celles-ci leur interdit de mener des programmes de recherche et développement. »*

L'une des rares ETI implantée en France, GHH Valdunes, qui compte 900 collaborateurs et 200 millions d'euros de chiffre d'affaires, n'a par exemple les moyens d'employer que deux salariés en R & D.

Ce manque de moyens est plus préjudiciable que dans le passé, lorsque la SNCF assurait la conception des produits que les constructeurs fabriquaient ensuite en s'adressant, pour la fourniture de petits composants ou de diverses prestations, à des sous-traitants locaux. Depuis que la SNCF a considéré que la conception n'était plus de son ressort, et qu'elle a souhaité commander des trains munis de toutes leurs bases fonctionnelles, les constructeurs ont dû étoffer leurs bureaux d'études et ont demandé à leurs sous-traitants de leur livrer, non plus de simples composants, mais des fonctions à part entière. Or, il est évident que les sous-traitants n'étaient pas prêts et qu'ils n'en avaient pas les moyens.

Interrogés sur ces sujets, **MM. Daniel Capelle et Héric Manusset de l'AIF** nous ont répondu qu'*« il pourrait être utile de développer dans les bassins d'emploi comportant un « secteur ferroviaire constitué » – Le Creusot, La Rochelle, Belfort – des mutualisations, avant de les mailler au plan national dans le cadre de la Fédération des industries ferroviaires. Une telle mutualisation entre « clusters » se révélerait sans aucun doute profitable »*.

Ainsi, le « cluster » ferroviaire regroupant les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le réseau consulaire, l'AIF et le pôle de compétitivité « *I-Trans* » sous une bannière commune, « *Northern France Rail* » est une initiative intéressante qui mérite d'être encouragée.

Les « grappes d'entreprises » aux compétences similaires pourraient ainsi porter des projets innovants, de même que certains consortiums. Les groupements d'intérêt économique (GIE) paraissent constituer une solution, mais selon l'un des industriels interrogés cela *« implique, au départ, d'accepter de partager pour gagner plus. C'est davantage dans la mentalité allemande. Nous avons tendance à*

chasser seuls et non « en meute ». Je ne vois pas comment il serait possible de changer rapidement les mentalités ».

2. Soutenir la recherche et le développement : un devoir pour les pouvoirs publics

L'innovation est nécessaire au maintien d'une industrie ferroviaire compétitive sur le territoire national. En effet, face à la banalisation des produits ferrés, la concurrence des pays *low cost* menace de plus en plus ce qui était jadis le « pré carré » des entreprises européennes. Dès lors, il est impératif pour les entreprises du secteur de maintenir une longueur technologique d'avance. Pour les grands groupes, l'innovation, la recherche et le développement (R&D) sont une composante du métier. Ils disposent des ressources suffisantes, tant humaines que financières, pour mener des programmes de recherche. Établir une stratégie de R&D reste souvent hors de portée des PME, puisque même les entreprises de taille intermédiaire comme GHH-Valdunes éprouvent des difficultés. Des solutions existent, nous l'avons vu, notamment par le rapprochement des entreprises au sein de *cluster*. **Northern France Rail** ou **Neopolia** vont dans ce sens. Mais au-delà des initiatives des acteurs privés, il est essentiel que les pouvoirs publics soutiennent l'innovation par des engagements forts.

La commission d'enquête enregistre à ce titre avec satisfaction la récente décision gouvernementale du 9 mai dernier qui retient, au titre des bénéficiaires du **Grand emprunt**, le projet **Railenium** porté par l'ensemble des acteurs politiques, industriels et de la recherche de la région Nord-Pas-de-Calais, RFF et la SNCF afin de créer dans le Valenciennois et la Sambre, un Institut de recherche technologique (IRT) spécialisé dans les infrastructures et technologies ferroviaires du futur. **Railenium** préfigure un des six IRT qui seront créés en France dans des domaines distincts. Ce projet ambitieux à vocation internationale ne consiste évidemment pas à lancer la construction *sui generis* de ce que d'aucuns pourraient appeler une « *Silicon Valley du ferroviaire* ». Il convient, en effet, de souligner qu'il résulte des efforts d'innovation conjointement conduits depuis des années par le monde de l'industrie et les chercheurs, tout spécialement depuis la création, en 2005, du pôle de compétitivité « *I-Trans* » dont l'organe de gestion « *TTP Northern France* » a su, dès l'origine, établir des liens forts avec les universités et grandes écoles, en particulier avec l'université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis.

L'AIF, organisation fédératrice du secteur industriel dans toutes ses composantes en Nord-Pas-de-Calais et Picardie, a, elle aussi, contribué à l'émergence de cette ambition aujourd'hui reconnue à l'échelon national, ce qui légitime plus encore le travail de tous les salariés des activités ferroviaires. Au total, près de 550 millions d'euros devraient être dévolus au projet **Railenium** sur dix années (budget de fonctionnement inclus). La participation totale de l'État pourrait être portée à environ 100 millions d'euros. Il convient de souligner que l'effort consenti par les collectivités, avec à leur tête la région, sera au moins équivalent. Par ailleurs, s'ajouteront les apports financiers des industriels, au premier rang desquels Alstom et Bombardier, les crédits européens et des instituts

de formation et de recherche. Il est prévu que le projet **Railenium** devienne pleinement opérationnel à compter de l'année 2017 et se trouve ainsi en mesure de générer un chiffre d'affaires à partir des contrats de recherche et des prestations de tests et d'essais.

Railenium intègre les industries et techniques ferroviaires dans le cadre du **Programme national des investissements d'avenir**. En cela, il est mis un terme à la fâcheuse tentation de les classer au rang des « vieilles industries » européennes, de la sorte condamnées à une marginalisation dans un contexte de concurrence mondialisée et prochainement dominée par des acteurs de pays émergents.

Le choix arrêté en faveur de **Railenium** confirme l'intérêt de recourir à la formule du consortium pour créer des pôles d'innovation, une formule déjà mise en œuvre avec l'implantation prochaine en Picardie d'une autre plate-forme d'innovation dénommée **Cademce** plus spécialisée dans le domaine du contact panthographe-caténaire.

S'agissant des essais, Railenium apportera sans doute certaines réponses enfin adaptées à la demande de l'industrie. La création prévue à ce titre d'un Centre européen d'essais des infrastructures ferroviaires doit, en effet, offrir des prestations jusqu'alors inaccessibles comme la mise en place de dispositifs de pré homologation virtuelle, d'essais dynamiques sur bancs ou encore de nouveaux tests de fatigue des matériels. Toutefois, cette plate-forme entièrement nouvelle n'existera que dans plusieurs années et il n'est pas certain qu'elle puisse satisfaire, à elle seule, toute l'étendue des besoins des industriels européens, d'abord pour leurs propres recherches et opérations de mise au point puis pour les essais qualitatifs et d'homologation des séries en production. C'est pourquoi la commission insiste auprès de la SNCF et de RFF pour qu'ils prennent sérieusement et prioritairement en compte l'insatisfaction actuelle des industriels et des acteurs français de la certification ferroviaire en ce domaine, d'ailleurs traduite par des griefs fondés et précis. Les missions de service public qui incombent à l'une et l'autre de ces entités doivent également concourir à assurer la compétitivité de la filière industrielle.

Mais au-delà de la satisfaction exprimée, les membres de la commission ont néanmoins le sentiment que le ferroviaire demeure le « parent pauvre » des investissements d'avenir. En effet, à la suite des engagements du Grenelle de l'environnement, comment comprendre que la contribution totale de l'État au secteur ferroviaire s'élève seulement à 150 millions d'euros, quand la voiture électrique reçoit une subvention de 700 millions d'euros et le projet d'hélicoptère du futur près de 500 millions d'euros ? À ce sujet, **M. Pierre Mathieu, vice-président du GART**, a fait part à la commission d'enquête de son regret de constater que « *le plan de relance gouvernemental prévoit des programmes en faveur de l'automobile, mais rien pour le ferroviaire ou les transports publics stricto sensu* ».

« *I-TRANS* » : UN PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ AU SERVICE DU FERROVIAIRE

I-Trans est l'un des 71 pôles de compétitivité créés en 2005 afin de favoriser la recherche et le développement en créant des synergies entre les industriels, les universités et le monde de la recherche. Aujourd'hui, *I-Trans* rassemble 200 entreprises, 33 laboratoires et centres de recherches et 15 universités et écoles d'ingénieurs. Le pôle a ainsi établi des partenariats avec l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis et l'école d'ingénieur Ensiame. Toutes deux sont tournées vers l'expertise en transport et représentent au total près de 10 000 étudiants.

Il s'agit d'une structure unique en Europe. En effet, si l'Allemagne compte quatre centres de recherches dédiés au ferroviaire (Bavière, Rhénanie, Ruhr, Berlin), il s'agit de plus petites entités financées par les budgets régionaux.

I-Trans a vocation à ne pas se concentrer sur le seul matériel roulant mais à mener une réflexion sur la constitution de « systèmes ferroviaires » intégrés comportant l'infrastructure. L'idée est de pouvoir proposer des solutions technologiques complètes permettant à terme de rivaliser avec la concurrence chinoise.

I-Trans regroupe près de 15 % de la R&D française sur le ferroviaire. L'objectif du pôle est de parvenir à recréer une recherche efficace dans le secteur. Auparavant, la SNCF détenait toutes les capacités en la matière. La perte de vitesse de la SNCF a provoqué l'éclatement de la recherche et il convient de mutualiser à nouveau les moyens.

Annuellement, le pôle de compétitivité labellise une trentaine de projets pour un budget de 50 millions d'euros d'investissements au total. Les financements accordés recouvrent une gamme très large : cela va d'enveloppes de 200 000 euros sur quinze mois attribuées à un laboratoire et une PME à des projets de plusieurs années représentant des montants de quelques millions d'euros et regroupant six ou sept partenaires.

Le pôle s'adresse à l'ensemble des acteurs de la filière et si Alstom ou Bombardier pourraient se passer d'*I-Trans*, il s'agirait selon l'Association des industries ferroviaires d'une « erreur stratégique » car il faut développer les synergies entre tous les acteurs.

Les interlocuteurs de la commission d'enquête ont également souligné la complexité des procédures d'organismes permettant de soutenir la recherche des PME. De multiples sources de financement existent pour les entreprises souhaitant mettre en place des programmes de recherche et développement : *Oséo*, fonds régionaux, pôle de compétitivité *I-Trans*, Mais les industriels rencontrés regrettent la multiplication des dossiers de pré-qualification et de qualification, dont les formats peuvent varier, ce qui est source d'un travail à notre avis inutile.

Proposition

Simplifier les procédures d'accès aux financements publics des activités de R&D, alléger les renseignements demandés et homogénéiser les formats entre les différentes structures (*Oséo*, FSI, fonds régionaux, etc.)

Faire d'*Oséo* le guichet unique pour déposer des dossiers de candidature aux financements de l'État (voire européens), sous un format unique simplifié.

Proposition

Augmenter de manière significative l'enveloppe de financement dédiée au secteur ferroviaire dans le cadre des investissements d'avenir.

G.— AGIR AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE : POUR UNE POLITIQUE EUROPÉENNE DU RAIL

1. Rénover la politique commerciale de l'Union européenne

a) Exigence de réciprocité

L'Union européenne dispose de la compétence exclusive dans le domaine de la politique commerciale (article 3 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). Partisane d'une politique d'ouverture supposée favorable à une meilleure concurrence par les prix, elle n'a jamais transposé l'accord de l'OMC ⁽¹⁾ de 1994 sur les marchés publics, qui lui aurait permis de n'ouvrir les marchés européens que sur des bases de réciprocité réelle. Ainsi, **75 % de ses marchés publics sont désormais ouverts, contre seulement 25 % au Japon, et une fermeture quasi-totale en Chine.** D'après des données de la Commission, les marchés publics ouverts dans l'UE à d'autres pays signataires d'un accord de l'OMC en la matière représentent 312 milliards d'euros, alors qu'ils ne dépassent pas 34 milliards aux États-Unis et 22 milliards au Japon.

La non réciprocité est préjudiciable à double titre à l'industrie ferroviaire européenne, incapable de concurrencer dans ces pays des industries nationales fortement soutenues par les pouvoirs publics, et soumises à la concurrence *extra* européenne en Europe.

D'autant plus que pour accéder à ces marchés fermés, aux clauses de productions locales très strictes, les industriels européens sont contraints de s'établir dans ces pays, ce qui pénalise les sites industriels européens. C'est notamment le cas aux États-Unis avec entre autres dispositifs le *Buy American Act* ⁽²⁾, et au Canada où le *Canadian Content* impose, pour répondre aux appels d'offres en cours des métros de Montréal ou de Toronto, d'avoir une usine au Canada et de faire travailler des sous-traitants canadiens jusqu'à 65 % de la valeur des ventes ! En Chine, où tous les marchés ferroviaires, à l'exception du métro, sont contrôlés par le ministère des transports, les industriels doivent s'associer à un partenaire chinois dans une *joint-venture* où ce dernier détient au moins la moitié du capital.

Le 22 juin 2010, la Fédération des industries ferroviaires (FIF) et son homologue allemand (VDB) ont publié une « position commune » dénonçant

(1) *Organisation mondiale du commerce.*

(2) *Cf. annexes, document n° 4.*

la persistance d'une concurrence déséquilibrée entre l'UE et ses partenaires commerciaux et appelant à la garantie de la réciprocité dans l'accès aux marchés publics.

Il est indéniable que la position de l'Union européenne lors des négociations internationales jusqu'à présent toujours favorable à une ouverture *quasi* unilatérale des marchés européens n'est plus tenable. Les directions générales « Commerce » et « Marché intérieur et services » de la Commission reconnaissent qu'il y a « *un problème général sur les marchés publics et que les commissaires en ont tout à fait conscience. L'UE est assez généreuse sur l'ouverture de ses marchés en misant sur l'exemplarité, mais ça n'évolue pas du côté de nos concurrents ou en tout cas pas assez vite* » comme nous l'a signalé **M. Rupert Schlegelmilch**, directeur « marchés publics et propriété intellectuelle, relations commerciales bilatérales ». Il faut saluer l'influence dans cette évolution du commissaire français **M. Michel Barnier**, en charge du « *Marché intérieur* » et du commissaire belge **M. Karel De Gucht**, en charge du « *Commerce* ».

Plusieurs projets sont en cours d'élaboration pour rectifier la situation. La Chine n'étant pas signataire de l'**accord sur les marchés publics, dit « AMP »**, il n'existe pas de raison juridique qui oblige l'UE à pérenniser l'ouverture de ses marchés publics. Cette ouverture dépend uniquement de raisons politiques. La direction générale du commerce aurait donc l'intention d'utiliser la flexibilité juridique dont elle dispose.

En effet, c'est le sens de la consultation organisée par la Commission européenne qui a débuté le 7 juin 2011. Le document de consultation présente plusieurs options, allant du maintien en l'état des règles actuelles sur les marchés publics dans l'UE à une initiative législative.

Dans l'une des approches envisagées, la Commission pourrait enquêter et « *imposer des mesures restrictives pour les biens et services venant de pays tiers quand les biens, services et entreprises de l'UE n'ont pas un accès suffisant aux marchés publics de ces pays* ».

La Commission européenne pose en outre une question essentielle qui est celle du niveau auquel seraient décidées les restrictions d'accès au marché européen : l'UE, les États membres, les organismes qui lancent les appels d'offres, etc.

D'autres dissymétries sont culturelles et passent par des obstacles non tarifaires. Ainsi les marchés domestiques du Japon – pourtant l'un des plus grands exploitants ferroviaires du monde – et de la Corée sont fermés *de facto*. En conséquence, dans le cas de l'accord bilatéral entre l'Union européenne et la Corée, même si la Corée avait proposé d'ouvrir le marché ferroviaire, l'offre européenne est restée limitée et proportionnée de façon stricte en la matière.

Les problèmes de réciprocité se posent également au sein même de l'Union européenne malgré la réglementation communautaire contraignante en

matière de marchés publics. **De nombreux acteurs de l'industrie ferroviaire ont avoué à la commission d'enquête leur crainte d'obstacles non tarifaires en Allemagne notamment. Ainsi, la *Deutsche Bahn* a passé la plus importante commande de son histoire en avril 2011 avec le constructeur allemand Siemens. Il s'agit d'une commande de 300 trains dénommés « ICx », devant être livrés progressivement jusqu'en 2030. La première tranche de la commande, qui prend effet immédiatement, porte sur 130 trains destinés à rouler dès décembre 2016, selon *Deutsche Bahn*. La commande s'élève à 6 milliards d'euros et verrouille *de facto* le marché allemand de la grande vitesse jusqu'en 2030.**

Proposition

Demander à la Commission européenne de s'assurer du respect de la réciprocité de l'ouverture des marchés publics avant d'engager des négociations internationales portant sur des accords de libre-échange.

Inciter la Commission européenne à faire une priorité de la mise en place d'un outil juridique permettant de vérifier la réciprocité de l'ouverture des marchés une fois l'accord signé.

b) Respect de la propriété intellectuelle

Le phénomène de transferts de technologies d'entreprises européennes et japonaises au profit de pays émergents tels que la Chine est une réalité bien qu'elle soit difficilement quantifiable.

Ainsi, **M. Joël Ruchet, chercheur CNRS**, au Centre d'études français sur la Chine contemporaine, explique que l'entreprise chinoise CSR «*maîtrise la technologie du train rapide grâce à sa « digestion » du Shinkansen japonais avec sa filiale Nanche Sifang Locomotive depuis 2004, dit-on au Japon, et grâce au développement d'autres technologies « héritées » de partenariats avec d'autres grands constructeurs mondiaux ! Le train de CNR aurait, pour sa part, bénéficié de la technologie de Siemens. Si Alstom a officiellement refusé de transférer sa technologie, tous les autres grands du secteur ont noué des partenariats avec les filiales de CSR ou CNR.* »⁽¹⁾

M. Patrick Kron, le président d'Alstom, a déclaré «*faire du transfert de technologies* », mais avec l'objectif de toujours conserver «*une longueur d'avance* ». On peut se demander si cette optique est viable dans la mesure où beaucoup de compagnies européennes ont transféré afin d'avoir accès aux marchés émergents et que la plupart des entreprises ont été amenées à transférer plus qu'elles ne l'avaient envisagé initialement. Le transfert de technologie est préjudiciable à l'innovation car il ne rétribue pas à son juste prix les efforts de recherche et développement (R&D) fournis par les entreprises.

(1) «*La Chine sur la voie de l'impérialisme ferroviaire* » publié dans *Le Monde* du 22 mars 2011.

Ironie de l'histoire, c'est maintenant la Chine, grande accapareuse de technologies étrangères, qui vient, dans un *mémoire* conclu aux États-Unis de se déclarer disposée à y transférer la technologie du train à grande vitesse de sa compagnie CSR, dans le cadre d'une société mixte avec *General Electric* ! « *Les entreprises ferroviaires chinoises ont adopté une stratégie caractérisée par l'« introduction », l'« absorption » et l'« assimilation » ; elles sont désormais à une phase de maturité et d'exportation à l'étranger de techniques améliorées* ⁽¹⁾ ».

M. Rupert Schlegelmilch directeur « marchés publics et propriété intellectuelle, relations commerciales bilatérales » à la direction générale du commerce nous a expliqué que ce phénomène existe dans d'autres secteurs industriels, où des entreprises ont gagné des marchés avec de la « technologie volée ». La Commission européenne réfléchit à un instrument juridique permettant de dénoncer les marchés qui sont conclus de cette façon. Dans l'intervalle, la Commission européenne, en lien avec les autorités américaines, procède à des démarches de sensibilisation auprès des industriels.

La commission d'enquête se félicite d'une telle prise de conscience et ne peut qu'espérer qu'elle soit suivie de faits rapidement.

Proposition

Développer les campagnes de sensibilisation en direction des entreprises et des industriels sur les risques liés au transfert de technologie, stratégie « à un coup ».

Proposition

Soutenir les efforts de l'Union européenne en faveur de l'adoption des outils juridiques permettant la dénonciation de marchés conclus avec des entreprises détenant de la technologie volée.

2. Harmoniser les réseaux européens

a) Les règles d'homologation et l'interopérabilité

Le secteur ferroviaire (opérateurs et industries de la construction et de la maintenance des matériels) se caractérise par l'importance des normes techniques, des dispositions réglementaires et des procédures de certification, d'homologation et de qualification.

À titre d'exemple, un nouveau modèle de matériel (ou la transformation d'un matériel existant) doit être soumis à l'homologation dans chacun des 27 pays

(1) *Le Quotidien du peuple en ligne, 18 février 2010.*

membres de l'Union européenne pour être autorisé à circuler sur les différents réseaux nationaux. Il n'en est évidemment pas de même pour les productions du secteur automobile, y compris pour les poids lourds routiers !

Ces procédures d'homologation, toujours largement distinctes selon les pays, représentent des surcoûts à la charge des industriels. Au cours des auditions et des rencontres sur site, ce point a été souligné devant la commission d'enquête par des grands constructeurs et le président de la SNCF : le prix à payer pour une homologation nationale peut même atteindre 1 million d'euros par type de matériel pour une durée de procédure quelquefois proche de 18 mois ! Aujourd'hui la charge de mener à bien l'ensemble des opérations d'homologation incombe principalement aux constructeurs qui ont dû développer en interne des structures dédiées et leur affecter des cadres et techniciens de haut niveau, alors qu'il y a encore quelques années, les opérateurs historiques conduisaient le processus. Ce transfert, lourd de conséquences pour les industriels, présente cependant l'avantage de leur conférer une pleine propriété sur les dossiers techniques de qualification et ainsi de ne plus se heurter à certaines attitudes de rétention de la part de l'opérateur, lorsqu'il s'agit de proposer un matériel initialement développé pour lui à un de ses homologues et concurrents.

Le contexte reste néanmoins toujours complexe, car les gestionnaires nationaux d'infrastructures formulent désormais des exigences techniques, même sur des points pour lesquels leur intervention n'est pas expressément prévue en matière d'homologation par la réglementation européenne.

Au cours de sa visite à l'usine d'Alstom d'Aytré, dans l'agglomération de La Rochelle, la commission d'enquête a clairement perçu l'importance et les enjeux des étapes à franchir pour qualifier un matériel, au regard des explications qui lui ont été données, au centre de Bellevue annexe à l'usine, sur les processus concernant les nouvelles rames à grande vitesse AGV à livrer prochainement à l'opérateur privé italien *NTV*. Il a semblé utile de reproduire en annexe au présent rapport des documents remis à la commission par le constructeur Alstom et qui synthétisent à la fois l'hétérogénéité technique du réseau ferroviaire européen et la complexité des procédures d'homologation des matériels qui en résulte pour une large part ⁽¹⁾.

Entre les années 2000 et 2010, aucun des trois « paquets ferroviaires » européens n'a d'ailleurs utilement traité de ces questions : cet ensemble de dispositions successives et cumulatives énonce principalement les règles visant une ouverture à la concurrence la plus large des trafics ferroviaires.

Ainsi, les différentes directives relatives à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens (« grande vitesse » et réseau conventionnel) ⁽²⁾ et les actes

(1) Cf. annexes ; document n° 5.

(2) Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 (système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse), directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 (système ferroviaire :

modificatifs ultérieurs à leur publication peuvent notamment concerner les modalités d'élaboration de certaines spécifications techniques d'interopérabilité (STI) mais pas les procédures d'homologation. Les STI traduisent les exigences essentielles qui couvrent l'ensemble des conditions à satisfaire pour assurer l'interopérabilité pour la sécurité des infrastructures, des équipements des réseaux et des matériels roulants, leur fiabilité et leurs conséquences sur l'environnement et la santé des personnes.

● **L'Agence ferroviaire européenne**⁽¹⁾, opérationnelle depuis 2006, est chargée de l'élaboration et de la révision des STI. La commission d'enquête a constaté que **l'UNIFE ou Union des industries ferroviaires européennes**, une organisation professionnelle basée à Bruxelles et qui regroupe 69 grandes et moyennes entreprises du secteur ainsi que 15 associations nationales, suit étroitement, à titre consultatif, le travail de l'Agence dans le domaine des STI. L'industrie européenne est ainsi associée à l'élaboration de normes qui s'imposent à elle. De même, **l'UNIFE coopère avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC)**, association à vocation mondiale qui rassemble, depuis sa création en 1922, les opérateurs nationaux, afin de parfaire la normalisation ferroviaire volontaire, par la publication commune de recommandations techniques (*TEC REC*) servant de *standards* aux réglementations nationales voire européennes. En procédant de la sorte, l'UNIFE peut efficacement influencer sur les normes européennes (NE) en cours de discussion au sein de l'Agence ferroviaire européenne.

Le groupe UIC/UNIFE pilote désormais un processus qui a abouti à l'élaboration d'une première recommandation *TEC REC*, en mars 2010 : elle concerne la consommation d'énergie des matériels roulants, plus précisément la mesure et le mode de calcul de la performance énergétique des véhicules ferroviaires.

● À ce jour, les directives européennes et plus particulièrement la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 modifiée relative à la sécurité ferroviaire, n'ont pas contribué à l'émergence d'un marché intérieur harmonisé des équipements et des matériels ferroviaires. Les dispositions de sécurité communes restent encore incomplètes et ne couvrent pas le réseau européen dans son ensemble. C'est pourquoi, les pays membres peuvent encore s'appuyer (probablement pour de nombreuses années) sur des règles nationales.

En l'état actuel du droit européen, le maintien de règles existantes par pays est prévu. Il reste d'ailleurs possible pour un État membre d'en élaborer de nouvelles, sous réserve d'une notification préalable à la Commission.

conventionnel) révisées par les directives 2004/50/CE, 2007/32/CE, 2008/57/CE et diverses décisions et accords de portée spécifique.

(1) ou ERA –European Railway Agency. Le siège administratif de cette agence de l'Union européenne est en France, à Valenciennes ; son centre de réunions et de conférences est à Lille.

Les principes relatifs aux règles nationales sont définis par l'article 8 de la directive 2004/49/CE :

– les États membres étaient tenus de notifier à la Commission européenne, avant le 30 avril 2005, toutes les règles nationales en vigueur ;

– toute nouvelle règle ou modification d'une règle déjà notifiée, une fois adoptée par un État membre, doit être transmise à la Commission, le principe à respecter étant de ne pas ériger une discrimination arbitraire ou une restriction déguisée qui viserait des activités de transport ferroviaire entre les États membres.

Depuis une décision du 19 juillet 2010 concernant les objectifs de sécurité communs, les États membres sont tenus de consulter toutes les parties intéressées par un projet de nouvelle règle nationale et de soumettre celui-ci à l'examen de la Commission, en indiquant les raisons de son introduction. L'objectif recherché est de limiter l'irruption de nouvelles règles toujours susceptibles d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires d'autres États membres sur le territoire de l'État concerné.

Si la Commission estime que le projet envisagé constitue une discrimination arbitraire ou une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre États membres, elle informe immédiatement l'État concerné, qui doit suspendre l'entrée en vigueur ou l'application de cette règle jusqu'à ce qu'une décision soit adoptée dans un délai de six mois et après avis du comité *RISC*⁽¹⁾.

Le mode de notification s'effectue dans le cadre d'une base de données gérée par la Commission et baptisée « *Notif IT* ». Cette base est accessible par Internet.

À ce jour, la Belgique et le Royaume-Uni sont les pays qui ont notifié le plus grand nombre de dispositions nationales en application de l'article 8 de la directive « sécurité » de 2004, avec respectivement 73 et 67 « règles-pays ». L'Espagne et la France (décrets ou arrêtés) ont, chacune, notifié une vingtaine de règles.

Ce mode de fonctionnement réglementaire ne semble toutefois pas encore avoir été adopté de manière uniforme par tous les pays membres : l'Allemagne et l'Italie semblent toujours peu disposées à se conformer à la procédure.

Ainsi, une série de normes allemandes (DIN 27200) relatives à la maintenance des systèmes de freinage n'ont pas été notifiées, alors qu'elles sont considérées par l'*Eisenbahn Bundesamt* (autorité de sécurité ferroviaire allemande dite « EBA ») comme relevant des règles nationales opposables. Outre leur redondance avec des dispositions de STI déjà applicables, ces normes imposent la mise en œuvre de conceptions techniques déterminées pour les systèmes

(1) Comité pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires, où les États membres sont représentés et votent notamment les STI.

considérés, alors que l'orientation communautaire est de définir des règles en termes d'objectifs. Il s'agit, en l'espèce, de dispositions manifestement défavorables aux constructeurs et équipementiers de pays tiers. Elles concourent donc à restreindre fortement leurs capacités d'accès au marché allemand. Plus généralement, l'Allemagne se différencie encore de la France dans les procédures d'homologation : l'effacement de l'opérateur historique n'y est pas aussi marqué qu'en France. La *Deutsche Bahn* et le constructeur national Siemens agissent toujours de concert lorsqu'il en va de la qualification et de l'homologation des matériels « *made in Germany* » !

L'avantage compétitif allemand est souvent conforté de la sorte. L'adoption de règles voire de pratiques nationales spécifiques, en général particulièrement adaptées aux capacités des industriels du pays, a toujours constitué la plus efficace des mesures protectionnistes, notamment en matière ferroviaire.

Au-delà des frontières européennes, la complète fermeture du marché japonais en est un autre exemple. Alors que ce marché est l'un des tout premiers marchés ferroviaires au monde, en qualité et en valeur, les autorités japonaises invoquent de façon systématique des dispositions tenant à la sécurité pour perpétuer une interdiction quasi complète à la concurrence étrangère.

Il convient cependant de ne pas succomber au pessimisme s'agissant des dispositifs européens. En effet, la procédure de notification des règles nationales a été justement appliquée, à la fin de l'année 2010, au sujet d'un projet de décret polonais qui visait à étendre aux autres opérateurs une règle d'exploitation de son opérateur de fret. Il s'agissait d'imposer la présence de deux agents dans les cabines de conduite des locomotives « *class 66* », en arguant un impératif de sécurité tenant à la visibilité des signaux.

À la suite d'une plainte d'un opérateur d'origine britannique, dans les faits clairement visé par la mesure, la Commission a décidé de mettre en œuvre la procédure de l'article 8 de la directive 2004/49/CE. Sur la base d'un rapport de l'Agence ferroviaire européen et la menace d'un vote au sein du comité *RISC*, la Pologne a retiré la règle incriminée.

La proposition de directive du Parlement et du Conseil (COM [2010] 475 final n° E5642) qui vise à modifier le premier « paquet ferroviaire » adopté il y a plus de dix ans, se concentre toujours sur l'ouverture du marché aux opérateurs. Ce texte précise toutefois utilement certains points réglementaires et lève quelques ambiguïtés (notamment sur le financement adéquat des infrastructures par les péages, les conflits d'intérêts au bénéfice des opérateurs historiques et l'indépendance entre les propriétaires des réseaux et les transporteurs) mais ignore toujours le secteur des industries ferroviaires tant pour la construction que la maintenance.

Dans ce contexte, le « bilatéralisme » reste la voie appropriée pour progresser vers l'harmonisation progressive (mais nécessairement plus lente) des réseaux et des matériels roulants. En témoigne l'accord de reconnaissance mutuelle sur les autorisations de matériels roulants conclu au début de l'année 2009 entre la France et la Suisse. Bien que non membre de l'Union européenne, la Confédération suit très largement, et souvent anticipe, le processus de rapprochement des réseaux européens du fait de sa position centrale dans les flux ferroviaires. Cet accord franco-suisse devrait faciliter et raccourcir les procédures d'autorisation, tout en contribuant à rendre plus aisé l'accès de l'industrie au marché du rail dans les deux pays.

À cet égard, la commission d'enquête tient à souligner la qualité des travaux conduits par la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale sur les conséquences de la libération ferroviaire (**rapport d'information de M. Gérard Voisin n° 3204 de mars 2011**). Elle approuve également la résolution récemment adoptée par la commission des affaires européennes sur la proposition de directive précitée, en tenant spécialement à reproduire ses points 3 et 5 :

« 3. Considère que la proposition de directive doit comporter un volet social plus affirmé, précisant que la poursuite de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire sera favorisée par une harmonisation des conditions sociales des personnels du rail ;

5. Exige que l'ouverture à la concurrence ne s'exerce pas au détriment de la sécurité et souhaite notamment que la Commission européenne propose une procédure de certification unique des règles de sécurité relative au matériel ferroviaire au sein de l'Union européenne ».

b) Une course excessive à la labellisation

• **L'industrie ferroviaire se caractérise aussi par une tendance à l'exigence de « labels » qui constituent autant de « droits d'entrée » à la charge des entreprises pour intégrer ou poursuivre une activité dans le secteur. En elle-même la démarche ne peut être contestée. Elle vise à inscrire la conception, la construction et la maintenance ferroviaires au rang d'un secteur de haute technologie. En fait, elle se révèle trop sélective et parfois même discriminatoire pour les plus petites entreprises, c'est-à-dire des TPE, qui ne comptent que quelques salariés mais peuvent néanmoins fournir des prestations de qualité s'agissant d'un processus spécifique ou encore de fournir des éléments destinés à s'intégrer à des sous-systèmes complexes.**

Or, les grands donneurs d'ordres ont développé des référentiels qualitatifs qu'ils exigent désormais de leurs fournisseurs alors que nombre d'entre eux disposent de moyens nécessairement limités pour la formation des personnels et les évaluations ou audits internes de qualité.

Il en est ainsi du référentiel « IRIS »⁽¹⁾, développé par les grands constructeurs (Alstom, Bombardier, Siemens et Ansaldo Breda) et qui complète la norme générale de management ISO 9001.

L'obtention d'un tel « label » représente un coût financier non négligeable qui pèse sur les petits fournisseurs ou sous-traitants. Elle suppose même des investissements inaccessibles à certains. À terme, la procédure pourrait s'avérer défavorable à l'industrie ferroviaire française, si l'on considère qu'aujourd'hui il y a presque autant d'entreprises chinoises qui ont obtenu la certification « IRIS » que de fournisseurs français ! Il convient donc de mesurer le risque d'une course à la labellisation qui amènerait certaines entreprises parfois fragiles à chercher à cumuler des référentiels sans pour autant en avoir les moyens matériels. Au regard de leur taille, cela s'apparenterait à une ambition d'affichage, peu judicieuse.

En la matière, un prestige tout relatif ne doit pas cacher la réalité économique d'un tissu industriel diffus donc vulnérable.

Est-il indispensable à une petite entreprise qualifiée et performante dans sa spécialité de chercher à cumuler une certification « IRIS » et une certification *Deutsche Bahn* (DB), certes de réputation internationale mais coûteuse et d'ailleurs renouvelable tous les cinq ans, s'agissant de la qualification de fournisseur DB Q1, Q1 ou Q3 ?

Proposition

Faciliter le processus de certification.

La certification dont bénéficierait, par exemple, un sous-traitant de rang 1 devrait ponctuellement couvrir un domaine d'activité particulier à d'autres sous-traitants avec lesquels il entretient une relation de travail durablement établie, dans le cadre d'une « chaîne de qualité » dont la crédibilité serait garantie par un tuteur désigné et responsable.

Cette agglomération de compétences ainsi contrôlées participerait sans doute efficacement à la mise en œuvre pratique d'offres globalisées de travaux impliquant directement de petites entreprises qui, par ailleurs, doivent satisfaire à de nombreuses autres normes obligatoires d'exécution (par exemple, normes « soudures » : NF EN 15085 et NF EN ISO 3834 ou normes « joints d'étanchéité » : EN 45-545, etc.).

Plus généralement, la commission d'enquête s'inquiète du désintérêt français pour les questions relatives aux homologations ferroviaires et à la normalisation qui donne libre court à ses partenaires mais également concurrents allemands et britanniques. À cet égard, elle partage pleinement l'appréciation exprimée par M. Guillaume Pepy, le président de la SNCF, au cours de son audition du 16 mars dernier :

(1) «IRIS» : «Global Business Management System for the Railway Industry» ou « International Railway Industry Standard».

« ... la France doit être plus présente dans la « bagarre de l'influence européenne » qui se joue actuellement à Bruxelles et à Strasbourg, notamment sur la question des normes techniques. Enfin, si l'Europe doit appliquer ses règles en matière de concurrence, elle ne devrait pas pour autant oublier de conduire une politique européenne de compétitivité dans le secteur ferroviaire, qu'il s'agisse du choix des technologies ou des segments de marchés, de la recherche, des pôles de compétitivité, des anneaux d'essais ou des centres techniques, afin de contribuer au succès de son industrie ferroviaire. »

La commission tient également à souligner l'attente des constructeurs et équipementiers en ce domaine. En témoigne la réponse écrite du groupe GHH-Valdunes aux questions complémentaires adressées à la suite de l'audition de ses dirigeants, le 16 février 2011.

Cet important équipementier qui a récemment fusionné avec un industriel allemand exprime une préoccupation de forte harmonisation. M. Raimund Abele, son président est membre de la VDB, l'homologue allemand de la FIF. Ces deux organisations ont engagé un travail conjoint qui vise à l'émergence d'une « Europe du rail » pour laquelle une impulsion franco-allemande est évidemment nécessaire. Les propositions de GHH-Valdunes telles que résumées dans sa contribution écrite, sont reproduites, ci-dessous :

« – Homogénéisation des exigences d'interopérabilité : bien que les STI soient supposées être le socle de la standardisation au niveau européen, elles sont comprises et appliquées de manière parfois différente par les autorités nationales en charge de la sécurité ferroviaire. Il faut aussi rendre compte plus cohérente la base technique établie dans les différentes STI, que ce soit pour les matériels roulants ou pour l'infrastructure. Le rôle des deux réseaux nationaux, SNCF et Deutsche Bahn, est primordial.

– Mise en place d'une réelle autorité européenne de sécurité ferroviaire, en l'occurrence l'ERA, avec le pouvoir d'imposer ses décisions sur les autorités nationales de sécurité. Les problématiques kafkaïennes de mise en circulation des matériels roulants neufs devraient alors disparaître.

– Création d'un réseau ferroviaire unique. Cette proposition, identique à celle du Président Pepy, est le moyen de pousser à l'homogénéisation technique complète de tous les matériels ferroviaires sur le territoire européen. C'est le moyen de dégager des synergies en termes de recherche et de développement, en termes d'efficacité du réseau ferroviaire européen, en termes de politique industrielle européenne.

– Homogénéisation des standards de qualité de l'industrie avec ceux des opérateurs. La coexistence de référentiels souvent (très) proches, mais cependant différents, est inutile. Il faut fusionner le référentiel IRIS de construction des matériels neufs, les référentiels d'homologations propres à chaque réseau national ou local et parvenir à établir un seul standard de qualité ferroviaire. »

c) Ne pas refuser des instruments concourant à l'interopérabilité

Soucieuse d'impulser une avancée se voulant décisive en faveur d'un système harmonisé de signalisation et de supervision, la Commission européenne a adopté, au mois de juillet 2009, **un plan de mise en œuvre du système européen de signalisation et de gestion du trafic ferroviaire dit « ERTMS »** ⁽¹⁾.

Ce plan a pour ambition de rompre avec une multiplication de systèmes nationaux incompatibles, une situation qui caractérise toujours le réseau ferroviaire européen et le distingue, à l'évidence, du « Ciel unique » propre au secteur aérien.

Il demeure toutefois indicatif. Il traduit cependant une volonté politique en soutenant un élément favorable à l'émergence de réseaux transeuropéens, tel que l'Union européenne en conçoit le développement.

● **Techniquement, le concept de l'ERTMS est apparemment simple.** Il s'agit d'envoyer à un train des informations depuis la voie ferrée qu'un ordinateur embarqué utilise pour calculer la vitesse maximale permise et ralentir automatiquement le convoi en cas de besoin. Par lui-même, l'ERTMS n'est pas totalement novateur, dès lors qu'il existe plus de vingt systèmes nationaux de contrôle automatisé de la vitesse des trains. Pour circuler sur des réseaux équipés de systèmes différents, il s'avère donc nécessaire de changer de locomotives aux frontières, opération qui induit des pertes de temps considérables, ou encore d'équiper les machines de multiples dispositifs techniques de bord compatibles avec les différents systèmes au sol des réseaux empruntés ! En tout état de cause, de telles « solutions » créent des surcoûts. Elles multiplient aussi les risques de pannes ou d'incidents. L'Europe qui se construit sur les principes du marché unique et de la libre circulation ne peut plus s'accommoder d'une situation aussi complexe, il est vrai largement héritée de l'histoire et souvent de visées géostratégiques d'un autre temps ! Les activités aériennes, maritimes et routières ne connaissent pas les contraintes des transports ferroviaires au passage des frontières.

Aussi ambitieux qu'il soit, le plan européen ne vise pas à équiper en totalité les réseaux des États membres mais principalement les lignes à grande vitesse et des axes considérés comme tout à fait essentiels au développement du fret, conformément à l'orientation arrêtée en juin 2009, par les ministres des transports européens, afin de rendre le fret ferroviaire plus fiable.

L'absence d'harmonisation des systèmes ferroviaires est, en effet, plus particulièrement préjudiciable au transport de marchandises. Alors que par nature le rail devrait être plus compétitif que la route sur les longues distances internationales, chaque frontière ferroviaire rajoute des surcoûts, des délais, des

(1) *European Rail Traffic Management System.*

contraintes de ponctualité qui aboutissent à une perte globale de marché donc au renforcement du transport routier bien qu'il se trouve de plus en plus confronté à l'encombrement de ses circulations. Ainsi, le directeur du transport et de la logistique « automobiles » du groupe GEFCO (filiale de PSA Peugeot-Citroën) faisait récemment remarquer : « *Pour un transport entre la France et l'Italie, en passant par la Suisse, il faut encore trois tractionnaires !* »⁽¹⁾.

C'est pourquoi le plan de la Commission européenne prévoit d'abord d'équiper près de 10 000 kilomètres de lignes, à l'horizon 2015. Il inscrit plus particulièrement, au titre des priorités, **la constitution d'un premier réseau composé de six corridors transeuropéens** très importants pour le trafic des marchandises, parmi lesquels : Rotterdam–Gènes, Anvers–Bâle et Barcelone–Lyon–Budapest–Constanza. En 2020, un véritable réseau transeuropéen devrait ainsi relier sur quelque 25 000 kilomètres les principaux ports et terminaux de fret européens.

En considérant les engagements pris par certains pays qui ont déjà établi des programmes nationaux ERTMS, la commission considère même possible d'atteindre un niveau d'équipement d'environ 40 000 kilomètres de voies, à cette même échéance de 2020. Actuellement, le déploiement avance rapidement en Espagne et en Italie sur les lignes à grande vitesse et dans des petits pays (le Danemark, le Luxembourg et la Suisse qui s'est agrégée au projet) car le passage à l'EMRTS peut s'accompagner sur ces réseaux d'une renonciation plus aisée aux systèmes antérieurs. Au total, selon des estimations de sources communautaires, près de 7000 kilomètres de lignes étaient concernées, au 31 décembre 2010, par des installations réalisées ou en cours, des tests et des contrats d'équipement déjà conclus.

Pour satisfaire une telle ambition, la commission privilégie évidemment une coordination de l'effort, au niveau européen, afin de contrer la tendance de certains pays membres à attendre que leurs voisins fassent les premiers pas. S'agissant des cofinancements communautaires, 500 millions d'euros ont été dédiés au titre du budget des réseaux transeuropéens de transport 2007-2013, ainsi que par le Fonds régional et le Fonds de cohésion. Cette dotation, pour importante qu'elle paraisse, n'a de fait qu'un caractère incitatif, tant sont élevés les montants d'investissement de modernisation à consentir. **En tout état de cause, la stratégie globale « Transports 2050 » adoptée par la Commission, le 28 mars 2011, prévoit à moyen terme la mise en place de structures unifiées de gestion des corridors de fret.**

• **Le succès du système ERTMS dépend essentiellement de l'attitude des grands opérateurs ferroviaires donc de la *Deutsche Bahn* et de la SNCF.**

(1) Source : « Lignes d'avenir » (mars 2011), magazine de Réseau ferré de France. Dans ce même article, ce responsable d'une des plus grandes entreprises européennes de logistique souligne l'absolue nécessité de rétablir la capacité du fret ferroviaire français, en rappelant que son groupe transportait par le rail près d'un million de véhicules en 2007 contre seulement 500 000 en 2010 !

Sur le sujet, la SNCF montre plus qu'une simple réticence. Elle semble considérer, comme d'ailleurs d'autres acteurs, qu'un tel programme initié par des industriels n'a pas d'utilité évidente. Il serait ainsi somptuaire donc extrêmement coûteux. Pour sa part, le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), n'a d'ailleurs pas exprimé devant la commission d'enquête un engagement marqué en faveur d'un déploiement rapide du système ERTMS sur le réseau, en donnant même à penser qu'il ne s'agissait pas là d'une priorité française.

La position de la SNCF est, en revanche, plus explicite dans une note transmise au président et au rapporteur de la commission d'enquête par le secrétariat général de l'entreprise ⁽¹⁾ afin de compléter les thèmes évoqués par son président, **M. Guillaume Pepy**, au cours de l'audition publique du 16 mars 2011.

Il a semblé utile de reproduire intégralement l'appréciation formulée dans cette note sur le système ERTMS :

« L'ERTMS illustre de manière excellente les dangers à ne pas raisonner en système intégré. Ce projet européen d'un système commun de signalisation en cabine et de contrôle de vitesse initié par la Commission européenne a été largement mené par les industriels du secteur. Le résultat est un ensemble de spécifications techniques faisant fi de nombreuses contraintes d'exploitation, et une absence réelle de prise en compte de l'intégration d'ERTMS dans l'exploitation ferroviaire. Au-delà du fait qu'ERTMS n'est pas véritablement interoperable, les coûts de mise en place et les contraintes de fonctionnement qu'il amène font fortement hésiter les grands réseaux à y investir – la DB a récemment annoncé son intention de ne pas y investir à court terme. L'industrie ferroviaire s'est privée de débouchés et de la constitution d'un système fiable et économiquement efficace. De leur côté, les Chinois ont adapté ERTMS en le simplifiant et vendent leur système à l'étranger. »

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de prendre partie dans un débat technique sur le caractère plus ou moins novateur ou intégré du système. Elle relève toutefois une contradiction. La SNCF s'est toujours prononcée en faveur des grands corridors de fret et elle ne peut ignorer l'absolue nécessité de mieux relier au réseau les principaux ports européens dont font partie Le Havre, Dunkerque et Marseille-Fos. Sur ce point la France a accumulé les retards : **M. Antoine Hurel, directeur général adjoint de Veolia Transport** a d'ailleurs rappelé devant la commission d'enquête que près de 70 % des containers traités sur le port d'Hambourg sont pris en charge par le rail contre moins de 10 % au Havre ! Dès lors que l'ERTMS paraît consubstantiel au développement des corridors transeuropéens de fret, il s'avère peu justifié de continuer à en contester le principe, notamment pour une partie du réseau européen, qu'elle que puisse être, par ailleurs l'appréciation réelle ou supposée de la *Deutsche Bahn* sur le

(1) lettre datée du 30 mars 2011.

système. Le succès de l'**Engagement national pour le fret ferroviaire**, arrêté il y a moins de deux ans, passe certainement par une amélioration de l'interopérabilité donc de la fluidité et de la rapidité de circulation de trains massifs sur de longues distances transfrontalières.

Sans privilégier ce qui serait un « *diktat* » européen par rapport aux orientations d'opérateurs de premier plan, on s'étonnera toutefois de cette frilosité que d'aucuns estimeront être un renoncement. La commission d'enquête tient à souligner qu'au cours de ses auditions, nombreuses ont été les personnalités du secteur ferroviaire à se déclarer en faveur d'une politique d'harmonisation des réseaux des pays européens, trop longtemps reportée voire éludée, même s'il s'avère exact que la migration d'un ancien système vers un nouveau implique toujours des surcoûts temporaires et des périodes d'adaptation.

En outre, l'impact industriel du développement de l'ERTMS ne peut être ignoré. Si les entreprises européennes du secteur de la signalisation ont sans doute beaucoup œuvré pour promouvoir cette solution technique, l'investissement représenté par le programme européen de long terme qui la concerne n'est pas pour autant un gaspillage dispendieux. En retenant la position de la SNCF, il n'y aura pas de véritable marché national de l'ERTMS, alors que le secteur français de la signalisation ferroviaire est traditionnellement « en pointe ». Il compte d'ailleurs des entreprises de premier rang. On citera **Alstom** mais aussi **Ansaldo STS** qui a pris le contrôle, en 1996, de l'ex Compagnie de Signaux ou encore **Thales** dont la division « *Solutions de sécurité et services* » a acquis une position mondiale dans le domaine de la signalisation et des systèmes intégrés au service des activités ferroviaires. En l'absence de référence nationale sur le marché de l'ERTMS, ces entreprises qui conçoivent et développent sur des sites français des systèmes de haute technologie, pourraient souffrir d'un handicap concurrentiel face à leurs compétiteurs étrangers. À ce jour, la SNCF n'a effectivement équipé du système ERTMS que de courts tronçons : on citera le lien entre la frontière luxembourgeoise et Baudricourt en Moselle et la ligne Perpignan-Figueras qui relève du réseau national français. Par ailleurs, des tests sont effectués sur la ligne LGV Est. Pour sa part, l'Allemagne a néanmoins équipé près de 900 kilomètres de lignes.

Les différences d'approche qui caractérisent l'extension programmée de l'ERTMS contredisent sensiblement l'ambition d'avancer vers une harmonisation des réseaux européens. Ainsi, le président de la SNCF considérait dans un entretien donné au quotidien économique allemand *Handelsblatt*, en date du 24 mars 2011 : « *Fusionner les réseaux ferrés français et allemand est un projet très prometteur. Cela serait une véritable idée stratégique pour l'Europe* ». Cette affirmation qui peut d'ailleurs donner lieu à diverses interprétations, va encore plus loin que les propos de M. Guillaume Pepy, devant la commission, une semaine auparavant. Il insistait alors, plus particulièrement, sur la nécessité pour la France de mieux faire valoir, au niveau européen, ses vues en matière de normes.

• Il est heureux qu'un autre programme, le *GSM Rail*, qui participe également à l'harmonisation des conditions de circulation ne semble pas rencontrer une réticence comparable. Ce système de télécommunication numérique a vocation à remplacer les quelque 35 systèmes radios existants sur le réseau européen. Il vise donc une substitution progressive à l'horizon 2025, contribuant ainsi à la constitution d'un réseau ferroviaire européen homogène.

L'enjeu est d'autant plus important que l'investissement représenté par le déploiement du *GSM Rail* est élevé : la Banque européenne d'investissement (BEI) a d'ailleurs consenti un prêt exceptionnel de 250 millions d'euros. En France, le maillage du système dont l'objectif est la couverture de 15 000 kilomètres du réseau, au cours de l'année 2015, est soutenu par RFF. En sa qualité de gestionnaire des infrastructures, **RFF a conclu pour la réalisation du programme un partenariat public-privé avec le consortium Synerail conduit par les groupes SFR et Vinci.**

d) La problématique des essais et de la certification

L'existence de moyens d'essais est également déterminante. Au côté du pôle de compétitivité « *I-Trans* » et d'unités de recherche très étroitement liées à l'Université de Valenciennes et du Hainaut, **un organisme indépendant de certification, Certifer**, a été créé à l'initiative de la direction des transports terrestres du ministère en associant d'ailleurs à sa création, la SNCF, la RATP, RFF, la FIF, l'Union des transports publics (une organisation professionnelle d'opérateurs) et un établissement public de recherche l'INRETS devenu depuis le 1^{er} janvier 2011 l'IFSTTAR, l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

Certifer qui compte 22 salariés permanents mais gère un réseau de quelque 400 experts estime à 35 entités le nombre de ses concurrents européens dont 11 établis en Grande-Bretagne. Une hétérogénéité caractérise l'activité économique de la certification ferroviaire : certains pays comme la Roumanie délivrent assez facilement un agrément national aux matériels roulants alors que d'autres sont délibérément plus restrictifs et exigent des délais de qualification beaucoup plus longs.

• L'agrément unique européen n'étant qu'un lointain projet, les entreprises françaises du secteur qui ont une réputation établie de longue date, doivent être mieux soutenues et clairement accompagnées par les pouvoirs publics et par certains des membres fondateurs de **Certifer**.

Or, la commission d'enquête a été surprise à l'écoute des acteurs du secteur ferroviaire du Nord et, sur ce point, plus particulièrement de **Certifer**, en constatant que l'activité de ces professionnels se trouvait entravée par l'impossibilité d'obtenir des sillons permettant de conduire des essais de matériels lourds (motrices, wagons, automotrices) au plus près des constructeurs et à des conditions représentatives (à une vitesse de 80 km/h, par exemple). Cette situation

quasiment ubuesque contraint les prestataires français de se rendre en Allemagne ou en République tchèque pour réaliser de tels essais. La pénurie des sillons d'essais, y compris de nuit ou au cours des périodes les plus creuses de l'activité sur le réseau, leur interdit en effet de présenter des offres compétitives aux industriels. Il n'existe donc pas un soutien des pouvoirs publics mais un désintérêt par abstention voire négligence vis-à-vis d'activités pourtant essentielles : certes, la SNCF et RFF acceptent de louer des matériels de traction et des tronçons de voies commerciales pour des essais mais les délais qu'ils proposent et les restrictions qu'ils imposent sont inappropriées au regard des conditions dont bénéficient les centres d'essais ferroviaires allemands et tchèques.

On doit s'interroger sur l'opportunité de parfaire la boucle d'essais qui existe depuis 2000 à proximité de Valenciennes, sur les communes de Raismes et de Petite Forêt. Sa construction a fait l'objet d'un soutien régional dans le but de constituer le **Centre d'essais ferroviaires (CEF)**, de même que d'aides européennes (FEDER). Cette plate-forme de qualité est, en l'état actuel, principalement dédiée aux matériels urbains et périurbains ; elle ne dispose donc que de moyens aux capacités limitées.

Proposition

Lever les entraves dues à la pénurie de sillons d'essais en organisant un audit permettant d'identifier les causes exactes en vue d'apporter des solutions probantes. La qualification et la certification au long cycle de vie des produits (de leur conception jusqu'aux étapes d'un suivi en fonction de l'évolution des matériels) comportent un ensemble d'épreuves qui intègrent les essais sur voies commerciales longues (20 kilomètres au moins). À cet égard, le circuit d'essais de Velim, en Bohême Centrale, qui dépend de l'Institut ferroviaire tchèque lui-même lié à l'opérateur national, constitue un ensemble assez bien adapté donc fort sollicité.

Cette évaluation est nécessaire avant toute décision définitive quant à de nouveaux investissements correspondant à la construction d'une nouvelle boucle.

La FIF semble bien avoir conscience du problème. Dans le cadre de son dialogue avec la VDB, son correspondant allemand, des propositions en vue de la mise en œuvre de plateformes communes d'homologation des matériels sont annoncées.

La commission d'enquête approuve cette démarche de coopération. Elle tient toutefois à souligner qu'il convient, en préalable, de régler les problèmes « franco-français ». À défaut, le rapprochement envisagé ne pourrait s'opérer qu'au bénéfice exclusif des prestataires allemands, mieux soutenus au niveau national par une politique cohérente de compétitivité, notamment dans des domaines aussi essentiels que la normalisation, la qualification et la certification.

Sur ce dernier point, la commission d'enquête se félicite que des acteurs français de la certification et des essais ferroviaires aient pris l'initiative de présenter **une offre nationale globale réunissant Certifer, Eurailtest et Sopemea**, (une filiale du groupe APAVE), à l'occasion du **7^e Salon international de l'industrie ferroviaire (SIFER)** qui s'est tenu à Lille du 5 au 7 avril 2011. Cette voie est assurément positive, à condition que le développement de ces entreprises confrontées à une forte concurrence intra européenne, retienne, à tout le moins, l'attention des pouvoirs publics.

Proposition

Inviter les grands constructeurs (Alstom, Siemens et Bombardier) à informer au moins une fois par an les sous-traitants, ensemble, de l'orientation générale des marchés et des produits attendus par la clientèle, y compris les évolution à venir du contexte réglementaire.

Une manifestation annuelle sous la forme d'un séminaire ouvert au plus grand nombre de fournisseurs français pourrait permettre de leur donner des informations sur les grandes tendances « du métier ferroviaire » et de mieux les préparer aux orientations de leurs investissements futurs. La SNCF, la RATP et RFF devraient également être associés à cette démarche que M. Jean-Claude Volot, Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, a déclaré être pratiquée de longue date dans la construction aéronautique.

Aujourd'hui, les fournisseurs et sous-traitants sont tenus trop éloignés des sources d'information des constructeurs dont ils ne connaissent souvent que quelques cadres des services « achats » ou « qualité ».

La commission d'enquête se félicite d'ailleurs de l'effort de rapprochement très récemment entrepris par la direction du site d'Alstom à Petite Forêt afin de réunir, tous les trois mois, les fournisseurs établis à proximité pour les informer du plan de charge de l'usine et répondre à leurs questions. L'initiative doit être saluée. Elle traduit l'attention d'un grand donneur d'ordres aux premières remarques exprimées par la commission au cours de ses auditions et déplacements comme aux préoccupations de l'AIF qui a souvent rappelé que le site concerné effectue plus de 25 % de ses achats localement. Pour sa part, l'usine Faiveley d'Amiens avait déjà pris des initiatives du même ordre en dialoguant chaque année avec ses partenaires de Picardie, tout en participant avec eux à des réflexions prospectives conduites par l'Agence régionale à l'innovation (ARI).

On soulignera également que l'AIF a entrepris de présenter à des constructeurs étrangers le savoir-faire de petites entreprises. Ainsi, à l'occasion du **Salon international de Lille (SIFER)**, elle a pris l'initiative d'une rencontre avec le service « Achats » d'*Hitachi* qui a retenu près de vingt entreprises à titre de préqualification. Dans une même démarche, elle a organisé un voyage de prospection en Espagne afin de présenter des sous-traitants de la région Nord-Pas-

de-Calais au constructeur *Caf*. De telles initiatives concourent à une amélioration de la visibilité de nombreuses petites entreprises qui n'avaient jusqu'alors pas accès à des marchés importants et ne pouvaient directement dialoguer avec les constructeurs français ou étrangers.

e) L'intermodalité

L'intermodalité faisant intervenir les modes routier, ferroviaire, fluvial et le transport maritime à courte distance est l'une des clés pour assurer un transport efficace puisqu'elle réduit les coûts d'acheminement.

Des mesures françaises et européennes ont déjà été prises en ce sens, même si elles pourraient être largement renforcées compte tenu des enjeux économiques, industriels, écologiques et sociaux, ainsi que des retards et manquements relevés par la commission d'enquête au cours de ses auditions et travaux.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et de l'Engagement national pour le fret ferroviaire, le gouvernement français investit dans les infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires, en tenant compte de la compétitivité des territoires, en soutenant le développement des trafics massifiés de fret tels que les autoroutes ferroviaires et les autoroutes de la mer. En outre, il faut noter plusieurs initiatives intéressantes telles que le soutien à l'expérimentation d'un document unique de transport, la promotion d'une harmonisation des régimes de responsabilité entre modes, la mise en place de nouveaux certificats d'économie d'énergie.

La France est en effet un lieu de transit important de poids lourds. Les massifs alpin et pyrénéen constituent des goulets d'étranglement concentrant encore davantage les flux. C'est ce constat, ainsi que des considérations de sécurité qui a inspiré l'idée des autoroutes ferroviaires, qui permettent de transporter des poids lourds sur des trains. Actuellement, deux services sont exploités en France :

– Le service d'autoroute ferroviaire alpine est proposé entre le terminal d'Aiton, près de Chambéry, et celui d'Orbassano, près de Turin ; il est ouvert aux semi-remorques citernes ou surbaissées ainsi qu'aux tracteurs, les conducteurs pouvant ainsi prendre le train avec leur poids lourd

– Le service d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg relie le terminal du Boulou, près de Perpignan, à celui de Bettembourg, au Luxembourg. Ouvert aux semi-remorques, conteneurs et caisses mobiles

Deux autres projets sont en outre en cours de passation de marché.

– Le service d'autoroute ferroviaire Atlantique, entre le sud de l'Aquitaine, le sud de l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais. Ce service, tout

comme l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, vise à réduire les flux de transit entre le nord de l'Europe et l'Espagne.

– Le service de ferroutage franco-italien qui, dans un premier temps, prendra la suite de l'expérimentation entre Aiton et Orbassano et, dans un second, sera allongé jusqu'à la région lyonnaise

Il existe aujourd'hui en Europe deux systèmes en fonctionnement : la « route roulante » développée en Autriche et en Suisse qui s'appuie sur des wagons à « petites roues » de 36 cm de diamètre offrant un plancher plat continu qui permet le chargement des camions par une extrémité du train en file indienne et le système français « *Modalohr* » qui utilise un wagon spécifique dont la partie centrale pivote pour y loger une semi-remorque. Ce système rend le déchargement d'un wagon indépendant ce qui permet un fonctionnement avec des arrêts intermédiaires. ⁽¹⁾

Liaison	Système	Longueur (km)	Fréquence (nb d'aller-retour)	Nombre de remorques (années)
Perpignan - Bettembourg (France - Luxembourg)	Modalohr	1060	1/jour	30 000
Aiton - Orbassano (France - Italie)	Modalohr	175	4/jour	19 740 (2006)
Freiburg - Novara (Allemagne - Italie)	Petites roues	414	10/jour	80 000 (2005)
Basel - Lugano (Suisse - Suisse)	Petites roues	263	5/semaine	12 200 (2005)
Singen - Milano (Allemagne - Italie)	Petites roues	356	2/jour	8 750 (2005)
Wörgl - Brennersee (Autriche - Autriche)	Petites roues	94	14/jour	90 000
Wörgl - Trento (Autriche - Italie)	Petites roues	233	5/jour	30 000
Wels - Maribor (Autriche - Slovénie)	Petites roues	260	6/jour	37 000

Source: Ministère de l'écologie

Proposition

Accélérer le développement des autoroutes ferroviaires – et tout particulièrement l'autoroute ferroviaire Atlantique – qui s'inscrivent dans l'objectif du Livre Blanc sur les transports de transférer, d'ici 2050, 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance vers les modes ferroviaires ou fluviaux.

(1) Ministère de l'écologie

3. Vers une filière européenne ?

La première étape de ce qui pourrait un jour constituer un « *Airbus du rail* » consiste à établir des axes de réflexions communes pour définir l'offre ferroviaire européenne de demain.

a) La coopération franco-allemande

Le 22 juin 2010, la FIF et son homologue allemande, la VDB ont publié comme évoqué plus haut une « position commune » dénonçant la persistance d'une concurrence déséquilibrée entre l'UE et ses partenaires commerciaux et appelant à la garantie de la réciprocité dans l'accès aux marchés publics.

Le 31 août 2010, un communiqué de presse commun des ministres français et allemand en charge des transports (**M. Dominique Bussereau** et **M. Peter Ramsauer**) annonçait la création d'un Groupe de haut niveau franco-allemand sur le ferroviaire préfigurant, peut-être, la création d'une Commission ferroviaire étatique franco-allemande. M. le sénateur Louis Nègre a déclaré à cette occasion, « *la FIF et les industriels du secteur soutiennent pleinement toutes les démarches et actions permettant le développement de la coopération ferroviaire franco-allemande et européenne* ».

Il s'agit notamment de lancer la réflexion sur une stratégie industrielle coordonnée dans un contexte de concurrence mondiale. Cette commission devrait être porteuse d'une vision ambitieuse. Ses axes de réflexion sont les suivants : **la définition d'un projet industriel et stratégique franco-allemand qui aurait vocation à s'élargir au niveau européen**, l'harmonisation réglementaire et technique, et l'évolution des marchés.

La VDB et la FIF ont pour l'heure commencé à travailler ensemble sur des **projets ferroviaires communs franco-allemand** tels que :

– **Homogénéisation des exigences d'interopérabilité** : bien que les STI soient supposées être le socle de la standardisation au niveau européen, elles sont comprises et appliquées de manière parfois différente par les autorités nationales en charge de la sécurité ferroviaire. Il faut aussi rendre plus cohérente la base technique établie dans les différentes STI, que ce soit pour les matériels roulants ou pour l'infrastructure. Le rôle des deux réseaux nationaux, SNCF et DB, est primordial. Il faut en effet standardiser les exigences de deux grands réseaux DB et SNCF, dont les principaux fournisseurs de matériels roulants sont Alstom, Bombardier et Siemens. L'harmonisation des référentiels techniques et qualité constitue une étape majeure.

– **Mise en place d'une réelle autorité européenne de sécurité ferroviaire**, en l'occurrence l'ERA, avec le pouvoir d'imposer ses décisions sur les autorités nationales de sécurité. Les problématiques kafkaïennes de mise en circulation des matériels roulants neufs devraient alors disparaître.

– **Création d'un réseau ferroviaire unique.** Cette proposition, identique à celle du Président de la SNCF, M. Guillaume Pepy, est le moyen de pousser à l'homogénéisation technique complète de tous les matériels ferroviaires sur le territoire européen. C'est le moyen de dégager des synergies en termes de recherche et développement, d'efficacité du réseau ferroviaire européen, de politique industrielle européenne.

– **Homogénéisation des standards de qualité de l'industrie avec ceux des opérateurs.** La coexistence de référentiels souvent (très) proches, mais cependant différents, est inutile. Il faut fusionner le référentiel « IRIS » de construction des matériels neufs, les référentiels d'homologations propres à chaque réseau national ou local et parvenir à établir un seul standard de qualité ferroviaire.

En outre, il paraît indispensable de clarifier les objectifs industriels, économiques et d'aménagement du territoire des réseaux DB et SNCF. Toute stratégie ferroviaire, qu'elle soit française, allemande ou européenne ne se mettra en place qu'après le partage d'une vision claire au sein de la filière concernée. Le rôle des États est donc d'exprimer de façon claire et surtout continue leurs attentes vis-à-vis des réseaux, et d'exiger d'eux qu'ils restituent une vue cohérente et complète de leurs objectifs à leurs fournisseurs. Comme les réseaux s'appuient sur un tissu constitué d'ETI et de PME, la mobilisation de tous les acteurs concernés autour d'objectifs partagés est une condition *sine qua non* de toute avancée significative.

Le groupe franco-allemand ayant pour but de s'élargir à d'autres pays et *in fine* de s'intégrer dans les politiques européennes, la commission d'enquête souhaite pour l'avenir la mise en place d'une politique ferroviaire européenne de recherche et développement. À telle fin, l'Europe pourrait seule financer la R&D des produits et composants couverts par les standards d'interopérabilité.

b) Favoriser l'émergence d'un « Airbus du rail » ?

M. Louis Nègre s'est prononcé à de multiples reprises en faveur de la création d'une filière ferroviaire franco-allemande, évoquant la création d'un « Airbus du ferroviaire ». Le 14 septembre 2010, M. Dominique Bussereau a appelé à « des rapprochements entre compagnies ferroviaires et entre constructeurs », tout en rappelant son opposition passée à une fusion entre Alstom et Siemens. La participation de l'industriel espagnol *Caf* a en outre été envisagée.

Lors de son audition par la commission d'enquête le 19 janvier 2011, M. Jean-Pierre Audoux, délégué général de la FIF, a quelque peu tempéré ce propos : « Quant à la coopération industrielle d'un « Airbus ferroviaire européen », c'est une idée qu'il ne faut pas forcément prendre au pied de la lettre. Notre président, Louis Nègre, l'a formulée en évoquant la concurrence chinoise, et en comparant notre situation à celle de l'industrie aéronautique

européenne, qui, à la fin des années 1970 et au début des années 1980, a dû évoluer pour ne pas disparaître face à la concurrence américaine. Cependant, l'idée ne suscite guère d'enthousiasme outre-Rhin : d'une part, les Allemands n'y sont pas encore prêts ; d'autre part, leurs équipementiers occupent, sur le marché chinois, des positions que nous n'avons pas. Ce sont surtout ces entreprises qui, au sein de la VDB, freinent le projet. Cela dit, dans les réunions auxquelles nous assistons au niveau européen, tous les constructeurs tiennent le même langage : lorsqu'ils sont en concurrence avec les Chinois, ce n'est pas une entreprise qu'ils affrontent, mais un État. L'idée peut donc faire son chemin. »

La création d'un consortium et d'une filière apparaît pourtant comme la seule réponse à l'arrivée fracassante de groupes industriels soutenus par des fonds souverains (à l'exemple des groupes *CSR* ou *CNR* en Chine ou de *Rotem* en Corée du Sud). Le transport ferroviaire est toujours étroitement lié à l'État, seul organe à même de financer les investissements colossaux nécessaires à l'infrastructure, encore difficilement financés par les fonds privés comme en témoignent les difficultés américaines pour les projets « grande vitesse ». Ce sont donc les États qui doivent impulser la marche de la filière ferroviaire, mais ils doivent cependant s'appuyer sur les acteurs privés pour réussir le grand projet ferroviaire européen. Il faut donc jouer sur la complémentarité des rôles, des forces et des talents entre l'État qui planifie et peut financer sur le long terme, et les industriels, essentiellement privés, soumis aux lois de marché, et dotés d'une grande flexibilité opérationnelle. Siemens en Allemagne, Alstom en France sont conscients de cette complémentarité. Ils encourageront probablement une démarche construite et raisonnable.

À long terme, les constructeurs chinois auront une place de premier rang parmi les constructeurs mondiaux. Bombardier, groupe nord-américain, sera certainement présent lui aussi. Un géant européen – l'Airbus du rail – a du sens. Alstom et Siemens sont les candidats naturels à la création d'un tel groupe. Il faudra cependant réfléchir au devenir des groupes *Ansaldo Breda* (Italie), *Caf* et *Talgo* (Espagne) ou *Stadler* (Suisse).

Dans un premier temps, il s'agit de créer un équivalent du CERN⁽¹⁾, cette organisation coopérative européenne du nucléaire, en vue de mutualiser les capacités d'études des grands groupes.

Un « *Airbus du rail* » poserait incontestablement des problèmes de concurrence dans un secteur qui peut apparaître concentré. Cela interroge notamment sur le rôle de l'Union européenne. Son rôle est-il de favoriser l'émergence de « champions européens » ou d'assurer à tout prix le respect de la concurrence au sein de l'Union ?

(1) Organisation européenne pour la recherche nucléaire.

Proposition

Ouvrir, dans la perspective de la constitution d'un consortium européen, des négociations de haut niveau sur la conciliation possible entre cette construction et les obstacles d'ordre doctrinal et juridique résultant notamment des politiques européennes relatives à la concurrence et à la libéralisation.

Il est urgent que l'Europe définisse enfin une stratégie commune pour se doter d'un consortium capable de peser fortement face aux nouveaux entrants.

Le débat pourrait se conclure par des propositions d'adaptation des politiques communautaires.

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

La commission d'enquête a souhaité fixer un ordre de priorité des propositions. Certaines revêtent un caractère d'urgence compte tenu des difficultés auxquelles doivent faire face des industriels du secteur. D'autres visent à répondre à des enjeux d'importance, mais s'inscrivent dans un temps plus long, sans toutefois excéder dix-huit mois.

PROPOSITIONS À METTRE EN ŒUVRE DANS LES SIX MOIS

Proposition n° 1

Inciter la SNCF et ses principales filiales à établir une claire définition de leur stratégie et de leur politique d'investissement.

Au terme du rapport d'étape (automne 2011) sur les travaux du comité stratégique de la filière ferroviaire (CS2F), la SNCF devra rendre publiques des perspectives d'investissement à cinq ans, concernant le matériel roulant (fret et voyageurs). Cette redéfinition conditionne la place et le rôle que l'opérateur entend, de nouveau, vouloir occuper dans le « pilotage » de la filière.

À ce titre, il revient également à la SCNF de préciser le modèle du « TGV de demain » afin d'engager un programme de renouvellement progressif de sa flotte qu'elle a reporté en 2009-2010.

Proposition n° 2

Aboutir à une meilleure organisation de la filière au terme des travaux du comité stratégique de la filière ferroviaire (CS2F).

Initier les réformes identifiées dès l'automne 2011, date prévue du rapport d'étape du comité.

Dans la logique des États Généraux de l'Industrie (EGI), tous les participants de la filière, quelle que soit leur taille ou leur spécialisation, doivent mieux travailler ensemble pour constituer une « force de frappe » industrielle, plus cohérente et réactive face aux besoins des marchés en France et à l'exportation.

Proposition n° 3

Permettre au secteur de la construction française des matériels de fret d'accéder à des garanties de financement, ou de bonne fin contractuelle pour lancer, dès 2011, un programme de construction de wagons, seul à même de sauvegarder le savoir-faire français.

Ce programme concernera également les opérations de régénération de wagons afin d'avoir une offre plus adaptée aux besoins des chargeurs (l'âge moyen du parc actuel est supérieur à 30 ans, voire à 40 ans concernant les wagons « porte autos ») et de se conformer à des objectifs environnementaux essentiels (notamment, réduction des bruits de circulation par l'adoption de nouveaux systèmes de freinage).

Afin de mettre en place, dans les meilleurs délais, des solutions de préfinancement aux commandes de la filière de construction « fret », une initiative des pouvoirs publics doit être engagée pour que la SNCF, la Caisse des dépôts et sa filiale CDC Environnement, le Fonds stratégique d'investissement (FSI) et Oséo proposent en commun des formules adaptées : leur mise en œuvre rapide s'avère impérative pour sauvegarder le savoir-faire français que maîtrisent les entreprises comme les ABRF, AFR Titagarh et Lohr Industrie, qui, pour sa part, doit être à même de lancer, au plus tôt, la construction d'au moins cent wagons Modalohr sur les quelque 250 wagons de ce type nécessaires à la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire Atlantique.

Proposition n° 4

Réaliser d'urgence un audit indépendant sur l'état général, la maintenance, les modalités d'emploi et les perspectives de renouvellement du parc « fret », c'est-à-dire les matériels de traction et les wagons de Fret SNCF et d'Emerwa.

Cet audit devrait aussi porter des appréciations comparatives avec les concurrents européens de la SNCF dans le secteur du fret en proposant notamment des évolutions de gestion du parc en rapport aux besoins des chargeurs.

Proposition n° 5

Accélérer le développement des autoroutes ferroviaires – et tout particulièrement l'autoroute ferroviaire Atlantique – qui s'inscrivent dans l'objectif du Livre Blanc sur les transports de transférer, d'ici 2050, 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance vers les modes ferroviaires ou fluviaux.

Proposition n° 6

Lever les entraves dues à la pénurie de sillons d'essais en organisant un audit permettant d'identifier les causes exactes en vue d'apporter des solutions probantes. La qualification et la certification au long cycle de vie des produits (de leur conception jusqu'aux étapes d'un suivi en fonction de l'évolution des matériels) comportent un ensemble d'épreuves qui intègrent les essais sur voies commerciales longues (20 km au moins).

Cette évaluation est nécessaire avant toute décision définitive quant à de nouveaux investissements correspondant à la construction d'une nouvelle boucle.

Proposition n°7

Augmenter de manière significative l'enveloppe de financement dédiée au secteur ferroviaire dans le cadre des investissements d'avenir.

PROPOSITIONS À METTRE EN ŒUVRE DANS L'ANNÉE À VENIR

Proposition n° 8

Revoir d'urgence la gouvernance d'*Eurostar* pour que la place de la SNCF soit à la hauteur de sa participation au capital, tant au conseil d'administration que dans la direction opérationnelle.

Lors de son audition devant la commission d'enquête, le Secrétaire d'État en charge des Transports, M. Thierry Mariani, a d'ailleurs manifesté son souhait d'une évolution en ce sens.

Proposition n° 9

Favoriser la recherche en fédérant sur des projets ciblés les « grands » du secteur. Sur ce point, il est important que des procédures européennes comme les « *Joint Technology Initiative* » (JTI) s'appliquent également à la filière ferroviaire. Dans le cadre d'une sorte de partenariat public-privé entre la Commission européenne et un consortium qui réunirait les principaux opérateurs, constructeurs et équipementiers européens, des projets de moyen terme, conduits et financés à parité, permettraient de mieux préparer l'offre ferroviaire européenne de demain face à la concurrence de nouveaux grands acteurs.

Proposition n° 10

Encourager les regroupements de proximité réunissant des fournisseurs et des sous-traitants afin de globaliser l'offre de travaux et des fabrications, tout en structurant des pôles de compétence technique et en répartissant de façon moins heurtée les plans de charges.

Proposition n°11

Inciter RFF, l'État et les conseils régionaux, au titre du financement dans le cadre des contrats de projets État régions (CPER), à électrifier le réseau fret afin de le rendre conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Proposition n° 12

Créer un fonds de modernisation des équipementiers ferroviaires (FMEF) sur le modèle du fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) mis en place par la loi de finances rectificative pour 2009 n° 2009-431 du 20 avril 2009, ou de fonds similaires dans la filière aéronautique (Aerofund I et II).

Ce fonds sectoriel serait abondé à parité par l'État et par les grands industriels du secteur (Alstom, Bombardier, Siemens).

Géré par le Fonds stratégique d'investissement (FSI), le FMEF investirait en fonds propres dans les équipementiers de rang 1 ou de rang 2 et contribuerait à la consolidation et au renforcement de la compétitivité de la filière ferroviaire en accompagnant les rapprochements.

La société de gestion du FMEF pourrait être CDC Entreprise, filiale à 100% de la Caisse des dépôts et consignations.

Proposition n° 13

Simplifier les procédures d'accès aux financements publics des activités de R&D, alléger les renseignements demandés et homogénéiser les formats entre les différentes structures (Oséo, FSI, fonds régionaux, etc...).

Faire d'Oséo le guichet unique pour déposer des dossiers de candidature aux financements de l'État (voire européens), sous un format unique simplifié.

Proposition n° 14

Utiliser au mieux les possibilités offertes par le code des marchés publics.

Recourir à un large éventail de critères techniques : le code des marchés publics mentionne de nombreux critères techniques pouvant figurer dans les appels d'offre, notamment la qualité, la valeur technique, le caractère esthétique et fonctionnel, les performances en matière de protection de l'environnement, les performances en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté, le coût global d'utilisation, la rentabilité, le caractère innovant, le service après-vente et l'assistance technique, la date de livraison, le délai de livraison ou d'exécution, cette liste n'étant pas limitative et devant être adaptée à l'objet du marché.

Évaluer les critères techniques/performances/qualité/service après-vente : il s'agit d'évaluer les critères précédemment définis selon des échelles de valeurs permettant de réels écarts et non de faire converger les candidats vers des notes techniques très proches. Ainsi, l'avance de points techniques peut compenser un prix plus élevé du mieux-disant et attribuer le marché au candidat « *pas nécessairement le moins cher* ».

Tenir compte des offres anormalement basses au lieu de mettre en place des relances successives d'offres financières pour faire tirer vers le bas et obtenir ainsi des prix « *dumping* » qui ne peuvent qu'être répercutés sur les acteurs en amont de la filière, ce qui met en cause la pérennité des industriels nationaux sur le long terme compte tenu des écarts de coûts de production entre la France et certains pays émergents.

Favoriser la négociation sur l'obtention d'engagements techniques en faveur de la qualité du matériel : ces engagements sur la durée permettent de privilégier le meilleur coût global sur la durée de vie, la fiabilité du service et la valeur résiduelle long terme de l'investissement.

Proposition n° 15

Demander à la Commission européenne de s'assurer du respect de la réciprocité de l'ouverture des marchés publics avant d'engager des négociations internationales portant sur des accords de libre-échange.

Inciter la Commission européenne à faire une priorité de la mise en place d'un outil juridique permettant de vérifier la réciprocité de l'ouverture des marchés une fois l'accord signé.

Proposition n° 16

Faciliter le processus de certification.

La certification dont bénéficierait, par exemple, un sous-traitant de rang 1 devrait ponctuellement couvrir un domaine d'activité particulier à d'autres sous-traitants avec lesquels il entretient une relation de travail durablement établie, dans le cadre d'une « chaîne de qualité » dont la crédibilité serait garantie par un tuteur désigné et responsable.

Cette agglomération de compétences ainsi contrôlées participerait sans doute efficacement à la mise en œuvre pratique d'offres globalisées de travaux impliquant directement de petites entreprises qui, par ailleurs, doivent satisfaire à de nombreuses autres normes obligatoires d'exécution (par exemple, normes « soudures » : NF EN 15085 et NF EN ISO 3834 ou normes « joints d'étanchéité » : EN 45-545, etc.).

Proposition n° 17

Inviter les grands constructeurs (Alstom, Siemens et Bombardier) à informer au moins une fois par an les sous-traitants, ensemble, de l'orientation générale des marchés et des produits attendus par la clientèle, y compris les évolutions à venir du contexte réglementaire.

Une manifestation annuelle sous la forme d'un séminaire ouvert au plus grand nombre de fournisseurs français pourrait permettre de leur donner des informations sur les grandes tendances « du métier ferroviaire » et de mieux les préparer aux orientations de leurs investissements futurs. La SNCF, la RATP, RFF et les opérateurs privés devraient également être associés à cette démarche que M. Jean-Claude Volot, médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, a déclaré être pratiquée de longue date dans la construction aéronautique.

Aujourd'hui, les fournisseurs et sous-traitants sont tenus trop éloignés des sources d'information des constructeurs dont ils ne connaissent souvent que quelques cadres des services « achats » ou « qualité ».

Proposition n° 18

Recenser clairement les marchés cibles et leurs caractéristiques d'accessibilité, puis définir l'architecture et l'organisation de la filière pour atteindre des résultats ambitieux sur le marché national comme à l'exportation.

PROPOSITIONS À METTRE EN ŒUVRE DANS LES DIX-HUIT MOIS

Proposition n° 19

Organiser une sous filière « déconstruction » de voitures et de wagons fret. Un marché existe pour les pièces de seconde main révisées et garanties. Des industriels français paraissent tout à fait aptes à orienter une partie de leurs activités et à proposer aux opérateurs européens voire à l'échelle mondiale des produits de ce type.

Cette action permettrait de contrer certains producteurs *low cost*, notamment d'Europe de l'Est au moyen d'une offre groupée (dans le cadre d'un GIE qui générerait de la sorte un catalogue de vente sur Internet).

Proposition n° 20

Développer les formations professionnelles dans le secondaire dédiées à ces savoir-faire.

Valoriser l'excellence française dans le secteur ferroviaire afin de rattraper un retard d'image par rapport à l'aéronautique ou l'automobile, par exemple dans le cadre de la Semaine de l'Industrie.

Proposition n° 21

Développer les campagnes de sensibilisation en direction des entreprises et des industriels sur les risques liés au transfert de technologie, stratégie « à un coup ».

Proposition n° 22

Soutenir les efforts de l'Union européenne en faveur de l'adoption des outils juridiques permettant la dénonciation de marchés conclus avec des entreprises détenant de la technologie volée.

Proposition n° 23

Ouvrir, dans la perspective de la constitution d'un consortium européen, des négociations de haut niveau sur la conciliation possible entre cette construction et les obstacles d'ordre doctrinal et juridique résultant notamment des politiques européennes relatives à la concurrence et à la libéralisation.

Il est urgent que l'Europe définisse enfin une stratégie commune pour se doter d'un consortium capable de peser fortement face aux nouveaux entrants.

Le débat pourrait se conclure par des propositions d'adaptation des politiques communautaires.

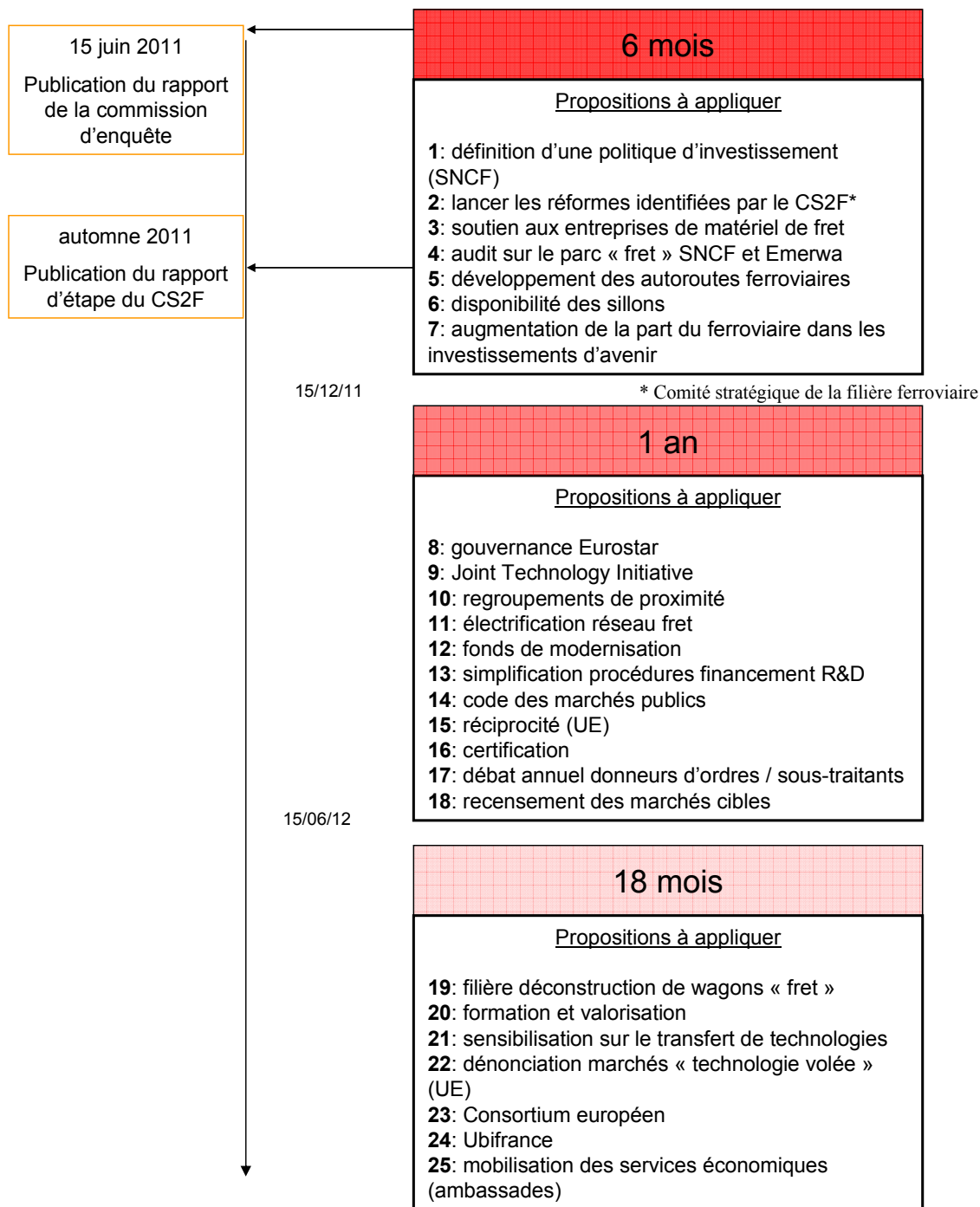
Proposition n° 24

Inciter Ubifrance à encourager les entreprises à constituer des équipes uniques pour la réponse aux grands appels d'offre internationaux.

Proposition n° 25

Faciliter les échanges entre les industriels et les services économiques des ambassades, en vue d'acquérir une meilleure connaissance des marchés et des programmes d'investissements internationaux.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS



EXAMEN DU RAPPORT

La commission a examiné le présent rapport au cours de sa séance du 8 juin 2011.

Le Président Alain Bocquet. Chers collègues, nous arrivons au terme de nos travaux. Il nous revient aujourd'hui d'examiner le rapport. Yanick Paternotte va vous en présenter les grandes lignes. Puis, nous examinerons ses propositions et, enfin, déciderons d'autoriser sa publication.

Je tiens à vous remercier de votre implication. Chacun de vous a apporté à nos travaux son expérience, son approche, en quelque sorte son « vécu » du ferroviaire. Personnellement, j'ai beaucoup apprécié, je suis député depuis trente-trois ans, c'est la première fois que je préside une commission d'enquête. Il a fallu que je sois dans l'opposition pour présider une commission d'enquête ! Je veux souligner que nous avons tous travaillé en bonne entente.

Nos auditions et déplacements ont été très riches d'informations. Je crois que ce constat est partagé par tout le monde.

Je sais que l'industrie ferroviaire, encore dubitative au commencement de nos travaux, attend beaucoup de ce rapport. Nous lui avons donné un « éclairage » auquel elle est sensible. Surtout, pour que cette industrie, somme toute assez mal connue, soit mieux considérée par les pouvoirs publics, à Paris comme à Bruxelles. Je pense d'abord aux sous-traitants qui représentent près de mille entreprises parfois très petites donc très vulnérables vis-à-vis des grands donneurs d'ordres. Notre optique commune a été de les inciter à se regrouper, à véritablement exister au cœur de la filière : en un mot, à plus et mieux travailler ensemble.

Nous avons cherché aussi à placer les grands constructeurs devant leurs responsabilités. De même, s'agissant de la SNCF dont la politique d'investissement et la stratégie ne sont pas à la hauteur des ambitions, notamment des objectifs du Grenelle. Nous avons été sévères concernant sa politique du fret. Pouvait-il en être autrement, alors que les derniers acteurs industriels français du secteur sont en situation de survie voire de coma ?

Les propositions que vous allez examiner vont toutes dans le même sens. Il s'agit de conforter le savoir-faire français, donc l'emploi, pour, ensuite, être à même de nouer une alliance à l'échelle européenne qui pourrait aboutir à constituer un « *Airbus du ferroviaire* ». Nous sommes loin de cet objectif : les constructeurs se livrent toujours à de féroces batailles intra européennes, alors que les vrais défis sont ailleurs dans un marché mondialisé et soumis à forte pression concurrentielle des pays émergents, d'ailleurs, la Chine est devenue le n° 1 du secteur, dépassant l'Allemagne en terme de chiffre d'affaires.

L'Europe doit réagir. A ce jour, elle est restée largement passive face à cette concurrence. L'Union européenne doit changer sa culture : elle a, en effet, ouvert largement ses marchés (y compris les marchés publics) à des pays qui, eux, préservent toujours leur marché domestique de toute incursion étrangère !

Les propositions du rapport se veulent pragmatiques. Elles s'inscrivent dans un calendrier. Certaines relèvent même de l'urgence. Vous constaterez que nous avons fixé une sorte de « *timing* » de mises en œuvre très serré, entre six et dix-huit mois.

Avant de laisser la parole à Yanick Paternotte que je tiens tout particulièrement à remercier, une fois encore, je voudrais évoquer les auditions. La commission d'enquête est souveraine concernant leur publication, qu'elles aient été à « huis clos » ou « ouvertes à la presse ». Vous pourrez décider de les publier en totalité ou partiellement. Nous disposons donc d'une grande liberté sur ce point.

Concernant nos premières auditions avec les grands industriels, nous avons décidé le « huis clos » en raison du « secret des affaires ». Les relations de confiance entretenues avec eux, les notes complémentaires qu'ils nous ont ultérieurement adressées, l'accueil réservé sur leurs sites, plaident plutôt en faveur d'une non-publication. Bien évidemment, les éléments d'information obtenus auprès des dirigeants d'Alstom, de Bombardier, de Siemens, de Faiveley, de Valdunes ou encore de Veolia sont largement exploités dans le rapport, notamment sous la forme de citations.

En revanche, s'agissant de l'audition de Lhor Industrie, il serait plus judicieux de recourir à une publication car elle fonde le soutien demandé par la commission au sujet du wagon « *Modalohr* ».

Concernant *Eurostar*, ses dirigeants ne se sont pas exprimés sur le fond de l'« affaire » des rames Siemens. Pour sa part, la commission s'est largement tenue à ses obligations réglementaires au regard des recours judiciaires en cours : elle n'a donc pas examiné le fond du dossier. Elle ne publie que son appréciation sur l'évolution statutaire et la gouvernance actuelle d'*Eurostar* dans son rapport, cette évolution expliquant, en grande partie, le pourquoi et le comment de l'« affaire ». Il reste donc tout à fait possible de publier cette audition, du moins l'exposé général de son Président Richard Brown et les réponses de M. Nicolas Petrovic, le directeur général.

En tout état de cause, les auditions dont la publication dans le rapport ne ferait l'objet que d'« extraits » seront précédées d'une mention explicitant ce choix. Toutes les personnalités auditionnées (à « huis clos » ou « en séance ouverte ») sont bien entendu listées en annexe du rapport. Je précise qu'en annexe du rapport, il y aura aussi un grand nombre de contributions syndicales ou encore d'élus ...Ce sera une information complémentaire

Je cède maintenant la parole à Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Merci, Monsieur le Président. Chers collègues, cette commission nous a beaucoup appris. Ce qui nous a frappés au cours des dernières semaines, c'est de voir que de nombreuses instances s'intéressent au résultat de nos travaux.

Je félicite le président d'avoir initié l'intérêt sur ce secteur : il est parti de la situation des sous-traitants, remontant ensuite la filière pour savoir ce qui ne fonctionnait pas.

Nous sommes aujourd'hui « au bout du chemin », la situation est en France franco-française, au niveau européen essentiellement franco-allemande, bien que de nouveaux entrants espagnols et peut-être demain russes apparaissent. Pour aller à l'international, il faut y aller en équipe et avec des forces.

Ce qui m'a particulièrement frappé comme rapporteur, c'est que lorsqu'on regarde les trois industries « historiques » des transports que sont l'automobile, l'aérien et le ferroviaire, toutes trois inventées en Europe, toutes trois outils de conquête à l'extérieur, on a observé des évolutions précoces pour l'aérien, où les normes et les standards internationaux se sont assez vite imposés. Puis les coopérations industrielles voire les regroupements sont intervenus à la fois dans l'automobile et dans l'aérien et l'ouverture à la concurrence n'est intervenue qu'ensuite.

Dans le ferroviaire, la chute des frontières avec Schengen et la libre circulation des personnes et des biens n'ont pas débouché sur l'harmonisation européenne du rail et des matériels. C'est un point important : la manière dont s'est déroulée l'histoire avec une ouverture à la concurrence, sans standardisation ni concentration industrielle a provoqué la dispersion du secteur donc l'émiettement de la sous-traitance, alors que cette histoire était européenne.

De plus, et le président le dit souvent, dans une phrase qui va désormais passer à la postérité, la SNCF était « la mère poule » du secteur et depuis qu'elle ne l'est plus, la filière industrielle manque d'un pilote, de *leadership*. L'une des conséquences structurelles de cette situation était que beaucoup d'entreprises étaient mono produit et mono client. En conséquence, le tissu industriel français, comparé notamment à l'Allemagne, manque cruellement de ces ETI - entreprise de taille intermédiaire -, et comme le secteur n'est pas très ouvert ou en tout cas vécu comme tel par les étrangers, l'entreprise France souffre, y compris les opérateurs privés, à l'export.

Vous trouverez à chaque étape du rapport une proposition correspondante.

Une des propositions consiste, même si les avis sont partagés sur la faisabilité, à aller vers la constitution d'un consortium du ferroviaire, qui pourrait nous permettre d'avoir une filière forte. Parce qu'il y a manifestement des marchés

de niche, que ce soit la grande vitesse, les wagons, à faible marge, les transports interurbains où la multiplicité des besoins et services ne donne pas de grandes séries, un consortium permettrait de faire de grandes séries et de rétablir des marges.

Les acteurs industriels sont dubitatifs sur l'issue, mais considèrent que le couple franco-allemand, est une bonne idée. Je considère que l'État doit avoir un rôle de stratège. En effet, il est urgent que l'Europe définisse une stratégie commune, qu'elle se dote d'un consortium capable de peser fortement face aux nouveaux entrants qui sont un risque potentiel. Il appartient désormais aux acteurs français de sensibiliser l'Europe. Vous l'aurez compris, c'est l'une des propositions, essentielle, de ce rapport.

Les constats de mon rapport de 2009 « *Remettre le fret sur le rail* » sont toujours d'actualité. De nombreux acteurs nous l'ont dit : « *Il y a beaucoup de pneus dans SNCF Geodis !* » la faisant apparaître plutôt comme un garagiste, un « tractionniste ». Il est temps qu'il y ait une vision stratégique et une volonté politique.

Par ailleurs, dans le Grand Emprunt, le ferroviaire a la portion congrue de l'enveloppe, recevant 150 millions d'euros, là où la voiture électrique reçoit au moins 650 millions d'euros. Une des préconisations serait de demander que le ferroviaire reçoive plus au titre du programme des investissements d'avenir. Si une volonté politique existe, il faut lui donner des moyens. Je vous propose donc d'ajouter cette proposition.

C'est la priorité aussi pour les PME-PMI de commandes à court terme, mais aussi d'investissements à long terme.

Vous avez un rapport très fouillé avec beaucoup d'éléments statistiques, c'est un document qui peut aider, des propositions synthétiques, ainsi qu'un document résumant ce qui peut se faire à 6 mois, un an et 18 mois.

En septembre, avec le rapport d'étape du CS2F et du CAS, tout sera sur la table, ce sera ensuite au politique de jouer son rôle. Sinon, nous craignons de connaître la fin de l'histoire

Le Président Alain Bocquet. Merci de cette présentation du rapport. Avant de vous donner la parole, mes chers collègues, permettez-moi de préciser que la version définitive du rapport ne sera publiée que dans une semaine, à l'issue de sa remise au président de l'Assemblée nationale M. Bernard Accoyer mercredi 15 juin à 12 heures. Il serait donc souhaitable qu'il ne soit pas divulgué à l'extérieur d'ici là et que nos conclusions demeurent confidentielles.

M. Michel Hunault. Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter mes sincères remerciements pour le travail que vous avez initié en proposant la création de cette commission d'enquête. Je souhaite également vous

féliciter, avec le rapporteur Yanick Paternotte, pour l'esprit que vous avez su insuffler à cette commission depuis six mois.

Notre participation aux réflexions de cette commission témoigne également de notre attachement à des savoir-faire qui, si nous n'agissons pas rapidement, risquent de disparaître définitivement de notre territoire. À cet égard, j'aimerais souligner la situation particulière des ABRF de Châteaubriant. Vous m'avez accompagné, je vous en suis reconnaissant mes chers collègues, sur ce site industriel qui traverse une période de grandes difficultés. À l'issue de notre réunion, je dois rencontrer le président de la Caisse des dépôts et des consignations afin d'évoquer la situation de cette entreprise. Rien n'est gagné mais sans votre aide, j'en suis persuadé, près de deux cents emplois auraient déjà disparu...

M. Bernard Carayon. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, je souhaite également vous présenter mes félicitations pour l'ampleur du travail accompli. Permettez-moi d'abord de faire une remarque à Yanick Paternotte, dont la référence à la « *fin de l'histoire* » m'a surpris ! Il s'agit d'une conception marxiste à laquelle nous ne sommes pas forcés de souscrire !

Plus sérieusement, je concentrerai mes remarques sur la partie consacrée à « *l'Airbus du rail* ». Je tiens simplement à préciser un point : à l'heure actuelle, compte tenu de la doctrine de la direction générale de la concurrence de la Commission européenne, du droit communautaire en vigueur et de la jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes (CJCE), tout « *Airbus du rail* » est impossible à mettre en œuvre.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Nous avons échangé à ce sujet avec le président Bocquet et, je vous le confirme, nous sommes conscients de cette difficulté. Néanmoins, deux solutions s'offraient à nous : soit ne rien dire en se réfugiant derrière le caractère impossible que vous évoquiez, soit manifester le souhait de voir la France prendre l'initiative d'un tel rapprochement, en tentant de convaincre nos partenaires lors des sommets européens.

M. Bernard Carayon. Dans ce cas, il faudrait le préciser plus clairement.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. J'en suis d'accord car, il faut cesser d'être naïfs ! La bataille se joue à l'international...

Rappelons-nous l'aphorisme souvent attribué à Churchill : « *Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait* ».

M. Bernard Carayon. Et ce célèbre vers de Rostand : « *C'est la nuit qu'il est beau de croire à la lumière* ».

Sourires

M. Marc Dolez. Je tiens également à souligner la qualité du travail réalisé par le rapporteur. Ce rapport est, selon moi, un document de référence qui servira

de base à une modernisation de la filière « ferroviaire ». Au-delà du diagnostic et de l'état des lieux dressé par notre commission, il s'agit d'établir une « feuille de route », d'autant que certaines mesures préconisées relèvent de la plus grande urgence, je pense notamment aux industries de production de matériels de fret.

Par ailleurs, il me semble que la proposition relative à « *l'Airbus du rail* » devrait être complétée. En effet, nous ne devons pas nous contenter d'un débat de haut niveau, il faut aller plus loin et réellement inciter la France à prendre la tête d'un mouvement de réforme du droit en vigueur.

Enfin, lors de notre déplacement dans le Nord-Pas-de-Calais, j'avais été frappé par les propos des salariés de *Bombardier* concernant la sous-traitance indirecte. Ils semblaient n'avoir aucune information à ce sujet et nous avons évoqué la possibilité de solliciter les comités d'entreprises. À mes yeux, ce point mériterait d'être mentionné dans le rapport.

Le président Alain Bocquet. Sans en faire une proposition car, vous le comprendrez, ces aspects touchent au secret industriel, nous pourrions effectivement ajouter une phrase dans le rapport si M. Yanick Paternotte en est d'accord.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Je le suis !

M. Jean Grellier. Le rapport élaboré par Yanick Paternotte est d'une très grande qualité et je souhaite, moi aussi, le féliciter. Au-delà de l'état des lieux, je suis particulièrement satisfait de la proposition d'un échancier qui permette de prioriser les différentes mesures proposées. Néanmoins, nous devons veiller à la bonne application de ces préconisations. Il convient également de s'assurer de la cohérence des actions des différentes organismes intervenant sur le sujet : Comité stratégique de la filière ferroviaire, Conseil d'analyse stratégique, Médiateur de la sous-traitance, etc.

Je partage la position de Bernard Carayon et Marc Dolez, dans le contexte d'internationalisation du marché, il nous faut mener une stratégie offensive au niveau européen afin d'être compétitif. Le couple franco-allemand devrait, à cet égard, jouer un rôle important.

En guise de conclusions, face à la désorganisation actuelle de groupes comme la SNCF et RFF, il est urgent de mettre un terme à l'imbroglio en définissant une stratégie claire qui aille au-delà des seuls aspects d'investissement.

M. Gérard Voisin. Le rapport présenté aujourd'hui est le fruit d'un travail remarquable auquel j'ai essayé d'apporter ma modeste contribution. Je tiens à remercier l'ensemble des membres de la commission d'enquête qui ont été plus présents que moi sur ce sujet au cours de ces six derniers mois.

Nous avons tous évoqué l'importance de l'Europe pour répondre aux enjeux d'un secteur aujourd'hui en difficulté. Au sein de l'Assemblée nationale, nous le savons tous, il existe désormais une commission des affaires européennes.

Il me semble important de porter ce rapport à la connaissance des membres de cette commission, qui pourrait sans nul doute apporter un éclairage pertinent sur la dimension européenne du sujet.

M. Antoine Herth. Permettez-moi de souligner également la qualité du travail de la commission d'enquête. Je souhaite insister sur les différentes évocations d'une entreprise qui m'est chère... Vous l'aurez compris, je pensais au groupe *Lohr Industrie*. Le rapport lui manifeste un soutien fort et je vous en remercie.

Au-delà, il convient, d'après moi, de préciser la proposition relative à l'électrification des réseaux fret. En effet, il est fait référence au seul engagement financier de RFF et des régions. Il me semblerait pertinent d'ajouter que ces programmes peuvent être le fait de contrats de projets État-Région (CPER), c'est-à-dire avec un meilleur partage de la charge.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. C'est évident. Nous le détaillons dans le rapport mais vous avez raison, nous allons le préciser dans le texte même de la proposition.

Le Président Alain Bocquet. Je souhaite simplement répondre aux justes interrogations de M. Grellier et lui rappeler que d'après l'article 145-8 du Règlement de l'Assemblée nationale : « 1. *À l'issue d'un délai de six mois suivant la publication du rapport d'une commission d'enquête ou d'une mission d'information, le membre de la commission permanente compétente désigné par celle-ci à cet effet lui présente un rapport sur la mise en œuvre des conclusions de ladite commission d'enquête ou mission d'information.*

2. Un rapport sur la mise en œuvre des conclusions d'une commission d'enquête ou d'une mission d'information peut donner lieu, en séance publique, à un débat sans vote ou à une séance de questions. »

Nous serons donc en mesure d'interpeller le Gouvernement, par exemple, dans le cadre d'une semaine de contrôle.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Cela est d'autant plus essentiel que pour nombre d'entreprises ou d'activités, il y a une véritable urgence.

Le Président Alain Bocquet. Pour le fret notamment ! Dans certains cas, ce n'est ni une question d'argent ni même une question de volonté politique – au niveau local, j'entends bien – mais une question de complexité des procédures.

La commission a adopté le rapport à l'unanimité ainsi que le principe rappelé par le Président Alain Bocquet s'agissant de la publication des auditions et annexes.

Elle a ensuite décidé que le rapport serait remis à M. le Président de l'Assemblée nationale afin d'être imprimé et distribué.

ANNEXES

- LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES**
- LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES LORS DES DÉPLACEMENTS**
- COMPTES RENDUS DES AUDITIONS**
- SIGLES**
- DOCUMENTS**

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Les auditions sont présentées dans l'ordre chronologique des séances tenues par la commission.

Les réunions qui ont eu lieu à huis clos sont indiquées par un astérisque.

* – **Bombardier Transport France** : **M. Jean Bergé**, Président ; **M. Éric Petit**, Directeur du site de Crespin ; **M. Jacques Blain**, Directeur commercial

* – **Fédération des Industries Ferroviaires (FIF)** : **M. Jean-Pierre Audoux**, Délégué général ; **M. Jean-Pierre Auger**, Conseiller industriel

* – **Siemens SAS** : **M. Éric Cazeaux**, Directeur de Siemens SAS Division *Mobility* ; **M. François Gerin**, Directeur Général Adjoint de Siemens SAS ; **M. Damien Rebourg**, Directeur de la communication et des relations institutionnelles de Siemens France

* – **Réseau Ferré de France (RFF)** : **M. Hubert du Mesnil**, Président ; accompagné de M. Serge Michel, Directeur de la rénovation des voies ; M. Christophe Piednoël, Directeur des relations extérieures et de la communication ; Mme Marie-Reine du Bourg, chargée des relations avec le Parlement

* – **Alstom Transport** : **M. Philippe Mellier**, Président ; accompagné de M. Jérôme Wallut, président-directeur général d'Alstom Transport France, de M. Jacques Beltran, vice-président « Affaires publiques et intelligence économique » du groupe Alstom, de M. Jean-Michel Geffriaud, directeur « composants » d'Alstom Transport, et de M. Maurice Benassayag, senior vice-président, directeur des relations institutionnelles d'Alstom Transport

* – **Lohr Industrie** : **M. Robert Lohr**, PDG ; accompagné de M. Sébastien Lange, Directeur du Développement MODALOHR

* – **Association des industries ferroviaires Nord-Pas-de-Calais – Picardie (AIF)** : **M. Daniel Cappelle**, Président ; accompagné de M. Héric Manusset, Directeur général

* – **Faiveley Transport** : **M. Robert Joyeux**, Président du directoire et directeur général ; accompagné de M. Thierry Barel, Directeur général adjoint

* – **GHH Valdunes** : **M. Raimund Abele**, Président Valdunes International ; accompagné de M. Stéphane Bonlieu, Directeur général Valdunes SAS, et de M. Michel Durif, Directeur marketing stratégie Valdunes SAS

* – **Veolia Transport** : **M. Antoine Hurel**, Directeur Général Adjoint de Veolia Transport, Vice-président de la Communauté Européenne du Rail (CER), membre du Conseil d'Administration de l' Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) ; Mme Marie-Thérèse Suart-Fioravante, Directrice des relations institutionnelles de Veolia Environnement ; M. Michel Quidort, Directeur des relations extérieures et des affaires européennes de Veolia Transport

– **Médiateur** : **M. Jean-Claude Volot**, Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance ; accompagné de Mme Françoise Odolant, chargée de mission « Acheteurs et charte de bonnes pratiques », de Mme Alexia Demirdjian, chef de cabinet, de Mme Caroline Hardy, attachée de presse, et de M. Bertrand Rouzier, juriste

– **Association des régions de France (ARF)** : **M. Jacques Auxiette**, Président de la commission Infrastructures et Transports de l'ARF et président du conseil régional des Pays de la Loire ; accompagné de M. François Marendet, Directeur général délégué « Mobilité et environnement », de M. Damien Cabarrus, chef de cabinet, et de Mme Alix Lecadre, conseillère « Infrastructures et transports »

– **SNCF** : **M. Guillaume Pepy**, Président ; **M. Stéphane Volant**, Secrétaire général, **M. Pierre Blayau**, Directeur général de SNCF GEODIS et Président directeur général de

GÉODIS ; **M. Jean-Michel Genestier**, Directeur général adjoint « Branche transports et logistique » en charge des affaires publiques ; **Mme Karine Grossetête**, Conseillère chargée des relations avec le Parlement (*partiellement ouverte à la presse*)

– **Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)** : **M. Denis Huneau**, Directeur général

– **Laboratoire d'Économie des Transports (LET)** : **M. Alain Bonnafous**, professeur émérite à l'Université Lyon II, chercheur au Laboratoire d'économie des transports ; **M. Yves Crozet**, professeur d'économie à l'Université de Lyon II (Laboratoire d'économie des transports), membre du conseil d'administration de RFF

– **RATP** : **M. Pierre Mongin**, PDG ; accompagné de M. Xavier Léty, directeur de cabinet, de M. Yves Ramette, directeur général adjoint en charge des projets et des investissements, de M. Christian Galivel, directeur du département Matériel Roulant Ferroviaire

– **Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)** : **Mme Sophie Mougard**, Directrice générale ; accompagné de Mme Véronique Hamayon-Tardé, Secrétaire générale, et de M. Thierry Guimbaud, Directeur de l'exploitation

– **Organisations syndicales et des représentants des usagers** : **M. Alain Cocq**, Vice-président du Collectif des démocrates handicapés (CDH) ; **M. Bernard Devert**, secrétaire de la Fédération CGT des travailleurs de la métallurgie ; **M. Bruno Duchemin**, secrétaire national de la Fédération générale autonome des agents de conduite (FGAAC-CFDT) ; **M. Philippe Francin**, de la Fédération des transports CFE-CGC - SNCF ; **M. Christian Garnier**, délégué syndical central CGT (Alstom Transport) ; **M. Éric Guerquin**, représentant au STIF de l'Union régionale d'Île-de-France UFC-Que Choisir ; **M. Emmanuel Jamar**, président des Ateliers de Joigny et de la Commission « Ateliers » de l'Association française des wagons de particuliers (AFWP) ; **M. Éric Keller**, secrétaire fédéral de la fédération FO de la métallurgie ; **M. Dominique Launay**, Secrétaire général de l'Union interfédérale des transports CGT ; **M. Jean Lenoir**, Vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) ; **M. Didier Lesou**, CFE-CGC (Alstom Transport) ; **M. Sébastien Listrat**, membre du bureau de l'industrie de l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA) ; **M. Christian Mahieux**, membre du secrétariat national de l'Union syndicale Solidaires (SUD Rail) ; **M. Philippe Pillot**, délégué syndical central FO (Alstom Transport) ; **M. Guy Quievryn** (CFDT), **M. Éric Vinassac**, président des Ateliers bretons de réalisations ferroviaires (ABRF) ; **M. Grégoire de Vulliod**, directeur général des Ateliers d'Occitanie (AFWP)

* – **Eurostar International Limited** : **M. Richard Brown**, Président ; **M. Nicolas Petrovic**, Directeur général ; accompagnés de Mme Mary Walsh, Directrice de la Communication, et de M. Carol Jonard, responsable des Affaires Publiques pour la France

– **Groupement des autorités responsables de transport (GART)** : **M. Pierre Mathieu**, Vice-président du GART et Vice-président de la région Champagne-Ardenne ; **M. Denis Jullemier**, Vice-président du GART, Conseiller général de Seine-et-Marne et adjoint au maire de Melun

– **Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie** : **M. Éric Besson**, ministre auprès de la ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, chargé de l'Industrie, de l'Énergie et de l'Économie numérique

– **Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement** : **M. Thierry Mariani**, Secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports ; accompagné par M. Michel Aymeric, directeur de cabinet

LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES LORS DES DÉPLACEMENTS

• NORD-PAS-DE-CALAIS (7-8 AVRIL 2011)

Salon international de l'industrie ferroviaire (SIFER), à Lille

Visite des stands : Neopolia rail cluster, Cergi, Association des industries ferroviaires, Certifer, Hiolle industries, I-Trans, CNR, Acousystem SARL, CISIT, Alstom Transport, Talgo, Mecateam cluster

Hôtel de Ville de Somain

(question du centre de triage et du wagon isolé)

M. Patrick Belot (CGT Somain) ; **M. Georges Bridenne** (adjoint au maire de Somain) ; **M. Alain Bruneel** (maire de Lewarde) ; **M. Philippe Clause** (UFCM-CGT) ; **M. Willy Dans** (SUD Rail) ; **M. Philippe Gilles** (adjoint au maire de Somain) ; **M. Jean-Marie Huret** (retraité de la CGT) ; **M. Marc Lambert** (SUD Rail) ; **M. Bruno Lamiaux** (Cœur d'Ostrevent) ; **M. Christophe Masse** (UNSA) ; **M. Patrick Parsy** (FIRST) ; **M. Gérard Pennequin** (FIRST) ; **M. Jean-Claude Quennesson** (maire de Somain, conseiller général) ; **M. David Rotolo** (GCT Somain) ; **M. Wilfrid Rudant** (FGAC-CFDT) ; **M. Stéphane Tartar** (CFDT) ; **M. José Zadoud** (UNSA)

Table ronde à Wallers Arenberg

M. Franck Agneray (Entreprise Malaquin) ; **M. Abdelhakim Artiba** (UVHC) ; **M. Ali Benamara**, responsable CERGI ; **M. André Bocquet** (Union territoriale interprofessionnelle CFDT) ; **M. Jean-Jacques de Bortoli** (SOGEMA ENGINEERING) ; **M. Laurent Breyre** (*La Voix du Nord*) ; **Mme Patricia Circo** (SAEP) ; **Mme Antoinette Cousin** (Deprecq) ; **M. Didier Cousin** (Conseil de Développement Porte du Hainaut) ; **M. Christophe Crepel** (Borflex Cafac Bajolet) ; **M. Hubert David** (Antenne locale CFDT Valenciennes) ; **M. Jean-Pierre Delannoy** (Région Métallurgie CGT Nord-Pas-de-Calais) ; **M. Jean-Claude Delfosse** (CFDT) ; **M. René Destrait** (Dourdin S.A.) ; **Mme Corinne Donnaint** (Conseil général) ; **M. René Dubus** (Communauté d'Agglomération de La Porte du Hainaut) ; **M. José Duran** (Industream) ; **M. Albert Gabelle** (Forges de Fresnes) ; **M. Laurent Geneau** (ASSYSTEM) ; **M. Marcel Godin** (Centre d'Etude et d'Actions Sociales, CEAS) ; **M. Georges Hego** (Certifer) ; **M. Jean-Michel Hiolle** (Hiolle Industries) ; **M. Vincent Jozwiak** (Alstom Transport - Syndicat FO) ; **M. Pierre Kadziola** (Certifer) ; **M. Gilles Kern** (Alstom) ; **M. Franck-Olivier Lachaud**, sous-préfet de Valenciennes ; **M. Paul-Éric Malaquin** (Entreprise Malaquin) ; **M. Christian Montagne** (mairie de Denain) ; **M. Grégory Moulin** ; **M. Philippe Nalewajek** (CGT Denaisis AFR) ; **M. Jean-Marie Petit** (SAEP - Syndicat FO) ; **M. Yves Ravalard** (i-Trans) ; **M. Aymeric Robin** (Conseiller général) ; **M. Dominique Sens** (Section Fédéral CGT des cheminots de la Région Nord-Pas-de-Calais) ; **M. Sébastien Somers** (CCI Nord de France) ; **M. Fabien Thieme** (Conseiller général) ; **M. Jean-Claude Triboulet** (CFDT)

Réunions de travail

M. Abdelhakim Artiba (UVHC) ; **M. Daniel Coutellier** (ENSIAME) ; **M. Pierre Kadziola** (CERTIFER) ; **M. Yves Ravalard** (I-TRANS)

Hôtel de Ville de Quiévrechain

• **Représentants syndicaux Alstom/Bombardier** : **M. David Dubois** (CFE-CGC Alstom) ; **M. Jean-Philippe Ducarne** (CGT) ; **M. Vincent Jozwiak** (FO Alstom) ; **M. Jean-Philippe Lécluse** (CGT) ; **M. Gilbert Lesnes** (CGT) ; **M. Jean-Luc Lobeze** (CGT) ; **M. Rodrigue Louadoudi** (SUD Bombardier) ; **M. Pascal Lussiez** (CFDT) ; **Mme Charlotte Morlighem-Richez** (CGT) ; **Mme Françoise Mounier** (CFE-CGC Alstom) ; **M. Bernard Sion** (FO Alstom) ; **M. Philippe Tiberghien** (CFE-CGC Alstom)

- **CGT métallurgie Nord** : **M. Jean Pierre Delannoy**, responsable régional CGT Nord/Pas de Calais
- **M. Fabien Thiémé**, maire de Marly, Vice-président du Conseil général du Nord

Visites de sites

M. Rémi Causse, directeur de Bombardier ; **M. Pascal Varin**, directeur de AFR Titagarh

• BRUXELLES (13 AVRIL 2011)

– **Commission européenne** : **Direction générale du Commerce** : **M. Rupert Schlegelmilch**, Directeur, direction « Marchés publics et propriété intellectuelle, relations commerciales bilatérales » ; **Direction générale de la Mobilité et des Transports** : **M. Grillo Pasquarelli**, Directeur des transports terrestres ; **Direction générale « Entreprises et industrie »** : **MM. Hugo Cordova Gonzalez Castillo et Aarre Viljanen**, Administrateurs de l'unité « Normalisation »

– **Commission Transports du Parlement européen** : **M. Dominique Riquet**, Député européen, **M. Francesco Gaeta**, Conseiller en charge des transports de la Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne ; **M. Henri Weber**, Député européen, membre de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

– **UNIFE** (Association of the European Rail Industry) : **M. Éric Fontanel**, Directeur général

• CHÂTEAUBRIANT (5 MAI 2011)

Visite du chantier de réouverture de la ligne tram-train Nantes-Châteaubriant

– **RFF - Direction régionale Bretagne -Pays de la Loire** : **M. Xavier Rhoné**, Directeur régional ; **M. Patrick Lahaye**, Chef du projet Tram-train Nantes-Châteaubriant ; **M. Guillaume Bedel**, Correspondant territorial

– **SNCF** : **M. David Borot**, Secrétaire de la Direction régionale *Pays de la Loire*, Directeur des affaires territoriales ; **M. Philippe Brasselet**, Délégué à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires (DATF) de SNCF GEODIS

– **Conseil Régional des Pays de la Loire** : **M. Gilles Bontemps**, Vice-président chargé des transports

Viste des ABRF Industries

M. Éric Vinassac, PDG ; **M. Jean-Luc Remondeau**, Actionnaire majoritaire ; **M. Bernard Ouairy**, Directeur d'exploitation ; **M. Gilles Goiset**, Chef de projet Bureau d'études ; **M. Serge Ducroux**, Bureau d'études ; **M. André Gueguen**, Acheteur ; **M. Gérard Gueguin**, Ex directeur général ; **M. Philippe Padioleau**, Responsable Qualité ; **M. Damien Limbach**, Directeur SDHF ; **M. Denis Dalifard**, Chef d'établissement ; **Mme Léa Albert**, élue CE ; **M. Gilbert Foulonneau**, élu CE

Rencontre avec les dirigeants de NEOPOLIA

M. Jean-Claude Pelleteur, Président ; **M. Sébastien Liénard**, Pilote de NEOPOLIA Rail Cluster ; **M. Hervé Ménard**, PDG de la société SLTS et membre du Comité de Pilotage de NEOPOLIA Rail Cluster

• **AYTRÉ – LA ROCHELLE (9 MAI 2011)**

Aytré

Site d'Alstom Transport

M. Jérôme Wallut, Président directeur général d'Alstom Transport France ; **M. Maurice Benassayag**, Senior Vice-président, Directeur des relations institutionnelles ; **M. Bernard Peille**, Directeur du site d'Aytré

Syndicats d'Alstom Transport : **M. Éric Domljan**, **Mme Marie-Laure Loué** et **M. Éric Trapy** (CFDT) ; **MM. Éric Estève** et **Christophe Rambault** (CFE/CGC) ; **MM. Daniel Bernard** et **Philippe Massé** (CGT) ; **M. Marcel Hurtaud** (CGIT) ; **M. Éric Ballot** (CPECGC) ; **MM. Silvano Argentièrre**, **Patrick Corlay** et **Laurent Rousselot** (FO)

La Rochelle

Infrastructures de transport de la ville

Mme Anne Chané, du service ELCIDIS (livraison de colis et palettes par véhicules électriques à partir d'une plateforme) ; **M. Carlos Holguin**, de l'Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique (INRIA), du "Cybercar" expérimenté dans le cadre du projet européen de recherche CityMobil ; **M. Denis Leroy**, Vice-président « Mobilité et Transports » de Yélobobile (voitures électriques en libre-service)

• **DUPPIGHEIM (16 MAI 2011)**

Visite de Lohr industries

M. Robert Lohr, PDG ; **M. Sébastien Lange**, Directeur du Développement *MODALOHR*

La délégation était accompagnée de Mme Antoinette Cousin, Vice-présidente de l'**Association des industries ferroviaires** (AIF)

• **POLOGNE (29-31 MAI 2011)**

Alstom Konstal S.A.

M. Radoslaw Banach, Industrial Director ; **M. Pierre Bouhanich**, directeur Supply Chain ; **Mme Teresa Klusek**, directrice de site ; **M. Józef Rapacz**, Deputy Site MD ; **M. Maurice Richard**, Project Operation Manager avec **M. Hubert Peugeot**, directeur commercial « France » d'Alstom.

Entreprise Major

M. Ryszard Major, président-directeur général

Ambassade de France en Pologne

M. François Barry Delongchamps, ambassadeur ; **Virginie Dumoulin Wieczorkiewicz**, Conseiller Infrastructures, Energie, Environnement, Service Économique Régional de Varsovie ; **Kamila Pluciennik-Zawieska**, chargée de mission

Groupe PESA

M. Zbigniew Wojciechowski, directeur du marketing

• **CHÂTILLON (7 JUIN 2011)**

Siemens France

M. Christophe de Maistre, Président-directeur général ; **M. François Gerin**, Directeur général adjoint

Siemens SAS, Division Mobility : **M. Bernard Pouchin**, Directeur technique ; **M. Hervé de Lacotte**, Directeur de la communication ; **M. Patrick Goblé**, Directeur administratif et financier ; **M. Pascal Duch**, Directeur Rail Automation ; **M. Éric Tregoat**, Directeur Matériel Roulant, **M. Damien Rebourg**, Directeur de la communication et des relations institutionnelles de Siemens France

COMPTES RENDUS DES AUDITIONS

Au cours de sa réunion du 8 juin 2011, la commission d'enquête a adopté à l'unanimité le rapport ainsi que les principes de publication des auditions et documents annexes.

Ainsi, s'agissant de certaines des auditions tenues à huis clos, la commission a décidé de ne pas publier les comptes rendus dès lors que des informations susceptibles de relever du secret des affaires lui paraissent effectivement justifier cette décision. En revanche, pour d'autres auditions également tenues à huis clos, la commission a considéré que rien ne s'opposait à une publication intégrale ou partielle, selon les cas. Ces dernières sont indiquées par un astérisque.

*** Audition de MM. Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des industries ferroviaires et Jean-Pierre Auger conseiller industriel**

(Séance du mercredi 19 janvier 2011)

M. le président Alain Bocquet. Je tiens à préciser que par cette commission d'enquête la représentation nationale n'est animée d'aucune volonté inquisitoriale ; elle veut seulement contribuer à une meilleure prise en compte des questions intéressant l'industrie ferroviaire et les transports, et notamment leur avenir.

La FIF regroupe la plupart des industriels français des industries ferroviaires, non seulement les « grands », mais aussi un certain nombre de PMI ou de PME.

Selon nos chiffres, qu'il convient peut-être de préciser, ce secteur emploierait plus de 17 000 salariés en France : quelles sont les perspectives pour les prochaines années ? Les évolutions ne tiennent-elles qu'à l'obtention de grands contrats à l'exportation ? Quelle est la place des commandes publiques – qu'il s'agisse de celles des régions, des agglomérations, des communautés urbaines, des syndicats de transports, voire de la SNCF et de la RATP, puisque celles-ci constituent l'essentiel du marché ? Quelles sont les évolutions à prévoir pour l'emploi ? Certains sous-traitants tirent en effet la « sonnette d'alarme ».

Où en est-on dans les transferts de technologie ? Comment voyez-vous l'évolution des rapports entre constructeurs et équipementiers, les seconds ayant assurément moins de visibilité sur leurs activités que les premiers ?

Comme beaucoup d'observateurs, j'ai constaté une aggravation de la situation des sous-traitants, qui, à bien des égards, commence à ressembler à celle des sous-traitants du secteur automobile, même s'il ne faut pas ignorer la pression exercée par la concurrence internationale sur les coûts de production.

La FIF vient précisément de signer avec l'État et le Médiateur de la sous-traitance, une charte de filière relative à la sous-traitance. Qu'attendez-vous de la mise en œuvre de ce code de bonne conduite ? Pouvez-vous nous donner des exemples concrets de difficultés que cette charte permettrait de dépasser ? Avez-vous constaté, chez certains acteurs, une réticence à y adhérer ?

S'agissant de l'entretien et de la rénovation du réseau existant, votre Fédération avait lancé, avec la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), un appel aux pouvoirs publics, au début de l'année 2008, afin d'obtenir une augmentation significative des efforts d'investissement en matière d'infrastructures. Estimez-vous avoir été entendu sur ce point, notamment par rapport aux objectifs du Grenelle de l'environnement ? Les mesures que vient d'annoncer, dans l'urgence, le président de la SNCF concernant douze lignes jugées prioritaires – Paris-Amiens, Paris-Tours et ligne A du RER, entre autres – vous semblent-elles à la hauteur du problème ? Au-delà d'événements circonstanciels, comme ceux que nous avons récemment connus en raison des

intempéries, les engagements de RFF et de la SNCF vous paraissent-ils correspondre aux enjeux et relèvent-ils, d'ailleurs, d'un plan cohérent de leur part ?

En outre, votre organisation est sans doute bien placée pour analyser les forces et les faiblesses de notre industrie ferroviaire à l'exportation.

Nos bureaux d'études ont-ils gardé leur réputation de savoir-faire, et, si oui, cela aide-t-il nos industriels à l'international ? Par ailleurs, la concurrence extrêmement vive entre les constructeurs européens, avec la guerre des prix qui en résulte, ne s'apparente-t-elle pas à une fuite en avant face à la concurrence chinoise ou coréenne ? L'idée d'un « *Airbus du rail* » n'est-elle qu'une vue de l'esprit, notamment si l'on considère certaines péripéties récentes ? Je pense par exemple à l'achat de dix rames allemandes par *Eurostar*, ou à ce qui s'apparenterait à un *dumping* de la part d'industriels espagnols pour arracher le contrat du TGV entre La Mecque et Médine, ou encore à l'activisme du groupe italien *Finmeccanica*, qui s'est associé à un partenaire local en vue de participer à la modernisation du transport ferroviaire en Russie.

M. Jean-Pierre Audoux et M. Jean-Pierre Auger prêtent serment.

M. Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des industries ferroviaires (FIF). Merci de nous entendre au sein de votre commission d'enquête : à l'heure où beaucoup de questions se posent, de tels échanges sont essentiels. Nous nous efforcerons de vous apporter le maximum de réponses.

Jean-Pierre Auger, administrateur et conseiller industriel de la FIF m'accompagne. Il a été, pendant de nombreuses années, président de l'entreprise Valdunes et membre de l'Association des industries ferroviaires du Nord-Pas-de-Calais (AIF). Pour ma part, avant de diriger la FIF, j'ai passé quinze ans dans l'administration, au sein des ministères de l'industrie et de la défense. Nous ne sommes donc prisonniers d'aucun dogme ; nous souhaitons seulement analyser au mieux, avec vous, les problèmes tels que se posent.

La FIF regroupe les trois grandes branches de l'industrie ferroviaire : le matériel roulant, l'infrastructure et la signalisation. Elle compte une cinquantaine de membres, qui réalisent, à partir de la France, un chiffre d'affaires d'un peu plus de 4 milliards d'euros et représente, de façon directe, une vingtaine de milliers de salariés, soit, si l'on ajoute les emplois indirects, de soixante à quatre-vingt mille personnes.

On trouve à la FIF des groupes comme Bombardier, Alstom, Siemens, Thales ou Ansaldo STS, ainsi qu'une majorité d'entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 50 millions d'euros, mais – nous y reviendrons car c'est un élément clé – seulement quatre ou cinq entreprises de taille intermédiaire, telles que Faiveley Transport, l'« intérieuriste » CEIT, et dans une moindre mesure, Compin, dont on connaît les difficultés actuelles.

Sur les douze entreprises représentées au sein du conseil d'administration de la FIF, trois ont leur siège en France, une en Italie, cinq en Allemagne, une en Suède, une en Finlande et une seule hors d'Europe – en Inde –, *Tata Steel*.

Cette composition reflète assez bien la répartition des forces industrielles, au moins en Europe. Le point commun de ces entreprises d'origines très diverses est qu'elles se sont toutes engagées, en tant qu'adhérentes, à défendre l'emploi en France et, pour ce faire, à promouvoir les savoir-faire et les technologies essentiellement développés à partir de notre pays : système TGV, chaînes de traction asynchrone, métros automatiques, tramways avec alimentation par le sol, système de portes palières ou appareils de voie à pointe mobile.

En plus de regrouper ces acteurs et d'avoir promu la charte que vous évoquiez, la FIF poursuit trois autres grands objectifs : promotion du mode ferroviaire dans le cadre des politiques de transport en France comme en Europe ; contribution à l'harmonisation technique et réglementaire des systèmes ferroviaires européens ; renforcement de la cohésion interne à la filière, notamment à travers la mise en œuvre d'une stratégie mondiale.

Le marché ferroviaire mondial a été bouleversé en moins de dix ans, et ce, heureusement, dans un contexte de forte croissance. La fin des années 1990 avait été marquée par ce que Pierre Sudreau, qui présidait alors la FIF, appelait le « *ferro-pessimisme* » ; or, entre 2007 et 2009, la croissance annuelle du marché ferroviaire mondial a atteint 5,8 %, quand le PIB global, lui, n'augmentait que de 1 %. Deux pays dominent ce marché mondial, que l'on évaluait en 2009 à 136 milliards d'euros : l'Allemagne, leader traditionnel, et la Chine, pays émergent.

L'industrie ferroviaire allemande, qui est à la fois notre partenaire et notre concurrente, génère un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros, réalisé pour moitié sur son marché intérieur et pour moitié à l'exportation. La différence avec notre pays ne tient pas aux constructeurs, qui sont globalement comparables, mais au tissu des équipementiers, dont plusieurs, outre-Rhin, atteignent une taille mondiale et possèdent d'ailleurs, pour la plupart d'entre eux, des filiales en France : *BVV*, *GHH-Valdunes*, *Voith-Turbo*, *Bosch Rexroth*, *Knorr-Bremse* ou *Schaltbau*. Hormis Faiveley, notre pays ne compte pas d'entreprises véritablement comparables.

Ces grands équipementiers allemands, très puissants, dominent souvent le marché mondial et ne nourrissent aucun complexe par rapport aux grands donneurs d'ordre, qu'ils soient publics ou privés.

Quant à la Chine, on peut dire sans hésitation que son industrie ferroviaire s'est elle aussi éveillée. Il y a à peine dix ans, aucune des entreprises ferroviaires chinoises – qui sont toutes affiliées au ministère des chemins de fer – n'apparaissait dans les dix premières entreprises mondiales, que ce soit pour le matériel roulant ou pour l'infrastructure ; en 2010, quatre d'entre elles figureront dans les huit premières places et, dans quelques années, ces quatre entreprises – *CSR*, *CNR*, *CERC* et *CRCC* – formeront presque inéluctablement, compte tenu de

leur croissance annuelle de 30 à 50 %, le quatuor de tête. L'essentiel de leur activité s'exerce sur le marché chinois, premier marché mondial dont 80 % leur sont réservés, les exportations ne représentant que 2 à 5 % de leur activité. Mais en 2015, le marché chinois commencera d'atteindre son niveau de saturation, de sorte qu'inéluctablement, ces entreprises chercheront à se développer partout dans le monde, et notamment en Europe, qui, avec l'Inde, reste l'un des principaux marchés mondiaux.

La France occupe la troisième position ; mais, ne nous leurrions pas, elle sera bientôt concurrencée par des pays dont l'industrie ferroviaire est en plein développement, à commencer par l'Espagne et la Corée du Sud, dont l'entreprise *Rotem* est de plus en plus agressive. Les leaders industriels de ces deux pays exercent des pressions très fortes sur les prix, et ce sur la quasi-totalité des marchés.

Pour livrer les grandes batailles qui se joueront sur cinq marchés, Chine, Russie, États-Unis, Brésil et Moyen-Orient, - dans des pays tels que le Bahreïn ou l'Arabie saoudite -, la France a des atouts mais aussi des faiblesses. Les atouts sont connus : notre expérience industrielle, la bonne image de nos produits et une bonne maîtrise technique. Mais ils ne compensent pas les handicaps, bien réels, que nous avons par rapport à nos concurrents allemands, chinois, espagnols, coréens ou japonais : dispersion des ingénieries, notamment publiques ; faiblesse des financements à l'international ; absence d'offres intégrées sur les grands projets ; difficulté, enfin, à « chasser en meute » ou à adopter des réflexes collectifs.

Reste, bien entendu, le marché français, qui est loin d'être négligeable. Mieux vaut d'ailleurs commencer par être maître chez soi. Ce marché, dont Bombardier est un exemple symbolique, a triplé en moins de dix ans, passant d'environ 600 ou 700 millions à 2 milliards d'euros. Une telle progression tient essentiellement au renouveau du transport régional et à la renaissance du tramway : sans eux, notre industrie ferroviaire aurait peut-être disparu, car, contrairement à une idée reçue, ce n'est pas le TGV qui l'a entraînée. Notre pays serait alors dans la situation de la Grande-Bretagne, où il n'y a plus d'activités de production industrielles mais seulement des consultants et des entreprises d'ingénierie.

Par ailleurs, cette redynamisation a été financée, pour l'essentiel, par les régions et les autres collectivités locales, beaucoup plus que par l'État et la SNCF sur fonds propres. Enfin, elle s'est accompagnée d'un transfert des responsabilités, s'agissant de la conception et du développement des trains, de la SNCF vers les constructeurs.

Les entreprises qui ont le plus profité de ces nouveaux marchés sont, avec la première vague de régionalisation, Alstom grâce au *Citadis*, et, lors la seconde vague, Bombardier, qui, avec l'AGC, la NAT ou « nouvelle automotrice *Transilien* » et *Regio 2N*, est devenu l'incontestable leader du transport ferroviaire régional.

Quant au fret, que connaît bien M. Paternotte, sa situation est très préoccupante. Si cela fait vingt ans que le marché des wagons est amorphe, les investissements dans les matériels avaient connu un rebond jusqu'en 2008. Ainsi, il y a deux ans, 400 locomotives diesel avaient été commandées à Alstom et à Siemens, et 80 à Bombardier ; le nombre de ces commandes est aujourd'hui tombé à 180, les autres ayant été annulées ou réduites de moitié. Les causes sont diverses, et la crise n'est pas seule en cause.

Le plus préoccupant, pour l'avenir de notre industrie ferroviaire, est que les perspectives pour le matériel roulant sont limitées. Certes, il reste les projets de transport urbain recensés par le Groupement des autorités responsables des transports (GART), et ceux de la RATP, qui, malgré des problèmes d'endettement, réinvestit massivement dans le ferroviaire. Pour le reste, la période 2011-2014 s'annonce particulièrement difficile : en 2012, si l'on excepte les 30 à 40 rames NAT de Bombardier, les commandes sont épuisées, alors que, jusqu'à l'an dernier, Bombardier et Alstom livraient de 100 à 200 TER par an. Pour le fret, il ne reste que les livraisons de locomotives que j'évoquais : la SNCF a arrêté ses investissements. Plus grave encore, jusqu'en 2008, il était question de remplacer 200 à 300 rames du TGV de première génération, qui ont trente ans d'âge ; on ne parle plus, désormais, que d'une centaine, au mieux.

Bref, il y a deux ans, on nous annonçait un véritable Eldorado ; aujourd'hui, hormis le tramway et le TER, il n'y a plus grand chose dans les tuyaux ! Non seulement nous sommes « dans le bleu » pour l'après 2014, mais, de 2011 à 2013, les perspectives restent minces. Dans ce contexte, les constructeurs s'efforcent de préserver l'emploi en France en privilégiant les fermetures de sites à l'étranger, mais la situation devient critique.

Pour ce qui concerne les infrastructures, le rapport du Professeur Rivier, en 2005, préconisait un programme d'investissements de 750 millions d'euros, pour 400 kilomètres de voies rénovées, ce qui aurait conduit à fermer 70 % du réseau à l'horizon 2020 : seuls 10 000 kilomètres de voies, sur un total de 32 000, seraient restés opérationnels. D'où un consensus pour faire de la rénovation une priorité, avec le plan Perben en 2006, puis le Grenelle de l'environnement et, à présent, l'Engagement national pour le fret et le schéma national des infrastructures de transports, le SNIT. Chacun s'accorde à dire qu'il faudrait rénover 1 000 kilomètres de voies par an ; mais il a fallu plusieurs années pour passer de 450 à 800 kilomètres, et le déficit se creuse année après année. Pour rénover 1 000 kilomètres de voies, il faudrait 2 à 2,2 milliards d'euros, et nous n'en sommes qu'à 1,6 milliard. Qui plus est, les coûts pour l'Île-de-France me semblent un peu sous-estimés.

Les problèmes que pose une telle situation sont d'abord perçus par les régions, qui ont investi dans des TER dont la vitesse, sur certains sillons, ne peut dépasser 80 kilomètres/heure, ce qui provoque de multiples ralentissements. En fait, plusieurs questions se télescopent : celle des finances publiques, les besoins de rénovation et les projets de ligne à grande vitesse. N'oublions pas que, même si les partenariats public-privé sont fréquents, c'est tout de même de l'argent public

qui finance une grande partie des lignes nouvelles. Comment, dans ces conditions, assurer à la fois la mise en œuvre du Grenelle, du SNIT et la rénovation des lignes ? Seuls Aladin et sa lanterne magique ont la réponse !

Les comités stratégiques de filière, créés dans le cadre des États généraux de l'industrie, arrivent à point nommé. Notamment pour réfléchir à la cohésion de la filière, qui est l'une des principales préoccupations de notre fédération.

M. Jean-Pierre Auger, conseiller industriel. Le spectre de notre industrie ferroviaire est assez particulier puisque, si l'on excepte les grands constructeurs, seuls quatre à six équipementiers atteignent une taille intermédiaire leur permettant d'assurer leur propre recherche-développement ou de créer des filiales à l'étranger. Le reste du tissu est composé d'environ mille entreprises qui considèrent le ferroviaire comme une activité significative, dès lors qu'elle peut atteindre 15 % de leur chiffre d'affaires.

L'un des problèmes est leur représentation : en dehors de la FIF, qui compte une cinquantaine d'adhérents, et de l'Association des industries ferroviaires (AIF) du Nord, du Pas-de-Calais et de la Picardie, qui en compte de quatre-vingts à cent, parmi lesquels de petites entreprises. Il n'existe aucune autre organisation. Le tissu industriel est donc très fragmenté donc mal intégré, en termes de représentation, au secteur ferroviaire.

Les États généraux de l'industrie ont permis de constater ce manque d'entreprises de taille intermédiaire. Ce manque n'était pas forcément gênant dans le passé, lorsque la SNCF assurait la conception des produits que les constructeurs fabriquaient ensuite en s'adressant, pour la fourniture de petits composants ou de diverses prestations, à des sous-traitants locaux. Dès l'instant où la SNCF a considéré que la conception n'était plus de son ressort, et qu'elle a souhaité commander des trains munis de toutes leurs bases fonctionnelles, les constructeurs ont dû se débrouiller seuls et étoffer leurs bureaux d'études. Conséquence : ils ont demandé à leurs sous-traitants de leur livrer, non plus de simples composants, mais des fonctions à part entière ; or les sous-traitants n'étaient pas prêts. Personne n'avait anticipé une telle évolution, l'information n'étant pas immédiatement descendue des grands donneurs d'ordres jusqu'aux étages inférieurs.

Par ailleurs, le tissu était extrêmement régionalisé : la plupart du temps, ces PME travaillaient pour un constructeur local dont les lignes de produits étaient relativement stables. Or, pour optimiser leur activité, les constructeurs ont dû revoir la répartition de leurs fabrications, bureaux d'études et usines, si bien que les fournisseurs locaux n'ont pas toujours eu les moyens de suivre afin d'être à même de réaliser les nouveaux produits qu'on leur demandait. En un mot, tout cela a créé une jolie pagaille !

Les États généraux de l'industrie ont eu le mérite de formuler clairement ces problèmes, aux niveaux national et régional. Dès lors que le ferroviaire a été reconnu comme une filière d'avenir, s'agissant notamment de l'emploi, la question de sa structuration est posée. La première étape est la création d'un comité stratégique de filière qui aura pour mission de définir une stratégie

industrielle française et les façons de l'articuler au sein de l'Union européenne. Il lui faudra également étudier les moyens d'appliquer cette stratégie, notamment par la création d'entreprises plus importantes. Par ailleurs, notre pays dispose-t-il de toute la gamme des technologies nécessaires ? Une réflexion doit être menée sur l'adéquation entre les financements publics et les programmes de recherche à moyen ou long terme, ainsi que sur l'industrialisation de cette recherche – puisque l'une des spécialités françaises est le « *gap* » entre l'invention et sa mise à profit.

Un autre volet de notre réflexion concerne les compétences dont nous aurons besoin dans dix ou vingt ans : les matériaux évoluent, et la maintenance des trains, que l'on confiera de plus en plus au secteur privé, est encore largement méconnue de lui. La formation à ces nouveaux métiers est donc un enjeu majeur. S'il existe des excédents de main d'œuvre dans certains métiers, il ne faut pas rêver : on ne fera pas du jour au lendemain travailler un soudeur des Chantiers de l'Atlantique dans une société ferroviaire du Nord !

Bien que le récent remaniement ministériel nous ait fait perdre un peu de temps dans l'établissement de nos différents contacts, le ferroviaire compte désormais parmi les filières les plus avancées en termes d'organisation. La signature de ce que l'on peut appeler la « charte Lagarde », initialement conçue par Jean-Claude Volot, Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, en est un premier exemple concret. Son idée première était de moraliser les relations entre les grands donneurs d'ordre et les fournisseurs. Mais, comme nous l'avons dit au Médiateur, le problème est plutôt de moraliser l'ensemble de la filière, ou, pour le dire mieux, de définir un cadre qui favorise le travail en équipe, afin que les grandes entreprises entraînent les moins grandes dans leur développement. La charte a été légèrement modifiée en ce sens, et plus de la moitié des adhérents de la FIF y ont adhéré dès le mois de décembre dernier. La question est d'en étendre les principes, non seulement aux donneurs d'ordres et aux fournisseurs, mais à la filière dans son ensemble. C'est ainsi que se développeront des références communes, au bénéfice des relations entre tous les acteurs.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Ces analyses ont parfois de quoi déprimer ! Si j'ai bien compris, s'agissant de la charte, vous espérez une soixantaine de signataires. Tout ça pour ça, a-t-on envie de vous répondre... Nous avons, dites-vous, des handicaps par rapport aux Allemands, compte tenu du faible nombre de nos entreprises de taille intermédiaire (ETI) ; de surcroît, les carnets de commande, à l'horizon de 2012-2014, sont très incertains. Quant aux lignes à grande vitesse, votre description du panorama mondial, hélas lucide, n'est guère plus optimiste. On a le sentiment que, en dehors du renouvellement du matériel et de la signalisation, l'industrie ferroviaire ne peut miser sur aucun créneau.

On ne vous a guère entendu sur l'innovation : existe-t-il des produits d'avenir pour la filière ? Quant au renouvellement, chacun sait qu'il y a des problèmes de financement. Comment peut-on aider l'industrie à rebondir en ce domaine ? En Île-de-France, par exemple, les lignes de RER ne fonctionnent plus ; dans les aiguillages, certains systèmes filaires datent des années 1930 ou 1940 ! Or

la puissance publique n'a plus beaucoup de moyens pour investir. Définir des stratégies d'avenir fait partie du rôle de votre organisation : quelle est donc votre vision ? Faute de leviers pour investir, on voit mal comment maintenir l'activité.

Quant à l'idée des regroupements, que défend le sénateur Louis Nègre, votre Président, vos propos donnent l'impression que vous n'y croyez guère.

M. Jean-Pierre Audoux. Aux regroupements entre les entreprises françaises et allemandes ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Oui, et par un consortium, un « *Airbus du rail* ». Celui-ci permettrait-il de conserver des marchés, voire d'en conquérir de nouveaux ?

Enfin, s'il n'y a plus guère d'investissements dans le fret, il existe de nouveaux marchés avec les matériels innovants, comme en témoigne le wagon « *Modalohr* » du groupe alsacien Lohr industrie. Pensez-vous que l'on puisse exporter ce produit ? Y a-t-il des niches d'innovation sur lesquelles fonder quelque espoir, ou préparez-vous votre reconversion ?

M. Jean Grellier. L'incapacité de « *chasser en meute* », pour reprendre votre expression, est un mal typiquement français, que l'on retrouve dans d'autres secteurs industriels, comme l'automobile.

Il faudra que la stratégie de filière dont vous avez parlé se décline au niveau local ; les pôles de compétitivité avaient d'ailleurs ce rôle. Votre Fédération contribue-t-elle à la création de « meutes » ? Sinon, quels acteurs pourraient le faire ? Sur ce point, le problème est en effet lié à l'absence d'entreprises de taille intermédiaire.

M. Gilles Cocquempot. Sans être spécialiste de l'industrie ferroviaire, je partage la « déprime » du rapporteur ! Compte tenu des problèmes dont vous avez parlé, l'avenir de la filière n'est-il pas dans la conception de grands projets européens ? La mutualisation des moyens n'est-elle pas nécessaire pour garder certains savoir-faire en France et en Europe ?

M. Jean-Pierre Audoux. L'AIF et les pôles de compétitivité ferroviaire, tous deux incontournables, participent au comité de pilotage de la filière.

Quant à l'Allemagne, nous avons avec la VDB, la Fédération de l'industrie ferroviaire allemande, comme avec l'ensemble de nos partenaires, d'excellentes relations. Il y a un an et demi, nous avons créé avec eux un groupe des huit, devenu dix après intégration des associations de transport. Les chantiers sur lesquels nous travaillons sont indispensables pour faire avancer l'Europe du ferroviaire. Le premier est l'harmonisation des procédures d'homologation des matériels : même si la FIF et la VDB ont obtenu la signature d'accords de reconnaissance mutuelle par les ministres concernés, il reste à les faire appliquer et à les élargir à toute l'Europe. Reprendre toutes les procédures d'homologation lorsque l'on franchit une frontière entraîne des gaspillages considérables : nous devons lutter contre la bureaucratie.

Autre chantier : la réduction du bruit. Nous souhaitons relancer le projet de coopération *Deufrako*, qui, imaginé en 1978 par MM. Valéry Giscard d'Estaing et Helmut Schmidt, permettrait de financer des initiatives communes. Mais nous n'y sommes pas encore parvenus.

Quant à la coopération industrielle d'un « *Airbus ferroviaire européen* », c'est une idée qu'il ne faut pas forcément prendre au pied de la lettre. Notre président, Louis Nègre, l'a formulée en évoquant la concurrence chinoise, et en comparant notre situation à celle de l'industrie aéronautique européenne, qui, à la fin des années 1970 et au début des années 1980, a dû évoluer pour ne pas disparaître face à la concurrence américaine. Cependant, l'idée ne suscite guère d'enthousiasme outre-Rhin : d'une part, les Allemands n'y sont pas encore prêts ; d'autre part, leurs équipementiers occupent, sur le marché chinois, des positions que nous n'avons pas. Ce sont surtout ces entreprises qui, au sein de la VDB, freinent le projet. Cela dit, dans les réunions auxquelles nous assistons au niveau européen, tous les constructeurs tiennent le même langage : lorsqu'ils sont en concurrence avec les Chinois, ce n'est pas une entreprise qu'ils affrontent, mais un État. L'idée peut donc faire son chemin.

Avec la VDB, nous avons fait une déclaration commune au sujet de la réciprocité dans l'ouverture des marchés publics, puisque les Coréens, et bientôt les Chinois, s'apprentent à imiter les Japonais, qui les ont fermés. Cette déclaration a fait un certain bruit : les positions européennes sont en train de bouger.

Par ailleurs, sur tous les sujets que nous évoquions, un groupe interministériel franco-allemand a été créé. Que doit-on faire, par exemple, face aux Chinois qui utilisent les enceintes de normalisation mondiales pour pénétrer les enceintes de normalisation européennes ? De vraies questions de stratégie industrielle sont posées au niveau continental. Elles rendent indispensable une entente avec nos amis allemands – l'Allemagne et la France représentant deux bons tiers de la puissance ferroviaire européenne. Les Allemands veulent avancer ; une réunion est d'ailleurs prévue le 26 janvier à Berlin et, au mois de mars, des propositions seront faites au groupe interministériel.

S'agissant de l'utilité du comité stratégique de filière, commençons par resserrer les liens entre les acteurs, y compris en France lorsque c'est possible. Dans les autres cas, il faudra bien le faire avec d'autres partenaires, vraisemblablement allemands. Espérons en tout cas que des entreprises en difficulté, mais qui disposent de savoir-faire, ne seront pas rachetées par des Indiens ou des Chinois, dont certains fonds d'investissement commencent à se manifester : mieux vaut une fusion européenne et des emplois conservés en Europe.

L'innovation est un facteur de succès, mais ce n'est pas le seul. Au demeurant elle concerne moins les grands progrès technologiques que le design, la modularité, la fiabilité des trains ou la diminution des coûts, non par le prix nominal d'acquisition mais par la durée de vie des produits et l'optimisation de leur maintenance. Nous sommes tout aussi capables que les autres de nous différencier, et disposons de centres d'essai : les succès en matière de transport

urbain dans le Valenciennois en fournissent un exemple. Si nous avons des capacités d'innovation, nous devons, pour les matériels autres qu'urbains et périurbains, trouver des solutions européennes, pour des raisons à la fois financières et politico-juridiques.

Nos amis allemands, qui sont leaders en Europe – sinon du point de vue technologique, du moins économiquement –, ont besoin de partenariats avec la France ; faute de quoi le marché européen ne se construira pas.

Ce sont là de vraies raisons d'espérer, qu'il s'agisse de la cohésion qu'évoquait Jean-Pierre Auger ou des partenariats européens, avec l'Allemagne ou avec d'autres pays. Cela dit, vous ne m'empêcherez pas de dire qu'entre 2011 et 2013, nous allons connaître une période très difficile : je ne peux rien contre la réalité des chiffres. L'industrie ferroviaire a toujours connu des phases de *stop and go* ; le creux qu'elle traverse rappelle – sans doute en pire compte tenu de la concurrence mondiale – celui des années 1996 et 1997. Je pourrais en expliquer les raisons, mais je ne veux pas polémiquer. En tout état de cause, les industriels s'efforcent de lisser les effets de ce creux afin de limiter les dégâts et de préserver, autant que faire se peut, l'emploi en France.

Quant aux créneaux d'avenir pour le fret, de nouveaux opérateurs apparaissent et de grands projets pourront sans doute voir le jour ; mais ils ne sont pas la panacée : ils prendront du temps et ne compenseront pas les centaines de millions d'euros de manque à gagner résultant de l'absence de commandes. Entre 2008 et aujourd'hui, les prévisions d'investissements de la SNCF ont bien changé.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Entre-temps il y a eu la crise.

M. Jean-Pierre Audoux. Certes, mais les facteurs sont divers. Quant à la croissance dans le domaine de l'infrastructure, elle est réelle mais résistible ; quelque chose me dit que nous pourrions avoir quelques désillusions à partir de 2012.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. S'agissant du fret, le Livre blanc de la Commission européenne n'a pas donné grand-chose. Existe-t-il, au niveau européen, une fédération comparable à la vôtre ?

M. Jean-Pierre Audoux. L'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), qui regroupe quelque 130 entreprises, nous associe à certains de ses travaux. J'ai ainsi présidé, en janvier dernier, le comité des fédérations nationales. Nous avons donc des échanges. Ce sont les Allemands qui se sentent le plus concernés par les sujets européens. La fédération britannique, bien qu'elle soit puissante, est composée de consultants et d'ingénieurs, et ne s'intéresse qu'au *business* britannique. Sans entente avec les Allemands, nous ne pourrions rien faire.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Il n'y a donc pas beaucoup de volonté européenne.

M. Jean-Pierre Audoux. Non.

M. le président Alain Bocquet. Merci, Messieurs, pour vos explications fort intéressantes.

*** Audition de M. Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France (RFF), accompagné de M. Serge Michel, directeur de la rénovation des voies, et de Mme Marie-Reine du Bourg, chargée des relations avec le Parlement**

(Séance du mercredi 2 février 2011)

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir accepté l'invitation de notre commission d'enquête, qui entend faire un travail constructif à un moment où l'industrie française de production de matériel ferroviaire est à la croisée des chemins. Après avoir entendu les différents acteurs, nous présenterons notre rapport à la fin du mois de mai ou au début du mois de juin.

Il peut sembler étonnant de vous compter parmi nos premiers interlocuteurs sur l'industrie ferroviaire française, dans la mesure où Réseau ferré de France n'est ni un constructeur de matériel, ni un équipementier, ni un sous-traitant. Toutefois, du fait de l'enjeu que représentent l'entretien, la rénovation voire la régénération des voies que la loi a remis en pleine propriété à RFF, vos investissements s'avèrent essentiels pour nombre d'acteurs du secteur. Je rappelle en effet que la charge des voies incombe à RFF, mais aussi celle de tous les biens constitutifs de l'infrastructure – à l'exception des gares et des centres d'entretien des matériels roulants. RFF supporte également les coûts de maintenance des installations techniques de sécurité et de gestion du trafic.

Aux termes de la loi du 13 février 1997, RFF délègue, par convention, l'exécution de ses missions d'entretien et de maintenance du réseau à la branche infrastructure de la SNCF, dont il est ainsi le client quasi exclusif.

La programmation des travaux s'établissant au titre d'un commun accord entre RFF et la SNCF, comment et selon quels critères est-elle arrêtée puis conduite année après année ? L'État joue-t-il encore un rôle, notamment en qualité de « tiers arbitre », en cas de divergences entre RFF et la SNCF sur les priorités ou le rythme voire les modalités d'exécution d'un programme ?

Selon un rapport thématique publié par la Cour des comptes en avril 2008, la dégradation du réseau concernerait 13 600 kilomètres de lignes, soit 46 % du réseau. Toutefois, ces lignes ne représenteraient que 6 % du trafic. Confirmez-vous ces chiffres alarmants ? L'affirmation selon laquelle les voies les plus dégradées sont les moins utilisées peut sembler contestable, si on considère l'état de certaines parties du réseau francilien. Et le programme exceptionnel annoncé dans l'urgence par le président de la SNCF, pour donner suite aux intempéries de la fin de 2010, renforce nos interrogations. Il porte sur douze lignes prioritaires, qui ne sont d'ailleurs pas désertées par les usagers car une ligne TGV est même concernée ! Avez-vous été consulté avant cette annonce ? En outre, la SNCF ne paraît pas avoir évalué précisément le total de ses engagements à ce titre. Des incertitudes subsistent. Depuis les premières déclarations de son Président qui laissaient supposer que l'entreprise publique supporterait la charge de ce programme par un prélèvement sur son bénéfice d'exploitation, on a observé un

glissement : désormais, RFF et les collectivités territoriales semblent être financièrement impliqués !

Pour ce qui concerne les matériels roulants, les perspectives d'investissement de la SNCF ont été révisées à la baisse depuis 2008. La question du fret révèle un processus de dépérissement qui n'est pas sans conséquences sur notre économie. Aucun progrès majeur n'est enregistré dans ce domaine. Même si cette orientation relève d'une stratégie d'entreprise, il nous appartient de poser quelques questions de fond. La mise en œuvre de la nouvelle offre de la SNCF, dite « multi-lots/multi-clients » – laquelle succède à l'organisation « *swing* » –, vous paraît-elle pertinente ? Pensez-vous que le délai de 18 mois initialement annoncé pour sa mise en place sera tenu ? L'offre de wagons isolés, désormais limitée à du « sur-mesure » pour les transports lourds, encombrants ou dangereux, présente-t-elle un réel potentiel de croissance ? Que répondez-vous aux critiques adressées à RFF, selon lesquelles, en matière d'attribution de sillons de fret, vous n'auriez pas le contrôle sur le produit vendu, du fait de la délégation de vos missions à l'opérateur historique ? Enfin, comment concevez-vous le rôle de RFF en tant que propriétaire d'une vingtaine de terminaux multimodaux, ce qui devrait lui conférer un intérêt au développement et à la modernisation du fret ? Par ailleurs, les wagons de type « *Modalhor* » vous semblent-ils correspondre à une solution d'avenir pour un fret mixte, alliant autoroutes ferroviaires et transports combinés ?

Plus généralement, à quoi servirait-il de rénover des lignes, et notamment d'afficher des objectifs de performance pour le fret, si le trafic qu'elles sont appelées à accueillir reste majoritairement effectué avec des matériels anciens et des instruments de gestion de la circulation obsolètes ? Je pense à certains systèmes d'aiguillage qui, selon des échos de presse récents, auraient plus de 40 ans d'âge, y compris en Île-de-France dont le réseau est sur utilisé ! Il me paraît utile de rappeler que l'Allemagne a prévu, au titre de son plan de soutien à la conjoncture de 2009, d'affecter 11 milliards d'euros à ses infrastructures ferroviaires, une charge principalement supportée, il est vrai, par le budget fédéral.

Sur ces différents sujets, la commission sera particulièrement attentive à vos analyses et observations.

Pour revenir à l'entretien des voies, la commission souhaite également obtenir des précisions sur les modalités de passation des marchés et le contrôle de leur exécution. En sa qualité de délégataire, la SNCF, qui a adopté son propre règlement général des marchés, fait travailler de nombreux intervenants. Avez-vous une appréciation sur la qualité des réponses retenues et sur le niveau technique des entreprises d'un secteur qui apparaît diffus, compte tenu de la relative hétérogénéité des acteurs ? Il s'agit peut-être d'un phénomène marginal, mais l'Autorité de la concurrence, par une décision du 20 juillet 2009, a condamné cinq entreprises du secteur à des amendes représentant 10 % de leurs chiffres d'affaires annuels respectifs, au motif qu'elles s'échangeaient, en cours d'appel d'offres, des informations sur les prix.

S'agissant des lignes à grande vitesse en construction ou programmées, quels sont les engagements financiers de RFF ? Certaines lignes devront-elles faire l'objet d'arbitrages pour des motifs financiers ? Vous avez récemment déclaré au quotidien *20 Minutes* qu'il est « *plus facile de réaliser une ligne à grande vitesse à la campagne que de moderniser une ligne de RER* ». Pour ce qui concerne la liaison Lyon-Turin, la coopération avec votre homologue italien *Rete ferroviaria italiana* (RFI) au sein d'une société commune (LTF) vous satisfait-elle ? Plus généralement, la connaissance acquise auprès de vos homologues européens vous amène-t-elle à souhaiter certaines évolutions de l'organisation de RFF, voire de ses missions ? Je rappelle d'ailleurs que vous avez accédé, en 2010, à la présidence de l'Association européenne des organismes gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Ces précisions, Monsieur le président, nous seront très utiles. Nous attendons beaucoup de cette audition au cours de laquelle vous ne manquerez pas de nous rappeler la situation financière de RFF au terme de son exercice 2010. Au regard d'un chiffre d'affaires constitué des péages des opérateurs et des subventions, le montant de la dette supportée par RFF – et par conséquent de la charge des intérêts – est une donnée déterminante pour définir vos perspectives d'investissement.

(M. Hubert du Mesnil prête serment.)

M. Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France (RFF).
Merci, monsieur le président, de m'accueillir au sein de votre commission d'enquête. Les sujets étant nombreux, je m'efforcerai d'être synthétique.

Votre présentation a d'ailleurs montré que les questions liées à l'industrie ferroviaire intéressent le système ferroviaire dans toutes ses composantes. À cet égard, l'une des clés de votre réflexion est sans doute la relation entre, d'une part, le gestionnaire de l'infrastructure qu'est RFF et, de l'autre, le secteur industriel. Initialement gestionnaire de l'infrastructure, nous sommes d'ailleurs devenus le gestionnaire du réseau en vertu de la loi de 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Cette nuance n'est pas anodine : s'il existe d'autres gestionnaires, certes de moindre importance, de l'infrastructure ferroviaire – les grands ports maritimes, par exemple –, il n'y a qu'un seul gestionnaire du réseau, même si certaines parties de ce dernier sont confiées à des gestionnaires d'infrastructure.

Notre mission est d'assurer cette gestion dans le cadre de trois partenariats, techniques avec la SNCF. Les deux premiers, qui nous sont imposés par la loi, portent respectivement sur l'entretien du réseau – 2 milliards d'euros –, avec SNCF Infra, et sur la gestion de la circulation, avec la direction de la circulation ferroviaire (DCF), qui, bien qu'elle relève de la SNCF, a un niveau d'indépendance garanti par la loi. Notre relation avec la DCF, exclusive, s'apparente à une régie puisque, tout en lui confiant l'entière gestion de la circulation, nous votons son budget. Il n'en va pas de même avec SNCF Infra, dans la mesure où d'autres opérateurs peuvent assurer l'entretien de certains tronçons : le contrat relève davantage de la relation industrielle. Le troisième

partenariat, qui concerne l'ingénierie, n'est pas exclusif, sauf dans quelques cas particuliers comme pour des interventions sur des voies en circulation. La SNCF s'est d'ailleurs adaptée à cette situation en créant sa filiale Inexia.

Notre objectif, dans le cadre de la mission qui nous est confiée par l'État, est de rénover, moderniser et développer le réseau ; en d'autres termes, remplacer les matériels anciens, améliorer les performances techniques et créer des lignes nouvelles, la plupart du temps à grande vitesse. Nos investissements s'élèvent ainsi à 3,4 milliards d'euros par an – contre environ 2,5 milliards il y a quatre ans –, et devraient atteindre 4 milliards au cours des prochaines années. RFF est le deuxième investisseur en France après EDF, et ce dans un contexte de croissance continue, qu'il s'agisse du réseau existant ou des lignes nouvelles.

Le premier objectif de ces investissements est d'améliorer la qualité du réseau existant : le rendre plus fiable, plus sûr et plus performant, afin que les trains puissent non seulement y rouler plus vite, mais surtout qu'ils soient plus nombreux à l'emprunter. À ce sujet le président de la SNCF a parlé de « *crise de croissance* ». Nous estimons, tout au contraire, que le problème est la sous-utilisation du réseau, à l'exception de quelques zones, comme certains nœuds ferroviaires et surtout l'Île-de-France, où il n'est pas tant vétuste qu'inadapté à la densité du trafic. Sur l'ensemble du réseau national, le trafic ferroviaire diminue d'ailleurs tous les ans, si bien que notre pays présente un paradoxe unique en Europe : 90 % de la circulation s'effectue sur la moitié du réseau ; sur l'autre moitié, le problème n'est évidemment pas la croissance mais le défaut d'usage.

De même, si les lignes à grande vitesse sont, il convient de le rappeler, en excellent état, d'autres, très peu utilisées, sont pour ainsi dire à bout de souffle. Cette grande hétérogénéité empêche un vrai diagnostic. Reste que les investissements ayant été insuffisants dans le passé, certaines parties sont devenues vétustes, donc plus chères à entretenir. Il faut donc agir sur plusieurs fronts : remédier à une utilisation globalement insuffisante ; concentrer les efforts sur les zones les plus denses, notamment l'Île-de-France ; moderniser le réseau pour rendre son entretien moins coûteux ; améliorer, enfin, les outils de gestion. Ainsi, les lignes du RER peuvent compter jusqu'à quinze postes d'aiguillage, dont tous les responsables doivent se téléphoner en cas de problème ! Cela fait longtemps qu'il aurait fallu installer un poste de commandement unique, doté des outils informatiques nécessaires. Nos retards, considérables, ne concernent pas seulement la vétusté de certaines lignes, mais aussi et peut-être surtout la modernisation des outils, tout particulièrement en Île-de-France.

S'agissant de nos partenariats avec l'industrie, la situation de l'infrastructure est très différente de celle du matériel roulant. L'industrie attend évidemment des commandes – la croissance que j'évoquais devrait donc lui donner satisfaction –, mais aussi, compte tenu du niveau des investissements, une visibilité sur le long terme. A ce sujet, un changement important est intervenu il y a deux ans, puisque l'État nous a confié la responsabilité de la rénovation du réseau, qu'il programmait naguère annuellement, lors du vote de son budget. Nous avons ainsi lancé un plan de dépenses de 13 milliards d'euros entre 2008 et 2015,

sur lequel les industriels peuvent s'appuyer pour investir. Néanmoins, passez-moi l'expression, « *pourvu que ça dure !* ». Il ne faudrait pas que des difficultés financières remettent cette croissance en cause.

Je ne pense pas que nous puissions faire davantage, d'autant que la multiplication des chantiers perturbe la circulation. Nous rénovons 1 000 kilomètres de voies chaque année, contre 460 il y a quatre ans. À ce rythme, nous n'aurons pas comblé nos retards en 2016 ou en 2017, comme on avait pu l'espérer, mais plutôt vers 2020. Mais l'essentiel, j'y insiste, est la persévérance. C'est elle qui nous permettra d'atteindre le point de basculement à partir duquel on aura endigué le vieillissement du réseau. Nous sommes d'accord avec la SNCF pour dire que, s'il y a des priorités, elles ne doivent pas conduire à sacrifier cet effort de longue haleine.

L'industrie attend également que nous organisions au mieux la concurrence : sujet épineux s'il en est. Première question : faut-il ouvrir le marché à la concurrence européenne, sachant que l'on a souvent reproché au secteur de l'infrastructure – entreprises et services techniques de la SNCF et de RFF – de fonctionner de manière un peu « familiale » ? Effectivement, les régulateurs de la concurrence ont parfois été amenés à s'interroger sur certaines habitudes. Nous devons être clairs avec les industriels : l'ouverture au marché européen est nécessaire, non seulement au nom du respect du droit communautaire, mais aussi parce que c'est notre intérêt. En premier lieu nous ne sommes pas sûrs, compte tenu de notre croissance, que les entreprises françaises pourront satisfaire tous les besoins. Par ailleurs, les marchés des pays voisins étant eux aussi en croissance, le volume global des travaux augmente. Enfin, en restant cantonnés dans des conceptions franco-françaises, nous risquons de nous endormir quelque peu : il existe, dans d'autres pays, des techniques dont nous pourrions utilement nous inspirer. J'ajoute que nos entreprises semblent tout à fait capables d'affronter le marché européen.

Dans les activités de l'infrastructure, le risque d'une « mondialisation » est bien moindre que dans le matériel roulant : compte tenu de la lourdeur des matériels à acquérir et à positionner, les entreprises asiatiques ne viendront pas de sitôt changer les voies sur le réseau français. Bref, le risque serait plutôt un manque qu'un excès de concurrence. En tout état de cause, il n'est certainement pas dans un ralentissement de l'activité. À cet égard, je n'ai pas compris que certains proposent de renoncer à un effort jugé trop coûteux. Nous sommes tous mobilisés, et devons le rester.

Vous m'avez interrogé sur le pilotage. L'État nous confie, à travers un contrat de performance conclu avec les ministres concernés, la responsabilité de conduire la rénovation du réseau. Pour ce faire, nous programmons un budget voté par notre conseil d'administration, donc avec l'accord de l'État, dans le cadre des orientations définies par le Gouvernement et le Parlement, notamment celles du Grenelle de l'environnement.

Si nous sommes en parfait accord avec la SNCF sur la priorité de la rénovation, nos relations sont en train d'évoluer, en premier lieu parce que la

SNCF n'ayant pas l'exclusivité de la maîtrise d'ouvrage, l'industrie ferroviaire sera amenée à intervenir davantage. Nous pensons cependant qu'il existe d'autres leviers. Ainsi, s'agissant de la politique d'achat, on reproche parfois à la SNCF d'être juge et partie, puisque c'est elle qui délivre l'homologation à des entreprises qui peuvent lui faire concurrence. Nous lui proposons, sur de tels sujets, d'évoluer du partenariat vers un copilotage avec elle qui lui éviterait certaines critiques.

D'une façon plus générale, les procédures d'homologation méritent d'être améliorées, comme l'illustre le cas de cette entreprise espagnole qui, un an après avoir ouvert une usine dans le Sud de la France pour y fabriquer des aiguillages, ne pouvait toujours pas les vendre dans notre pays parce qu'ils n'étaient pas homologués, contrairement aux mêmes aiguillages fabriqués en Espagne ! Même s'il est préférable de fabriquer l'essentiel de ces matériels très lourds en France, l'ensemble de la filière – industrie, RFF et autorités de contrôle – peut indéniablement faire mieux.

Comme nous nous efforçons de le montrer à l'État et aux régions qui participent au financement, la modernisation du réseau doit avoir pour contrepartie la réduction du coût de l'entretien, à condition que l'on adapte son organisation : c'est tout l'objet de notre nouveau partenariat avec la SNCF.

S'agissant de l'état du réseau, notre perception est différente de la sienne : sur les 50 % qui accueillent 10 % du trafic, seule la moitié est dans un état vraiment problématique, soit un quart de la totalité du réseau. Néanmoins, la SNCF étant responsable du service rendu, Guillaume Pepy a choisi de mettre l'accent sur douze lignes prioritaires, au sujet desquelles les usagers avaient exprimé un fort mécontentement, bien qu'elles ne soient pas, loin s'en faut, les plus dégradées du réseau. Il faut s'interroger, au-delà des intempéries récentes, sur les multiples causes des problèmes qui y surviennent ; nous avons donc accepté, sans la moindre hésitation, de travailler sur ces lignes, étant entendu que les délais de leur remise en état dépendront de la nature des travaux : il faut être transparent vis-à-vis des usagers, quitte à leur dire que l'on ne réglera pas tout en quelques mois. Reste que ce programme d'urgence n'épuise évidemment pas la question de la rénovation. En ce domaine, notre action s'inscrit essentiellement dans la durée.

Concernant le dépérissement du fret, il y a deux ans, sous l'effet de la crise, cette activité avait diminué à peu près dans les mêmes proportions qu'au sein des autres pays européens – moins 25 % –. Mais, la baisse de 10 % constatée l'an dernier, ne s'est guère produite qu'en France : l'augmentation du trafic des nouvelles entreprises ne compense toujours pas la diminution de celui de la SNCF. Le matériel roulant continue de se dégrader à une vitesse croissante. On nous objectera que l'activité de fret n'est pas rentable. Si elle ne l'est pas, c'est aussi parce que le matériel est lui-même trop peu performant : « le serpent se mord la queue » et ainsi la dégradation de la situation s'accroît.

En ce domaine, nous devons en effet garantir des sillons complets et de qualité. Il n'en reste pas moins que la massification du trafic, l'allongement des distances, l'augmentation de la vitesse des trains et la performance du matériel roulant forment un tout. La SNCF a raison de mettre l'accent sur les trafics

massifiés, notamment portuaires : il est par exemple invraisemblable de penser que seuls 10 % des containers sont acheminés dans le port du Havre par voie ferroviaire. Mais la difficulté est de maintenir sur les rails les plus petits lots : si la SNCF ne le peut pas, qui le peut ? Les nouveaux opérateurs, pour l'instant, ne s'intéressent qu'aux gros trafics. Nous continuons donc de penser, même si cette opinion est contestée, qu'il ne faut pas exclure d'ouvrir le marché à de nouvelles PME ayant des moyens de gestion adaptés à des trafics plus modestes.

Comme vous, je pense que les terminaux multimodaux, et pas seulement dans les ports, sont en effet essentiels. Jusqu'à présent, RFF s'est contenté de jouer son rôle de propriétaire, mais il nous faut effectivement aller plus loin. Certains terminaux neufs ne sont presque pas utilisés ; d'autres, anciens, ont besoin d'investissements que personne ne se décide à réaliser. Or, si les trafics massifiés reprennent, ils devront bien passer par ces terminaux, dont je rappelle au passage qu'ils ont, pour la plupart, des quais trop courts, ce qui oblige à morceler les trains qu'ils accueillent !

Quant à l'autoroute ferroviaire, c'est un concept nouveau, qui se forge peu à peu. Si les dernières étapes sont encourageantes, les trains sont encore trop peu remplis. En tout cas, les investissements dans le matériel roulant sont essentiels. Or, chaque fois que nous avons la possibilité de remettre des trains de fret sur les rails, nous nous heurtons à l'opposition des riverains, qui craignent les nuisances : c'est ce qui s'est produit, il y a deux ans, lors de la réouverture de la ligne de Montereau à Flamboin-Gouaix, magnifique exemple de chaîne intermodale à laquelle nous avons consacré entre 10 et 12 millions d'euros.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. S'agissait-il d'une ligne électrifiée ?

M. Hubert du Mesnil. Non.

L'opérateur applaudit pourtant à de tels projets, qui, en raccourcissant les trajets – en l'occurrence, les trains passaient par la Grande Ceinture ! –, lui font gagner beaucoup d'argent ; mais si nous voulons les faire accepter par les riverains, il est absolument indispensable d'améliorer la qualité des matériels roulants de fret, notamment pour les rendre moins bruyants.

S'il n'est pas facile de rouvrir des lignes de fret en pleine campagne, il est plus difficile encore de réaménager les lignes de RER en milieu urbain ; raison de plus pour s'y atteler davantage. Loin de moi l'idée de dénigrer les lignes à grande vitesse : ces formidables réussites sont aussi des symboles très forts. La dernière soudure sur la première tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, il y a quelques jours, au côté du Premier ministre, a été un moment de grande émotion. Ces réalisations ne doivent cependant pas nous détourner d'efforts plus ingrats, mais tout à fait nécessaires, sur les parties les plus problématiques du réseau. La force de notre pays est d'avoir un grand réseau national desservant des territoires très divers. Il est absolument essentiel d'en préserver la valeur et l'unité.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. L'électrification relève-t-elle de la modernisation ou de la rénovation ?

Quelles sont, pour RFF, les parts respectives du financement sur fonds propres et par emprunt s'agissant du programme de lignes à grande vitesse ? Les objectifs des Grenelle 1 et 2 pourront-ils être atteints aux échéances prévues ?

On a imputé les pannes de cet hiver aux intempéries ; mais on me dit que, lorsque l'on actionne le signal d'alarme, cela crée un méplat sur le bogie que les ateliers ne sont pas en mesure de réparer, si bien que certaines rames restent à l'abandon. Est-ce exact ? La déformation des roues peut-elle endommager les rails ?

Vous avez récemment parlé, dans la presse, d'intégration au réseau européen. Selon quels types de partenariat ou d'association l'envisagez-vous ? Les possesseurs d'infrastructures doivent-ils, selon vous, créer un réseau intégré peut être même jusqu'à l'Oural, sachant que se posent de nombreux problèmes d'interopérabilité et d'abord de signalisation ?

Par ailleurs, RFF a récemment déclaré que la charge à l'essieu des rames d'Alstom abîmait les lignes à grande vitesse ; or c'est à Siemens qu'*Eurostar* avait initialement commandé de nouvelles rames pour le tunnel sous la Manche, rames que la commission intergouvernementale franco-britannique (CIG) a estimées, selon moi à tort, dangereuses. Jacques Gounon, PDG d'Eurotunnel, a d'ailleurs indiqué que son système de sécurité anti-incendie était tout à fait sûr. Pensez-vous que le matériel d'Alstom use davantage les rails ? Celui de Siemens est-il plus dangereux ? On a assisté à des guerres de communication, non seulement entre Siemens et Alstom, mais aussi entre la SNCF et la Deutsche Bahn. On a le sentiment que les Chinois viendront un jour mettre tout le monde d'accord.

J'ai par ailleurs cru déceler un certain dépit, de votre part, de n'avoir pas été suffisamment associé au programme des douze lignes prioritaires, tel qu'annoncé par M. Pepy.

Enfin, on a annoncé 500 millions d'euros pour rénover la ligne D ; mais les parlementaires de la ligne donc qui la connaissent très bien, savent que les besoins se chiffrent à 2 milliards. Participez-vous au financement ? Quelles solutions proposez-vous, étant entendu que les problèmes, qu'il s'agisse du matériel roulant ou de la ligne, sont nombreux et variés ? On ne parle d'ailleurs pas souvent des suicides, mais ils sont une cause réelle, en Île-de-France, de ce que l'on appelle pudiquement l'irrégularité du trafic. Quoi qu'il en soit, les usagers attendent du concret.

M. Michel Hunault. J'ai beaucoup apprécié votre intervention, monsieur le président, et je me permets de saluer M. Serge Michel avec qui nous avons pris ensemble une draine pour examiner l'état de la ligne Nantes-Châteaubriant, sur laquelle les travaux vont commencer dans quelques jours.

Les questions que je souhaite vous poser n'appellent pas forcément des réponses immédiates.

Mais je me dois de rappeler qu'il est inconcevable que le grand projet d'aéroport « Ouest » de Notre-Dame-des-Landes, le premier depuis quarante ans et le seul des cinquante prochaines années, ne dispose pas d'une desserte

ferroviaire. Or, malgré les engagements fermes du ministre Jean-Louis Borloo, la concession signée le 30 décembre dernier ne nous offre aucune assurance à cet égard. Puisque vous êtes un acteur essentiel, quel est votre sentiment ? Je poserai d'ailleurs demain une question au gouvernement sur ce sujet.

Par ailleurs, comment entendez-vous œuvrer au maintien de voies secondaires, conformément aux annonces du Président de la République ? Je pense tout particulièrement aux voies de la façade atlantique.

Il y dix ans, les élus de l'Ouest avaient engagé une politique novatrice de suppression des passages à niveau, en répartissant les compétences de façon paritaire entre les régions, les départements et RFF. Qu'en est-il ?

S'agissant enfin de l'accessibilité, les régions commandent, dans le cadre de la loi relative au handicap, des matériels adaptés, mais les quais ne sont pas aux normes ; on nous répond alors que le problème ne relève pas de la SNCF mais de RFF !

M. Gérard Menuel. Élu de Troyes, je vous aurais volontiers interrogé sur la modernisation de la ligne 4, mais je veux revenir au fret. Si, comme vous l'avez indiqué, le trafic diminue au fil des ans, le service rendu n'a jamais atteint le niveau que l'on espérait. Dans mon département, où domine la culture céréalière, seuls cinq trains sur dix accomplissent vraiment le service et, parmi eux, deux seulement arrivent dans les temps. Ces problèmes à répétition font préférer la route, bien qu'elle soit plus coûteuse.

N'êtes-vous pas confronté, pour votre programme de travaux de 13 milliards d'euros, à des problèmes de ressources humaines dans l'ingénierie, comme cela fut le cas pour la ligne 4 ?

M. Bernard Carayon. Dans quels domaines observez-vous des défauts de concurrence ? Quels sont les pays européens dont on pourrait solliciter les entreprises ? En ce domaine, j'aimerais que s'applique, avec nos partenaires, le principe de réciprocité.

M. Marc Dolez. Quelle est la part du programme de 13 milliards d'euros qui pourra être achevée en 2015 ? Puisque vous avez évoqué l'horizon de 2020, à combien s'élèveront les travaux restants ? Par ailleurs, peut-on chiffrer les besoins en matériels roulants pour le fret ?

M. le président Alain Bocquet. Je ne reviens pas sur la question du réseau européen, puisque cette question essentielle a été abordée par le rapporteur.

Au sujet du fret tout va à l'encontre des orientations du Grenelle de l'environnement. Comme disait Jean Yanne, « *tout le monde veut sauver la planète, mais personne ne veut descendre les poubelles !* ». Nous ne pouvons donc nous contenter d'une vision exclusive et de court terme. Le marché du wagon de fret étant considéré trop peu lucratif, les constructeurs inclinent à l'abandonner à des entreprises situées en Pologne ou dans l'ancienne Allemagne de l'Est. Mais ne peut-on inverser la perspective et développer, comme vous l'avez suggéré, des ingénieries nouvelles, plus écologiques et plus performantes, qui nous rendraient

compétitifs ? L'usine Arbel Fauvet, que nous avons sauvée, est l'une des toutes dernières, en France, à fabriquer ce matériel. Il est temps de revenir sur quelques idées reçues.

M. Hubert du Mesnil. L'électrification, monsieur le rapporteur, relève de la modernisation : nous ne nous contentons pas de simplement remplacer du matériel existant.

Nous venons de commencer les lignes est-européennes, la ligne Rhin-Rhône est en cours d'achèvement et trois autres font l'objet d'un partenariat public-privé : Le Mans-Rennes, Bordeaux-Tours et Nîmes-Montpellier. L'ensemble représente un coût de 18 à 19 milliards d'euros ; pour les lignes en phase d'étude dans le sillage du Grenelle, le financement est estimé à quelque 85 milliards. C'est sans doute pour la ligne Le Mans-Rennes que la contribution de RFF sera la plus importante, puisqu'elle avoisinera 40 % financés par l'emprunt, lequel sera remboursé par les péages, en application du principe selon lequel tout endettement supplémentaire doit être intégralement compensé par une recette future.

Sur nos derniers projets, notre participation s'établit à 20 ou 40 % ; pour les projets futurs, elle pourra même descendre à 10 %, comme pour la ligne Nîmes-Montpellier. Dans chaque cas, RFF s'autofinance par les recettes des futurs péages, le reste provenant de l'État, des régions, des collectivités locales et de l'Union européenne. Nous avons le rôle le plus facile puisque nous n'investissons qu'à la hauteur des recettes escomptées ; les collectivités publiques, elles, doivent décider si elles peuvent apporter le complément, sur la base, évidemment, de projets que nous nous efforçons de concevoir avec réalisme.

Je crois beaucoup à la coopération européenne. C'est pourquoi j'ai accepté de prendre la présidence de l'Association européenne des organismes gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. Pour les générations futures, la mobilité fera partie du quotidien ; le paysage ferroviaire devra s'y adapter, et il aura en ce sens un double aspect, local et européen. Or, si nous voulons développer la dimension européenne, l'infrastructure doit elle-même devenir européenne, ce qui est d'autant plus facile que ce champ n'est pas soumis à la concurrence. Il est frappant de constater que nous nous rapprochons de notre homologue allemand au moment où la Deutsche Bahn et la SNCF se font plus de concurrence que dans un passé pas si lointain. Tout nous pousse à coopérer : imaginez-vous que, sur la ligne Paris-Munich, les régimes de circulation, en cas de chute de neige, sont différents de part et d'autre de la frontière ! De telles situations sont d'autant moins acceptables que nous opérons dans un domaine public, sous l'autorité des États et le contrôle de l'Union européenne. Nous avons, à présent, moins besoin de textes et de directives nouvelles que d'une réelle coopération, dont les corridors européens offrent un premier exemple. Il s'agit de créer, pour les lignes transfrontalières, des unités gérées en commun, à l'exemple de celles constituées avec RFI pour le Lyon-Turin et avec nos partenaires luxembourgeois, belges, hollandais et suisses pour le Lyon-Bâle. Bref, le réseau européen devra être géré dans le cadre d'une coopération active des gestionnaires

d'infrastructure. Cela est d'autant plus facile qu'ils sont chacun en situation de monopole dans leurs pays respectifs. Des rapprochements auront peut-être lieu dans le futur mais, pour l'heure, une coopération bien conduite suffit.

Le modèle français de la grande vitesse est issu du génie conjoint de la SNCF et d'Alstom. Il est indéniablement le plus performant au monde ; la seule question est de savoir s'il le restera. Les industriels nous reprochent parfois d'ébranler les certitudes franco-françaises ; mais nous le faisons car nous ne sommes pas sûrs que ce modèle standard de la ligne à 350 kilomètres/heure, conçu pour le Paris-Lyon, doive s'appliquer partout. Est-il le plus pertinent, par exemple, pour la ligne nouvelle Paris-Rouen-Le Havre, où le temps à gagner, compte tenu des distances, sera très faible en comparaison du coût ? Rien n'est moins sûr. Les Rouennais ne demandent pas que le trajet dure 23 plutôt que 32 minutes, mais que les trains partent toutes les demi-heures et arrivent à l'heure. Pour ce faire, il faut évidemment mieux assurer la sortie de Paris, l'approche de Rouen, la traversée des zones agglomérées et la qualité des systèmes d'exploitation.

[...]

Peut-être avez-vous entendu parler de notre projet de centre d'essai dans le Nord-Pas-de-Calais, auquel nous souhaitons associer un institut de recherche en technologies ferroviaires. Nous devons inventer de nouveaux modèles d'innovation, plus ouverts. Pour dire la vérité, je m'étonne parfois des réticences de l'industrie à cet égard. Sa première demande est de savoir comment nous protégerons la confidentialité de son savoir-faire – après quoi elle s'assure que nous financerons le projet. Les acteurs publics, eux, sont prêts à s'engager, notamment *via* le grand emprunt. Il est nécessaire, mais bien difficile, d'associer les industriels aux différents intervenants dans une structure commune, où l'on pourrait réfléchir au ferroviaire de demain. En général, quand une entreprise accepte c'est à la condition que nous en écartions les autres, ce qui n'est évidemment pas envisageable. Les pouvoirs publics ont pris leurs responsabilités ; l'industrie doit à son tour, si elle veut se fortifier face à la concurrence et relever le défi de l'innovation, renoncer à cette vision par trop défensive.

Les débats publics ont clairement montré que, dans l'esprit des Franciliens, la réalisation d'un métro dans le cadre du Grand Paris et la rénovation des lignes de RER étaient deux choses bien distinctes. Les usagers, qui ne supportent plus les dysfonctionnements du RER, ont directement interpellé les autorités politiques : ils veulent des réponses immédiates et concrètes. À cet égard, les 500 millions d'euros prévus ne suffiront pas ; mais, à la limite, peu importe. La volonté politique est claire : nous devons massivement investir dans la rénovation des cinq lignes de RER, et les réorganiser de fond en comble. Nous ne pouvons attendre que le tunnel du RER C, qui s'affaisse à cause de la proximité de la Seine, s'écroule. Chaque été, nous le fermons pendant les « *grands travaux Castor* », c'est d'ailleurs Serge Michel qui a la charge de l'opération. Nous faisons ainsi intervenir une entreprise sur une centaine de mètres : à ce rythme, il faudra quinze ans !

La seule rénovation en cours d'achèvement est celle de la ligne B ; les autres suivront, la volonté étant désormais partagée, ce qui, au-delà des financements encore insuffisants, est encourageant. Les travaux devraient durer sept ou huit ans ; après quoi le Grand Paris prendra le relais.

Nous sommes tout à fait favorables à la desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, monsieur Hunault ; mais, contrairement à d'autres pays, la France n'exige pas assez du futur gestionnaire d'une infrastructure aéroportuaire qu'il s'engage sur la desserte : c'est l'erreur historique qui fut commise avec Roissy. Évitions de la reproduire tout en veillant à ce que le monde de l'air et celui du fer travaillent ensemble pour assurer la meilleure connexion.

M. Michel Hunault. Je tiendrai compte de vos remarques lorsque j'interrogerai le Gouvernement !

M. Hubert du Mesnil. Entre les TER, pris en charge par les régions, et les TGV, qui fonctionnent bien, quoi qu'on en dise, les trains *Corail* déperissaient. Leur fin était inéluctable sans leur reprise en main par l'État, avec lequel nous pouvons désormais travailler et dont la décision sur ce point nous tire d'un fort mauvais pas.

Quant au fret, j'ai évoqué les corridors européens, mais nous proposons d'aménager une partie du réseau français : il y a quelques investissements à réaliser – notamment autour de l'Île-de-France et de Lyon –, mais moins qu'on ne le dit. D'ici cinq ou dix ans, nous pourrions offrir un sillon de qualité et, dès lors, la principale question sera celle du matériel roulant.

Quant à la rénovation du réseau, nous n'aurons rattrapé nos retards qu'en 2020 ; nous atteindrons alors un régime de croisière pour le renouvellement, avec des coûts d'entretien diminués d'autant. Cependant il n'est pas sûr que nous disposions de moyens suffisants en ingénierie. Aussi ne faut-il pas hésiter à solliciter des compétences privées, non seulement françaises mais aussi européennes, tout en protégeant les secrets de l'ingénierie publique de la SNCF, qui peut tirer avantage d'une telle confrontation. L'expérience montre d'ailleurs qu'elle se défend très bien.

Pour revenir au fret, certains d'entre vous ont peut-être entendu parler des études en cours sur l'accrochage automatique des wagons de marchandise : c'est une solution que l'on peut creuser, car l'accrochage manuel pose de nombreux problèmes.

Autre piste : la documentation des trains est consignée sur un support papier, alors que, dans les camions, elle est informatisée et les itinéraires, par exemple, sont enregistrés sur GPS. Autant les lignes à grande vitesse sont à la pointe des technologies, autant le fret a pris du retard : il nous faut, en innovant dans les matériels, sortir du passé.

M. le président Alain Bocquet. Merci, monsieur le président, pour vos analyses particulièrement intéressantes. Elles ne manqueront pas de nourrir notre réflexion.

*** Audition de M. Robert Lohr, président directeur général de Lohr Industrie, accompagné de M. Sébastien Lange, directeur du développement
« Modalohr »**

(Séance du mercredi 9 février 2011)

M. le président Alain Bocquet. Monsieur Lohr, cette commission d'enquête n'a, malgré son nom, rien de l'Inquisition : elle vise à mettre en commun les informations pour dresser l'état des lieux de l'industrie ferroviaire et à identifier des synergies possibles, à l'échelle française ou européenne, afin de permettre à notre industrie d'être bien placée dans un monde qui bouge.

Mes chers collègues, nous sommes heureux de rencontrer aujourd'hui un industriel qui est à la tête d'un groupe indépendant.

Lohr a d'abord eu une activité dans le domaine de l'automobile, où l'entreprise est au premier rang mondial des remorques « porte-voitures », puis dans des activités de logistique de défense et s'est ensuite diversifié dans l'industrie ferroviaire – quelle est d'ailleurs l'origine de cette diversification ? Votre groupe, monsieur le président, est exceptionnel, car il est plus qu'une simple PME : il représente bien ce que l'on appelle une entreprise de taille intermédiaire (ETI), une dimension qui fait défaut en France par rapport à nos principaux concurrents industriels, notamment allemands.

Vous avez d'ailleurs obtenu un Oscar de l'exportation, puis enregistré d'autres succès, notamment en Italie et en Chine, pour implanter des tramways sur pneus « *Translohr* », sans oublier que la RATP a retenu votre entreprise, voilà un peu plus de deux ans, pour équiper la ligne de tramway Saint-Denis-Sarcelles.

Le groupe Lohr Industrie est implanté en Chine, en Inde, en Turquie, en Serbie, aux États-Unis et au Mexique. Vous nous expliquerez pourquoi et comment vous avez conduit cette internationalisation. S'agit-il de sites de fabrication, de centres d'expertise ou d'unités de maintenance ?

Votre groupe s'est également positionné dans le transport combiné, en concevant un type de wagon spécifique, le « *Modalohr* » : quelles sont les perspectives de développement de cette activité, en France comme à l'étranger ? Cela vous amènera sans doute à vous exprimer sur les orientations arrêtées par la SNCF et RFF au sujet du fret ferroviaire.

Il faut toutefois relativiser ce bilan légitimement positif en mentionnant que la crise n'a pas épargné Lohr Industrie : en 2009, vous avez dû procéder à une réduction d'effectifs et appliquer des mesures de chômage partiel.

Pouvez-vous nous dire quel est aujourd'hui l'effectif total de votre groupe, CDD et intérimaires inclus, en distinguant les activités françaises de celles développées à l'étranger ? Attendez-vous beaucoup de votre production ferroviaire pour un rebond de croissance dans les trois à quatre années à venir ? Quelle part représente-elle dans votre chiffre d'affaires et dans le carnet de commandes ?

Plus généralement, les perspectives de commandes dans le secteur vous paraissent-elles plus favorables à l'exportation que sur le marché national ? La SNCF, la RATP et les opérateurs privés n'ont-ils pas réduit leurs ambitions en la matière depuis deux, voire trois ans ?

Je tiens encore à rappeler que l'Assemblée nationale a pris l'initiative de créer cette commission d'enquête, non pas dans un but « accusatoire » ou « inquisitorial », mais pour défendre le savoir-faire ferroviaire français, donc l'emploi qualifié. Le marché mondial du rail nous semble, en effet, offrir un réel potentiel de développement.

Nous sommes notamment préoccupés par la situation des sous-traitants vis-à-vis des grands donneurs d'ordres. À cet égard, votre expérience semble tout à fait intéressante. Vous avez en effet une expérience du secteur automobile, et il semble que désormais les pratiques de ce secteur dans la relation entre un constructeur et ses équipementiers caractérisent également la filière ferroviaire. Est-ce exact ? Je rappelle, par ailleurs, que le groupe Lohr coopère avec *Siemens Transportation Systems* pour le développement d'un métro léger automatique.

Votre entreprise a sans doute des sous-traitants, mais elle est probablement aussi sous-traitante de grands industriels pour ses activités automobiles et ferroviaires. À cet égard, adhère-t-elle à la charte de filière conclue en décembre 2010 entre l'État, le Médiateur de la sous-traitance et la Fédération des industries ferroviaires ?

Par ailleurs, que vous inspirent les succès enregistrés par une entreprise comme le groupe helvétique *Stadler Rail*, un de vos voisins, qui conçoit et fabrique des trains régionaux et de banlieue, ainsi que des tramways ? Les coûts salariaux suisses ne sont-ils pas supérieurs aux coûts français, même si *Stadler* a des usines en Pologne, en République tchèque et en Algérie ?

Concernant votre expérience en Chine, votre avis sur les transferts de la technologie donc sur les risques encourus à ce titre dans le cadre de contrats d'exportation, nous intéresse particulièrement.

D'ailleurs, quels sont, selon vous, les pays qui représentent déjà, ou qui représenteront à terme, les concurrents les plus redoutables – peut-être même à un niveau comparable à celui de la Chine ?

Enfin, considérez-vous que l'ingénierie française, notamment les bureaux d'études spécialisés dans les solutions ferroviaires, apporte une aide précieuse aux exportateurs ? Un effort visant à mieux fédérer les capacités dans ces domaines n'est-il pas à entreprendre, notamment au sein de ce qui relève encore de la sphère publique dans ces activités ?

M. Robert Lohr prête serment.

M. Robert Lohr, président-directeur général de Lohr Industrie. En 1949, j'ai pris la succession de mon père, qui avait une forge de campagne et un apprenti. J'ai transformé nos activités en société en 1963. Nous avons commencé par fabriquer des remorques agricoles, puis nous nous sommes lancés sur le

marché naissant du « porte-voitures », au moment où les clients ont commencé à vouloir que leur véhicule leur soit livré plutôt que d'aller le chercher à l'usine. Après avoir dû quitter l'école pour reprendre la forge paternelle, alors que tous mes camarades ont poursuivi des études d'ingénieur, j'ai eu la chance de pouvoir les embaucher pour développer nos produits.

Le « porte-voitures » étant une activité très cyclique, nous nous sommes aussi orientés dans le domaine de la logistique militaire, qui donne lieu à des marchés à plus long terme, afin d'équilibrer les pics et les creux des commandes. Cette activité a fortement diminué à partir de 1992 – lorsque, l'ennemi ayant disparu, on a cessé de fabriquer du matériel militaire lourd. Nous aurions alors pu réduire de moitié la taille de notre société, mais nous avons employé l'argent que nous avons gagné – essentiellement à l'exportation, qui représentait 80 % de nos ventes – pour développer deux produits.

Tout d'abord, impliqués comme nous l'étions dans la filière automobile, nous étions conscients que la présence des voitures particulières allait être de moins en moins désirée dans les centres-villes. Nous avons donc résolu d'opérer une rupture en construisant un tramway d'un type nouveau, sur pneus, qui nous semblait présenter des avantages par rapport au tramway sur fer – meilleure répartition des charges, vibrations moins importantes, infrastructures beaucoup moins coûteuses à réaliser...

Parallèlement, face à l'importance prise par le transport routier, qui représente 85 % du fret et repose de plus en plus largement sur des semi-remorques, nous pensions qu'un report de ces volumes vers le train était possible. Nous avons ainsi entrepris, à partir de 1989, de développer un wagon de ferroutage permettant le transport de ces camions ; la route n'étant dès lors plus utilisée que pour la distribution terminale. L'impulsion en ce sens a été donnée par le ministre des transports de l'époque, M. Jean-Claude Gayssot, qui nous a encouragés. Nous avons pris le risque de participer, avec la SNCF, à la première société d'exploitation pour la liaison assurant la traversée des Alpes de Turin-Orbassano à Aiton. Après des débuts laborieux, cette liaison est désormais un succès, avec un taux de remplissage excédant 80 %, voire 90 %.

Les premiers transports de ce type nous ont appris que les transporteurs ne souhaitaient plus mettre leurs tracteurs sur le train – les Suisses se sont organisés en conséquence pour transporter les semi-remorques seuls, et livrer les tracteurs en bout de ligne. Le ferroutage, qui assure le lien entre la route et le fer, est en somme un service rendu aux routiers : il transporte les semi-remorques sur 1 000 kilomètres ; les routiers se contentant de transporter le chargement de chez le client jusqu'au train, puis du train jusqu'à l'autre client. La SNCF devient aussi sous-traitante d'un système, dans un rôle de tractionnaire correspondant à 53 % du coût du transport – le wagon lui-même, que certains disent un peu cher, ne représente quant à lui que 8 % de ce coût. Plus qu'un wagon, c'est donc un système que nous avons développé.

Nos perspectives sont toujours internationales. Nous avons en effet toujours été un groupe exportateur. Nos filiales à l'étranger sont essentiellement

chargées de l'assemblage : 30 % ou 40 % de notre production est fabriquée dans notre usine principale et le reste est assemblé à l'étranger. Grâce à notre organisation, notamment aux robots, nous sommes devenus assez compétitifs dans le domaine du « porte-voitures » pour fabriquer des châssis de remorques à Strasbourg et les expédier en Chine. Mais si l'on veut s'implanter sur les marchés extérieurs, il faut fabriquer une partie de la production localement.

Nous sommes ainsi implantés aux États-Unis, au Mexique, en Inde, en Chine, en Turquie et en Serbie. Dans ce dernier pays, 51 % de la production est fabriquée localement – l'autre moitié étant importée de France –, ce qui permet de l'exporter en Russie sans taxes. Le « porte-voitures » a donc été notre « *vache à lait* », nous permettant de développer le tramway et le wagon « *Modalohr* », qui ont représenté respectivement pour nous des investissements de plus de 100 millions et de 20 millions d'euros. Étant plus développeurs qu'administratifs, avec 120 ingénieurs sur 1 000 personnes, nous avons eu un ordre de Siemens France pour développer le VAL automatique et allons maintenant travailler dans un cadre de *joint venture* à conclure avec cette société pour implanter ce système à Rennes et dans d'autres pays.

La Chine va très vite. Elle pourra bientôt se passer de notre technologie. Elle forme des ingénieurs en masse et il existe maintenant d'importants bureaux d'étude chinois. Nous avons une filiale dans ce pays et avons réussi à vendre le tramway à Pékin, Tianjin et Shanghai. Cependant, alors que nous étions parvenus à conserver jusqu'à présent 90 % de cette filiale, la Chine nous demande désormais de trouver un partenaire local et de nous plier à la règle qui veut que 50 % du projet revienne au partenaire chinois et que 70 % de la valeur ajoutée soit produite en Chine. Nous ne pourrions donc malheureusement livrer que 30 % de ce tramway, qui devrait rencontrer un grand succès.

[...]

Alors que nous fabriquions 50 voire 60 « porte-voitures » par semaine au début de 2008, nous n'en fabriquions plus que trois par semaine en 2009. J'ai pris alors la décision, que m'ont reprochée certains banquiers, de ne pas licencier. Nous nous sommes séparés des intérimaires et de 600 personnes à l'étranger, mais nous avons conservé toutes nos compétences et tous nos ingénieurs en recourant au chômage partiel. Cependant, cette mesure a consommé nos fonds propres et je suis maintenant obligé de procéder à une augmentation de capital. Des discussions sont en cours à cet effet avec plusieurs industriels.

Notre société est en bonne santé. Nous avons une usine moderne et des produits d'avenir, ce qui nous ouvre de belles perspectives. Socialement, nous n'avons jamais connu de grève, car nous avons toujours su résoudre les désaccords par la discussion.

En matière de développement au-delà de la France et de l'Europe, et hormis la Russie que je viens d'évoquer, nous avons des discussions avec le Chili et avec la Corée pour la fourniture de wagons. La Chine n'est pas encore prête,

faute d'un nombre suffisant de semi-remorques. L'objectif, parfois mal compris, est en effet de mettre les semi-remorques sur le rail, car les conteneurs y sont déjà.

[...]

M. Sébastien Lange, directeur du développement « Modalohr ». Sur le marché français du ferroutage, le premier que nous ayons attaqué, on compte aujourd'hui deux lignes : l'une relie la France et l'Italie, de Chambéry à Turin, depuis 2003, et l'autre, qui a ouvert en 2007, va du Luxembourg à Perpignan. Une troisième ligne est en projet sur l'axe atlantique, entre Lille, Paris et Bayonne. Alors que les deux premières lignes ont pu être créées en un an et demi ou deux ans, celle-ci, qui fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres de la part de l'État au titre d'une délégation de service public, a pris un retard considérable. Alors que nous avions envisagé qu'elle démarrerait en 2009, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports, a annoncé en 2009 qu'elle entrerait en service en septembre 2011, mais les offres ont été remises au mois de janvier de cette année – il n'y a en réalité qu'une seule offre, formulée par l'exploitant actuel, seul candidat disposant des compétences et des moyens nécessaires. L'horizon est désormais l'année 2014, ce qui est très préjudiciable à l'équilibre de nos *business plans*, car nous devons reporter régulièrement la commande des 250 wagons dont cette ligne a besoin. Le plan de développement des autoroutes ferroviaires de la SNCF et de sa filiale Lorry Rail prévoit à l'horizon 2020 un réseau maillé constitué des deux grandes lignes principales et des axes transversaux, et permettant de transporter un million de semi-remorques par an, ce qui nécessitera 1 500 à 2 000 wagons « *Modalohr* » pour la partie française.

La France est pionnière dans le domaine de l'autoroute ferroviaire. Le transport des camions par le rail est encore mal perçu par les cheminots, car ceux-ci craignent d'aider le transport routier, leur concurrent. Nous nous efforçons de leur expliquer que la bataille est déjà perdue mais que le ferroutage est, à l'inverse, une occasion de récupérer du trafic. Cette idée ne fait que lentement son chemin. La SNCF n'y adhère à nouveau que depuis 2009 environ. À l'étranger, on commence à s'intéresser au succès de ces lignes. De fait, celle qui relie Bettembourg au Luxembourg à Perpignan fonctionne sans subvention. Elle atteindra l'équilibre économique après sa phase de démarrage. Le service a commencé en 2007, au rythme d'un aller-retour par jour, et chaque nouvel aller-retour mis en service par Lorry Rail – on en est à quatre par jour – a été rempli en quelques semaines. Le nombre de camions transportés, qui était de 5 000 pour toute l'année 2008, a été de 3 000 pour le seul mois de janvier 2011. Le flux existe en effet – les camions qui empruntent les autoroutes – et les transporteurs peuvent décider rapidement de mettre leurs semi-remorques sur le train sans se heurter aux contraintes techniques des formes classiques du transport combiné.

Des perspectives de développement se dessinent aussi à l'étranger, notamment en Allemagne, où des prolongations de lignes sont envisagées avec la SNCF. Ainsi, la ligne de Perpignan-Bettembourg se prolongerait en 2012 jusqu'à Malmö, en Suède, pour atteindre 2 300 kilomètres et, sur un axe Est-Ouest, une ligne pourrait relier Paris, Berlin, Varsovie et Moscou.

Ces développements exigent des investissements importants et les décisions sont longues à prendre par les entreprises ferroviaires, qui ont seules les reins assez solides pour mettre en place de tels projets.

[...]

À l'échelle européenne, qui est notre premier marché d'exportation, un million de semi-remorques sont actuellement en circulation. Les industriels privilégient spontanément le transport routier pour sa rapidité – de fait, il m'a récemment fallu six semaines pour récupérer des wagons plats, du fait de l'organisation du système ferroviaire. Or, le semi-remorque est l'unité standard de transport industriel et les transporteurs uniformisent encore ce standard au profit de son type le plus performant, le « *megatrailer* ». Donc, le marché existe. Il faut désormais que des clients du monde ferroviaire mettent en place des lignes.

M. le rapporteur. Que sont les « *megatrailers* » ?

M. Sébastien Lange. Il s'agit de semi-remorques d'un volume correspondant à celui d'un conteneur et respectant les codes européens, mais qui ont des pneus plus petits permettant de ménager 3 mètres de hauteur intérieure.

M. le rapporteur. Quelle est la charge maximale de vos wagons ?

M. Sébastien Lange. Deux semi-remorques de 38 tonnes chacune, soit 76 tonnes par wagon.

M. le rapporteur. Et par essieu ?

M. Sébastien Lange. Puisque ces wagons articulés comportent six essieux, avec un essieu central, la charge de l'ordre de 18 à 22,5 tonnes par essieu, ce qui les place dans les standards ferroviaires.

Venant du monde routier, nous avons voulu faire le lien entre la route, où les normes sont peu nombreuses et où le constructeur dispose d'une grande latitude, et le rail, très normé et rigide, et dont les normes, anciennes, n'ont pas été remises à jour. Notre apport technologique a été de combler cet écart en concevant des wagons autour des semi-remorques routiers standard, ce qui a débloqué la situation.

M. le rapporteur. À en croire la plaquette que vous nous avez remise, il serait facile de mettre en place des autoroutes ferroviaires. Mais la création de corridors européens ne se heurte-t-elle pas à la diversité des normes en vigueur entre Paris, Berlin, Varsovie et Moscou ? Quelle perspective vous inspire en la matière l'expertise ferroviaire que vous avez acquise avec Lorry Rail, dont vous avez cédé une part à la SNCF, désormais majoritaire ?

M. Sébastien Lange. La difficulté concerne essentiellement les matériels moteurs, qui doivent s'adapter aux différents courants et aux différents systèmes de sécurité et de signalisation des différents pays. Pour les wagons, nous avons la chance que les normes aient été unifiées par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avec le « marquage RIV ». Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) constituent une sorte de mise à jour européenne des

normes régissant les wagons et les engins automoteurs. Un wagon respectant ces normes et recevant le nouveau marquage *Trans-European Network* (TEM) est autorisé à circuler dans tous les pays européens sans avoir à être homologué dans chaque pays. Seules les motrices changent.

M. le rapporteur. Cela signifie-t-il que les lignes ne sont pas électrifiées et que vous utilisez des motrices diesel ?

M. Sébastien Lange. Je précise que, n'étant plus exploitants que de manière résiduelle, ce n'est pas nous qui utilisons les motrices. Les corridors commencent à se mettre en place et, moyennant des contraintes techniques sur les locomotives, la SNCF fait maintenant circuler des trains depuis l'Est de la France jusqu'à la frontière de la Pologne et de la Russie.

M. le rapporteur. Alors que le Grenelle de l'environnement favorise le report modal et insiste sur le bilan carbone, on utilise donc des machines diesel tant que les corridors ne sont pas électrifiés...

M. Sébastien Lange. Les principaux corridors sont majoritairement électrifiés.

M. le rapporteur. Sauf en France ?

M. Sébastien Lange. Même en France. Ainsi, l'axe Perpignan-Malmö l'est entièrement. La bataille porterait plutôt sur l'allongement des trains de fret. Le standard de longueur permettant d'atteindre l'équilibre économique devrait être de 700 à 750 mètres, mais il n'est pratiquement adopté qu'en France. En Allemagne, la longueur réelle des trains est plus souvent de 600 mètres et elle est même de 500 mètres en Italie, ce qui est un handicap.

M. le rapporteur. Pourrait-on « interfacier » les autoroutes ferroviaires avec les ports, en transférant les conteneurs sur des semi-remorques ?

M. Sébastien Lange. Ce transfert n'aurait pas beaucoup de sens sur le plan économique : mieux vaudrait poser les conteneurs sur un wagon plat.

M. le rapporteur. Lohr fabrique-t-il ce genre de wagons ?

M. Sébastien Lange. Non, car ils mettent en œuvre peu de technologie et sont essentiellement fabriqués dans les pays à bas coûts de main-d'œuvre. En France, on ne peut plus être concurrentiel que sur des wagons présentant une certaine valeur ajoutée.

M. le rapporteur. Sur le plan stratégique, comment voyez-vous évoluer dans les cinq prochaines années le marché des tramways et des « porte-voitures » et quelles sont les niches qui ont le plus d'avenir ?

M. Robert Lohr. Nous allons développer le « porte-voitures » au niveau mondial avec un nouveau modèle.

[...]

Je rappelle que 20 000 « porte-voitures » circulent en Europe et 15 000 aux États-Unis. En Chine, on en compte 25 000, tous obsolètes : le besoin pour 2020 est de 50 000. Ce métier est donc celui que nous développerons le plus.

Pour sa part, le métier du tramway exige d'importants capitaux et nous devons probablement nous associer dans ce domaine.

Quant au wagon « *Modalohr* », nous voulons le développer commercialement et avons notamment l'intention d'être très présents en Russie, où il sera beaucoup moins cher, car beaucoup plus simple, du fait d'un gabarit favorable. La deuxième ligne, de Varsovie à Moscou, devrait voir le jour. Des entretiens très importants avec les chemins de fers russes sont d'ailleurs prévus à ce propos cette semaine. Sans doute faudra-t-il construire partiellement ces wagons en Russie, mais il s'agit là d'un axe de développement important pour nous.

M. le rapporteur. Quelle part cela représente-t-il en pourcentage de votre chiffre d'affaires ?

M. Robert Lohr. Du fait de sa forte composante technologique, le tramway représentera la part la plus importante de notre chiffre d'affaires. Pour le reste, le wagon « *Modalohr* » et le « porte-voitures » devraient s'équilibrer.

M. le rapporteur. M. Dominique Bussereau avait évoqué un « *Airbus du rail* » qui mettrait en jeu des pôles de compétitivité et des alliances stratégiques. Vous êtes associés avec Siemens...

M. Robert Lohr. ...Nous avons plus exactement un contrat de développement avec Siemens. Nous étions prêts à avancer davantage en ce sens, mais le Fonds stratégique d'investissement (FSI) nous a demandé de nous rapprocher d'Alstom, comme nous l'avions déjà fait par le passé. Cependant, après un an de discussions, les projets n'ont pas abouti.

M. le rapporteur. Cela signifie-t-il qu'il soit difficile de créer des synergies ?

M. Robert Lohr. Alstom était intéressé par nos tramways, mais pas par les wagons de fret – tout comme Siemens et tous les autres constructeurs, car la valeur ajoutée est insuffisante : c'est un « métier de pauvre ». Nous n'aurions jamais pu développer un wagon de fret si nous n'avions pas gagné de l'argent sur la route.

Nous allons maintenant développer le nouveau « wagon UIC » qui permettra de rouler partout. Mais l'essentiel de l'effort de développement du wagon « *Modalohr* » est déjà réalisé. Nous pouvons cependant nous organiser pour progresser au niveau de la fabrication. Si nous avons pu, comme je l'ai dit, exporter des châssis de « porte-voitures » vers la Chine, c'est parce que notre usine est organisée et que nos robots permettent à un homme de faire le travail de douze soudeurs – travail du reste pénible et qui reste encore largement manuel sur le « *Modalohr* », du fait de la très haute qualité des soudures requises. C'est donc sur la robotisation de la fabrication que nous ferons porter notre effort.

M. Sébastien Lange. Pour ce qui est d'un « *Airbus du rail* », il faut rappeler que les locomotives ou les matériels destinés au transport de voyageurs permettent de dégager une valeur ajoutée qui peut être répartie à l'échelle européenne, ce qui n'est pas le cas pour un wagon de fret – même pour le « *Modalohr* ». Il n'y a que les bogies que nous ne fabriquons pas : nous les achetons en Allemagne.

M. le rapporteur. À Siemens ?

M. Sébastien Lange. Non. Siemens et l'ensemble des constructeurs, comme Bombardier ou Alstom, ont abandonné les matériels de fret car leur valeur ajoutée reste insuffisante. Nous achetons les bogies en Allemagne pour des raisons d'opportunité, après les avoir achetés en France, où nous avons rencontré des problèmes de qualité. Tout le reste des composants, notamment des pièces de fonderie très compliquées et de pièces forgées spéciales, a été développé avec des fournisseurs français.

En revanche, nous voyons naître en Allemagne un concurrent sérieux dans le domaine du matériel destiné à l'autoroute ferroviaire : *Cargo Beamer*, qui a cinq voire dix ans de retard sur nous, mais qui bénéficie d'un important soutien de la part de la Deutsche Bahn.

M. le rapporteur. Les Allemands eux-mêmes reconnaissent l'avance du « *Modalohr* ». Mais le patriotisme peut jouer...

M. Sébastien Lange. Et l'on peut perdre son avance !

M. Robert Lohr. Dans toutes les écoles d'ingénieurs, on apprend le principe suivant : quand on peut remplacer une translation par une rotation, il faut toujours le faire. Nous avons une rotation et *Cargo Beamer* fonctionne en translation.

M. Sébastien Lange. En France, le transport ferroviaire de voyageurs a fait un grand bond en avant lorsque la SNCF s'est lancée dans le TGV, en y mettant les moyens. Cela n'a pas été le cas, comme nous l'aurions espéré, pour l'autoroute ferroviaire. Alors qu'elle a programmé d'emblée un TGV par heure sur la ligne Paris-Lyon, la SNCF se montre désormais frileuse et attend que le premier train soit rempli pour en mettre un second en service. S'ils y mettent les moyens nécessaires, nous pouvons craindre que les Allemands ne rattrapent rapidement leur retard.

M. Gérard Manuel. Le transport routier permet, sauf accident, d'être sûr du délai. Une amélioration du feroutage passe donc par une plus grande certitude quant au départ et à l'arrivée des camions. À côté du marché, il faut en effet veiller à l'organisation de celui-ci – et la SNCF manque visiblement de volonté en la matière.

Pour ce qui est du tramway, pensez-vous que le marché puisse se développer dans des agglomérations plus petites que celles de 200 000 à 300 000 habitants auxquelles il était jusqu'à présent plus particulièrement adapté ?

M. Gilles Cocquempot. Compte tenu des potentiels de développement en Russie et en Chine, ne serez-vous pas tenté de produire le matériel dans ces pays, en conservant les sous-traitants européens et français, pour l'importer le moment venu, lorsque les opérateurs français et européens seront prêts à en acquérir ? De fait, nous avons appris ce matin, en commission des affaires étrangères, que les entreprises françaises et européennes ne savaient guère développer des pôles de compétitivité pour attaquer en tir groupé le marché chinois et se trouvaient évidemment démunies en se présentant seules.

M. Robert Lohr. Il sera inévitable, pour avoir accès aux marchés russe et chinois, de fabriquer une partie de la production sur place. Toutefois, notre politique sera toujours de produire de la valeur ajoutée à partir de la France. Pour cinq ou dix emplois en Russie, il y aura un emploi en France. Je ne redoute pas l'arrivée des wagons russes et chinois sur notre marché, car ils sont foncièrement différents de nos produits. En revanche, pour ce qui concerne les tramways, il y a un réel danger.

M. Sébastien Lange. Il est difficile d'assurer la fiabilité et la régularité des délais pour les wagons de marchandises conventionnels. En effet, si le ferroviaire est très efficace pour acheminer un convoi massif d'un point à un autre, la ponctualité de l'acheminement individuel des wagons à leur destination finale est plus aléatoire, les cinq derniers kilomètres pouvant se révéler difficiles à franchir. L'autoroute ferroviaire présente cet avantage que, tandis que le transfert à longue distance est assuré par des convois massifs à partir d'un terminal, la desserte capillaire est assurée par la route. Il s'agit donc de combiner les deux modes dans ce qu'ils ont de plus performant. En outre, la SNCF a mis en place une équipe spéciale qui veille à ce que les trains d'autoroute ferroviaire affichent une régularité exemplaire, 97 % des trains ont été à l'heure...enfin quand ils circulent, car 20 % des trains ont été annulés l'an dernier à cause des grèves et de problèmes de fiabilité des locomotives.

M. Robert Lohr. Les grèves désorganisent fortement le processus, car les transporteurs doivent assurer le transport routier à longue distance avec d'autres chauffeurs que ceux qui assurent la desserte locale. Malgré cela, ils sont toujours revenus au ferroutage à l'issue des grèves, ce qui prouve qu'ils y trouvent un intérêt économique réel.

M. Sébastien Lange. Dans les prochaines années, le monde du transport routier connaîtra une pénurie de chauffeurs en Europe de l'Ouest, à la suite des départs à la retraite et compte tenu de la difficulté du métier. Le ferroutage permet de proposer localement des emplois à des conducteurs routiers qui rentreront chez eux tous les soirs, après avoir mis sur le train des semi-remorques que récupéreront, à l'autre bout de la ligne, d'autres conducteurs locaux.

M. le président Alain Bocquet. Messieurs, je vous remercie des informations précieuses que vous nous avez apportées. Nous aurons, peut-être, le plaisir de visiter votre établissement dans le cadre des déplacements que nous effectuerons sur le terrain au terme des auditions, vers la fin du mois de mars.

M. Robert Lohr. Sachez, Messieurs, que vous serez les bienvenus.

*** Audition de M. Daniel Cappelle, président de l'Association
des industries ferroviaires Nord-Pas-de-Calais – Picardie (AIF),
accompagné de M. Héric Manusset, directeur général**

(Séance du mercredi 9 février 2011)

M. le président Alain Bocquet. Mes chers collègues, nous recevons aujourd'hui les représentants de l'Association des industries ferroviaires (AIF) qui, dans les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, regroupe près d'une centaine d'entreprises, certaines de petite et même de très petite taille – toutes n'adhérant pas, par ailleurs, à la Fédération des industries ferroviaires (FIF), organisation nationale dont nous avons déjà rencontré les responsables.

Un tel regroupement de la filière sur une base régionale se justifie : ce territoire est celui qui, en France, compte le plus grand nombre d'entreprises concevant et fabriquant, soit à titre exclusif, soit pour partie, des produits « ferroviaires ». Les entreprises adhérentes de l'AIF emploient au total plus de 9 000 salariés.

Le but de la commission d'enquête est de dresser un état de la situation afin de formuler, au terme de son travail, des propositions visant à conforter le savoir-faire français, je pense, par exemple, à l'entreprise Arbel Fauvet, et à garantir l'emploi industriel dans une filière dont on sait, aujourd'hui, qu'elle offre des perspectives de croissance soutenue, notamment à l'international.

La question de la sous-traitance et des rapports entre constructeurs et équipementiers apparaît d'autant plus déterminante que, souvent, l'activité de nombreuses petites entreprises, sinon leur survie, dépend de la possibilité qu'elles ont ou non d'être fournisseur régulier d'un constructeur. Elles ne disposent, en effet, que de peu de visibilité sur leurs carnets de commandes. Il semble que des pratiques, jusqu'alors particulières au secteur « automobile », imprègnent désormais la filière. À certains égards, les spécificités du secteur ferroviaire peuvent même se révéler plus contraignantes : alors que les équipementiers de l'industrie automobile conçoivent en série des ensembles techniques que les constructeurs assemblent et qui concernent un modèle donné. Ce modèle est commercialisé pendant plusieurs années, alors qu'on ne construit pas un train par jour. Les grands donneurs d'ordres du secteur ferroviaire sont donc en mesure de régir et de contrôler plus fortement encore le processus industriel.

C'est pourquoi je vous interrogerai sur les caractéristiques du fonctionnement particulier de la filière : quels sont les avantages d'être regroupés, dans votre région, dans ce qui s'apparente à ce que l'on appelle aujourd'hui un « *cluster* » ou, en français, une « grappe d'entreprises » ?

Cette première question m'amène également à vous interroger sur le rôle et sur les orientations du pôle de compétitivité « *I-Trans* », ancré dans les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie. A-t-il eu un effet d'entraînement pour vos entreprises ? A-t-il, d'ores et déjà, apporté un soutien tangible à l'innovation, à la

réputation, voire à la notoriété internationale de vos adhérents ? En d'autres termes, y a-t-il là l'amorce d'un travail en réseau ?

De même, les États généraux de l'industrie et le travail engagé, dans ce cadre, par le comité stratégique de filière vous paraissent-ils aller dans le bon sens ? Quels thèmes, quels sujets concrets souhaitez-vous voir traiter au travers de cet instrument d'orientation économique ?

S'agissant de la vie quotidienne de vos entreprises, estimez-vous que le Médiateur du crédit et le Médiateur de la sous-traitance ont servi efficacement vos entreprises, notamment en mobilisant, voire en rappelant à leurs obligations des donneurs d'ordres ?

De plus, les structures françaises d'ingénierie ferroviaire se préoccupent-elles suffisamment des petites entreprises de la filière, ou sont-elles, au contraire, trop déconnectées du processus industriel, tel qu'il est mis en œuvre par les constructeurs face à leurs sous-traitants ?

Enfin, s'agissant tant des matériels neufs que de la maintenance, pourriez-vous nous donner votre sentiment sur le volume des commandes que la SNCF, la RATP et RFF adressent au secteur et sur leurs modes de passation des marchés ? Est-il exact que, depuis quelques années, leurs projets d'investissement perdent en lisibilité, induisant une insécurité grandissante pour les industriels ? En outre, ces grandes entités publiques n'ont-elles pas désormais tendance à se fournir à l'étranger dès que les prix leur paraissent plus avantageux ? Si oui, disposez-vous d'exemples probants ?

(M. Daniel Cappelle prête serment.)

M. Daniel Cappelle, président de l'Association des industries ferroviaires. Messieurs les députés, j'ai cinquante-deux ans et travaille dans le ferroviaire depuis vingt-huit ans. Je suis diplômé de l'École des mines de Douai en métallurgie et en mécanique. Président bénévole de l'Association des industries ferroviaires du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie, je suis également le directeur « Développement » de l'équipementier français GHH-Valdunes, que vous auditionnerez prochainement, mais je suis venu aujourd'hui uniquement au titre de président de l'AIF.

Je suis accompagné de M. Héric Manusset, le directeur général de l'AIF.

M. Héric Manusset, directeur général de l'AIF. Je suis non seulement directeur général de l'AIF mais également, depuis décembre 2006, directeur du département « Transports » de la chambre de commerce et d'industrie « Nord de France », après avoir passé vingt-huit ans à la direction de la SNCF, en dernier lieu comme conseiller aux affaires européennes.

M. Daniel Cappelle. L'AIF regroupe une centaine d'entreprises dans le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie. Son budget s'élève à 620 000 euros. Elle est, en France, la seule association de type loi 1901 pour le ferroviaire et la seule organisation régionale de ce type.

Y adhèrent Alstom et Bombardier, installés respectivement à Valenciennes et à Crespin, des équipementiers de premier niveau, des sous-traitants et différents fabricants. Nous avons également l'appui du conseil régional, des communautés de communes et du réseau consulaire.

L'association porte un regard attentif sur le développement ferroviaire au niveau régional. Il pourrait être utile de développer des structures identiques dans les bassins d'emploi comportant ce que j'appellerai un « *secteur ferroviaire constitué* » – le Creusot, La Rochelle, Belfort –, avant de les mailler au plan national dans le cadre de la Fédération des industries ferroviaires. Une telle mutualisation entre « *clusters* » se révélerait sans aucun doute profitable. Cela étant, l'AIF n'intervient pas directement au plan national. Son objectif est de favoriser l'écoute et les meilleures pratiques entre ses différentes composantes.

Le Nord-Pas-de-Calais rassemble près de 10 000 des 17 000 emplois directs du secteur ferroviaire en France. Les équipementiers de rang 1 y sont assez peu nombreux : Valdunes pour les roues et les essieux, Stratiforme pour les composites et Sofanor, qui appartient au groupe Barat, pour les intérieurs de trains. Le secteur est donc surtout constitué de deux grands comptes et d'une myriade de petits sous-traitants : dans l'industrie ferroviaire, à la différence de l'automobile ou de l'aéronautique, un grand nombre de petites entreprises, qui appartiennent à des corps de métiers très variés – l'électronique, l'électricité, la mécanique, la fonderie, la forge –, sont, historiquement, en relation directe avec les grands comptes, d'où l'intérêt pour chacun de conserver de bons rapports. La différence de taille induit une sensible différence de maturité et d'approche, notamment dans la façon d'aborder les marchés nationaux ou internationaux.

S'agissant du fret, le Nord-Pas-de-Calais a conservé avec Arbel Fauvet Rail (ARF) un des trois derniers fabricants de wagons français, les deux autres étant les Ateliers bretons de réalisations ferroviaires (ABRF) et Lohr Industrie, en Alsace.

À la différence de celle du matériel roulant, la situation des matériels de fret est très critique. En l'absence de décisions, la France pourrait à très court terme se retrouver sans industrie de wagons de fret. Nous voyons aussi apparaître, depuis deux ou trois ans, de nouveaux donneurs d'ordre de rang 2 : *CAF* et *Talgo* pour l'Espagne et *Stadler* pour la Suisse. S'ils n'ont pas la taille d'Alstom, de Bombardier ou de Siemens, ils concurrencent ces grands groupes partout en Europe en proposant des prix inférieurs de 20 à 25 %. Mais la compétition ne s'arrête pas là : des groupes asiatiques s'intéressent aussi au marché européen : CNR et CSR pour la Chine, Hitachi pour le Japon et *Rotem* pour la Corée. Ils arrivent, les uns par le Royaume-Uni, les autres par la Grèce ou par l'Autriche, et sont capables de proposer des trains, de l'infrastructure et de la signalisation.

Aux tensions nées de la crise s'ajoutent les effets d'une concentration des capacités en Europe centrale. Alors que les besoins en Europe sont de quelque 12 000 à 15 000 wagons en période normale, la Roumanie, la Slovaquie et la Pologne ont une capacité de fabrication de 10 500 wagons par an. Pour sa part,

Arbel Fauvet peut en construire 300, dans la meilleure hypothèse. Le déséquilibre des forces est évident.

De plus, le monde ferroviaire voit arriver des pratiques propres au secteur automobile. Beaucoup d'acheteurs, voire de *managers* de grands sites, sont des ingénieurs issus de ce milieu. Ils y ont apporté des habitudes consistant à rechercher le prix d'achat le plus bas possible sans prendre en considération le coût global, maintenance comprise. Or, la maintenance, dans le secteur ferroviaire, s'étend sur une période pouvant aller jusqu'à trente-cinq ans, alors que la voiture a un cycle court. La filière intègre donc de plus en plus les réflexes du « juste-à-temps » et des contraintes de fabrication en chaîne qui peuvent causer des problèmes aux tout-petits sous-traitants.

Les constructeurs, comme Alstom, Bombardier ou Siemens, se concentrent aujourd'hui sur trois métiers, qui correspondent à 30 % du coût d'un train : ils conçoivent, assemblent et testent les trains. Les 70 % restants sont externalisés donc délégués aux équipementiers de rang 1, pour la réalisation des fonctions essentielles, et aux sous-traitants de rang 2 qui fabriquent les nombreux autres dispositifs.

Par ailleurs, les constructeurs ayant des usines dans plusieurs pays européens, l'équilibre des charges se fait à ce niveau, ce qui entraîne des flux croisés : on « charge » Valenciennes puis la Pologne, Crespin puis Bruges... Les fournisseurs finissent par ne plus savoir qui est leur client ni où ils doivent livrer. Ils ont donc du mal à s'organiser, surtout lorsqu'il s'agit de petites entreprises habituées à livrer dans un rayon de quinze kilomètres.

À cela s'ajoutent les effets du passage à la co-conception : au stade de la conception d'un train, les grands comptes imposent de plus en plus un partage des différents éléments, ce qui peut conduire à des anomalies, quand cette pratique est mal rodée, et donc provoquer des retards ou des problèmes de qualité.

Enfin, la filière connaît un départ massif d'experts, compte tenu de la pyramide des âges, tant chez les grands comptes constructeurs que dans le reste de la *supply chain*. Les experts, dans le ferroviaire, ce sont des titulaires de BTS devenus cadres d'ateliers ou ingénieurs métiers, dont la formation a demandé de cinq à huit ans. La plupart sont issus de la SNCF. Mais, aujourd'hui, beaucoup sont à la retraite ou consultants chez des concurrents. Il est d'autant plus difficile de trouver à en former de nouveaux que nous sommes confrontés à un désintérêt général des jeunes pour l'industrie et pour les matières scientifiques, alors que l'ingénierie ferroviaire suppose de maîtriser et de bien articuler des connaissances portant à la fois sur les voies, sur les matériels roulants, sur la signalisation, le courant, l'information...

Tels sont les différents problèmes sur lesquels travaille l'AIF. Nous avons déposé un dossier auprès de la DATAR dans le cadre de l'opération « grappes d'entreprises » : l'AIF a été retenue dans la deuxième vague, ce qui nous a permis de lever 600 000 euros pour aider à la constitution de groupements.

De fait, compte tenu de la taille du marché national, il n'y a pas de place pour deux grands groupes dans le même secteur. Or, pour les roues, il existe Valdunes, Faiveley, Compin *Interiors*, Sofanor. Il s'agit donc de consolider ces entreprises en les faisant travailler ensemble, dans le cadre par exemple d'un GIE, faute de quoi elles seront confrontées, dans deux ou trois ans, à de graves difficultés. Elles ne doivent pas travailler uniquement avec Alstom, Bombardier ou Siemens, mais traiter directement avec la SNCF, avec Eurotunnel et avec la RATP, voire répondre à des appels d'offres européens. L'AIF a fait un test auprès de la RATP et d'Eurotunnel : nous avons reçu un bon accueil et on nous a ouvert des perspectives s'agissant aussi bien de la déconstruction que de la rénovation. En effet, d'une part, il faut éliminer correctement les trains réformés : or, contrairement au secteur automobile, tout reste à faire en la matière dans le ferroviaire ; d'autre part, les commandes de trains neufs pouvant se raréfier, le marché de la rénovation est également promis à un bel avenir. Les entreprises du Nord-Pas-de-Calais, si elles savent se regrouper, pourront répondre efficacement à la demande. C'est une piste que l'AIF entend étudier sérieusement.

Pour revenir au fret, il demeure en France, je l'ai dit, trois fabricants de wagons de marchandises : Arbel Fauvet, les ABRF et Lohr. La forte relance de la demande en 2000 a permis à l'Europe centrale de développer sa production – *IRS* (*International Railway Systems*) en Roumanie, *Tatra vagónka* en Slovaquie, *Greenbrier* en Pologne–. L'appui des États-Unis, qui y ont beaucoup investi, a permis aux constructeurs de ces pays d'atteindre une capacité de 10 500 wagons par an. Cependant, alors que la demande européenne est de l'ordre de 12 000 à 15 000 en période normale, la crise l'a fait tomber à 5 000 seulement pour les deux dernières années, de sorte que ces sociétés ont pratiqué une politique de *dumping* en vue de remporter les commandes. Les experts espèrent toutefois une reprise du fret en 2013, qui devrait entraîner une forte demande : le parc est à rénover et on a besoin, en outre, de plus en plus de conteneurs et de « porte-autos ». La force des entreprises d'Europe centrale réside, bien sûr, dans leurs faibles coûts salariaux, mais aussi dans les relations qu'elles entretiennent depuis longtemps avec de grands donneurs d'ordre – *IRS* avec la Deutsche Bahn, *Tatra vagónka* avec Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) –, relations accompagnées d'un partage des connaissances et d'un soutien en cas de problèmes de qualité, par exemple. C'est pourquoi, quand le marché repartira, il n'est pas difficile de prévoir que les sociétés de chemin de fer allemande et autrichienne réserveront l'intégralité de leurs capacités de production, et les trois sociétés françaises risquent de ne plus être en mesure de profiter de la reprise, ayant vu les leurs péricliter. Or le parc français a besoin de 300 à 500 wagons par an – le parc de SNCF-ERMEWA s'élève à 80 000 wagons, contre 700 000 pour le reste de l'Europe, hors Russie, leur moyenne d'âge étant supérieure à 30 ans. Le marché est donc déséquilibré en volume, tiré vers l'Europe de l'Est et piloté par la Deutsche Bahn. Il convient dès lors d'aider les entreprises françaises qui subsistent à passer ce cap, pour préserver nos capacités de production.

Le souci d'un développement durable a conduit l'État à afficher de grandes ambitions pour le rail, dans le cadre des Grenelle 1 et 2. Il convient donc

de tenir les objectifs fixés en matière de transfert modal, de développement des ports ou de « dégoulottage » sur le réseau. Alors que le transport ferré est présenté comme un vecteur de développement réellement moderne, ne serait-il pas paradoxal que, demain, la France continue de produire des automobiles et des avions, et ne puisse plus faire de même s'agissant des matériels de fret ?

Interrogés par nos soins, les industriels, les sous-traitants et les fournisseurs déplorent le manque de visibilité, l'un d'eux allant jusqu'à parler de « *trou noir* ». Alors que, durant longtemps, la SNCF a paré à tout, les acteurs n'ont plus aujourd'hui d'indications sur les volumes et le tonnage à transporter, sur les innovations et sur les besoins futurs. On ne sait plus qui fait quoi, qui est responsable de quoi. On n'interroge pas non plus ceux qui savent... Il faut un travail commun entre RFF, la SNCF et les nouveaux opérateurs, les gestionnaires de réseaux, les chargeurs et les industriels. Le comité stratégique de filière devrait, pour le fret comme pour le transport de voyageurs, faire sa place à cette coopération, afin d'aboutir à une solution française. Il ne s'agit pas d'être contre les autres, mais d'exister à côté d'eux, en rapport de notre taille.

L'écart subsistera toutefois entre l'Europe centrale et nous pour ce qui est des coûts salariaux. C'est donc en termes d'innovation et de gestion que nous devons être aptes à faire la différence.

Il faut enfin une politique de développement des ports français, ce qui implique d'assurer leur connexion aux infrastructures ferrées – je pense notamment aux ports du Havre et de Dunkerque – et de supprimer les goulots d'étranglement grâce à des contournements. Et il faut aussi régler la question du corridor ferroviaire traversant la France en prévoyant des points d'arrêt, faute de quoi ce ne serait qu'un tube au service des autres !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. C'est déjà le cas de nos autoroutes pour les camions.

M. Daniel Cappelle. Par ailleurs, la tarification SNCF, aujourd'hui « à la tonne », devrait plutôt se faire « au wagon », comme c'est le cas dans le reste de l'Europe. Il conviendrait également de travailler sur l'allègement des véhicules et inciter le réseau et les chargeurs à entrer dans un cercle vertueux, en vue notamment de moins solliciter la voie. Arbel Fauvet a développé pour les wagons de fret un bogie performant, l'AFR 22, qui permet un gain de 1,6 tonne par rapport aux wagons d'Europe de l'Est : or l'entreprise ne parvient pas à le vendre parce que le système ferroviaire n'accepte pas ce genre d'innovation.

Je le répète : il faut soutenir Arbel Fauvet, Lohr et les ABRF en vue de leur offrir des perspectives communes. Des synergies sont sans nul doute possibles. Il n'y a en effet aucune raison pour que le wagon classique s'oppose à la « caisse roulante » ou au « rail-route ». Mais n'oublions pas non plus de travailler sur les questions de grande maintenance, de soudure, de peinture, etc.

La France dispose d'une réelle expérience dans la construction du wagon de fret, mais le développement de ce secteur suppose la connaissance du marché et une vision partagée pour que les industriels puissent s'organiser.

Il ne sera, en revanche, pas possible de tout relocaliser en France. Nous pouvons néanmoins gérer un tissu de fournisseurs de proximité et de sous-ensembles distants, aux coûts moindres. Il faut en effet associer sans opposer les fournisseurs de proximité et la base industrielle plus éloignée, notre capacité de préparation, de montage, d'équipement et de finition étant assurée autour des grands comptes. C'est ce que commence à faire Arbel Fauvet, c'est ce que fait Lohr, c'est ce que pourrait faire les ABRF.

M. Alain Cacheux. Si, comme vous l'avez dit, la SNCF tarifie à la tonne et non au wagon, un wagon plus léger devrait être considéré comme avantageux...

M. Daniel Cappelle. La tarification se fait à la tonne transportée. Un wagon plus léger n'intéresse pas nécessairement le client, car on charge au maximum les wagons. De plus, on transporte aujourd'hui de plus en plus de « vide » avec les conteneurs et les voitures... Cela étant, peut-être le développement du transfert modal permettra-t-il de faire une meilleure place aux matériels innovants.

Je tiens à dire qu'alors que le rail est tout désigné pour le transport de céréales, voici qu'on autorise les camions de 44 tonnes à charger les produits agricoles. C'est instaurer une concurrence frontale entre la route et le fret !

S'agissant du matériel roulant « voyageurs », nous constatons une mutation assez brutale vers une mise en concurrence internationale tant des constructeurs que des fournisseurs. À cela s'ajoutent des aléas dans les programmes de fabrication et dans le choix des sites de production, qui empêchent équipementiers et sous-traitants d'avoir une vue à moyen terme. De plus, dans les contrats à l'exportation conclus par les constructeurs, apparaissent désormais des exigences de localisation que seuls les grands équipementiers peuvent accompagner : Bombardier, Siemens ou Alstom vendant des locomotives au Kazakhstan ou un train au Maroc. À l'exception de Valdunes ou de Faiveley, les entreprises du Valenciennois ne peuvent pas suivre, car elles sont trop petites. L'AIF a donc fait un travail de pédagogie afin d'aider les fournisseurs de taille limitée à se grouper : ainsi lorsque Alstom a remporté le marché du métro de Chennai, en Inde, nous avons pu lui soumettre une candidature collective. Malheureusement, il n'y avait plus aucune place pour les entreprises du Valenciennois : les prototypes étaient fabriqués à La Paz, l'ingénierie prévue en Espagne et le métro construit sur site, à Chennai, alors que la plate-forme « métro » d'Alstom est située à Valenciennes. Alstom a donné comme prétexte la construction des rames en inox.

Il s'agit néanmoins pour l'association de promouvoir des mutualisations, comme cela se fait dans le secteur de l'aéronautique.

Par ailleurs, il convient de noter que les stratégies « *sourcing* » des constructeurs ne sont pas encore stabilisées, ce qu'ils reconnaissent eux-mêmes. On ignore qui fait quoi dans les services « achats » d'Alstom, de Bombardier ou de Siemens, entre le « *corporate* », situé à Saint-Ouen ou à Berlin, et le niveau local, entre les structures générales et les structures de site. De plus,

l'accompagnement-développement des fournisseurs et le « suivi qualité » sont très différents d'un grand compte à un autre. Bombardier est un modèle : le patron du site de Crespin a nommé un ingénieur dédié au développement des fournisseurs et qui intervient à titre d'aide en cas de problème. Alstom n'a rien de comparable.

La répartition des tâches entre les entreprises locales et celles des « *low cost countries* » fait également difficulté : le local peut être utilisé au stade du prototype – pour le démarrage des séries et pour la gestion de la « non-qualité » –, le développement des séries longues, qui permet l'amortissement, étant confié aux producteurs à bas coûts. « *Nous voyons la bande-annonce, mais pas le film !* » Or une entreprise, même modeste, a besoin d'une vision à moyen terme – deux ans environ – pour s'organiser. Si la PME ne dispose pas de cette visibilité, elle ne saura pas gérer les embauches de CDI, elle précarisera son personnel en recourant à des intérimaires et elle n'investira pas dans de nouvelles machines, faute d'avoir la certitude de les amortir.

[...]

Par ailleurs, à l'exception des métros, le marché national de renouvellement du matériel roulant va se réduire, tombant de 140 à 70 trains par an. Sur 1 600 commandes de TER prévues, seules 160 sont fermes. La SNCF ou les régions auront-elles les moyens de financer le reste ? Le tassement des carnets de commandes de Bombardier et, peut-être plus encore, celui d'Alstom dont le site valenciennois pourrait être éprouvé dès 2013, ne peuvent donc que préoccuper l'ensemble de nos entreprises, d'autant qu'une filière dont le marché national baisse est encore plus exposée à la compétition internationale.

La croissance mondiale du ferroviaire tourne autour de 3 % ou de 4 % par an. Dès lors, les sous-traitants sinistrés des constructeurs d'automobiles et de camions ont tendance à se tourner vers ce secteur. Il en est de même de certains bureaux d'études, qui importent, de Paris ou de Lyon, des pratiques de *dumping*, ce faisant ils supplantent les bureaux d'études habituels et mettent en péril le projet de base arrière que nous avons dans ce domaine. Alstom a décidé de créer, sur un modèle proche de ce qui se fait dans l'automobile, un « technicentre » regroupant toutes les compétences nécessaires pour concevoir les trains de demain : ce serait fort bien, s'il ne l'avait installé à Saint-Ouen, alors qu'il y a deux ans encore on disait que le centre nerveux d'Alstom devait rester à Valenciennes pour les métros, les TER et les tramways !

Dernier problème : celui de la propriété intellectuelle. Les entreprises allemandes, qui, pour beaucoup, sont des entreprises de taille intermédiaire (ETI), sont propriétaires de leurs plans. En France, c'est beaucoup plus rare. Les nouveaux opérateurs, gestionnaires d'infrastructures ou de trains, n'ont pas toujours accès aux dossiers, qui appartenaient à la SNCF : le sous-traitant rencontre de ce fait des difficultés pour réaliser certaines pièces.

Pour conclure, je dirai d'abord que la création du comité stratégique est une très bonne chose pour la filière, au sein de laquelle tous, du client au sous-traitant, nous allons désormais pouvoir nous parler. Il ne faut pas perdre de temps :

j'espère que le ministre de l'industrie organisera rapidement la première réunion de ce comité, et qu'on n'oubliera pas de faire à l'activité de fret la part qu'il doit avoir.

Beaucoup de sujets appellent toutefois un traitement à l'échelle de l'Europe et la constitution d'un axe entre les deux pays qui « tirent » le secteur du ferroviaire : la France et l'Allemagne. Peut-être est-il trop tôt pour songer à la constitution, à partir d'Alstom, de Bombardier et de Siemens, d'un groupe comparable sinon équivalent à ce qu'est Airbus pour l'aéronautique, mais ne pourrions-nous créer un équivalent du CERN, cette organisation coopérative européenne du nucléaire, en vue de mutualiser nos capacités d'études et nos recherches ?

La survie du système passe aussi par un partage plus équilibré de la valeur ajoutée et des marges associées entre constructeurs et fournisseurs.

D'autre part, l'appui et les aides apportés par les pouvoirs publics, régionaux, nationaux ou européens, à la construction d'équipements ferroviaires devraient se traduire par un juste retour sur investissement, sous forme d'activité pour les usines de nos territoires de référence. Ainsi les Valenciennois ne comprennent pas que le coréen *Rotem* ait remporté le marché du tramway turc, financé avec une contribution de l'Europe...

L'innovation sera déterminante, mais il convient aussi de tenir les engagements pris dans le cadre des Grenelle 1 et 2, en particulier celui de porter de 14 à 25 % la part du fret non routier. Ces objectifs doivent être respectés, tant en termes de volume que de délais, car le marché n'attendra pas. J'ai reçu hier soir un courriel m'informant que la *China North Railway (CNR) Cargo*, qui fabrique 40 000 wagons par an, a créé une *joint-venture* avec *PKP (Polskie Koleje Państwowe)*, l'opérateur polonais : les Chinois s'appuient donc sur l'opérateur local.

Nous devons enfin nous montrer vigilants quant à la demande nationale pour les prochaines années. Pour le fret comme pour le matériel roulant, il faut « consolider » les véhicules de demain.

Mais notre association a aussi le souci de valoriser l'excellence industrielle et d'améliorer notre reconnaissance européenne et mondiale : je suis allé en Chine l'année dernière, nous étions à « *InnoTrans* » à Berlin en septembre 2010 et nous avons réservé 650 mètres carrés au SIFER de Lille, le seul salon français de l'industrie ferroviaire, qui se tiendra au mois d'avril prochain.

M. le rapporteur. Monsieur Cappelle, vous avez déclaré l'année dernière, dans *La Voix du Nord*, que la stratégie fret ne serait au point que lorsque la SNCF aurait révisé la sienne. C'est fait, désormais. Quel regard portez-vous sur cette nouvelle stratégie ?

M. Daniel Cappelle. La stratégie du fret de la SNCF n'est ni claire pour les industriels ni à la hauteur de ce qui avait été annoncé, de nombreux indices laissant même penser que la route pourrait prédominer. « *Il n'y a pas que des roues en métal dans SNCF Geodis : il y a même beaucoup de pneus !* ». Il faut être

d'autant plus vigilant que plus la SNCF supprimera en France d'embranchements, plus elle rendra le système inopérant. Alors qu'elle a un immense passé ferroviaire, qui a fait son prestige, nous en sommes aujourd'hui à nous demander comment elle conçoit pour demain son métier. Elle a plusieurs casquettes : opérateur, industriel et « garagiste ». Elle doit préciser sa stratégie en direction des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) : au lieu de leur mettre des bâtons dans les roues, elle devrait bien plutôt les aider à s'imposer pour gérer « le dernier kilomètre », assurer la desserte locale comme le fait Europorte 2 qui gère les 200 kilomètres de réseau ferré du port de Dunkerque. Il faut d'autant plus généraliser de telles pratiques exemplaires que le développement de ces OFP accroîtra la demande de wagons et de locomotives.

M. le rapporteur. Vos propos rejoignent les préconisations de mon rapport de juillet 2009 « *Remettre le fret sur le rail* ».

M. Gilles Cocquempot. L'Association des industries ferroviaires est-elle en concurrence avec la Fédération des industries ferroviaires ?

M. Daniel Cappelle. Bien au contraire, nous sommes complémentaires. L'AIF est une association régionale qui est représentée dans la FIF. Nous sommes ensemble au comité stratégique de filière.

Le « *cluster* » ferroviaire regroupe les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le réseau consulaire, l'AIF et « *I-Trans* » sous une bannière commune, « *Northern France Rail* », pour se faire connaître à l'international.

M. Alain Cacheux. Vous avez fait état de partenariats anciens entre les opérateurs germaniques et des entreprises en Slovaquie ou en Roumanie : pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas noué un tel partenariat stratégique avec des constructeurs français ?

M. Daniel Cappelle. Contrairement à la SNCF, Deutsche Bahn et ÖBB ont très rapidement compris qu'ils étaient avant tout des opérateurs et non des industriels. Pour de nombreuses raisons, y compris sociales, l'opérateur SNCF et son réseau d'entreprises ont été longtemps en concurrence alors qu'ils auraient dû se compléter. La SNCF pense tout connaître elle-même : c'est oublier que les débouchés futurs ne peuvent être assurés que dans le cadre d'alliances, qui supposent elles-mêmes la durée.

M. Héric Manusset. L'Allemagne et l'Autriche ont mis en application la directive 91/440 beaucoup plus rapidement que la SNCF. Il aurait fallu séparer l'infrastructure de l'opérateur, ce qui n'est véritablement pas encore fait au sein de la SNCF.

M. Michel Hunault. Vous avez évoqué les Ateliers bretons de réalisations ferroviaires (ABRF), qui ont un vrai savoir-faire. Que faire pour les sauver, compte tenu des orientations assez particulières du *management* et de l'état de ses relations avec SNCF-ERMEWA ?

Plus généralement, vous savez que le Parlement a été associé à la création du Fonds stratégique d'investissement (FSI), le bras armé de la Caisse des dépôts.

Un autre fonds permet à l'État de prendre une part de capital dans des entreprises à vocation stratégique. Le Président de la République est venu à Saint-Nazaire, la semaine dernière, réaffirmer qu'il fallait que vive notre construction navale : si le FSI n'était pas entré dans leur capital, il n'y aurait plus de Chantiers à Saint-Nazaire. Ne pensez-vous pas que, pour préserver le savoir-faire de notre industrie ferroviaire, l'État doit prendre ses responsabilités en entrant de même dans le capital de certaines entreprises ? ERMEWA et la SNCF ne sont tout de même pas « *l'alpha et l'oméga* » de l'industrie ferroviaire française...

M. Daniel Cappelle. Jusqu'à présent, les ABRF ont cherché à produire des wagons pour conquérir les marchés européens, en Allemagne et en Autriche en particulier, ce qui suppose de bien connaître ces marchés. Cette entreprise, qui a en effet un vrai savoir-faire, notamment dans la maintenance des wagons, doit définir plus précisément son cœur de métier, entre la maintenance et la construction neuve.

Compte tenu de notre taille, la France ne sauvera sa filière que si Arbel Fauvet, les ABRF et Lohr entreprennent une réflexion commune pour travailler ensemble et de manière complémentaire. Enfin, il convient de donner, c'est vrai, un coup de pouce à ces entreprises pour leur permettre de se positionner demain, non seulement dans la construction de wagons neufs, mais également dans la rénovation et la prise en charge d'une maintenance complète qui, pour une bonne part, est effectuée aujourd'hui dans les ateliers de la SNCF.

La réponse comporte donc trois volets : il faut une stratégie, des alliances et une politique industrielle française.

M. le président Alain Bocquet. Il existe un *Buy American Act* : que penseriez-vous d'un *Buy European Act* ? D'autre part, pourquoi ne sommes-nous pas capables d'aller nous vendre en Amérique du Sud ou en Australie ?

M. Daniel Cappelle. Ce n'est pas en élevant des murs, physiques ou légaux, qu'on améliore le monde. Un *Buy European Act* ne serait pas une réponse. Il faudrait plutôt définir clairement les règles de la compétition et les faire appliquer par tous de manière homogène, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Nous avons besoin d'un sursaut pour comprendre que nous ne pourrions gagner qu'en nous regroupant. Avec l'expérience des grands comptes et des constructeurs, nous pourrions alors partir à la chasse aux grands contrats, ce que les Allemands savent très bien faire. Il ne faut pas nous opposer. Mais, je le répète, cette action commune suppose que la SNCF et la RATP définissent leur métier, afin que chacun sache bien ce qu'il a à faire.

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, messieurs.

Audition de M. Jean-Claude Volot, médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, accompagné de Mme Françoise Odolant, chargée de mission « acheteurs et charte de bonnes pratiques », de Mme Alexia Demirdjian, chef de cabinet, de Mme Caroline Hardy, attachée de presse, et de M. Bertrand Rouzier, juriste

(Séance du mardi 15 mars 2011)

M. le président Alain Bocquet. Mes chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Jean-Claude Volot, et ses collaborateurs. M. Volot a été nommé en avril 2010 à la tête d'une nouvelle institution, la Médiation des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance. Dans son intégralité, cette appellation n'est pas sans relation avec la raison d'être de cette commission d'enquête. En effet, lorsque cette institution fut créée, M. Estrosi, alors ministre de l'industrie, souhaitait qu'elle devienne « *le pivot de la rénovation des relations donneurs d'ordres-sous-traitants* », afin de faire prévaloir une logique partenariale au lieu du traditionnel face-à-face « *dominants-dominés* ».

M. Volot n'est pas fonctionnaire : il est d'abord un chef d'entreprise, qui préside à ce titre l'Agence pour la création d'entreprises (APCE). Il a également été le collaborateur le plus direct du Médiateur du crédit, M. René Ricol, devenu Commissaire général à l'investissement, autre institution également créée en 2010. À ce propos, quelles relations pratiques, ces institutions entretiennent-elles pour l'examen de certains dossiers complexes ? Nous serions intéressés par des exemples concrets, en particulier dans le secteur qui relève de cette commission d'enquête.

Plus généralement, notre commission d'enquête, qui cherche à dégager des pistes pour assurer l'avenir de notre industrie ferroviaire, se demande si celle-ci ne pourrait pas constituer un bon cas d'école pour l'établissement d'une relation nouvelle de partenariat entre « petits » et « grands », dans un esprit de solidarité de filière.

La filière ferroviaire, précisément, figure parmi les onze filières stratégiques identifiées à l'issue des États généraux de l'industrie. Elle a comme telle été dotée d'un comité stratégique. Y a-t-il lieu de se féliciter des premiers travaux de celui-ci ? Plus généralement, la création de comités de cette nature traduit-elle un retour de l'État dans le pilotage de secteurs industriels clés ? Pour rendre celui de la filière ferroviaire efficace, ne conviendrait-il pas que la SNCF, grand donneur d'ordres, soit rappelée à ses responsabilités par les pouvoirs publics, s'agissant de ses activités de fret et de l'indispensable modernisation de son parc de wagons ?

Notre souci d'une action publique efficace nous conduit également à nous interroger sur le travail des médiateurs régionaux, placés sous votre autorité. Pouvez-vous nous donner des exemples de leurs interventions en Nord-Pas-de-Calais et en Picardie, régions qui comptent le plus grand nombre d'entreprises du secteur ferroviaire ?

Par ailleurs, la structuration de la filière peut-elle bénéficier de la contribution du Fonds stratégique d'investissement (FSI) ou de la banque publique *Oséo*, qui a précisément la mission d'accompagner l'innovation, la croissance et les partenariats des PME-PMI ?

Enfin, à titre personnel, je dois dire, monsieur le médiateur, que j'ai été assez surpris par la réponse que vous avez faite, dans un entretien donné aux *Échos* le 8 décembre dernier, à une question portant sur le rejet de certains dossiers. Je vous cite : « *La médiation n'intervient que lorsque le donneur d'ordres se trouve dans l'illégalité. Par exemple, lorsqu'un grand industriel pousse ses sous-traitants à partir à l'étranger, parce que lui-même délocalise, je considère que cela ne constitue pas un cas de médiation, car produire à l'étranger est un libre choix d'entreprise. Par ailleurs, certaines sociétés commencent à nous considérer comme leur agent commercial. Or, ce n'est pas notre rôle. Nous, nous aidons simplement à recréer le lien.* » Est-ce là l'amorce de relations plus équilibrées entre les donneurs d'ordres et leurs sous-traitants ? Dans le secteur ferroviaire, certains d'entre eux ont été prévenus que l'on subordonnait désormais l'obtention d'un contrat ou la poursuite d'une activité à leur installation auprès du site de production d'un constructeur installé à l'étranger, voire à la délégation d'une partie de la sous-traitance à une entreprise à bas coût située à l'étranger.

(M. Jean-Claude Volot prête serment.)

M. Jean-Claude Volot, médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance. Les nouvelles institutions que sont la Médiation du crédit, le Commissariat général à l'investissement et la Médiation des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance – qui regroupent des hommes de bonne volonté souvent issus, comme René Ricol et moi-même, du monde économique et social – sont présentes sur tous les fronts. Les connexions horizontales entre elles fonctionnent très bien. René Ricol m'a du reste demandé d'être le président du comité consultatif « industrie et financement » du Grand emprunt. Nous nous réunissons d'ailleurs régulièrement pour définir nos orientations en matière de financement des entreprises comme en matière industrielle.

S'agissant du secteur ferroviaire, dès octobre 2008, René Ricol et moi-même sommes intervenus auprès des banques, au nom de la Médiation du crédit, en faveur d'entreprises touchées par la crise. En revanche, la Médiation des relations interentreprises n'a traité que peu de cas concernant ce secteur, mais les résultats ont été satisfaisants. Les situations s'enveniment souvent parce que les parties ne communiquent que par courriels et lettres recommandées, voire par avocats interposés. Il suffit en général de les convaincre de s'asseoir autour de la même table pour les amener à discuter, et c'est ainsi que, pour l'ensemble de nos interventions, notre taux de succès atteint 88 % !

Les travaux des États généraux de l'industrie ont été positifs. Nous intervenons dans les douze filières. À la demande de Jean-François Dehecq, vice-président de la Conférence nationale de l'industrie, nous donnons notre avis sur tous les sujets. Nous travaillons notamment à la création de médiations de filière,

regroupant des sages qui, issus de chacune d'entre elles, seront à même de trancher les différends. Nous souhaitons favoriser l'émergence d'une culture de la médiation dans un pays où domine celle du conflit, non seulement dans les relations sociales mais également dans les relations entre entreprises. Il faut savoir régler les litiges à l'intérieur d'une profession. C'est possible, comme le prouve l'action entreprise au début des années quatre-vingt, à la suite des deux premières grandes crises pétrolières, dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP)— action qu'il serait au reste grand temps de relancer.

Dans le cadre du Commissariat général à l'investissement, l'État a décidé de consacrer 69 millions d'euros à la création de plateformes collaboratives de PME, au sein des douze filières. Si l'on ajoute la contribution des régions et des entreprises, le projet bénéficiera au total de quelque 200 millions d'euros : c'est la première fois qu'autant d'argent est consacré en France à une telle finalité. D'ailleurs, la caractéristique de la filière ferroviaire étant d'être éparse, la rassembler autour de projets communs ne peut que lui être bénéfique.

Le niveau de communication est bon, même s'il peut être amélioré.

Avec les États généraux et le Grand emprunt favorisant les industries du futur, nous assistons, en effet, au retour de la politique industrielle de l'État. En tant que chef d'entreprise, j'ai toujours déploré que celui-ci ait abandonné sa responsabilité en la matière au milieu des années soixante-dix. Je n'ai rien contre les régions mais je pense qu'il aurait dû continuer d'imprimer sa marque dans ce domaine, sans préjudice pour l'action des collectivités car l'économie est de la responsabilité commune. À l'évidence, quand on a partagé les rôles, on s'est lourdement trompé.

Je le répète : en tant que « *vieux jacobin* », je me félicite du retour en force de l'État en matière de politique industrielle, et qu'il revienne ainsi à la tradition qui fut toujours la sienne. Pourquoi a-t-il tourné le dos à des siècles de culture économique, sous des prétextes idéologiques d'autonomie régionale qui m'ont toujours fait rire et enrager à la fois ? Dans un pays de taille somme toute modeste, les régions n'ont pas les moyens d'impulser des politiques économiques ambitieuses. L'enquête que j'ai conduite pour le Gouvernement l'année dernière dans dix d'entre elles – dont la vôtre, monsieur le président –, en tant que commissaire à la réindustrialisation, montre combien l'absence de l'État a, depuis trente ans, été dommageable à notre industrie.

Faut-il rappeler la SNCF à ses missions ? Je n'en suis pas convaincu car on doit lui laisser toutes ses chances de réussite en tant qu'entreprise de transport. Les liens très anciens qu'elle entretient avec l'État, avec le monde politique et avec les collectivités territoriales ne lui facilitent pas la tâche. Laissons-la respirer !

L'action des médiateurs régionaux est efficace. L'un des deux grands objectifs de la Médiation, cette année, est d'améliorer la qualité et l'efficacité de leur intervention ainsi que de celle des médiateurs délégués nationaux, grâce, notamment, à des plans de formation élaborés par Mme Françoise Odolant et par

M. Bertrand Rouzier, ici présents, et tous deux spécialistes des achats que j'ai tenu à faire venir à la Médiation.

Notre deuxième grand objectif est la création d'un corps national de médiateurs compétents, issus des anciennes DRIRE (directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) et des DIRECCTE (directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) – le profil type étant plutôt celui des ingénieurs des Mines connaissant bien le territoire. D'anciens juges et présidents de tribunaux de commerce nous ont également rejoints dans toutes les régions pour aider nos médiateurs. Nous sommes tous bénévoles – c'est du reste à titre bénévole aussi que ces anciens juges exerçaient leurs fonctions de magistrats. La Médiation ne coûte donc pas cher !

Le Fonds stratégique d'investissement et *Oséo* remplissent bien leurs différentes missions. J'ignore si le FSI est déjà intervenu dans le secteur ferroviaire, mais il semble prêt à le faire en cas de nécessité. Peut-être aurait-il fallu créer ou faudra-t-il créer, sur le modèle du FMEA – Fonds de modernisation des équipementiers automobiles –, un FMEF, à savoir un Fonds de modernisation des équipementiers ferroviaires, doté de 100 à 200 millions d'euros : l'idée est à creuser.

S'agissant de mes propos dans *Les Échos*, que vous avez cités, sur les difficultés à empêcher les délocalisations, je tiens à rappeler qu'il n'existe, à l'heure actuelle, aucune disposition législative permettant de contrer les pressions exercées par des donneurs d'ordres sur leurs fournisseurs dans le but de les inciter à délocaliser. Nous nous efforçons toutefois de faire comprendre aux donneurs d'ordres que la délocalisation de leurs fournisseurs n'est pas toujours la meilleure solution. C'est en tout cas la mort assurée pour ceux des fournisseurs qui suivent à l'étranger un donneur d'ordres qui est leur seul ou quasi exclusif client, comme j'ai pu l'observer depuis vingt-cinq ou trente ans, quel que soit le secteur considéré.

Il en va autrement dans les cas de portage à l'international des entreprises, comme l'association Pacte PME International en assure la mise en œuvre dans de nombreux secteurs. Il est, en effet, des métiers où il peut être nécessaire, pour se développer, non pas tant de délocaliser que de se localiser. Si, en tant qu'industriel du secteur aéronautique, je me suis installé en Floride, c'est pour traiter directement avec les compagnies aériennes d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud. Nous avons également un établissement en Chine pour toucher la clientèle asiatique. Cela nous a permis d'accompagner Airbus en travaillant au plus près de ses clients. Tout cela a des effets très bénéfiques : études, prototypes, mises au point et structures commerciales sont gérés de Toulouse mais cette unité toulousaine ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui sans nos unités américaine et asiatique. Ce serait donc une erreur de tirer à boulets rouges sur les délocalisations en ignorant l'élément de localisation qu'elles peuvent comporter et qui contribue à consolider le site français.

Dans le secteur ferroviaire, Faiveley pourrait servir de modèle : cette magnifique entreprise réalise l'essentiel de sa production et de ses études en France, et près de 90 % de son chiffre d'affaires à l'exportation. La filière a tout intérêt à développer ces pratiques de portage à l'international. Dans le secteur de l'aéronautique, je pourrai aussi citer une très belle entreprise comme Zodiac.

Comme l'a montré le rapport que notre Médiation a rendu au Gouvernement à la fin du mois d'août, il n'existe en France, je le répète, aucune disposition législative visant à lutter contre les délocalisations, même forcées. En revanche, si un donneur d'ordres rompt unilatéralement ses relations commerciales avec un sous-traitant en raison du refus de ce dernier de délocaliser, il y a faute et nous intervenons. Ce cas fait partie des trente-six défauts relationnels que nous avons relevés et qui constituent autant d'entorses à la loi. Je dois noter que nous avons peu de réclamations en provenance du secteur ferroviaire : règne-t-il dans ce métier une totale *omerta* ou les relations y sont-elles entièrement satisfaisantes ? Je serais étonné que cette deuxième hypothèse soit la bonne : ce serait un cas unique !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Chacune des auditions confirme l'absence, en France, d'entreprises de taille intermédiaire (ETI) : nous souffrons d'un défaut de « massification » car il n'existe, ou presque, que de très petites entreprises de sous-traitants face à de grands groupes.

L'une de vos trois missions consiste à aider les PME à sauvegarder leur indépendance stratégique. Est-ce possible quand l'objectif est, en même temps, de leur permettre de devenir des entreprises de taille intermédiaire ?

Vous avez salué le retour de la politique industrielle de l'État. Pour ma part, je considère que l'État doit être stratège mais laisser l'initiative aux autres acteurs.

Pensez-vous que le FSI puisse être utile à l'industrie ferroviaire ? Si oui, comment ?

S'agissant de la stratégie à l'exportation, l'absence d'entreprises de taille intermédiaire ne fait-elle pas peser sur l'industrie ferroviaire européenne un risque de perte de ses savoir-faire et de pillage de ses brevets, le tissu industriel n'étant pas suffisamment robuste ?

M. Jean-Claude Volot. Le manque d'entreprises de taille intermédiaire affecte tous les secteurs d'activité. Durant douze ans, je me suis penché, avec mes étudiants de la Sorbonne, sur la théorie des organisations : nous nous sommes aperçus que notre économie était beaucoup trop structurée en sous-traitants si bien que, lorsque nos trente-quatre grands groupes industriels partent à l'étranger, ils laissent derrière eux des PME en situation difficile – du reste, des milliers de sous-traitants ont disparu depuis vingt ans. Cette structuration économique de la France remonte à l'Ancien régime.

M. le rapporteur. Voulez-vous dire que les sous-traitants sont trop atomisés et souffrent de leur manque de polyvalence ?

M. Jean-Claude Volot. Notre industrie se partage entre quelques grandes entreprises et une multitude de sous-traitants, et cette généralisation de la sous-traitance a été organisée par les premières afin de répondre à leurs besoins. Tel n'est pas le cas en Allemagne, où les entreprises de taille intermédiaire en sont à la troisième génération – elles sont nées après la guerre. Ces « *Mittelstand* » fabriquent des produits ou des services finis vendables sur catalogue et directement exportables. Nos entreprises, elles, ne font pas de recherche et développement parce qu'elles sont trop petites et, comme elles sont trop petites, elles ne peuvent pas exporter !

Les plateformes collaboratives ont été créées pour sortir de ce cercle infernal. René Ricol et moi-même nous sommes beaucoup battus avec M. Estrosi pour que l'argent du Grand emprunt destiné à l'industrie ne fonde pas ! D'ailleurs, je me demande si les moyens qu'on a mis dans l'industrie en affirmant qu'elle est au cœur des préoccupations sont suffisants. La somme de 69 millions d'euros, que j'ai évoquée, doit aider les PME à se fédérer sur des projets communs.

Quant à concilier collaboration et indépendance, les plateformes collaboratives ne visent pas à atteindre à un maximum, mais à un optimum. Lorsque, dans le cadre des pôles de compétitivité, on agglomère des PME autour du projet d'un grand *leader*, les capacités de R&D, de financement ou d'autofinancement et d'endettement de ces PME sont orientées vers le projet global défini par ce *leader*, ce qui, évidemment, hypothèque lourdement leur indépendance stratégique. Au contraire, dans le cas d'un pôle où, en l'absence de grand *leader*, la répartition entre PME et ETI est assez équilibrée. L'indépendance stratégique est ainsi mieux assurée. À mes yeux, pour une PME, cette indépendance stratégique est garantie si elle ne réalise pas plus de 15 % de son chiffre d'affaires avec le même client. Les drames que nous rencontrons, notamment dans le secteur ferroviaire, concernent des entreprises dont le taux de dépendance est considérable. La délocalisation de la sous-traitance par la « *mère nourricière* » les met en très grave difficulté.

Ce problème ne peut être résolu que sur le long terme, soit sur une durée plus longue que le temps politique. La Fédération nationale des industries mécaniques et le Centre technique des industries mécaniques (CETIM) ont constitué un groupement d'intérêt économique (GIE) pour réaliser le projet *ACAMAS* d'analyse stratégique au service des PME, un projet qui produit ses premiers résultats au bout de huit ans : sur les 650 entreprises bénéficiaires, la moitié se sont mises à la R&D et à l'exportation ! Mais, je le répète, il aura fallu huit ans pour obtenir ce résultat. La mutation en cours, qui sera longue, s'opérera à partir des plateformes collaboratives. Dans le Tarn, sur vingt entreprises ayant répondu, en 1989 et 1990, également dans le cadre d'un GIE, à des appels d'offres d'Airbus, il n'en reste que treize aujourd'hui, parce que plusieurs ont fusionné, mais leur effectif global a augmenté de 40 %. Autrement dit, elles ont grossi mais on ne le mesure que vingt ans après.

Le départ des grands permet l'émergence de nouvelles industries : dans dix ans, des ETI et des PME performantes vendront et exporteront des produits et

des services finis. La multitude des projets dans le cadre du Grand emprunt révèle la grande créativité de la France, que vérifie, par ailleurs, l'inventaire national des sujets d'étude que ce même Grand emprunt a permis, pour la première fois, de dresser. Il nous faut, en attendant, traverser une période difficile, durant laquelle les industries traditionnelles sont en perte relative de vitesse. Toutefois, selon les travaux de la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS), il est faux de parler de la désindustrialisation de la France : il faudrait plutôt évoquer une mutation industrielle. La production industrielle globale de notre pays n'a jamais cessé d'augmenter, grâce à un accroissement de la productivité de 30 % en dix ans, par le biais d'une automatisation de la production qui a, évidemment, conduit à une baisse équivalente des effectifs. Les secteurs qui voient leurs parts de marché augmenter sont le ferroviaire, l'aéronautique et le spatial, la pharmacie, les machines d'usage général, les machines agricoles et le matériel médico-chirurgical. Les secteurs qui chutent sont le mobilier, les métaux non ferreux, l'automobile, les produits textiles, les ordinateurs de bureau, l'habillement et le cuir. La courbe en euros constants n'est pas moins ascendante.

Il faut accompagner le plus intelligemment possible cette mutation industrielle afin de garantir le meilleur équilibre social et territorial. Les implantations des industries du futur n'obéissent plus aux règles du passé, quand un élu influent pouvait encore attirer un industriel dans sa circonscription, notamment par le jeu de ses relations. Ce temps est désormais fini et les élus, notamment ruraux, sont confrontés à la fermeture de leurs usines. Les industries s'implantent aujourd'hui le long des grands axes structurants – autoroutes, TGV, lignes aériennes –, le plus souvent dans des zones urbaines bénéficiant, de surcroît, de l'Internet à haut débit. Les élus qui n'ont pas anticipé cette évolution ne peuvent que difficilement convaincre des entreprises de rester chez eux.

Après ma nomination, je souhaitais me rendre dans les deux régions françaises les plus industrielles en dehors de l'Île-de-France : le Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes. Ma première visite m'a conduit chez vous, monsieur le président : dans le Nord-Pas-de-Calais. Les sous-traitants du ferroviaire m'ont fait part d'un déficit de communication, qu'il s'agisse du court terme – ils reçoivent des commandes à trois semaines –, du moyen terme – ils ignorent les programmes de trains à deux ans, voire à cinq ans, alors que ceux-ci sont établis à dix ans –, ou du long terme – ils ne reçoivent aucune indication sur les trains du futur, qu'il s'agisse des matériaux, des modes de propulsion ou des programmes électroniques. J'ai été surpris parce que cela fait longtemps que l'ensemble du secteur aéronautique se réunit régulièrement – quatre fois par an – pour échanger des informations sur ce qui va se produire comme évolutions à court, moyen et long termes.

La Médiation a demandé à la Fédération des industries ferroviaires (FIF) les raisons d'une telle inorganisation, d'autant que l'incertitude, qui naît du manque de visibilité, nuit aux investissements. Le premier contact a été plutôt rugueux. J'ai rencontré son président, le sénateur Louis Nègre, très actif dans la filière : celle-ci, depuis, a commencé à s'organiser à une vitesse incroyable.

De fait, la filière, qui était pensée à partir d'Alstom, a été fragilisée non seulement par la crise, mais aussi, et plus profondément, par la politique non pas du « *tout TGV* » mais du « *trop TGV* », qui a conduit à l'abandon des autres formes de transport. Or le vrai patron d'une filière industrielle est celui qui est en contact avec l'utilisateur ou le client : en l'espèce, la SNCF, la RATP, Veolia, la Régie des transports de Marseille et les autres transporteurs. Ce sont eux, en effet, qui savent ce que seront les transports du futur. Il ne saurait donc être question de les exclure de l'organisation de la filière !

Celle-ci a perdu des pans entiers de son activité du seul fait qu'elle était mal organisée. La SNCF, notamment, n'a jamais pu occuper la place qui aurait dû être la sienne parce qu'elle a toujours suscité des réactions irrationnelles. Nous avons expliqué à la FIF que le territoire français devait devenir le territoire d'expérimentation de tous les modes de transport, sur rail ou sur pneus. Tout ne se réduit pas au TGV ! Trop souvent la France fait des choix exclusifs en faveur d'un produit de haut niveau – je pense notamment à l'EPR dans le nucléaire civil –, ce qui la conduit à négliger des marchés plus traditionnels dont s'empare la concurrence étrangère.

Nous avons également dû expliquer à la FIF qu'elle devait faire toute leur place à des acteurs étrangers, comme Bombardier ou Siemens, qui conçoivent et produisent en France. Si, par exemple, c'est Siemens qui remporte le marché des transports publics du Grand Paris, il ne travaillera qu'avec des équipementiers et des sous-traitants français – il l'a écrit noir sur blanc. Une filière doit avoir l'intelligence – ou la malice – de laisser entrer des équipementiers étrangers – je pense à Bosch – qui travaillent déjà sur le territoire national.

Par ailleurs, certains sont lancés dans des projets sans doute trop grands pour eux : je pense en particulier à Lohr, une magnifique société mais très atteinte par la crise, que j'ai expertisée il y a un an et demi à la demande de René Ricol et d'Henri Lachmann. Sur les quatre axes d'activité de l'entreprise, deux sont de trop, compte tenu de sa taille. Lohr, en dépit de la réduction de ses perspectives de commandes, n'a pas reçu le soutien des entreprises nationales de transport. Alstom aurait pu intervenir. Si l'entreprise doit rester dans le « giron alsacien », les solutions ne peuvent toutefois plus être uniquement françaises puisque celles-ci ont jusqu'à présent fait défaut. Quant à Arbel Fauvet Rail (AFR) et aux Ateliers bretons de réalisations ferroviaires (ABRF), ces entreprises sont en situation difficile du fait qu'elles sont trop liées aux constructeurs français ; elles n'ont pas misé suffisamment sur l'exportation.

Pour résumer, j'insisterai sur le fait que ce sont les acteurs du rail au contact de l'utilisateur et avec le client qui déterminent ce que seront les trains du futur. Quant à l'idée d'intégrer dans la filière française des constructeurs et équipementiers d'origine étrangère, elle commence à faire son chemin. Le revirement en matière d'organisation est spectaculaire. Nous aiderons la filière à poursuivre dans cette voie et je pense que le FSI saura l'aider en cas de besoin. Il est particulièrement remarquable que l'ensemble du secteur ait signé la charte régissant les relations entre donneurs d'ordre et PME, ce qui montre que tous ont

compris la nécessité de s'agglomérer. Le préambule de cette charte est révélateur de l'état d'esprit dans lequel se trouve aujourd'hui la filière ferroviaire. C'est un motif d'espoir.

Mme Françoise Odolant, chargée de mission « acheteurs et charte de bonnes pratiques ». Voici ce préambule :

« Contexte : Sur la base de constats datant de novembre 2008, dans le cadre de la Médiation du crédit aux entreprises, l'État a souhaité remédier aux difficultés rencontrées dans les relations entre “les grand donneurs d'ordres et les PME”.

La réflexion a permis d'aboutir à la signature d'une charte, “Charte de la Médiation du Crédit et de la CDAF, l'Association des Acheteurs de France, régissant les relations entre grands donneurs d'ordre et PME”, annexée au présent document (et ci-après mentionnée comme “la Charte”).

Il est à noter que la Charte a été en particulier signée par les acteurs suivants, en relation avec l'activité ferroviaire : SNCF, RFF, RATP, ALSTOM, Veolia, Faiveley, SNR Roulements.

La mise en place, à l'initiative du Ministère de l'Industrie, de la filière ferroviaire en tant que telle et de son comité stratégique (CS2F), faisant suite aux États Généraux de l'Industrie (EGI), s'est accompagnée d'une identification des sujets clefs à aborder. Le renforcement des bases et de la cohésion de la filière est l'un de ces sujets, qui passe notamment par la mise en œuvre des pratiques énoncées dans la Charte entre grands clients et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire.

La Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), qui assure la présidence du Comité de Pilotage de la filière, a décidé de promouvoir les principes de la Charte auprès de ses membres et plus largement au sein de l'ensemble de la filière ferroviaire, et d'encourager les entreprises de la filière à y adhérer. À ce titre, la FIF sera membre du Comité de Pilotage de la Charte.

Spécificités : Dans l'application de la Charte au sein de la filière ferroviaire, certaines spécificités devront être prises en compte dans son objet ou dans son application. Ces éléments sont explicités ci-après :

Au-delà des “entreprises ayant un gros volume d'achats” (la Charte, préambule) sont concernées au sein de la filière ferroviaire “les entreprises ayant un volume d'achats important au regard de leur taille ou de celle de leur fournisseur”. Dans cet esprit, la notion de “grands Donneurs d'Ordres” est étendue à l'ensemble des “Donneurs d'Ordres”.

Dans l'application de la loi LME (la Charte, Article 1), il est entendu que l'application unilatérale d'une retenue sur facture sans accord préalable du fournisseur est illégale.

La notion de “correspondant PME” (la Charte, Article 9) est à entendre comme “correspondant fournisseur”.

Les donneurs d'ordre de la filière ferroviaire, signataires du présent document, s'engagent à en faire un document de référence dans leurs contrats d'achats vis-à-vis des fournisseurs de la filière. »

M. Jean-Claude Volot. La FIF s'est beaucoup investie dans le processus d'élaboration de la charte et le sénateur Louis Nègre s'est montré très actif.

Toutefois, il reste à améliorer la procédure des appels d'offres, qui aboutit trop souvent à choisir le moins-disant. Je demande toujours aux responsables des grandes villes qui n'ont pas fait le choix d'un constructeur français s'ils ont opté pour le moins-disant ou pour le mieux-disant : ils sont le plus souvent très gênés pour me répondre. Il convient de développer dans la culture des décideurs cette notion du mieux-disant – et non pas, bien sûr, de préférence nationale : cela, c'est interdit. Nous nous y attelons. Opter pour le mieux-disant oblige en effet, comme en matière environnementale, à fonder son choix sur des critères bien définis, lesquels écartent d'emblée la tentation du moins-disant. Par ailleurs, l'emploi et la création de richesses sont des questions fondamentales pour le pays et la production de la filière ferroviaire est capitale pour son économie. Je rêve d'une France devenue le laboratoire expérimental de toutes les techniques ferroviaires : nous en avons la capacité ! Il vous appartient à vous, parlementaires, de promouvoir la notion de mieux-disant.

M. Jean Grellier. Je suis favorable à ce que l'État retrouve son rôle stratégique en matière industrielle – il doit même fournir encore des efforts –, à condition toutefois que la démarche ne soit pas uniquement verticale mais qu'on prenne également en considération les particularités industrielles des territoires. Ainsi, même si elle peut susciter des espoirs, la mutation industrielle que vous avez évoquée a des répercussions sur l'équilibre économique et social de nombre de ceux-ci et il s'impose de tenir compte de ces difficultés. À ce propos, le corps national de médiateurs est-il organisé uniquement sur une base territoriale ou, dans une certaine mesure, également en fonction des filières ? Le croisement des deux axes est d'autant plus important que certains territoires sont dynamiques dans certaines filières – par exemple le Nord-Pas-de-Calais dans le secteur ferroviaire.

Je suis également membre de la mission d'information sur la compétitivité de l'économie. La comparaison avec l'Allemagne conduit à identifier des critères comme la taille des entreprises, la capacité d'innovation, la diversification des gammes de produits. Prenez-vous en compte ces thèmes dans l'organisation des filières ?

Comme vous l'avez dit, le temps est une donnée essentielle car nous touchons là à des problèmes structurels de l'économie française qui ne sauraient être résolus en quelques mois, ni même en quelques années.

Quelle est la démarche stratégique du FSI en direction de la filière ferroviaire ? Je me suis déjà interrogé sur le sens de ses interventions à propos d'autres filières.

M. le président Alain Bocquet. Vous avez évoqué un éventuel FMEF : pensez-vous que des groupes tels qu'Alstom, Bombardier ou Siemens pourraient y

contribuer, comme les grands groupes automobiles le font au FMEA, sachant que se poserait bien évidemment la question de la compatibilité d'une telle participation avec la législation européenne ?

Je partage d'autant plus votre propos sur le mieux-disant que 90 % des commandes passées au secteur ferroviaire seront payées par les contribuables, par région interposée, ou par les usagers, par le biais de la RATP ou de la SNCF. C'est du reste cet aspect de la question qui est à l'origine de la création de la présente commission d'enquête : des responsables de PME avaient fait part de leur étonnement de constater que les contribuables financent le chômage des travailleurs français, compte tenu du transfert de la sous-traitance à l'étranger. Certes, la législation européenne sur les marchés publics interdit d'imposer à un donneur d'ordres qu'il s'adresse pour l'essentiel à des sous-traitants nationaux, mais il est regrettable que, par exemple, une grande entreprise automobile soit obligée d'importer telle pièce d'Irlande, seul pays à la fabriquer. Il conviendrait donc de trouver un juste milieu et de réfléchir à la manière de « *passer à travers les gouttes* » de la réglementation européenne, pour que l'argent public serve à développer l'économie française.

M. Jean-Claude Volot. S'agissant du corps national des médiateurs, il y a bien « croisement », monsieur Grellier, puisque les médiateurs sont à la fois « *en région* » et « *toutes filières* ». Ils sont naturellement soutenus par l'équipe nationale mais, en fait, pour nous, tout médiateur est un médiateur national délégué en région. Les grands donneurs d'ordres sont en effet nationaux, européens, voire mondiaux et les discussions du médiateur en région se déroulent ainsi, le plus souvent, à Paris, à Bruxelles ou à Berlin. Nous nous sommes même aperçus que nous avons plus de facilités à négocier avec des clients étrangers qu'avec des Français. Ce paradoxe inouï est révélateur de la mentalité nationale. Si le Français est grégaire à l'étranger, il est, chez lui, d'un individualisme forcené, ce qui le conduit à des comportements parfois absurdes.

Monsieur le président, les élus, qu'ils soient de droite ou de gauche, devraient recourir à des astuces pour orienter les commandes publiques vers les entreprises françaises. Ces astuces, chacun les connaît : pourquoi ne pas les utiliser ? La vente en Chine d'Airbus fait l'objet de marchés de compensation. C'est tous les jours que les grands groupes sont confrontés à cette pratique qualifiée de « *marchés offset* » !

M. le rapporteur. Je ne suis pas d'accord avec vous. Vous évoquez des marchés entre États ou entreprises phares mais le code des marchés publics, c'est autre chose ! Il ne permet pas aux collectivités territoriales de pratiquer le troc.

M. Jean-Claude Volot. Ce qui me chagrine, c'est la domination de Bruxelles en la matière. J'ai le sentiment que, trop souvent, les parlementaires abdiquent devant l'Europe. Ma référence aux « *marchés offset* » n'a que valeur d'image mais il n'en reste pas moins qu'une ville allemande favorisera toujours Siemens par rapport à Alstom, même si le coût est de 20 % supérieur, en invoquant la notion de mieux-disant. Les élus français doivent revoir certaines de leurs pratiques. Je connais de belles villes, de droite comme de gauche, qui ont

choisi des tramways ou des métros qui ne sont pas fabriqués en France, alors même que Siemens réalise en France une part grandissante de sa production ferroviaire – et je ne parle pas d'une grande ville voisine d'Alstom qui a fait le choix d'une production étrangère ! Leur choix repose uniquement sur le moins-disant !

J'ai rencontré récemment le directeur général de Siemens : un éventuel FMEF l'intéresserait, car il permettrait de fédérer la filière, au même titre que les 69 millions d'euros dédiés à l'agglomération des PME en plateformes collaboratives. Il est certain, monsieur Grellier, que la résolution de problèmes structurels demande une durée qui n'est pas celle du temps politique. Mais les États généraux qui ont suscité un engouement considérable parce que nos industriels ont brusquement eu le sentiment de n'être plus « *des pelés et des galeux* », n'étaient-ils pas une initiative des politiques ? Ma crainte est seulement que les futures échéances électorales n'hypothèquent les efforts entrepris actuellement au sein des filières – je pense notamment à l'action de grands industriels MM. Jean-François Dehecq et d'Yvon Jacob –, dont les effets ne se feront pas sentir avant huit ou dix ans. Le temps politique, qui vous appartient, est déterminant dans le sens où, quelle que soit la couleur des majorités successives, les parlementaires doivent garantir la poursuite des efforts entrepris. Telle sera la responsabilité de la prochaine majorité, quelle qu'elle soit, sinon les efforts retomberont comme un soufflé. La concordance des temps politique et économique pose un grave problème.

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, monsieur Volot.

Audition de M. Jacques Auxiette, président de la commission « infrastructures et transports » de l'Association des régions de France et président du conseil régional des Pays de la Loire, accompagné de M. François Marendet, directeur général délégué « mobilité et environnement », M. Damien Cabarrus, chef de cabinet, et de Mme Alix Lecadre, conseillère « infrastructures et transports »

(Séance du mardi 15 mars 2011)

M. le président Alain Bocquet. Je remercie les représentants de l'Association des régions de France (ARF) d'avoir répondu à notre invitation, et tout particulièrement M. Jacques Auxiette, président du conseil régional des Pays de la Loire, qui est chargé des transports au sein de l'ARF.

Les lois de décentralisation leur ayant conféré une compétence déterminante en matière de transports, les régions ont depuis plus de d'une décennie une responsabilité éminente dans l'organisation de la mobilité. Grâce à elles, les TER ont connu une véritable renaissance, avec le renouvellement quasi général du matériel – fourni essentiellement par Alstom et Bombardier – et donc une amélioration de la qualité du service rendu aux populations, même si les territoires ont souffert de la réduction ou de la suppression, par la SNCF, des dessertes les moins rentables – d'aucuns dénoncent à ce propos le « *trop* TGV ». Quelles sont d'ailleurs vos relations avec RFF ?

Concernant le maillage du territoire, l'État et la SNCF viennent de régler, mais pour trois années seulement, la question de l'équilibre d'exploitation de certaines lignes d'intérêt national ou interrégional – les liaisons dites « *intercités* ». L'État s'est ainsi engagé à financer à hauteur de 300 millions d'euros le remplacement des matériels vieillissants comme les rames *Corail*.

Nous aimerions connaître également, compte tenu de l'importance de ce sujet pour la vitalité économique des territoires, vos appréciations sur l'évolution actuelle du fret, de ses dessertes et de la qualité du service.

L'argent étant le « nerf de la guerre », les industriels du ferroviaire s'inquiètent, au plus haut point, de l'incertitude qui pèse sur les recettes des régions. De fait, leurs carnets de commandes restent incertains au-delà de 2014-2015 alors même que le marché national reste pour chacun d'eux une base d'activité déterminante et une vitrine pour l'exportation. Les commandes que passent, selon les règles européennes, les régions, la RATP ou la SNCF et qui sont largement financées avec l'argent des contribuables, ne favorisent pas toujours l'emploi et le tissu économique locaux. Dans ma région, plusieurs petites entreprises sous-traitantes ont dû fermer et, d'après certains petits patrons, on en arrive ainsi à ce que l'utilisation de l'argent des contribuables crée du chômage ! Comment l'éviter tout en respectant les contraintes juridiques ? La taxe poids lourds qui devrait être mise en place en 2013 ne pourrait-elle pas devenir un support pérenne pour le renouvellement des matériels si une partie de son produit était affectée aux régions ?

Celles-ci ont-elles, selon vous, intérêt au développement, aux côtés de la SNCF, d'opérateurs ferroviaires de proximité ? Quelle est votre expérience dans ce domaine ?

Quelles sont les régions qui se sont le plus engagées en faveur des transports urbains en site propre ? Le choix des matériels vous paraît-il dans l'ensemble cohérent ?

Enfin, monsieur le président, quel est le pays européen qui vous semble avoir le mieux intégré la politique des transports au niveau de ses régions ? Quels sont les exemples probants ?

(M. Jacques Auxiette prête serment.)

M. Jacques Auxiette, président de la commission « infrastructures et transports » de l'Association des régions de France. Je vous remercie, monsieur le président, de rappeler le rôle qu'ont joué les régions dans le développement des transports, tout spécialement au moment où la réforme territoriale en cours fait peser une menace sur l'avenir de ces collectivités. La région des Pays de la Loire étant l'une de celles qui historiquement avaient été choisies pour, en quelque sorte, tester la responsabilité d'organiser les transports, puis cette expérimentation a été généralisée, en 2002, alors que je présidais le Groupement des autorités responsables de transport (GART). J'ai donc vécu de très près le processus qui a conduit à la configuration actuelle. Et je considère que les régions, toutes tendances politiques confondues – à l'époque, la diversité était plus grande –, ont sauvé le transport ferroviaire de proximité. L'heure était alors à la fermeture de lignes et à la suppression de trains, les cheminots s'inquiétaient légitimement de l'impact de la régionalisation sur l'emploi, mais leurs craintes se sont finalement révélées infondées. Des compétences confiées au plus près des territoires n'ont nui en rien à un objectif national tel que le développement des transports collectifs. Ces compétences peuvent même contribuer à sa réalisation, pourvu que les moyens soient assurés. Les chiffres sont révélateurs et les 40 000 cheminots qui font aujourd'hui rouler les trains express régionaux de proximité n'ont guère de raison de se plaindre des régions.

L'industrie ferroviaire s'appuie sur trois piliers. Il y a d'abord les TGV : je ne trouve pas pour ma part, qu'il y en ait trop – sans eux, la métropole nantaise n'aurait pas connu un tel développement ni un tel rayonnement – et ma région participera bien au financement de la nouvelle ligne Le Mans-Rennes. Il y a ensuite le marché des trains express régionaux qui, avec des commandes comprises entre 7 et 20 milliards, pèse lourd dans le chiffre d'affaires des constructeurs. On oublie trop souvent que les transports collectifs constituent une filière industrielle à part entière ! Je me félicite que votre commission d'enquête mette en avant cette dimension. Quand j'étais président du GART, j'ai toujours insisté sur le rôle joué par les autorités organisatrices de transport comme donneurs d'ordres, en sus de la contribution qu'elles apportent à l'exercice d'une liberté fondamentale en satisfaisant le besoin de déplacement et de mobilité. Cela étant, il ne faut pas moins de quatre ans pour construire un train, et la filière

ferroviaire a encore de la marge pour améliorer son offre en termes de coûts et de délais.

Il y a enfin les transports collectifs en site propre – les TCSP –, pour lesquels Nantes et Grenoble ont montré la voie au début des années quatre-vingt. La région des Pays de la Loire a la chance de compter trois villes équipées : Nantes, Le Mans qui envisage une deuxième ligne, et Angers dont le tramway entrera en service le 25 juin prochain. Ayant la charge de faciliter le financement des TCSP, j'ai toujours considéré qu'il était anormal que les contrats de plan, puis les contrats de projets, n'aient pas prévu à cet égard d'engagements précis de la part de l'État et des agglomérations, comme cela se fait pour les contournements d'agglomération. Ayant dressé ce constat lorsque j'étais dans l'opposition, je me suis fait un point d'honneur, une fois en responsabilités, d'y remédier : nous avons consacré 1 million d'euros par kilomètre de tramway – ou, à Nantes, de « busway » – en site propre. Ainsi, au Mans, le financement de la région a été supérieur à celui de l'État.

En ce qui concerne Alstom et Bombardier, le salon « *InnoTrans* » de Berlin où nous étions allés présenter le train dénommé « *Rayon vert* » a été l'occasion d'alerter leurs dirigeants à propos des nouvelles dispositions fiscales concernant les régions. Avec des ressources verrouillées et ne pouvant plus voter d'impôts directs, il n'est pas certain que celles-ci puissent honorer les commandes qu'elles ont passées sans être contraintes d'en étaler les dépenses. Nous dépendons désormais de la fiscalité d'État et de deux impôts indirects aussi aléatoires l'un que l'autre : la TIPP et la taxe sur les cartes grises. Pour maintenir l'équilibre budgétaire dans nos collectivités, il faudra alors bloquer les dépenses de fonctionnement autant que possible et étaler des investissements. Ainsi, la région des Pays de la Loire a commandé depuis 2004, quatre-vingt-cinq trains pour 457 millions d'euros. Cinquante-trois ont été livrés. La décision de retarder des livraisons n'aurait rien d'anecdotique pour les territoires : Alstom étant implanté à La Rochelle et Airbus à Saint-Nazaire, leurs sous-traitants sont très nombreux même si ceux des chantiers navals et du secteur aéronautique le sont plus encore – mais ce sont là des industries « cycliques ». Ces entreprises ont créé, et la région y a contribué par ses aides, un réseau appelé *Néopolia* qui regroupe environ 140 PME relevant de plusieurs filières, y compris celle du ferroviaire : elles peuvent ainsi répondre de manière efficiente à des appels d'offres groupés en offrant des garanties de bonne fin et, par exemple, *Néopolia Ferroviaire* a pu se faire référencer par Alstom.

Les Pays de la Loire sont peut-être la seule région française à rouvrir une ligne de train, pour y faire circuler le tram-train : il s'agit d'une ligne de 64 km entre Nantes et Châteaubriant. La commande ferme passée à Alstom porte sur trente-neuf rames mais la région Île-de-France pourrait suivre à hauteur de 200. Les perspectives mondiales sont intéressantes car le produit couvre des besoins quotidiens et pourrait se substituer au tramway en réutilisant des lignes abandonnées. Les obstacles techniques ont toutefois été plus importants que prévu : il aura fallu dix ans pour disposer d'un matériel parfaitement adapté.

Cependant, cette opération devrait apporter une nouvelle preuve, après le TGV et les TER, qu'une industrie, même aussi ancienne que le rail, peut être un facteur d'innovation et de modernité. Le bureau d'études de la SNCF du Mans a d'ailleurs mis au point avec nous le train dit « *Rayon vert* » dont le toit est équipé de cellules photovoltaïques qui servent à l'éclairage, à la ventilation, à l'alimentation de tablettes tactiles, et au graissage des roues qui est déclenché, quand il est nécessaire, c'est-à-dire dans les virages, par un système GPS. Les collectivités locales participent donc à la conception d'innovations utiles aux voyageurs et à l'exploitation des matériels.

Je conviens avec vous que la filière n'a pas eu une démarche européenne suffisamment marquée, sachant ce que celle-ci a pu procurer d'avantages à Airbus. À en juger d'après les enjeux sociétaux et environnementaux – recherche de déplacements moins polluants et moins consommateurs d'énergie fossile... –, il devrait aussi y avoir place pour une politique nationale de développement des transports collectifs ferroviaires au service d'une industrie performante à l'exportation, d'autant que notre pays est plutôt bien placé sur ce créneau. Mais nous ne sommes pas seuls au monde : à titre d'illustration, j'ai vu, à Berlin, la Chine faire une offre à l'Afrique du Sud pour développer un TGV.

Avant de conclure, j'insisterai sur la nécessité pour les régions de disposer d'une ressource affectée au développement des transports collectifs, comparable au « versement transport » qui a permis l'expansion des transports urbains. En 1980, un candidat à l'élection présidentielle avait fait la proposition d'y affecter une part de la TIPP, mais l'idée n'a pas été mise en œuvre. L'actuel gouvernement s'est servi de cette taxe pour financer les transferts de compétences aux départements, je pense tout particulièrement à l'allocation personnalisée d'autonomie (APA). Alors que, pour ceux-ci, cette affectation est de droit – à raison de quelque 16 centimes par litre de carburant –, et que l'État « engrange » 56 centimes, les régions, elles, doivent voter une taxe additionnelle mais qui est bien moindre. L'affectation d'une part de la TIPP se justifie parfaitement par le principe « pollueur-payeur ». En tout état de cause, il est urgent de prévoir des ressources si l'on veut maintenir un haut niveau de service de transport ferroviaire dans les régions françaises et préserver les commandes de matériel roulant à l'industrie. De façon assez paradoxale, ce sont aujourd'hui les experts de la SNCF qui rédigent, pour le compte des régions et à leurs frais, les cahiers des charges et les appels d'offre pour des trains dont elles ne sont même pas propriétaires.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Elles peuvent demander à l'être. En tant que rapporteur de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite loi « ORTF », j'ai été frappé qu'elles ne se soient pas préoccupées davantage de ce point. Dans mon département, nous avons le même problème pour les bus. Les conventions qui lient les collectivités aux compagnies privées ne prévoient pas de retour sur investissement en cas de revente des bus, alors même qu'elles subventionnent leur acquisition. La loi ne l'empêche pourtant pas.

M. Jacques Auxiette. Au moment du transfert de compétences de l'État aux régions, on a tenu à garder un semblant d'unité de l'organisation territoriale. Mais le sénateur Grignon a abordé le problème dans son rapport...

Quant au fret et notamment sur la question des opérateurs de proximité, la démarche des régions est au point mort. Pourtant, le sujet les préoccupe toutes pour des raisons d'aménagement du territoire et de développement économique. Mais nous n'avons pas de responsabilité directe en la matière et nous avons suffisamment à faire avec le transport de voyageurs.

Dans ce secteur, les commandes des régions ont été passées surtout pour renouveler les matériels vieillissants récupérés en 2002, non pour accroître l'offre. Il faudrait en faveur de l'industrie ferroviaire une politique nationale, voire européenne, qui donne réalité au discours dominant sur la recherche d'un développement durable. Il faut travailler avec les constructeurs mais aussi avec la Banque européenne d'investissement, comme nous l'avons fait, et avec la SNCF bien sûr, pour trouver comment étaler les dépenses sur des périodes longues, de façon à contenir les coûts, tout en répondant aux besoins et en garantissant l'emploi procuré par la passation de commandes.

M. le rapporteur. Quelle est votre position sur l'ouverture des TER à la concurrence ? En Allemagne, certains Länder restent propriétaires du matériel, voire des rails, la question de la propriété des sillons restant ouverte. Jusqu'où pousser l'intégration ?

Avez-vous des relations avec d'autres régions européennes ? Comme l'investissement dans le ferroviaire s'amortit sur trente ou quarante ans, ne pourrait-on pas envisager des cahiers des charges mutualisés au niveau de l'Union ? Les matériels sont-ils interopérables de part et d'autre des frontières ?

Compétente, la région l'est pour les transports, mais aussi en matière économique. Ne pensez-vous pas que le retour sur investissement est meilleur dans le cas des rames de voyageurs que dans celui du matériel de fret ? Êtes-vous prêt à envisager des opérateurs ferroviaires de proximité, notamment dans les zones portuaires ? Faut-il, comme je l'ai proposé, que les régions soient propriétaires d'embranchements ferroviaires de fret, et même de certaines gares de fret, laissées à l'abandon par l'opérateur historique ?

M. Jacques Auxiette. Nous n'avons pas de relations avec d'autres régions européennes sur ces thèmes, mais certaines régions frontalières en ont peut-être. Cependant, toute la commission « infrastructures et transports » de l'ARF s'est déplacée à Bruxelles pour auditionner les acteurs européens et mieux connaître la réalité du droit et des débats en cours. Nous devons nous rendre prochainement à Berlin pour savoir comment les Länder et la Deutsche Bahn ont géré ces transformations. J'ai d'ailleurs appris que la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation n'est toujours pas faite en Allemagne...

M. le rapporteur. Si, au moins en théorie. Simplement, la Deutsche Bahn a créé une holding réunissant ces deux branches...

M. Jacques Auxiette. J'en ai retenu, et cela intéresse le législateur que vous êtes, qu'il existe des marges de manœuvre dans l'application des réglementations européennes.

Il y aurait tout intérêt à définir, au niveau européen, une stratégie qui puisse profiter à nos trois grands constructeurs en permettant une production en série, comme cela se fait dans l'aéronautique. Les autorités organisatrices veulent trop souvent obtenir chacune un matériel spécifique, contre toute bonne logique industrielle.

Quant au fret, à quoi bon devenir propriétaire d'un réseau qui se trouve dans un tel état, appartenant à une entité endettée à hauteur de 27,8 milliards d'euros même si la responsabilité de la circulation des trains est supportée essentiellement par la SNCF ? Dans ma région, les trains de marchandises doivent rouler à 60 kilomètres à l'heure sur un tronçon, et, en Midi-Pyrénées, on en trouve qui doivent supporter la contrainte de ne pas dépasser les 30 kilomètres à l'heure ! Dans ces conditions, il serait prématuré de décider d'investir ou d'accepter des responsabilités, compte tenu des exigences de qualité du service et des contraintes financières.

La propriété des matériels roulants n'est pas un problème, on a vu ce qu'il en était de ce sujet avec le transfert des lycées.

Le droit européen se borne à demander aux autorités nationales de rendre possible – et non obligatoire – l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. À ma connaissance, aujourd'hui, nous avons même le droit de gérer en direct, telle une « SNCF régionale », le service public des transports ferroviaires de voyageurs et aussi *a fortiori* de faire appel à l'opérateur historique. En 2019, le droit français devra seulement donner aux collectivités la possibilité de faire appel à la concurrence. Sommes-nous d'accord sur ce point ?

M. le rapporteur. Ce sera en effet la substance du « quatrième paquet » ferroviaire.

Si je m'informais de vos intentions, c'est qu'à notre grande surprise, les industriels ont déclaré que le retard pris par la France dans l'ouverture à la concurrence jouait contre les constructeurs français, et contre les entreprises de services françaises qui, telle Veolia, cherchent à gagner des marchés à l'étranger.

M. Jacques Auxiette. La logique de cette position m'apparaît douteuse. Qui va financer les trains ? Le problème de fond est celui des coûts d'exploitation, de 20 % à 30 % supérieurs à ce qu'ils pourraient être, en raison de l'organisation historique de la SNCF. Je ne vois pas en quoi l'ouverture à la concurrence résoudrait les problèmes de l'industrie ferroviaire. Pour les sociétés de services, c'est autre chose, mais le transfert se ferait au détriment de l'opérateur historique. Actuellement, chiffres à l'appui, la mise en concurrence et le « saucissonnage » entre RFF et la SNCF, bien que décidé dans l'intention louable de connaître la réalité des coûts, n'entraînent pour les régions françaises que des surcoûts d'ailleurs importants. Dès lors, présenter l'ouverture à la concurrence comme un moyen de réduire les coûts ne correspond à rien, en l'état actuel des choses. Nous

devons appliquer les lois de la République et les textes européens, mais en toute connaissance de cause. J'appelle, à nouveau, votre attention sur le fait que cette ouverture n'a rien d'obligatoire, elle doit seulement être possible, du moins en l'état présent du droit européen car le débat continue.

M. le rapporteur. Y compris en Allemagne !

M. Jacques Auxiette. Je ne suis pas sûr, en effet, que l'Allemagne soit si enthousiaste, contrairement à ce qu'on dit. Nous allons y aller, pour le vérifier.

En ce qui concerne l'harmonisation des matériels, je vous renvoie à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) qui nous crée pas mal de difficultés avec le tram-train.

M. le rapporteur. Cela peut être une façon de brider la concurrence.

M. Jacques Auxiette. Peut-être.

M. Jean Grellier. Le médiateur des relations interentreprises, M. Jean-Claude Volot, a mis en cause la prééminence du principe du moins-disant dans les appels d'offres. Qu'en pensez-vous en tant qu'ancien président du GART ?

M. Jacques Auxiette. Dans le dossier du tram-train, les procédures ont été conformes au droit de la concurrence. Les grilles d'analyse élaborées par les ingénieurs de la SNCF pour rationaliser le processus de décision étaient transparentes, mais j'ai été surpris de voir qu'il existait un dialogue compétitif, ce qui ne se fait jamais dans les appels d'offres traditionnels.

M. le rapporteur. Le droit européen l'autorise.

M. Jacques Auxiette. Je ne discute pas le bien-fondé de ce dialogue et j'ai même pu en apprécier les avantages. Mais traditionnellement quand un marché public est lancé, nous ne nous risquons pas à discuter avec les soumissionnaires, par crainte des sanctions pénales. Je ne m'y hasarderais pas dans le cadre d'un concours d'architectes pour la construction d'un lycée, par exemple.

M. le rapporteur. Et pourtant, il faudrait oser.

M. Jacques Auxiette. Nous verrons.

Nous avons un contentieux avec la SNCF à propos de la prestation qu'elle nous facture.

M. le rapporteur. Il y a d'autres cabinets...

M. Jacques Auxiette. Une expertise est en cours, mais certaines prestations paraissent redondantes. Toutefois, cela ne remet aucunement en cause la compétence technique de la SNCF. C'est pour d'autres raisons que nous avons eu tant de mal à obtenir l'autorisation de faire circuler le tram-train sur les voies ferrées. Sur ce point, les questions de sécurité n'expliquent pas tout. Il faudrait « *un pilote dans l'avion* » pour raccourcir les délais d'homologation en évitant qu'à tous les échelons, on ne songe avant tout qu'à ouvrir les parapluies ! Il en va de la compétitivité de l'industrie ferroviaire.

M. Jean-René Marsac. Vous avez dit qu'il fallait favoriser l'innovation grâce à des réseaux comme *Néopolia*. Les pôles de compétitivité peuvent-ils aussi y contribuer ? Comment s'y prendre pour se doter d'une politique nationale d'innovation plus « musclée » ?

M. Jacques Auxiette. Je n'ai pas d'élément de réponse assuré à votre question : même s'il travaille avec certains co-traitants de l'industrie ferroviaire, le pôle de compétitivité des Pays de la Loire, *EMC2*, est avant tout un pôle spécialisé dans les matériaux composites.

En matière d'innovation, la démarche doit être volontariste. C'est ainsi qu'avec les ateliers du Mans, en apportant un cofinancement de 40 %, nous avons mis au point en impliquant des entreprises de la région des innovations pour le « *Rayon vert* », qui est un train Alstom perfectionné. Ce volontarisme devrait pouvoir aboutir à la mise au point d'autres applications, par exemple dans le domaine automobile.

Cela étant, les progrès technologiques ne doivent pas faire oublier que les trains doivent d'abord arriver à l'heure, et que la SNCF et RFF doivent accueillir les voyageurs dans des conditions décentes : il existe des gares de proximité où les passagers attendent à découvert sans présence physique d'agents responsables ; je pense notamment à la situation des scolaires, et où, en plus, il n'y a pas de parking aménagé. Ces problèmes bien réels sont encore compliqués par des doutes sur la propriété des équipements. Il faudrait donner « *un coup de pied dans la fourmilière et mettre un pilote dans l'avion !* ». Certes, il ne faut pas hypothéquer le patrimoine national mais des conventions intelligemment conclues peuvent prévoir des clauses de retour en cas de besoin. Dans cette matière, des changements sont nécessaires et des décisions politiques s'imposent pour améliorer la situation.

M. le président Alain Bocquet. Il ne me reste plus qu'à vous remercier, monsieur le président.

Audition de M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, M. Stéphane Volant, secrétaire général de la SNCF, M. Pierre Blayau, directeur général de SNCF Geodis et président directeur général de Geodis, M. Jean-Michel Genestier, directeur général adjoint « branche transports et logistique » en charge des affaires publiques et Mme Karine Grossetête, conseillère, chargée des relations avec le Parlement

(Séance du mercredi 16 mars 2011)

(partie de l'audition ouverte à la presse)

M. le président Alain Bocquet. Mes chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, accompagné de M. Pierre Blayau, qui a en charge les activités « fret » et « logistique ».

Je tiens d'emblée à préciser que cette commission d'enquête n'est pas un tribunal. Elle n'a pas vocation à instruire le procès de telle ou telle institution ou entreprise. Mon groupe politique a pris l'initiative de la création de cette commission afin de comprendre la situation des industries ferroviaires françaises face à la concurrence européenne et mondiale. Je crois pouvoir dire que l'orientation de la démarche est partagée par tous les membres de la commission d'enquête. Notre but, au terme de nos travaux, est de faire des propositions favorables au développement de la filière, donc à l'emploi – car le secteur ferroviaire est, à l'échelle mondiale, un secteur en croissance régulière et durable.

La SNCF a des responsabilités économiques, techniques et sociales. Elle gère, à la fois, un service public national et d'autres activités essentielles à notre économie mais déjà ou bientôt confrontées à la concurrence.

Le 17 février dernier, vous avez présenté, monsieur Pepy, les résultats du groupe SNCF : son chiffre d'affaires s'élève à près de 30,5 milliards d'euros, est en croissance significative ; la marge opérationnelle est passée de 6,8 % à 7,1 % et le résultat net récurrent atteint 231 millions d'euros contre à peine 3 millions pour l'exercice précédent. Celui qui ne s'intéresserait qu'à ces seuls chiffres pourrait conclure à une bonne année 2010.

Or, une succession d'événements, pour certains très médiatisés, relativise ce résultat global. L'état du réseau et de certains matériels, l'insatisfaction qui en résulte pour les usagers, notamment en Île-de-France, et la situation du fret ont été des « points noirs » pour l'entreprise. Concernant la ponctualité des grandes lignes, vous avez même déclaré le 13 février à *Europe 1* que l'ancien matériel TGV s'avérait plus fiable que les rames récentes ! Vous comprendrez que cette nostalgie des « rames orange » intéresse notre commission, car il y va de la crédibilité technique de la construction ferroviaire française.

S'agissant du fret, tous les interlocuteurs de la commission d'enquête ont spontanément évoqué le « *dépérissement* » de cette activité, sans que nous ayons

nous-mêmes employé cette expression, et alors que les résultats de SNCF Geodis seraient, eux aussi, redevenus positifs en 2010 !

Il me paraît donc opportun de vous interroger sur les perspectives générales de vos activités, au regard des orientations de la nouvelle lettre de mission que vient de vous adresser le Président de la République.

Cette lettre de mission fait-elle d'ailleurs référence à une filière industrielle ferroviaire française et au rôle qui, à mon sens, pourrait être celui de la SNCF dans sa fonction d'opérateur pour l'acquisition et la maintenance des matériels, sans oublier l'accompagnement de nos industriels à l'exportation ? Vous pouvez le constater, monsieur le président, la commission d'enquête a choisi de fonder sa réflexion sur la notion de « filière ferroviaire française ».

À ce titre, je vous pose la question de votre action, pour partie conjointe avec la RATP, de promotion de l'ingénierie ferroviaire française, au travers de vos filiales Systra et Inexia. Quelles sont leurs capacités d'accompagnement de notre industrie à l'international et, plus généralement, quelle est leur stratégie dans un contexte de concurrence exacerbée ? Nos interlocuteurs ont regretté devant la commission d'enquête que les industriels français ne sachent pas « *chasser en meute* » sur les marchés d'exportation !

Je souhaite également vous poser quelques questions d'actualité. Quels seront les coûts du programme de rénovation des 12 lignes prioritaires que vous avez annoncé dans l'urgence ? Quels seront le rythme de réalisation et la répartition de la charge financière entre la SNCF, RFF, les régions, voire d'autres collectivités ? Lors de votre première annonce, monsieur le président, il nous avait semblé que la SNCF s'engageait à en supporter sinon la totalité, du moins la majeure partie par un prélèvement sur son bénéfice d'exploitation.

Le président de RFF nous a d'ailleurs affirmé que ces 12 lignes n'étaient pas les plus dégradées du réseau. Selon lui, c'est le mécontentement des usagers qui vous aurait poussé à agir dans cette direction, tout en nous déclarant comprendre votre position. Qu'en est-il exactement ?

S'agissant du fret, RFF semble considérer que l'amélioration des sillons serait possible à un coût raisonnable, à condition de faire les bons choix dans le cadre d'une bonne programmation. Partagez-vous cette analyse ? RFF dispose en pleine propriété d'une vingtaine de terminaux multimodaux : avez-vous établi ensemble une stratégie de développement concernant les sites en question ? Concernant les matériels roulants hors TGV, pourriez-vous indiquer à la commission d'enquête leur âge moyen, qui semble particulièrement élevé, notamment dans le parc du fret ? L'industrie ferroviaire française de la construction et de la maintenance des wagons de marchandises, très menacée dans son existence, recevra-t-elle des commandes significatives de la SNCF dans les prochaines années, y compris pour des travaux de maintenance ?

Au sujet de l'attribution de sillons de fret à d'autres opérateurs, que répondez-vous aux critiques selon lesquelles RFF n'aurait pas le contrôle sur le produit qu'il leur vend, du fait de la délégation de ses missions à la SNCF,

opérateur historique ? À combien estimez-vous la perte d'activité « fret » de la SNCF, qui serait imputable, si on reporte à de récentes déclarations à la presse de M. Blayau, à un manque ou encore à une indisponibilité des créneaux dont RFF a la responsabilité d'attribution ? Les travaux ainsi que les rénovations en cours sur le réseau appellent-ils, selon vous, une meilleure programmation ?

Il paraît également opportun que vous répondiez à une autre critique, formulée par des acteurs industriels et des opérateurs, selon laquelle : « *il y aurait beaucoup de pneus dans SNCF Geodis !* ». La route resterait donc une préoccupation essentielle pour cet ensemble, en contradiction avec le Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT), l'outil de mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'environnement. Cette contradiction, si elle existe, ne résulte-t-elle pas de la structure propre à SNCF Geodis comme de son modèle économique ? Existe-t-il en Europe des entités comparables par la taille et les différentes activités ? Si oui, pourriez-vous nous les présenter en précisant leurs origines et les résultats qu'elles obtiennent ?

Telles sont, monsieur le président et monsieur le directeur général, mes premières questions. D'autres vous seront posées par le rapporteur et par nos différents collègues, après votre exposé liminaire

(M. Guillaume Pepy prête serment.)

M. Guillaume Pepy, président de la SNCF. D'abord, je crois utile de donner quelques « éléments de paysage » sur cette industrie ferroviaire qui est absolument vitale. On peut la résumer en trois chiffres : 4 milliards d'euros, soixante-dix entreprises et 14 000 emplois. Les deux grands constructeurs implantés sur le territoire national que sont Alstom et Bombardier réalisent 70 % du chiffre d'affaires, les PME-PMI se partageant les 30 % restants.

La SNCF au sens large, dont le chiffre d'affaires s'élève effectivement à 30 milliards d'euros, pèse pour moitié dans le chiffre d'affaires de cette industrie, à hauteur de 2 milliards d'euros. Nous sommes numéro 1 européen pour la grande vitesse, numéro 2 européen pour les transports de proximité (métro, bus, TER) et numéro 4 pour la logistique des marchandises. Nous avons donc une responsabilité particulière vis-à-vis de cette industrie. Nous sommes, du reste, nous-mêmes une entreprise industrielle puisque quelque 23 000 de nos salariés sont employés pour la maintenance du matériel ferroviaire dans nos ateliers pour l'entretien (fonction de « station-service »), la réparation (garage) ou la transformation des trains afin de leur donner une seconde, voire une troisième jeunesse.

Nous sommes le premier client mondial d'Alstom et de Bombardier, ce qui révèle l'importance de l'engagement financier des régions, de la SNCF et de toutes les autorités organisatrices.

Sur ces quelque 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires réalisés avec la SNCF, 1,5 milliard concerne le matériel roulant et les 500 millions restants, les équipements de signalisation, d'infrastructure ou électrique, les achats de pièces et tout ce qui touche à la rénovation.

Il est de notre responsabilité de nous assurer, à chaque moment, que l'industrie ferroviaire française est parmi les tout premiers *leaders* mondiaux. Il en va de notre intérêt d'avoir un partenariat étroit avec ce secteur, dont nous sommes le premier client. Nous sommes extrêmement attentifs à la solidité du tissu des PME-PMI, car chacun sait que la faiblesse de l'industrie ferroviaire tient au risque qu'un seul composant d'un rapport qualité-prix insuffisant ne pénalise la valeur du train. La valeur de la chaîne industrielle des sous-traitants commande donc directement la performance du train.

En tant qu'entreprise publique, nous avons également une responsabilité en termes d'aménagement du territoire et d'emploi. Nous avons aidé à trouver des solutions à des dossiers comme ceux de Lohr Industrie, Cannes-la-Bocca Industries, Compin. Dès lors que les considérations économiques sont raisonnables, nous exerçons donc notre responsabilité.

Nous sommes également très engagés dans le développement durable et agissons, aux côtés des industriels, pour que le train de l'avenir soit « écodurable », ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui en termes de recyclage ou d'origine des composants.

Le centre de gravité de l'industrie ferroviaire se déplace actuellement vers l'Asie, qui est devenue à la fois le premier client et le premier fournisseur mondial de matériel. Ce déplacement est très brutal, en raison du choix, qui a été fait par la Chine, de privilégier le ferroviaire sur la route et l'air.

Le deuxième constructeur mondial du ferroviaire est chinois : il s'agit de *CSR (China South Locomotive and Rolling Stock Corporation Limited)*, l'une des deux grandes compagnies chinoises de production de trains.

La maturité des marchés est très différente en fonction des types de matériels. Pour le transport des marchandises, la capacité de production française et européenne excède la demande. Chacun s'oriente vers la production à bas coût dans les pays de l'Est voire en Inde. Un des grands acteurs du Nord-Pas-de-Calais, qui produit encore en France, a été racheté par un groupe indien. Le marché des transports de la vie quotidienne dans les villes, les agglomérations et les régions explose. Ce marché d'avenir est également le plus mondialisé et le plus compétitif. Des exemples : Alstom a le *Coradia*, Bombardier le *Spacium*, Siemens l'*Avanto*, Stadler le *FLIRT*. Ces plateformes de matériel ont une vocation mondiale.

Le TGV est un marché de niches, c'est-à-dire spectaculaire et symbolique qui incarne les qualités les plus achevées mais qui est limité en termes quantitatifs. Il se produit seulement quelque soixante trains à très grande vitesse chaque année en Europe.

L'avenir de l'industrie ferroviaire française dépend assez largement de la demande solvable des autorités organisatrices pour les trains régionaux, du bilan économique de la SNCF et du développement du marché ferroviaire lui-même. Le redressement progressif des fondamentaux économiques de la SNCF, grâce notamment au travail effectué par Pierre Blayau dans le domaine du fret, en vue de respecter notre engagement d'un retour à l'équilibre en 2014, nous encourage

évidemment. Les actions structurelles que nous menons doivent permettre à la SNCF d'être « *le bon client* » d'une industrie ferroviaire française pérenne.

L'inquiétude concerne tout d'abord le TGV : chacun sait ici que j'ai plusieurs fois tiré le signal d'alarme sur l'évolution du modèle économique français. Elle concerne ensuite le coût du matériel ferroviaire sur toute sa durée de vie : ce coût, en France comme en Europe, contrairement à notre attente, est tendanciellement à la hausse. Nous pensions que les matériels neufs, une fois les investissements effectués, coûteraient moins cher que les anciens sur toute leur durée de vie : cet espoir a été trompé. Les matériels modernes contiennent une grande quantité de systèmes informatiques et de techniques sophistiquées qui résistent difficilement au temps. L'entretien des trains coûte malheureusement de plus en plus cher. C'est une mauvaise surprise. Notre obsession, aujourd'hui, est donc celle du coût de possession des matériels sur leur durée de vie. Nos choix se feront dans l'intérêt des autorités organisatrices et de la SNCF.

L'avenir de l'industrie ferroviaire française dépend non seulement de la SNCF, de la RATP, de Veolia ou d'autres acteurs, mais également de la compétitivité de la filière aux plans européen et mondial. Elle repose sur deux facteurs. Le premier est la réputation : nous travaillons main dans la main avec l'industrie ferroviaire française. Pour reprendre votre expression, monsieur le président, nous souhaitons « *chasser en meute* », pour autant que les règles de l'OMC et celles de l'Union européenne, qui sont plus strictes, nous le permettent. Nous soutenons l'industrie ferroviaire française et européenne.

L'industrie ferroviaire française doit également se fixer le cap de la mondialisation et de la consolidation – c'est le second facteur. Il y a un très grand nombre de fabricants en Europe : cinq ou six de très grande taille, une dizaine de taille moyenne ou de petite taille. Face aux Chinois, qui n'ont en tout et pour tout que deux grandes sociétés de construction ferroviaire pour un projet s'élevant à 100 milliards de dollars, l'industrie européenne devra se fédérer et trouver des partenariats. Dans les vingt prochaines années, les acteurs isolés trouveront difficilement leur place.

Je ferai quelques propositions. Nous souhaitons jouer un rôle dans le pilotage de la filière, du fait que nous pesons, comme je l'ai dit, pour moitié dans son chiffre d'affaires. Ensuite, la France doit être plus présente dans la « *bagarre de l'influence européenne* » qui se joue actuellement à Bruxelles et à Strasbourg, notamment sur la question des normes techniques. Enfin, si l'Europe doit appliquer ses règles en matière de concurrence, elle ne devrait par pour autant oublier de conduire une politique européenne de compétitivité dans le secteur ferroviaire, qu'il s'agisse du choix des technologies ou des segments de marchés, de la recherche, des pôles de compétitivité, des anneaux d'essais ou des centres techniques, afin de contribuer au succès de son industrie ferroviaire.

Il faut également que l'État et les pouvoirs publics assurent de nouveau le pilotage d'un grand programme de recherche sur les transports ; cela a existé dans le passé sous le nom de PCRD ou Programme cadre de recherche et de développement, en vue de favoriser l'innovation dans le secteur. Le pays doit

définir des priorités et des lignes directrices : nous ne pourrons pas progresser sur tous les domaines, tous les composants et toutes les gammes de tous les produits.

Enfin, il faut jouer le « label France » sur les marchés stratégiques mondiaux que sont l'Amérique du Sud ou l'Asie. Cela est d'autant plus indispensable que certains pays européens, tels que l'Allemagne et l'Espagne, appliquent déjà une « stratégie de pays ». L'union appartient à notre culture, elle est dans nos pratiques. Il convient d'en réaffirmer l'utilité. Les grandes « bagarres » du futur seront, pour beaucoup d'entre elles, des « bagarres » entre pays.

M. le président Alain Bocquet. Le rapporteur et les membres de la commission vont à présent vous poser quelques questions.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Les différentes auditions se rejoignent sur un point : la filière industrielle manque d'un pilote. La SNCF ne devrait-elle pas, au moins, favoriser l'émergence de grappes d'entreprises dans le secteur ?

Par ailleurs, puisque le TGV est un marché de niche, ne conviendrait-il pas de favoriser un consortium européen, une sorte d'« *Airbus du rail* » ? Ne pourrait-on pas commencer par une meilleure standardisation des plateformes technologiques ?

Les formes et les standards des TER sont différents d'une région à l'autre. Alors que la SNCF joue souvent un rôle de conseil, il n'existe ni produit TER standardisé ni connexion avec les régions européennes développant les mêmes gammes de produits. Or, si on veut baisser les coûts pour être compétitif, il convient de fabriquer non pas des séries limitées mais de grandes séries, afin d'éviter la délocalisation de nos fabricants dans les PECO, voire plus loin. Ne pourrait-on pas partir des attentes des clients – les donneurs d'ordres et les payeurs – et des usagers pour en arriver à la fabrication de produits plus standardisés ?

M. Guillaume Pepy. Si les pouvoirs publics le souhaitent, la SNCF, parce qu'elle est une entreprise publique, se propose pour l'exercice d'un pilotage effectif de la filière, notamment en liaison avec Alstom, Bombardier, la mission de M. Jean-Claude Volot sur la sous-traitance et le tissu des PME-PMI. Nous sommes à un moment clé. Nous étions numéro 1 mondial incontesté : nous avons désormais face à nous d'autres pays ou d'autres entreprises qui nous disputent le *leadership* sur tel ou tel segment du marché. Il est tout à fait urgent de définir les priorités de la filière.

En matière d'harmonisation technique européenne, l'Europe est « *au stade zéro* ». Pour pouvoir évoluer dans un cadre européen, une locomotive doit être homologuée dans chacun des vingt-sept pays de l'Union européenne, contrairement à ce qui se passe dans les secteurs de l'automobile ou de l'aérien. Si on ne crée pas un régulateur et un système d'homologation européens, la taille critique de l'industrie n'augmentera pas et la circulation des hommes et des marchandises ainsi que l'ouverture du marché européen ne progresseront pas. L'homologation d'une locomotive dans un seul pays peut coûter jusqu'à un

million d'euros et exiger un délai de 18 mois et il faut multiplier ces données par 27 ! Tels sont les obstacles techniques à l'« *Europe du rail* ».

Une forme de partenariat est nécessaire, tous les acteurs en conviennent. Il ne faut pas toutefois en conclure immédiatement à la création d'un « *Airbus du rail* ». Par-delà la beauté du mot, ce serait préjuger de la solution. Prétendre à la fusion immédiate des trois ou quatre acteurs principaux me paraît prématuré. Une fois que la volonté politique d'un partenariat se sera manifestée, il faudra laisser les industriels choisir les combinaisons les plus efficaces.

Après 18 mois d'un débat parfois difficile, la RATP et la SNCF se sont mises d'accord, sous l'égide de l'État, pour bâtir un véritable pôle public de l'ingénierie ferroviaire français : Systra. C'était la bonne solution. Le nouveau patron de cette entité a pris hier ses fonctions. Nous sommes dans une dynamique positive, avec un chiffre d'affaires de 400 millions d'euros, que nous espérons doubler d'ici à 2015. Il devrait atteindre le milliard en 2016 ou 2017. La France doit jouer un rôle de tout premier plan dans l'ingénierie ferroviaire, le métier « source-amont » de la filière.

S'agissant des 12 lignes sensibles, la SNCF a vocation non pas « à *tendre la sèbile* » aux autorités organisatrices et aux régions mais à faire son métier. RFF et la SNCF bâtissent ensemble des plans d'urgence pour répondre à une détérioration de la qualité du service que, pour ma part, je n'ai jamais niée. Certains plans sont déjà en place. Nous publierons les premiers résultats au début du mois d'avril. Compte tenu du degré de mobilisation, ils devraient être encourageants. Il s'agit de résoudre un problème d'ordre structurel. Le réseau ferroviaire français est en travaux comme il ne l'a jamais été : c'est une excellente nouvelle, même si, comme pour la route ou dans les aéroports, des travaux en cours ne sont jamais synonymes de ponctualité. Nous devons donc composer avec des limitations temporaires de vitesse, des circulations à voie unique ou des retards du fait de chantiers de nuit. Les prochaines années seront celles de la reconstruction d'une partie du réseau. Les Français doivent faire preuve de patience avant de retrouver une qualité de service qu'ils attendent.

M. Pierre Blayau, directeur général de SNCF Geodis et président-directeur général de Geodis. Les volumes du fret ont fortement baissé, en raison d'un niveau d'activité relativement faible. La baisse a débuté en 1990 et elle a entraîné des pertes oscillant entre 300 millions et 600 millions d'euros par an. La consommation de *cash* s'est élevée à quelque 3 milliards sur les cinq dernières années.

Nous avons porté à la connaissance des cheminots, du public et des chargeurs les raisons de cette situation. La première est la désindustrialisation de la France. Le transport des produits traditionnellement éligibles au train – produits sidérurgiques, charbon ou voitures – a considérablement baissé. La crise a accéléré le phénomène : elle a touché très durement l'ensemble du transport de marchandises.

La deuxième raison tient aux conditions dans laquelle la SNCF a été mise en concurrence. Celle-ci, saine en soi, a privé la société de 10 % à 20 % des parts de marché de trains massifs.

La troisième raison, c'est la concurrence routière. Les conditions dans lesquelles les chargeurs peuvent recourir à un mode de transport ou à un autre sont favorables à la route pour des raisons de prix, de flexibilité, d'adaptation, de coûts des infrastructures et de péages.

À ces raisons, il faut ajouter l'organisation du travail à la SNCF qui n'est pas optimale. La concurrence a été faussée non seulement par les différences existant entre le statut de cheminot et les conditions de travail des salariés des autres opérateurs ferroviaires, mais également par une organisation trop lourde, qui doit être modernisée.

Le schéma directeur a été supporté par l'engagement national pour le fret ferroviaire, un programme d'investissement de dix ans à hauteur de 7 milliards d'euros, principalement tourné vers des travaux visant à fluidifier le réseau et à assurer la circulation des trains de marchandises : 80 % de cet engagement doivent être portés par RFF, les 20 % restants concernant les opérateurs ferroviaires de proximité et le transport combiné pour lesquels la SNCF a pris des engagements. La SNCF s'est également engagée à investir 1 milliard d'euros, un montant que la réorganisation permettra de dégager.

Ce schéma s'articule autour de trois grands axes. Le premier est le développement des nouveaux trafics, porteurs de report modal. L'autoroute ferroviaire constitue une très bonne surprise : Lorry Rail est presque saturé avec quatre allers-retours quotidiens, et ce résultat est d'autant plus remarquable que l'activité était très faible à la fin de l'année 2009. Nous sommes passés, en ce début d'année 2011, à 35 000 équivalents semi-remorques transportés contre 17 000 il y a un an, c'est-à-dire un doublement

S'agissant du trafic des combinés, nous avons pris le contrôle de Novatrans pour bâtir un opérateur de la même taille que les opérateurs allemand – *Kombiverkehr* – ou suisse – *Hupac*. Ces nouveaux trafics sont porteurs de commandes de wagons. Nous avons ainsi commandé à Lohr Industrie des wagons très spécifiques pour assurer la montée de semi-remorques sur le train.

Le deuxième axe de travail est l'ajustement de l'offre, non pas dans la perspective de trafics innovants mais en vue de rationaliser notre propre trafic conventionnel. Il s'agissait tout d'abord de transformer le wagon isolé, qui a fait l'objet de nombreux débats publics. Nous ne l'avons pas abandonné : nous avons mis en place des lignes d'axe, dans le cadre d'un maillage territorial réduit mais plus dense. En dépit de quelques réserves, les chargeurs ont adhéré à cette nouvelle offre.

Nous avons également réorganisé, toujours en vue d'ajuster l'offre à la demande, les plans de transport de nos trains massifs, d'abord en sortie ou en entrée de port – Le Havre, Marseille et Anvers –, ensuite vers l'Europe, jusqu'au sud de Moscou.

Enfin – troisième axe –, nous réformons l'organisation de la SNCF afin de la rendre plus performante, ce qui nous a permis d'acheter récemment des locomotives : l'âge moyen du parc marchandises – trente ans pour les wagons et dix-neuf ans pour les locomotives électriques – baissera bientôt grâce à la mise hors service des matériels les plus anciens.

L'année 2011 devrait nous permettre d'assister, pour la première fois, à l'inversion des trajectoires en termes de volumes, après la stabilisation de 2010. Si la trajectoire de croissance s'annonce très modeste cette année, les perspectives d'appels d'offres de nos clients et la pénétration de nos nouveaux produits nous font espérer une progression de 10 % entre 2010 et 2012. Nous escomptons par ailleurs pour 2011 un volume de wagons isolés légèrement supérieur à 200 000, dans le cadre de la nouvelle offre « *multilots-multiclients* ». Le wagon isolé demeure donc dans la gamme de produits de la SNCF, mais présenté de façon différente. Certes, le niveau est inférieur à 2008-2009 avec ses 300 000 wagons et à la période antérieure à la crise avec 500 000 wagons en 2006 et en 2007.

Nous inverserons également la trajectoire des comptes en 2011, avec une amélioration de quelque 100 millions d'euros. C'est un signe encourageant. Compte tenu de nos possibilités en matière de réorganisation du travail et de politique commerciale, nous avons l'espoir, évoqué par M. Guillaume Pepy, de revenir à l'équilibre en 2014.

Je ferai une seule réserve. Elle concerne la disponibilité de l'infrastructure, une préoccupation que nous partageons, en dehors de tout esprit polémique, avec RFF. Si la tendance au désordre constatée au cours des deux premiers mois de cette année se poursuivait dans l'attribution des sillons, les annulations de dernière minute, les remplacements de sillons et les « plages travaux », le tout aboutissant à des impossibilités de circuler, une part de 10 % du chiffre d'affaires de la SNCF concernant le transport ferroviaire de marchandises serait perdue – elle le serait également pour nos concurrents logés à la même enseigne ! C'est évidemment la route qui en tirerait tout le bénéfice.

S'agissant des activités routières de SNCF Geodis, je tiens à rappeler que la SNCF, qui est passée récemment de quelque 45 % à plus de 98 % de participation dans Geodis, est depuis très longtemps, au moins cinquante ans, le premier transporteur routier français. Le groupe comprend des marques comme Calberson, France-Express, Bourgey-Montreuil. Il devance Norbert Dentressangle.

Dans le chiffre d'affaires de SNCF Geodis – quelque 9 milliards d'euros en 2011 –, le routier représente 2,5 milliards, le commissionnement de transport maritime 2,5 milliards aussi, les activités de logistique entre 1 milliard et 1,2 milliard et le fret ferroviaire 1,5 milliard. La balance entre les différentes activités est donc relativement équilibrée et cette configuration est identique à celle de plusieurs de nos concurrents.

La part routière de SNCF Geodis représente un important gisement d'emplois – le transport routier de marchandises représente en France quelque

350 000 emplois, et il occupe, à la SNCF, 15 000 salariés contre 10 000 à 11 000 cheminots pour le fret ferroviaire. En outre, les territoires sont irrigués par les activités de transport routier portées par la SNCF et par le développement de nos marques que j'ai précédemment citées. Nous jouons donc un rôle majeur dans le tissu économique des régions.

Je tiens aussi à rappeler que 80 % du transport routier de marchandises concernent des trajets inférieurs à 300 kilomètres : il serait difficilement concevable d'organiser pour des trajets aussi courts des transports ferroviaires de substitution. Nous nous efforçons d'améliorer la performance économique du transport routier de la SNCF concurrencé par les « grands » du secteur et par les entreprises des pays de l'Est, dont les conducteurs ont des conditions sociales très inférieures aux conducteurs français. C'est pourquoi nous nous battons sur la qualité du service rendu tout en améliorant la performance écologique, notamment par des investissements en matière de traction. Notre objectif est de nous conformer aux normes européennes les plus exigeantes. Nos chauffeurs suivent également des plans de formation à la conduite économe. De plus, nous avons investi dans des logiciels de transport qui permettent de rationaliser les circulations de camions. Nous inscrivons enfin les transports routiers dans le cadre d'offres bi ou multimodales, avec la combinaison des offres ferroviaire et routière.

Notre modèle est l'allemand *DB Schenker*, prestataire mondial en logistique, dont la part routière est, je le rappelle, trois fois plus importante que la part ferroviaire d'activité.

M. Gérard Voisin. Monsieur Blayau, vous venez de nous prouver combien le transport routier représente pour la SNCF une part importante du transport des marchandises. Je rattache vos propos aux conclusions du rapport sur la concurrence ferroviaire en Europe que j'ai récemment présenté pour le compte de la Commission des affaires européennes comme à celles du rapport sur l'écotaxe que j'avais précédemment rédigé.

Monsieur le président de la SNCF, vous avez annoncé que votre objectif est de réussir l'ouverture à la concurrence européenne et que cette réussite passe obligatoirement par la prise en compte des aspects sociaux liés aux personnels du rail de la compagnie historique que vous avez en charge. Pouvez-vous nous préciser les évolutions que vous envisagez, qu'il s'agisse des aspects techniques ou humains ?

Pensez-vous, par ailleurs, que la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), présidée par notre ancien collègue Pierre Cardo, permettra de répondre aux questions tenant à la répartition des tâches entre la SNCF et RFF, en vue de faciliter l'ouverture à la concurrence, laquelle est un gage, pour le client, d'une amélioration des transports et d'une baisse des prix ? J'ajoute que je préfère au mot « usager » le mot « client », qui implique, de la part de la SNCF, une responsabilité différente de celle qui fut la sienne au cours des dernières décennies.

M. Bernard Carayon. Le pré choix de rames Siemens par *Eurostar* aurait pu se comprendre si les règles de sécurité avaient préalablement évolué. Cette décision d'*Eurostar* comporte un risque et constitue une indécatesse, d'autant que le marché allemand ne donne pas l'exemple de l'ouverture ! Est-il normal que le principe de réciprocité, qui est un principe d'équité, ne soit pas appliqué par une société dont vous détenez plus de 50 % du capital ?

Vous avez évoqué également le morcellement de l'industrie ferroviaire européenne et souhaité, comme première étape, une harmonisation technique. Par-delà la formule au demeurant sympathique d'un « *Airbus ferroviaire* », n'avez-vous pas le sentiment que le pire ennemi d'une synergie industrielle au niveau européen est en réalité la Commission européenne elle-même. Sa maudite doctrine de la concurrence constitue un terrible frein à tout effort de construction d'une politique industrielle européenne ?

Par ailleurs, la législation française vous paraît-elle adaptée à la protection du secret des affaires ou du secret industriel, ou pensez-vous au contraire qu'elle est lacunaire ? Pourriez-vous, dans ce cas, nous donner des exemples ?

Vous avez aussi déploré l'intégration, dans les nouveaux trains, de technologies à la fois sophistiquées, coûteuses et fragiles. La SNCF s'apprêterait elle à acheter des trains rustiques chinois ?

Enfin, je représente l'Assemblée nationale à la Conférence nationale de l'industrie et vous avez rappelé que la SNCF avait également une forte activité industrielle, avec 23 000 salariés qui se consacrent à la maintenance de l'outil ferroviaire. Votre filière « maintenance » y est-elle représentée ? Je ne le crois pas.

M. Philippe Duron. Vous avez affirmé que le modèle du TGV, qui est un marché de niche, est actuellement en cours de fragilisation économique. On sait, par ailleurs, que les concurrents chinois annoncent pour leurs futurs matériels des performances supérieures à celles des matériels français : pensez-vous qu'il faille repositionner le concept et donc modifier l'utilisation du TGV français ? Celui-ci est-il aujourd'hui la solution pour l'ensemble des besoins du territoire ?

Vous avez également évoqué la mise sous surveillance de douze lignes sensibles et la nécessité de remplacer, demain, les trains *Corail* et *Téoz* qui arrivent en fin de vie. Faut-il se diriger vers une homologation de matériels existants, qu'ils soient français ou étrangers, ou mettre à l'étude une nouvelle commande française d'un matériel performant, relativement rapide, intermédiaire entre les autorails à grande capacité (AGC) et le TGV ?

M. Jean Grellier. Chacun sait que la qualité des infrastructures ferroviaires est déterminante : quel bilan tirez-vous du système de gestion du réseau et quelles modifications souhaiteriez-vous voir adopter ?

S'agissant de l'avenir des TER, quelle organisation comptez-vous mettre en place pour répondre à la concurrence tout en participant à leur potentiel de développement ?

Existe-t-il effectivement une place pour un train intermédiaire entre le TGV et le TER ? Comment faire pour que les investissements nécessaires soient supportables par les collectivités et que le produit reste abordable pour les usagers ?

En raison de la concurrence entre la SNCF et les opérateurs privés, la situation du fret est parfois confuse dans les territoires. Dans le nord des Deux-Sèvres, Thouars abrite désormais une filiale de la SNCF, Logistra, créée pour répondre à un marché spécifique. Or, cette filiale est « à 100 % SNCF », pour des questions d'organisation et de statut du personnel. Comment clarifiez-vous sa situation ? Quelle organisation adopterez-vous pour répondre à la volonté politique de développer le fret SNCF ?

Enfin, quel bilan tirez-vous des pôles de compétitivité et quel rôle souhaiteriez-vous que les fonds publics jouent en matière d'innovation ?

M. Michel Hunault. Ma question sera simple : qu'est-ce que le président de la SNCF attend d'une commission d'enquête sur la situation de l'industrie ferroviaire ?

M. Guillaume Pepy. Monsieur Hunault, l'industrie ferroviaire française est vitale. Elle a, de plus, vocation à rester parmi les premières du monde. Il faut savoir qu'on roule beaucoup français dans le monde, qu'il s'agisse de SNCF Keolis, de la RATP, de Veolia ou de Transdev. Notre industrie ferroviaire, qui peut s'appuyer sur des opérateurs solides, est toutefois concurrencée, au plan mondial, par des groupes puissants. J'attends donc des travaux de cette commission d'enquête qu'ils contribuent à une prise de conscience des problèmes et à la recherche de solutions concrètes permettant le renforcement de la filière dans le cadre d'une meilleure structuration. Elle doit se trouver un pilote, choisir ses combats et, à cette fin, se fédérer. Les travaux de cette commission d'enquête constitueront une étape importante sur cette voie.

Monsieur Carayon, la Commission européenne est une force de progrès sur la question de l'harmonisation technique et de l'homologation. Il faudrait plus d'Europe pour fédérer les Vingt-sept autour du projet de création d'une agence de sécurité délivrant les homologations de matériels : 27 autorités nationales ne remplaceront pas une coordination européenne dans le secteur.

M. Bernard Carayon. Certes, mais la Commission européenne constitue-t-elle un frein ou un levier pour fédérer l'industrie européenne ?

M. Guillaume Pepy. En tant qu'industriel et en tant qu'opérateur, il me semble que la Commission a une conception de son rôle excessivement marquée par l'obsession de la concurrence à l'intérieur de l'Europe et insuffisamment centrée sur l'atout que constitue la compétitivité de l'industrie européenne vis-à-vis de ses concurrents mondiaux.

La législation sur le secret industriel et commercial est un sujet très important. La SNCF et la RATP, et de manière générale les entreprises publiques, sont des acteurs de plus en plus importants de la compétition mondiale : le secret industriel et commercial doit être aussi bien protégé à la SNCF, à la RATP et plus

généralement dans les pôles publics que dans les sociétés de droit privé. Je prendrai un seul exemple : on joue à l'heure actuelle en Arabie Saoudite une partie redoutable avec d'autres concurrents. Toutes les informations relatives aux comptes de la SNCF, à ses investissements, à son financement et à ses conditions de trésorerie devraient donc être aussi bien protégées que pour une société cotée en Bourse. Or, de ce point de vue, le droit français reste lacunaire.

Je tiens, par ailleurs, à vous rassurer : la SNCF n'a pas l'intention d'acheter du matériel chinois d'un type rustique. S'il existe une législation européenne des appels d'offres, dont les règles sont extraordinairement strictes – vous ne pouvez exclure *a priori* aucune entreprise en Europe –, en revanche, les règles de l'OMC ne vous obligent pas à accueillir un fabricant en provenance de n'importe quel pays du monde dans n'importe quelles conditions. La SNCF considère aujourd'hui qu'elle n'a aucun intérêt, en tant qu'opérateur et en tant qu'acteur industriel, à favoriser l'arrivée en France d'acteurs chinois.

Enfin, nous serions effectivement heureux que notre branche « maintenance » participe aux travaux relatifs à la structuration des filières industrielles.

Vous le savez, Alstom a formé un recours relatif au marché lancé par *Eurostar* et remporté par Siemens, demandant à la Haute Cour de justice de Londres de statuer sur la régularité de la procédure d'appel d'offres. Par ailleurs, quel que soit le vainqueur, la Commission intergouvernementale franco-britannique (CIG) devra, en fonction des résultats de l'expertise qui sera rendue cet été, décider si elle autorise la circulation de trains à motorisation répartie dans le tunnel sous la Manche. Nous attendons que ces deux questions soient tranchées.

M. Bernard Carayon. Mais était-il véritablement judicieux d'attribuer ce marché en anticipant l'évolution, seulement éventuelle, des normes de sécurité ?

M. Guillaume Pepy. L'arrêt de la Haute Cour éclaircira ce point. Il faut savoir que dans une lettre adressée en mars à tous les candidats à l'appel d'offres, la Commission intergouvernementale franco-britannique avait laissé entendre que cette nouvelle génération de trains pourrait faire l'objet d'une étude destinée à leur autorisation de circulation, créant ainsi une incertitude. Les termes de ce courrier étaient d'une telle ambiguïté que le Gouvernement français a, par la suite, souhaité remplacer son représentant au sein de la Commission, considérant manifestement qu'il n'avait pas pris la position qui convenait.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires a été créée par la loi dite « ORTF » du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. L'organisation et le fonctionnement de la nouvelle Autorité ont été précisés par un décret du 2 septembre 2010. Ce régulateur, dont le secteur ferroviaire avait grand besoin, est un excellent outil qui a fait un remarquable début.

Des interrogations se font entendre sur le mécanisme d'attribution des sillons créé par la loi « ORTF ». Le texte n'étant entré en application qu'il y a un an, je suggère d'attendre avant d'envisager un autre système.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. M. Maxime Bono et moi-même venons de remettre un rapport d'information sur le contrôle de l'application de cette loi, et nous avons rendu un avis favorable.

M. Guillaume Pepy. Je l'ignorais, mais je m'en félicite.

Si l'on ouvre le marché ferroviaire à la concurrence, la question vitale qui se pose pour l'opérateur historique est de savoir si les conditions d'une concurrence équitable, raisonnable et régulée sont réunies. On ne peut donc faire l'impasse sur le cadre social, sinon il y aura un double statut, certains feront du *dumping* et le ferroviaire ne se développera pas. Aussi ai-je été très satisfait que, dans la deuxième lettre de mission qu'il m'a adressée, le président de la République me charge de préparer l'ouverture à la concurrence « *dans un cadre social harmonisé* ». Il ne s'agit pas de placer l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire « sous statut SNCF ». En revanche, certaines règles relatives à l'organisation du temps de travail ou encore liées à la sécurité des circulations et à la définition des métiers, doivent être communes à tous les salariés du secteur, quelle que soit l'entreprise pour laquelle ils travaillent.

Comme Alstom, nous pensons qu'il y a une place pour la très haute vitesse en Europe et dans le monde – probablement plus proche du 350 ou du 380 km/heure que du 320 km/heure. La France commettrait une erreur en n'investissant pas dans ce secteur.

Par ailleurs, il y a aussi place, entre le TGV et le TER, pour des trains « grandes lignes ». Il existe un marché tout à fait significatif – de quelque 500 à 800 trains – pour de tels trains. Il ne faut donc pas négliger le secteur des automotrices roulant entre 160 et 230 ou 250 km/heure – soit du matériel régional « *boosté* », soit des TGV dont on dégraderait la performance. N'oublions que les Allemands ont retenu une option plus basse de trains roulant entre 250 et 300 km/heure et non celle de la très haute vitesse.

Lors du colloque sur « *l'Ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires* » organisé en janvier dans les murs de l'Assemblée nationale, le président de RFF a indiqué que le réseau français n'a pas, aujourd'hui, une qualité suffisante pour supporter les circulations qu'il assure. Il a décrit une situation très difficile. Une course de vitesse est engagée entre la modernisation du réseau et le développement du trafic ; dans cette course, nous gagnons certains épisodes et nous en perdons d'autres.

Comme chacun le sait, le sénateur Grignon doit rendre un rapport sur les conditions de l'ouverture à la concurrence des trains régionaux de voyageurs. La SNCF ne demande pas que l'ouverture soit repoussée, car tout retard artificiel rendrait le choc plus rude. Mais l'ouverture doit se faire dans des conditions telles que le service public se développe à un meilleur coût pour les collectivités, ce qui suppose des gains d'efficacité ; et que les salariés n'en soient pas les victimes – d'où la nécessité d'un cadre social harmonisé. En bref, le seul objectif de l'ouverture à la concurrence ne doit pas être idéologique : il s'agit de développer

le trafic ferroviaire dans des conditions économiques raisonnables. Si l'on se place dans cette optique, on peut réussir une ouverture à la concurrence.

Ce qui concernait le secteur ferroviaire avait été réduit à sa plus simple expression dans la définition des priorités du Grand emprunt. Je me félicite donc des initiatives tendant à constituer un pôle de formation, de recherche et d'expérimentation digne du niveau de l'industrie ferroviaire française dans le Nord-Pas-de-Calais, et j'ai bon espoir que les deux ministres concernés sauront convaincre M. Ricol, commissaire général à l'investissement, de la pertinence de ce choix.

M. Pierre Blayau. Pour répondre à M. Grellier, je précise que Fret SNCF opère « sous statut cheminot » avec l'organisation du travail qui vaut pour tous nos conducteurs cheminots. Nous avons aussi des filiales de droit privé. Certaines, telle Logistra, sont commissionnaires de transport ; VFLI se concentre sur le trafic « *spot* », au coup par coup. Il y a une différence pour l'organisation du travail entre des entités telles que VFLI, Logistra ou nos concurrents d'une part, et Fret SNCF d'autre part. Nous estimons l'écart de compétitivité à 30% des coûts directs, et la convergence des organisations de travail serait très utile à la SNCF. Notre stratégie consiste à défendre au maximum Fret SNCF dans le cadre de la réorganisation et du travail sur la qualité, tout en saisissant toute opportunité permettant à la SNCF de ne pas perdre un marché en utilisant Logistra ou VFLI.

M. le président Alain Bocquet. Messieurs, je vous remercie.

Audition de M. Denis Huneau, directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

(Séance du mardi 29 mars 2011)

M. le président Alain Bocquet. Nommé il y a deux mois, vous n'êtes pourtant pas un novice dans le secteur ferroviaire, monsieur Huneau. Vous avez occupé d'importantes fonctions à RFF, au ministère des transports, notamment dans la sécurité et la régulation ferroviaire, puis à la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF, en qualité de directeur de l'accès au réseau. À votre poste actuel, vous succédez à M. Michel Aymeric, devenu directeur de cabinet du secrétaire d'État aux transports et désigné, après *l'affaire Eurostar*, comme nouveau chef de la délégation française auprès de la commission intergouvernementale (CIG), l'organe franco-britannique du tunnel trans-Manche.

Au-delà de cette affaire, certes révélatrice à bien des égards, notre Commission s'intéresse au devenir de notre industrie ferroviaire, désormais confrontée, sur le marché tant national qu'international, à la concurrence très pressante de constructeurs de pays émergents, notamment chinois et coréens.

Pourriez-vous, monsieur le directeur général, nous présenter le rôle et les missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) qui a été créé par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ? Ses recettes proviennent, d'une part, des droits de sécurité acquittés chaque trimestre par les utilisateurs du réseau et, d'autre part, de redevances perçues à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisation.

Dans le domaine ferroviaire, le maître mot de l'Europe est « interopérabilité ». Le programme *GSM rail* y concourt-il ? Contribue-t-il à la sécurité ? L'EPSF est-il d'une certaine façon concerné par le partenariat public-privé noué, pour développer ce programme, entre RFF et le groupe *SYNERAIL* qui rassemble les sociétés Vinci, AXA, SFR et TDF ? Il s'agit d'un programme appelé à mobiliser 1 milliard d'euros et qui a d'ailleurs obtenu un prêt de 280 millions d'euros de la Banque européenne d'investissements (BEI) ?

En quoi consiste précisément l'« interopérabilité » car il n'existe rien de comparable au « *Ciel unique* » du secteur aérien pour le réseau ferroviaire européen ? La Commission européenne a toutefois adopté, en juillet 2009, un plan de signalisation et de gestion du trafic dénommé « ERTMS », qui prévoit d'équiper 40 000 km du réseau européen en 2020, dont plus de la moitié sur des couloirs de fret. En quoi ce plan est-il novateur ? Nos industriels comme Thales ou Ansaldo-STC France (ex-Compagnie des signaux) sont-ils prêts ? Le marché fait-il l'objet, en France, d'une compétition déclarée entre industriels ? RFF et la SNCF sont-ils « en pointe » ou plutôt attentistes par rapport à leurs homologues européens ?

Si la sécurité ferroviaire relève dorénavant de l'Union européenne, votre établissement paraît avoir conservé un pouvoir d'agrément particulier sur les

systèmes et procédures de sécurité. Exerce-t-il une fonction réglementaire de référencement ou de qualification à l'égard des industriels ou encore des entreprises opérant sur les voies ? Plus généralement, en France ou au niveau européen, est-il possible, comme certains ne se privent pas de le faire ailleurs, de se servir des normes de sécurité pour freiner la concurrence de constructeurs extra-européens ?

Qu'avez-vous à répondre aux craintes exprimées dans une lettre adressée au secrétaire d'État aux transports par le président de la SNCF pour qui la multiplication des intervenants, et la dilution des responsabilités qu'elle entraîne, pourraient mettre en péril la sécurité ferroviaire ? Et, à l'inverse, au président de région qui a déploré devant notre commission, les délais nécessaires à l'homologation d'un nouveau train circulant pourtant sur une ligne nouvelle elle aussi ? Qui a raison sur ces questions ?

Par ailleurs, pouvez-vous nous expliquer le rôle et les missions en matière industrielle de l'Agence ferroviaire européenne, ou ERA, mise en place en 2005, dont vous avez été membre du conseil d'administration de 2005 à 2010 ?

M. Denis Huneau prête serment.

M. Denis Huneau, directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Acteur relativement nouveau du paysage ferroviaire – il n'a guère plus de cinq ans –, l'EPSF a maintenant trouvé ses marques. Sa création découle des directives communautaires : la séparation des réseaux et des entreprises de transport, conjuguée à la volonté de favoriser la circulation des trains, imposait de ne pas laisser à un acteur dominant la possibilité de se servir de la sécurité pour verrouiller le réseau. Cette responsabilité a donc été confiée à une autorité séparée et indépendante.

En pratique, l'EPSF délivre les autorisations à tous les nouveaux matériels circulant sur le réseau français, y compris à des matériels qui seraient utilisés de longue date dans d'autres pays. Notre établissement autorise également la mise en service des sous-systèmes techniques d'infrastructure. Ainsi, l'ouverture de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, prévue en décembre 2011, est-elle subordonnée à une autorisation en bonne et due forme de l'EPSF. De même, un poste d'aiguillage dont la fonction de sécurité est évidente, doit, lui aussi, recevoir une autorisation. Notre action s'apparente d'une certaine manière à celle du Service des Mines. Nous délivrons des sortes de permis de construire concernant les infrastructures. Il y a une forte dimension technique dans ce travail.

De plus, nous accordons des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires après avoir vérifié leur capacité à exploiter les lignes en toute sécurité. Cette procédure peut être comparée à celle de l'attribution des licences aux compagnies aériennes. Parallèlement, nous délivrons des agréments de sécurité au gestionnaire d'infrastructures qui doit justifier du bon état des voies, mais nous n'avons pas la responsabilité de la sécurité à proprement parler : nous nous contentons de certifier la capacité du gestionnaire à opérer en toute sécurité. Nous certifions que les gens ont la capacité de faire mais c'est à eux de bien faire !

Nous avons aussi un pouvoir de contrôle, notamment grâce à nos inspecteurs qui procèdent effectivement à des vérifications sur place et à des audits. Cela étant, nous n'avons jamais retiré, à ce jour, d'autorisation d'exploiter, hormis pour ce qui a concerné certains wagons. Ainsi, nous avons en quelque sorte la mission du gendarme et, à ce titre, les menaces de sanctions sont généralement efficaces pour faire prendre par les intéressés les mesures rectificatives qui conviennent.

L'EPSF ne rédige pas les textes. Il applique les textes de l'État qui, en très grande majorité, sont d'ailleurs d'origine communautaire. Il s'est vu confier la charge de garantir la sécurité et de l'interopérabilité, ce qui consiste à vérifier que les différents acteurs construisent des matériels et des infrastructures en fonction de normes prédéfinies de sorte que, dans un avenir plus ou moins bref, tous les trains puissent rouler dans tous les pays, sans autre frein que le gabarit.

Sur le plan juridique, l'EPSF est compétent pour le réseau ferré national, et même pour la ligne Perpignan-Figueras qui fait partie de ce réseau, mais pas pour le tunnel sous la Manche. Nous intervenons toutefois en tant que conseil auprès de la CIG, à qui le traité historique de 1986 a confié une mission équivalente à la nôtre s'agissant du tunnel. Pour être complet, je mentionnerai les missions accessoires que nous exerçons dans le tunnel, comme l'immatriculation des matériels roulants. Mais ce n'est pas l'EPSF qui délivre les autorisations d'exploitation.

S'agissant de la réglementation technique, nous ne sommes pas responsables en tant que tels, même si nous la publions et si nous contribuons à la préparer en participant aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne – qui n'a pas de rôle opérationnel, mais dont la mission essentielle est de définir un cadre réglementaire harmonisé. Très souvent, c'est l'EPSF qui y représente la France, avec ou sans le ministère qui est l'autorité compétente ou encore avec ou sans les administrations concernées du ministère, en fonction des sujets et des réunions. Pour ce qui est de la réglementation nationale dans ses aspects de sécurité et d'interopérabilité, l'EPSF apporte son assistance, en particulier en collectant l'information.

En termes d'organisation, l'EPSF est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, et son directeur général a le pouvoir de délivrer les autorisations. Pour assurer son indépendance, un décret prévoit que le ministre ne peut pas rapporter ses décisions, mais il peut lui écrire en lui demandant de vérifier qu'elles sont correctement fondées... Il peut même décider de ne pas le renouveler dans sa fonction ! L'EPSF perçoit une ressource propre, une taxe assise sur les péages. Avec un tel financement, le législateur a veillé à nous mettre à l'abri des gels budgétaires, de façon à préserver la sécurité. L'établissement emploie aujourd'hui une centaine de salariés, qui relèvent du droit privé – c'est une originalité pour un établissement administratif – et qui sont basés à Amiens. Parmi eux, une quarantaine d'inspecteurs sont habilités à intervenir dans toute la France.

Le système du *GSM rail* que vous avez mentionné, monsieur le président, désigne une norme que l'industrie ferroviaire entend utiliser notamment pour développer la communication entre les conducteurs et les aiguilleurs, sachant que les exigences ont été renforcées. Au niveau communautaire, tout nouveau système de communication dans le domaine du chemin de fer devra respecter cette norme que l'EPSF veillera à faire appliquer. Quant à savoir si le *GSM rail* contribue directement à la sécurité, c'est un vaste débat. Ce système est utilisé pour la sécurité sans qu'il soit lui-même un élément de sécurité. Toutefois, s'il était de trop mauvaise qualité, celle-ci en pâtirait, au moins indirectement. L'EPSF n'a pas à se prononcer sur les modalités choisies par RFF pour développer le *GSM rail* – maîtrise d'ouvrage directe, partenariat public-privé, découpage en trois lots –, il se contentera de vérifier que le produit est conforme et que la manière dont il est utilisé, via l'agrément de sécurité, respecte bien les règles. Ce système désormais techniquement bien identifié est, pour une part, certifié par des tierces parties reconnues à l'échelle européenne.

En quoi l'ERTMS ou « *European Rail Traffic Management System* » consiste-t-il ? Un train *Thalys*, qui relie Paris-Gare du Nord à Amsterdam, traverse trois pays qui avaient chacun leur mode de signalisation et de supervision – ce que l'on appelle le contrôle commande. Il fallait donc que la rame soit équipée de trois dispositifs distincts, et que le conducteur, s'il s'agissait du même, soit familiarisé avec ces trois modes. Comme les réseaux de chemin de fer sont essentiellement nationaux, les différents pays ont, en effet, développé leurs propres pratiques et leurs propres normes et, dans le cas des liaisons internationales, il fallait pouvoir les maîtriser toutes. Ce sont les industriels qui ont été à l'origine de l'harmonisation. Ils ont fait valoir que développer des systèmes qui resteraient particuliers à chacun des États membres n'avait guère de sens – même s'ils se sont heurtés à ceux qui avaient une forte culture ferroviaire, notamment l'Allemagne et la France. L'ERTMS correspond à l'idée d'avoir un système unique de surveillance, très moderne, de signalisation et de contrôle commande différenciés selon les trains – qu'ils soient à grande vitesse ou de fret. Aujourd'hui, les différents éléments n'avancent pas au même rythme. Si les composants élémentaires sont désormais utilisés par tout le monde, au point que l'ERTMS est devenu un standard mondial – utilisé même par les fabricants chinois –, le fonctionnement du système sur l'ensemble du réseau européen n'est pas tout à fait acquis. C'est pourquoi les instances européennes ont présenté un plan de mise en œuvre qui n'est pas juridiquement contraignant, mais qui a l'avantage de montrer que l'ensemble des pays y adhère. Dans ce cadre, l'EPSF n'est pas prescripteur, il est seulement observateur.

Peut-on utiliser les normes de sécurité pour tenir le marché ? Non, évidemment, puisque le principe même de l'Union européenne est de faire adopter par ses membres des normes de sécurité identiques. Mais, comme chacun le sait, « *le diable est dans les détails* » et il n'est pas exclu que les normes de sécurité soient parfois invoquées à tort mais aussi certaines fois à raison. Ce que je peux dire, par exemple, est que si on avait voulu faire circuler des TGV, en son temps,

dans le tunnel sous la Manche, il est évident qu'on l'aurait fait. Ce sont forcément certaines raisons de sécurité qui ont conduit à choisir d'autres rames.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. C'est la faute de la longueur des quais anglais !

M. Denis Huneau. Il n'y a pas que cela, car couper des quais est possible.

En matière de sécurité, des pays, dont le nôtre, ont des habitudes qui ne sont pas toujours faciles à remettre en cause. L'Agence ferroviaire européenne organise d'ailleurs des retours d'expérience et analyse les situations pour lever les points de blocage.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Ayant été le rapporteur de la loi qui a institué l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), j'ai souvent entendu qu'il suffisait de brandir le panneau de la sécurité ou de retarder le dossier de référence du réseau pour faire « marronner » la concurrence.

Le président de la SNCF a déclaré, à propos de la sécurité, que, depuis une dizaine d'années et surtout au cours des deux dernières, le nombre d'incidents avait augmenté d'environ 20 %. Est-ce dû à l'état du réseau, à des matériels vieillissants, en particulier pour le fret ou encore à des défaillances humaines ?

L'harmonisation des matériels ferroviaires se fait attendre – alors qu'elle est effective pour l'avion et la voiture, pourtant inventés bien après le train – et les réseaux sont restés nationaux. Avez-vous l'impression, à la lumière de l'expérience des fonctions que vous avez occupées, que vos homologues ont une réelle volonté d'avancer ou qu'ils s'en tiennent à des déclarations de bonnes intentions ? L'ERTMS est tout de même au programme de l'Europe depuis une dizaine d'années.

Concernant l'affaire *Eurostar*, l'Agence ferroviaire européenne vient de rendre un avis plutôt favorable à la motorisation répartie. L'EPSF a-t-il un avis technique sur la question, lui qui intervient parfois à titre de conseil auprès de la CIG ?

M. Denis Huneau. La sécurité se dégrade-t-elle ? Certes, un des indicateurs retenus montre une augmentation de 20 % sur cinq ans. Mais il s'agit d'un indicateur parmi d'autres – qui peuvent évoluer dans des sens opposés. Et, surtout, il porte sur de très petits chiffres – « 0,3310 moins quelque chose » relatif au nombre d'incidents dits significatifs par million ou milliard de kilomètres – si bien que toute variation mesurée en pourcentage s'avérera importante ! De toute façon, nous sommes très en dessous des niveaux moyens observés ailleurs et nous n'avons pas jugé devoir en tirer des conséquences. Cela étant, on a récemment constaté, en revanche, une tendance aux déraillements un peu inquiétante et nous avons pris des mesures pour la juguler.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. À quoi les imputez-vous ?

M. Denis Huneau. Ces déraillements qui, je le précise, se produisent sur des voies de service sont dus, en règle générale, à des erreurs d'exploitation au sens large, c'est-à-dire, par exemple, à une incompréhension entre le conducteur et

l'aiguilleur, sans qu'il soit possible d'incriminer l'un plutôt que l'autre. Les matériels sont très rarement en cause en France, alors qu'en Allemagne, il a fallu arrêter des matériels de grande série. En octobre 2010, à la suite de la multiplication de petits incidents, nous avons suspendu l'autorisation de 280 wagons dont l'entretien des essieux laissait à désirer. Il s'agissait de matériel étranger, les wagons de fret étant interopérables depuis très longtemps. Cela étant, il est notoire que, par endroits, le réseau est en mauvais état, ce qui a un effet direct sur la qualité du service : les trains ralentissent. Mais tant que les arbitrages notamment sur la vitesse ne se font pas au détriment de la sécurité, nous n'avons rien à dire.

Avant d'apprécier la volonté d'harmonisation des différents pays, il faut avoir en tête que 80 % à 90 % des trains qui circulent aujourd'hui sont purement nationaux. Et il en sera ainsi encore longtemps. De fait, les États ne ressentent pas de besoin, même pour le fret où la logique était que les wagons traversent les frontières mais pas les locomotives. Comme elles peuvent, à quelques très rares exceptions près, tracter les différents types de trains, il existait déjà une certaine interopérabilité. Et ce système était assez efficace car, même si la motrice pouvait continuer, il fallait cependant changer le conducteur pour des raisons linguistiques. Contrairement au transport aérien où une seule langue est pratiquée, et à la route où l'on ne parle pas, il faut parler à l'aiguilleur, donc connaître sa langue et les règles en vigueur. Certes, on ne veut pas ralentir un TGV en l'arrêtant à la frontière, mais le nombre de trains concernés est très limité. Les États n'y mettent pas de mauvaise volonté mais, pour eux, « *le jeu économique n'en vaut pas la chandelle* ». Ce sont les constructeurs qui sont à la manœuvre parce qu'ils souhaitent vendre le même matériel à plusieurs acheteurs. Et c'est ce qui se passe. Mais il est politiquement difficile de pousser à des évolutions qui ne servent pas partout. En ce qui nous concerne, nous sommes neutres, nous autorisons les matériels, pourvu qu'ils soient conformes aux normes de sécurité et aux exigences d'interopérabilité.

J'ai lu l'avis de l'Agence ferroviaire européenne à propos de l'affaire *Eurostar*. Il est strictement administratif et ne traduit aucune prise de position sur le niveau de sécurité. L'Agence déclare qu'on ne peut pas juridiquement refuser la motorisation répartie et, plus généralement, imposer une solution technique. C'est une position raisonnable. Toutefois, à l'origine, la motorisation aux extrémités obéissait à un scénario précis d'évacuation. En cas de blocage dans le tunnel, les passagers devaient pouvoir sortir par les portes prévues à cet effet et espacées dans le tunnel de 400 mètres environ. Il fallait donc un train un peu plus long. Un système de surpression était prévu entre la porte du train et le refuge, pour éviter l'asphyxie des personnes, principal danger en cas d'incendie. Le train *Eurostar* actuel respecte ces exigences. Avec une motorisation répartie, il y a des foyers potentiels au long du train et des voyageurs pourraient se retrouver coincés. Si l'on peut toutefois prouver que le risque est conjuré, il n'y a pas de raison de s'opposer à la motorisation répartie.

M. Jean Grellier. Quel est le rôle exact de l'EPSF dans la sécurité du réseau ? Exercez-vous un rôle d'arbitre entre RFF, plutôt responsable des gros travaux, et la SNCF, chargée de l'entretien courant ?

M. Denis Huneau. Nous n'avons pas à juger qui doit faire quoi, si le réseau a été bien ou mal entretenu. Ce qui nous importe, c'est que l'état du réseau ouvert à la circulation soit compatible avec la sécurité. Si le réseau est en mauvais état, mais que l'on ajuste la vitesse en conséquence pour des raisons de sécurité, nous n'y trouvons rien à redire. Nous veillons évidemment à ce que la SNCF nous transmette les informations sur le réseau en temps et en heure, pour être en mesure de nous prononcer, cela afin que les travaux soient réalisés avec les dispositions de sécurité énoncées et effectivement respectées. Dans ce cadre strict, nous contrôlons à la fois RFF et la SNCF.

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, monsieur le directeur général, pour les informations et explications ainsi communiquées à notre commission.

Audition de MM. Yves Crozet, professeur à l'Université Lyon 2 (Laboratoire d'économie des transports) et Alain Bonnafous, professeur émérite, chercheur au Laboratoire d'économie des transports (UMR n° 5593)

(Séance du mardi 29 mars 2011)

M. le président Alain Bocquet. Mes chers collègues, nous recevons aujourd'hui deux universitaires et chercheurs, spécialistes reconnus des transports, qui se sont notamment intéressés aux activités ferroviaires en France et à l'étranger.

MM. Yves Crozet et Alain Bonnafous sont des économistes, professeurs des universités, ayant occupé de hautes responsabilités au sein du Laboratoire d'économie des transports (LET), un centre de recherche de réputation mondiale, créé il y a trente ans, et rattaché au CNRS, à l'Université Lyon 2 et à l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE).

Le LET a une approche pluridisciplinaire de ses travaux : économique, bien évidemment, mais qui mobilise également des spécialistes de l'ingénierie, des sociologues, des géographes et des chercheurs en science politique.

Notre commission tient spécialement à remercier MM. Crozet et Bonnafous de venir devant nous pour répondre à nos interrogations sur l'avenir de la filière industrielle ferroviaire française, dans un marché désormais mondialisé mais que l'on considère en croissance régulière et durable.

Je souligne que M. Crozet est également membre du conseil d'administration de RFF à titre de personnalité qualifiée. Pour sa part, M. Bonnafous a été, jusqu'à une date récente, vice-président du Conseil national des transports. Il est, de plus, lauréat 2010 du prix « Jules Dupuit », une haute distinction internationale décernée par la Conférence mondiale de la recherche sur les transports qui rassemble plus de 1 500 spécialistes. Je rappelle que Jules Dupuit, ingénieur des Ponts et Chaussées du XIX^e siècle, est considéré comme le père fondateur de l'économie des transports.

Messieurs, je vous demanderai d'abord votre appréciation sur les conséquences économiques de la dérégulation du secteur ferroviaire en Europe. Ce que certains estiment être les imperfections, voire les échecs, du processus, ont abouti à un paysage confus qui n'a pas été sans conséquence sur la filière ferroviaire française.

S'il existe d'ailleurs un « *Ciel unique* » européen dans le domaine aérien, il n'y a pas de système ferroviaire unifié en Europe. En matière industrielle, il n'y a pas non plus un « *Airbus du rail* », qui fédérerait constructeurs et équipementiers. L'offre européenne reste dispersée face à une concurrence exacerbée du fait de l'émergence de nouveaux acteurs, comme les Chinois et les Coréens, et de fabrications *low cost*.

Notre deuxième question portera sur le fret ferroviaire. Où en est l'Europe en ce domaine ? En France, le déclin se confirme, année après année, en dépit des

orientations du Grenelle de l'environnement : n'avons-nous pas, plus que d'autres, perdu la bataille face à la route ? Les diverses réformes successivement engagées, pour aboutir au modèle économique actuel de SNCF-Geodis, traduisent-elles une démarche crédible ? Un redressement de l'activité fret est-il encore concevable ? Dans l'affirmative, à quelles conditions ?

Quelles sont également, selon vous, les forces et faiblesses de notre industrie ferroviaire à l'exportation ? À l'exception d'Alstom, de Bombardier, de Siemens France et de Faiveley, les autres acteurs français paraissent bien trop petits, quel que soit leur savoir-faire : des rapprochements semblent vitaux pour la filière. Partagez-vous cette analyse ? De plus, l'ingénierie ferroviaire – je pense à Systra – accompagne-t-elle efficacement nos exportateurs ?

Par ailleurs, le président de la SNCF a appelé de ses vœux, lors de sa récente audition devant la commission d'enquête, la relance d'un grand programme de recherche sur les transports, en précisant qu'il revenait aux pouvoirs publics d'en fixer les lignes directrices et les priorités : qu'en est-il exactement ? Avez-vous des propositions en ce sens ? Faut-il, à l'instar des Chinois, se lancer sur la très grande vitesse commerciale à 380 kilomètres l'heure et au-delà, alors que certains de nos interlocuteurs ont considéré que la France subissait déjà les conséquences d'un « *trop TGV* » voire d'un « *tout TGV* » ?

Messieurs, telles sont mes premières questions. Après un bref exposé de votre part, le rapporteur de la commission d'enquête, Yanick Paternotte, vous posera les siennes, suivi par les autres membres de la commission.

(Messieurs Yves Crozet et Alain Bonnafous prêtent serment.)

M. Alain Bonnafous, professeur émérite, chercheur au Laboratoire d'économie des transports. La France a joué dans la libéralisation du secteur au plan européen un rôle continu de catalyseur, grâce notamment à l'action de deux ministres des transports, Charles Fiterman, qui avait relancé la politique européenne juste avant son départ, et Jean-Claude Gayssot, qui approuva le « paquet ferroviaire ». Il ne s'agit donc pas d'un mouvement uniquement libéral mais bien d'un mouvement général, qui a paru privilégier le développement des systèmes de transports, ferroviaires en particulier, et les intérêts des usagers, accessoirement des contribuables.

Au plan européen, les pays qui ont choisi d'appliquer rapidement la directive du 29 juillet 1991 (91/440/CE) relative au développement de chemins de fer communautaires et les autres textes européens suivants qui ont organisé la libéralisation du secteur, ont regagné, pour la plupart d'entre eux, des parts de marché de fret. Entre 2000 et 2006 – l'ouverture française à la concurrence date de 2007 –, le fret ferroviaire en Allemagne, au Royaume-Uni, en Autriche et aux Pays-Bas a non seulement connu une croissance supérieure à 22 %, mais a même repris des parts de marché à la route, voire, en Allemagne, au fluvial, alors même que le transport fluvial sur le Rhin est deux fois moins coûteux et deux fois plus rapide que sur les canaux français, en raison d'une quasi-absence d'écluses – le Rhin écoule 64 % du fret fluvial européen. Sur la même période, le fret ferroviaire

français a, lui, perdu 23 % de ses parts de marché ! Nous sommes à la fois le dernier pays à avoir appliqué les dispositions européennes et le seul à connaître une telle déflation de son fret ferroviaire. Les nouveaux entrants sont arrivés en France en 2006, alors qu'ils étaient déjà en activité dès 2000 en Allemagne et même dès 1995 au Royaume-Uni.

Les conséquences sociales de la libération sont relativement bien acceptées dans ces deux pays, dans la mesure où les salaires moyens des activités ferroviaires ont connu une croissance historique, en raison d'un mode de fonctionnement et de production différent du nôtre. Sur le plan social, une autre organisation du travail a été acceptée, avec notamment une durée réelle du temps de conduite double de ce qu'elle est en France : aussi, les salaires ont-ils tendance à devenir plus élevés que les nôtres, à la grande surprise de nos représentants syndicaux.

Certains pays sont donc passés d'un fret ferroviaire en déflation, voire, dans l'esprit de certains, en voie de disparition, à un système dynamique, dont l'avenir est assuré du fait de la saturation des grands corridors routiers.

L'avenir du secteur « voyageurs » est, quant à lui, plutôt bien garanti, là où il est en concurrence avec l'aérien, c'est-à-dire sur les grands axes permettant de remplir les trains. Du reste, du sud de l'Espagne aux pays scandinaves, le secteur « voyageurs » se développe au plan européen dans le cadre de projets ambitieux, en dépit de ralentissements imputables à la crise.

S'agissant, enfin, ce qu'on appelle désormais « les trains de la vie quotidienne », le système ferroviaire a toute sa place dans un monde en voie d'urbanisation, même s'il est encore largement déficitaire, en raison notamment de coûts de production qui constituent, en France, un frein considérable au développement de cette activité. Les autorités organisatrices n'ont effectivement pas des capacités de financement illimitées. Le « train au kilomètre » est en France deux fois plus cher qu'outre-Rhin et atteint presque deux fois ce qu'il coûte en Suisse, ce qui contrarie son développement.

Bien que le matériel roulant ait besoin d'être renouvelé et modernisé, les difficultés des entreprises françaises ne sont pas négligeables. Je me contenterai de citer la perte, par Alstom, de marchés symboliques, tels que celui de l'Île-de-France ou de l'*Eurostar*. De tels échecs se multiplieront. Toutefois, l'industrie ferroviaire française a l'avenir devant elle à la condition de savoir surmonter ses handicaps traditionnels.

Je tiens toutefois à ajouter que ni mon collègue, Yves Crozet, me semble-t-il, ni moi-même ne sommes des spécialistes de l'industrie ferroviaire : nous en connaissons que les grandes caractéristiques, de la production des automotrices à grande vitesse aux locomotives de fret, par exemple.

M. Yves Crozet, professeur à l'Université Lyon 2 (Laboratoire d'économie des transports). La déréglementation européenne est une chance extraordinaire pour les entreprises françaises et son bilan est très positif : il suffit de rappeler les parts de marché prises par la SNCF grâce à sa filiale Keolis, par

Veolia, par Transdev, que ce soit en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Suède. Le périmètre pertinent de la SNCF n'est plus la France, alors que c'était le cas il y a cinquante ans en situation de complet service public.

C'est pourquoi, s'agissant de la déréglementation, on peut regretter l'attitude de repli de la SNCF. Une anecdote suffira à l'illustrer : le 30 janvier 2002, M. Louis Gallois, lors d'une réunion à laquelle je participais, a déclaré que la SNCF irait partout en Europe où la concurrence serait ouverte, mais qu'il ne pouvait admettre l'ouverture de celle-ci en France. Cette position était erronée. La SNCF, au moyen Keolis, peut aujourd'hui forger ses armes en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Suède et il n'y a aucune raison de dire aux Européens : « *Faites ce que je dis mais ne faites pas ce que je fais !* ». La SNCF avec sa connaissance du secteur « voyageurs » a des capacités énormes, qu'il convient de confronter à celles de ses concurrents. En fait, les cadres de la SNCF rêvent de l'aiguillon de la concurrence au cœur des régions européennes. C'est la raison pour laquelle ils ont divulgué ou laissé « fuiter » le rapport qui révèle que leurs trains coûtent un tiers plus cher que les trains opérés par la concurrence. Si Adrien Zeller, aujourd'hui disparu, avait pu, comme il le souhaitait, lorsqu'il était à la tête de la région Alsace, ouvrir 15 % de son réseau à un opérateur privé, cela aurait représenté un défi extraordinaire pour la SNCF.

Il est vrai, monsieur le président, qu'il n'existe pas d'espace ferroviaire unique : les normes du fer sont différentes de celles de l'aérien. Toutefois, la déréglementation a permis d'exporter nos trains. Les Allemands ont même franchi un nouveau pas en rendant désormais systématiquement obligatoire l'appel d'offres par les *Länder* et en déréglementant le transport par bus sur autoroute. Alors que la France a de vraies compétences dans ces domaines, il est dommage qu'elle réussisse à l'extérieur ce qu'elle n'est pas capable de réaliser chez elle.

En revanche, la SNCF ne sait pas faire de fret ferroviaire, pour des raisons qui tiennent principalement à l'organisation et à la pression sociale en faveur du « voyageurs ». Toutefois, il serait erroné de croire que les opérateurs privés remporteront les parts de marché que la SNCF perdra inexorablement. En effet, contrairement à l'Allemagne, nous ne sommes pas en France dans une logique de jeu à somme positive. Être opérateur de fret ferroviaire suppose d'avoir un arbre de trafic important : il n'est pas possible que vingt opérateurs, ayant chacun 5 % du marché, remplacent un opérateur unique, notamment en ce qui concerne le wagon isolé dont les industriels ont besoin. Il faut un opérateur dominant, comme *DB Schenker Rail* en Allemagne ou *English, Welsh and Scottish Railway* au Royaume-Uni, devenue une filiale de *DB Schenker*. La seule recommandation que je ferai est radicale : sortir Fret SNCF de l'opérateur historique et lui trouver un autre gestionnaire, puisque, depuis plus de vingt ans, les différents plans ferroviaires des ministres successifs n'ont été d'aucune utilité !

S'agissant de l'exportation, bien que les marchés des trains à grande vitesse, des trains courants ou des « trams » se développent au niveau mondial, notre pays n'est pas aussi présent qu'il pourrait l'être au vu de ses capacités dans chacun de ces domaines. Nous avons certainement un problème de soutien à

l'exportation des produits français – je pense notamment au rôle de l'Agence française de développement (AFD) qui accorde même des crédits pour l'achat de trains étrangers, de Systra ou des grands exportateurs français, avec lesquels il conviendrait de réfléchir à notre action stratégique à l'exportation.

Toutefois, il ne faut pas dédouaner les grandes entreprises de leurs responsabilités. Le modèle du TGV « à la française », avec ses huit voitures et ses dix-huit tonnes maximum par essieu et un nombre limité de places, ne correspond pas forcément aux attentes du marché international. Cela explique le choix fait par *Eurostar* ou les difficultés que nous pourrions rencontrer en Arabie Saoudite ou aux États-Unis. Il existe d'autres modèles que celui du TGV d'Alstom, notamment l'ICE allemand. Les ingénieurs d'Alstom ont du reste conscience qu'il faut éviter de projeter sur l'étranger les préférences françaises : ils doivent diversifier leur offre.

En ce qui concerne le marché français, la SNCF a fortement ralenti ses commandes de TGV par prudence, le trafic n'étant pas destiné à augmenter aussi vite que l'indique le Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT), d'autant qu'on ignore encore comment seront financées les nouvelles lignes à grande vitesse. Peut-être M. David Azéma, directeur général délégué « stratégie et finances » de la SNCF, s'interroge-t-il également sur le fait que le TGV dessert actuellement 232 gares qui ne sont pas toutes situées sur une LGV. Pour les desservir, ne serait-il pas dans certains cas préférable de transborder les voyageurs dans des TER, d'autant que les régions ont fait beaucoup d'efforts pour améliorer les transports régionaux ?

De plus, le modèle du TGV Paris-Lyon, qui demeure le seul modèle envisagé par le Grenelle de l'environnement, dans le cadre du SNIT, doit être profondément révisé pour concevoir le réseau TGV à l'horizon 2020-2030. Par exemple, sur la ligne Marseille-Nice, le grand nombre de voyageurs effectuant quotidiennement l'aller-retour Marseille-Toulon n'acceptera jamais de payer le prix d'un billet TGV. Après avoir subventionné à 95 % l'infrastructure, dont le coût sera exorbitant dans cette zone, il faudra, en plus, subventionner l'exploitation ! Il faut envisager d'autres types de TGV, comme le *Shinkansen* japonais – des modèles différents selon les régions roulent à 200 kilomètres/heure ou à plus de 300 – ou l'ICE allemand qui, pour des raisons géographiques, circule différemment du TGV français : comme il existe peu de lignes directes entre grandes agglomérations, l'ICE s'arrête dans les villes moyennes. Si la demande de vitesse est légitime car elle est liée à la croissance économique, il ne convient pas nécessairement d'y répondre par un TGV roulant à 320 kilomètres/heure, encore moins à 380 kilomètres/heure. Du reste, est-il nécessaire de gagner encore dix minutes entre Lyon et Paris ? Compte tenu du fait que les parcours initial et terminal s'effectueraient toujours à vitesse moyenne, cela impliquerait d'augmenter considérablement la vitesse maximale du train, ce qui entraînerait à son tour une augmentation à la puissance 2 du bruit et de la consommation énergétique ? Ne cherchons pas à faire de la très grande vitesse. Des TGV roulant à 320, voire 340 kilomètres/heure suffisent amplement !

Quant à la fabrication en France de wagons de fret, c'est un véritable désastre : notre savoir-faire en la matière est, hélas, en voie de disparition.

M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission d'enquête. Les précédentes auditions ont mis l'accent sur le fait que chaque décideur veut son modèle de train régional ou de transport en commun en site propre (TCSP), ce qui coûte très cher non seulement au contribuable, mais également à l'industrie ferroviaire qui est ainsi condamnée à réaliser de petites séries qu'elle ne peut guère amortir. Ne pensez-vous pas qu'une telle perte de compétitivité est un frein à l'exportation ? Ne serait-il pas préférable de se diriger vers des modèles plus conformes aux standards internationaux ?

Il est vrai que nous allons devoir nous poser la question de la vitesse moyenne : rouler à 380 kilomètres /heure a sans doute du sens en Chine, où les distances sont immenses. Il n'en va pas de même en France. Le standard allemand du 250 kilomètres /heure donne toute satisfaction : il coûte moins cher et transporte plus de passagers.

Quel est d'ailleurs votre point de vue sur la question de la mixité d'usage des rames et des infrastructures ? Dans un rapport que j'ai rendu sur le sujet, je remarquais que la culture française a dérivé vers une utilisation du « voyageurs » exclusive du fret. Contrairement à la culture d'origine, on a abandonné la mixité dans les rames, y compris pour les produits non pondéreux : les camions ont récupéré une grande partie de la messagerie - Geodis est avant tout une entreprise de camions. Vous qui êtes universitaire, enseignez-vous la mixité ou êtes-vous victimes de la pensée unique en la matière ?

M. Alain Bonnafous. C'est une question fondamentale. L'accès au réseau est aujourd'hui considéré par les acteurs du fret ferroviaire comme une des grandes difficultés. La procédure d'attribution des sillons est effroyablement compliquée : il faudrait quasiment prévoir ses activités plusieurs années à l'avance ! Un système aussi peu réactif est facilement concurrencé par la route, beaucoup plus souple.

J'ai, un temps, présidé le comité financier de RFF, ce qui m'a permis de prendre connaissance de tous les dossiers d'investissement sur une période de dix ans. Il faut savoir que les décisions d'investissement, au titre du contrat de plan État région (CPER), étaient prises par les autorités de tutelle, c'est-à-dire la région et l'État, et RFF instruisait les dossiers.

La loi prévoit l'évaluation de ces investissements, non seulement sur le plan financier mais également dans leurs effets socio-économiques ou environnementaux, avec le calcul du ratio de la valeur actualisée nette, c'est-à-dire la valeur créée par l'investissement rapportée à l'euro d'argent public investi. En Allemagne, sont seuls déclarés éligibles les projets dont le ratio est supérieur à 3 – un euro d'argent public doit rapporter, sur le long terme, plus de trois euros à la collectivité. Or, le ratio du projet le moins rentable que j'ai examiné était égal à 0,5 : 1 milliard d'euros investis rapportant 500 millions ! Quant aux projets les plus rentables, ils ont rapporté à la collectivité sept fois l'investissement. Il est

dommage que, trop souvent, dans le cadre d'investissements au titre des CPER, les décideurs restent ignorants d'évaluations qui devraient guider leurs choix, d'autant que l'argent perdu dans les projets les moins rentables aurait suffi à financer un réseau de fret convenable, du moins s'agissant de la construction des trois grands corridors ferrés dont nous avons besoin. L'encombrement des sillons ne concerne que des segments congestionnés du réseau, qui sont connus et localisés : Dijon, le Lyonnais, la ligne Nîmes-Montpellier, plus quelques autres dans le Grand ouest. Sa résorption n'exige donc pas des sommes infinies ! Malheureusement, la « tonne kilomètre » ne vote pas ! Voilà pourquoi nous sommes passés à côté d'investissements cruciaux. Je le répète : il suffirait de mettre fin à quelques gaspillages pour résoudre ce problème – ce qui suppose, il est vrai, une volonté politique.

Je ne dirai pas, comme M. Crozet, que la SNCF ne sait pas faire du fret ferroviaire, mais qu'elle ne sait plus en faire. Il y a quelques décennies, en cas de grève, les trois syndicats historiques – la CGT, la CFDT et les Autonomes –, faisaient assurer discrètement les services jugés essentiels, afin que la SNCF ne perde pas un gros chargeur. Aujourd'hui, SUD-Rail pratique la politique inverse : la perte des meilleurs clients est devenue un instrument du rapport de forces. C'est une culture différente. Elle représente un handicap insurmontable pour le fret ferroviaire français, car elle se traduit par la perte de la fiabilité du système. Songez que la SNCF – nous sommes le seul pays où cela est arrivé – a perdu du fret au profit du fluvial, qui est presque aussi coûteux et plus lent, mais qui reste encore plus fiable !

M. Yves Crozet. La marginalisation du fret ferroviaire a une origine culturelle : la logique « dominant-dominé » ou encore la logique d'honneur, que Philippe d'Iribarne a très bien analysée. Il faut savoir qu'au sein de l'entreprise intégrée qu'était la SNCF l'activité fret était historiquement l'activité dominée – les choses ont changé depuis. C'est au fret qu'on empruntait la locomotive ou encore le conducteur manquant, c'est également le train de marchandises qu'on faisait stopper pour laisser passer le train de voyageurs. C'est du reste la raison pour laquelle le fret rassemble les éléments les plus durs. Pour le dégager de son ornière, il faut donc le sortir de l'entreprise – la SNCF – dans laquelle il est, par définition, en situation de dominé, voire de marginalisé.

S'agissant des sillons, selon les données de RFF, le nombre de trains circulant en France ne cesse de diminuer : ce n'est donc pas tant le manque de sillons, qui pose problème, que la procédure, qui est trop compliquée. Dans le cadre d'un récent mémoire, un étudiant a observé que les opérateurs du fret, notamment la SNCF qui, il est vrai, a des informations privilégiées sur le graphique – c'est un avantage concurrentiel –, recourent de plus en plus aux sillons de dernière minute, qui sont une vraie bouffée d'oxygène pour les entreprises. RFF s'interroge actuellement sur la place qu'il convient de donner à ces sillons de dernière minute : les « graphiques ferroviaires » ne devraient-ils pas les prévoir systématiquement ? Cette respiration serait le meilleur cadeau à faire au fret. La Direction des circulations ferroviaires (DCF) y réfléchit.

S'agissant de la vitesse, il convient à la fois de calculer le coût de la minute gagnée et de s'interroger sur le moyen de la gagner. La construction du nouveau pont de Bordeaux a permis de gagner plus de temps que cinquante kilomètres de lignes nouvelles. De plus, il faut compter en termes de « temps utile » : ce n'est pas perdre son temps que de passer dix minutes de plus dans un train si on dispose d'une connexion à *internet* et de prises électriques pour brancher son ordinateur. L'amélioration du service permet de gagner du temps aux yeux de tous les spécialistes du transport intelligent.

M. Alain Bonnafous. C'est avéré en Allemagne où les 60 à 70 opérateurs qui interviennent sur les trains régionaux sont en concurrence sur la qualité du service offert en termes de confort, d'esthétique ou de commodités.

M. Yves Crozet. Quant à la standardisation des produits, notamment des tramways, il faut tout de même observer qu'Alstom, avec son *Citadis*, a remporté un grand nombre de commandes depuis l'explosion du marché au début des années 1980. Les différences entre les rames ne concernent que l'esthétique, ce qui a permis à Alstom de faire des économies d'échelle importantes. Il en est de même de Bombardier : les régions des Pays de la Loire ou Rhône-Alpes ont commandé des véhicules quasiment identiques ; Besançon et Brest se sont unis pour commander des « trams » de même standard.

Il faut toutefois se méfier de la standardisation qui, en permettant de se reposer sur un marché considéré comme protégé – en l'occurrence le marché français –, a conduit à ignorer les besoins des marchés étrangers. Il conviendrait de regarder le comportement d'Alstom en la matière. Notre défaut récurrent est de trop raisonner sur la forteresse française.

M. le président Alain Bocquet. Les députés vont à présent vous poser quelques questions.

M. Paul Durieu. Vous avez évoqué la baisse de 23 % du fret ferroviaire de la SNCF, ce qui est énorme, tout en rappelant que le coût du train au kilomètre est chez nous deux fois plus élevé qu'en Allemagne ou qu'en Suisse. Les raisons sont-elles d'ordre structurel ou le volume traité est-il insuffisant ? L'écart est-il appelé à se creuser encore ?

M. Alain Bonnafous. Un rapport avait été rendu en 2005 par le professeur Rivier, aujourd'hui décédé, de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, sur l'état du réseau français. Ce document avait notamment permis de révéler que le coût de l'entretien des lignes au kilomètre est, en France, le double de ce qu'il est en Suisse. En revanche, les cheminots suisses sont plutôt mieux payés que leurs homologues français ; il est vrai que l'organisation du travail est complètement différente en Suisse. En France, la SNCF a beaucoup souffert des nouveaux critères de gestion destinés à maximiser la valeur ajoutée de l'entreprise, c'est-à-dire la masse salariale, car ces nouveaux critères particuliers se sont traduits, dans les faits, par l'absence de tout effort en matière de productivité : c'est donc la collectivité, dans son ensemble, qui en paie les conséquences. De plus, la pression financière qui s'exerce sur le système ferroviaire français fait que nos cheminots,

contrairement au passé, deviennent les moins bien payés d'Europe. Sans être marxiste, ne conviendrait-il pas de poser la question en termes d'essor des forces productives ? Le refus du gain de productivité, inhérent au système, a des origines d'ordre anthropologique. Il fut un temps où le cheminot avait pour ambition de voir ses enfants entrer à la SNCF : la contraction de l'emploi consécutive aux progrès techniques n'était donc pas souhaitable.

L'empilement du RH 077, un document qui régleme le travail des cheminots, et des multiples accords signés pour résorber les conflits locaux dont la SNCF parle si peu, entraîne une organisation catastrophique du travail qui est financée par le contribuable à hauteur de 12 milliards d'euros par an. Elle se traduit aussi par une extension du système ferroviaire inférieure à ce qu'elle devrait être, exception faite du TGV, qui bénéficie d'une rente de situation technologique même si la ligne Paris-Lyon n'est peut-être pas exportable car elle est liée à la géographie française. Si elle demeure la ligne « ville à ville » la plus longue du monde et représente une très belle réussite, elle ne permet pas, néanmoins, de pallier le handicap très lourd lié à l'organisation déficiente du système. C'est la raison pour laquelle certains cadres dirigeants de la SNCF et certains responsables syndicaux – en aparté – concluent que la seule manière de débloquer le système est de le baigner dans une relative compétition intramodale, la compétition intermodale n'ayant pas suffi.

M. Yves Crozet. Si *EasyJet*, contrairement à Air France, réussit à proposer des vols à 50 euros à partir de Lyon, c'est que tout son personnel habite dans la ville rhodanienne et rentre chez lui le soir : la compagnie n'a donc pas de frais de découcher – en revanche, il lui est plus difficile de faire de la grande distance. Air France a réagi en imitant *EasyJet* à partir de Bordeaux : tout son personnel vit sur les bords de la Garonne.

Tel est le problème de la SNCF : après trois heures de conduite, les conducteurs dorment dans la ville d'arrivée et rentrent le lendemain, ce qui leur donne droit à terme à un jour de congé. Ne pourraient-ils pas faire l'aller-retour dans la journée en étant mieux payés ? Bien sûr que si, mais dans ce cas ils perdraient la prime de découcher et la prime de panier, d'où leur refus d'une évolution de leurs conditions de travail. On l'a bien vu en 2008, lorsque les opérateurs privés de fret ont signé une convention collective avec les conducteurs, établissant le temps de conduite à cinq heures pas jour, bien supérieur à celui qui est pratiqué à la SNCF. M. Pepy a alors proposé à ses conducteurs du fret de passer sur la convention du secteur privé contre une augmentation de salaire. Plus d'un millier de cheminots, considérés comme des « jaunes » par leurs collègues, se sont portés volontaires. Immédiatement, les conducteurs du *Transilien*, pourtant non concernés, se sont mis en grève préventive : ils craignaient que le dispositif leur soit, un jour, appliqué et le Gouvernement a préféré reculer.

Seules des mesures politiques arrêtées à haut niveau permettront de débloquer la situation. Je prendrai l'exemple de la Suisse : alors que la France produisait dans les années 1990 plus de « voyageurs-kilomètre » et de « tonnes-kilomètre » que la Suisse et l'Allemagne – c'est maintenant loin d'être le cas ! –,

le gouvernement suisse a promis à l'époque à son opérateur historique qu'il resterait dominant s'il réussissait, en dix ou douze ans, au nom de l'intérêt national, à baisser son effectif de plus du tiers, en passant de 40 000 à 28 000. C'est ce qui s'est passé.

Il conviendrait également de prendre des mesures au plan local, permettant – il est vrai que la formule peut paraître aujourd'hui éculée – de « *travailler plus pour gagner plus* ». La négociation doit tendre à une plus grande souplesse des conditions de travail, ce qui conduira nécessairement, à terme, à modifier le RH 077. Mais comme il est difficile de réaliser une révolution globale, impliquant les 160 000 salariés de la SNCF, il convient de procéder par touches locales, à travers l'ouverture à la concurrence ou en procédant à des expérimentations.

M. le président Alain Bocquet. Messieurs, je vous remercie.

Audition de M. Pierre Mongin, président de la RATP, accompagné de MM. Xavier Léty, directeur de cabinet, Yves Ramette, directeur général adjoint chargé des projets et des investissements et Christian Galivel, directeur du département du matériel roulant ferroviaire

(Séance du mardi 5 avril 2011)

M. le président Alain Bocquet. Nous accueillons, aujourd'hui, les dirigeants de la RATP conduits par son président, M. Pierre Mongin. La RATP a une longue histoire. Créée en 1949, elle est l'opérateur de référence des transports en commun (bus, tramways RER et métros) en région Île-de-France. Son monopole est à présent quelque peu entamé puisque, pour les futurs appels d'offres, la RATP sera placée en situation de concurrence, même si des délais plutôt raisonnables – 2039 pour les métros et RER – ont été fixés par la loi pour les lignes dont elle assure actuellement l'exploitation.

Je vous demanderai tout d'abord, monsieur Mongin, de faire le point sur la situation engendrée par cette ouverture à la concurrence. Comment votre entreprise se prépare-t-elle à des échéances désormais certaines ?

Je rappelle, comme je l'ai fait devant nos autres interlocuteurs, que la commission d'enquête n'a pas une démarche accusatrice ou inquisitoriale. Elle ne vise pas à mettre en cause telle ou telle institution ou entreprise. Son seul objectif est d'établir un bilan prospectif de notre filière ferroviaire et de souligner ses forces comme ses éventuelles faiblesses. Au terme de son travail, la commission d'enquête fera des propositions susceptibles de conforter le savoir-faire français, donc l'emploi, dans un secteur en croissance régulière et durable, notamment sur le marché mondial.

La RATP a présenté des résultats positifs pour l'exercice 2010. Cette entreprise publique qui transporte chaque jour plus de 10 millions de personnes n'est pas déficitaire : elle a réalisé un chiffre d'affaires de 4,5 milliards d'euros, un résultat brut d'exploitation en progression de 3 % pour atteindre 898 millions d'euros et un bénéfice net de 186 millions d'euros, en hausse de 2 %.

L'objectif d'investissement annuel est désormais fixé à 1,5 milliard d'euros. Ce flux s'ajoute à quelque 5 milliards d'euros déjà investis au cours des cinq dernières années avec pour conséquence probable un accroissement de l'endettement dont vous voudrez bien nous indiquer l'évolution et les montants. Ce point est essentiel dans l'approche de la commission d'enquête : l'effort d'investissement de la RATP se traduit, en effet, par des acquisitions, des rénovations et de la maintenance au profit du secteur des matériels roulants. Je rappelle d'ailleurs qu'en application de la réglementation européenne entrée en vigueur le 3 décembre 2009, le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) est devenu propriétaire des matériels roulants dont la RATP détenait jusqu'alors la propriété. Dans le même temps, la RATP a reçu la charge de l'entretien, du renouvellement et de l'exploitation des infrastructures, c'est-à-dire l'exercice de missions analogues à celles de RFF dans le « pur ferroviaire » : quelles sont les

conséquences pratiques, financières et aussi comptables de cette véritable révolution ?

Il nous intéresse également de connaître votre stratégie de développement dans les réseaux urbains hors Île-de-France, en province ou à l'étranger. A la suite de la fusion entre Véolia Transport et Transdev, la RATP a, en effet, acquis des actifs importants parmi lesquels des réseaux en Grande-Bretagne, en Italie et en Suisse, ainsi que dans des villes comme Bourges, Vierzon ou Vienne en Isère.

Par ailleurs, vous présidez, Monsieur Mongin, la société d'ingénierie Systra, codétenue avec la SNCF. La RATP possède également sa propre filiale spécialisée, Xelis. Comment l'ingénierie ferroviaire française accompagne-t-elle nos constructeurs et équipementiers à l'exportation ? Avez-vous des exemples précis sur le sujet ? Ne conviendrait-il pas de mieux fédérer les efforts ? Plusieurs personnalités auditionnées ont en effet regretté que cette industrie n'ait pas l'habitude de « *chasser en meute* » sur les marchés étrangers, contrairement à ses concurrents allemands.

Je ne vous interrogerai pas directement sur la problématique du Grand Paris qui concerne un horizon éloigné. Il convient, néanmoins, que vous nous précisiez vos axes d'action pour améliorer ce qui peut l'être, à court ou moyen terme, au bénéfice des usagers. Le réseau francilien est saturé et sur une partie importante de celui-ci circulent des matériels très sollicités et d'ailleurs vieillissants.

Notre rapporteur, M. Yanick Paternotte, élu dans le Val-d'Oise, vous posera sans doute des questions plus précises sur ce thème. Puis, nos autres collègues vous interrogeront également. Mais nous écouterons d'abord votre exposé liminaire.

(M. Pierre Mongin prête serment.)

M. Pierre Mongin, président de la RATP. Je vous remercie, monsieur le président, de me donner l'occasion non seulement de vous faire part de l'expérience des équipes de la RATP mais également de m'exprimer sur l'avenir de notre industrie ferroviaire. Nous sommes très attachés à la défense, dans le cadre européen, des intérêts industriels français.

Vous avez évoqué les principales évolutions de la RATP, et en premier lieu l'ouverture à la concurrence. La négociation finale du règlement européen sur les obligations de service public (OSP), qui s'applique depuis le mois de décembre 2009 dans toute l'Europe, en matière de transports publics urbains, a été une affaire compliquée. Ce règlement reprend très largement ce que tous les élus de province connaissent très bien depuis l'adoption en 1982 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), à savoir le choix entre une régie locale et une gestion déléguée, avec des règles de transparence parfaitement satisfaites dans le cadre de la loi Sapin de 1993. À Paris et en Île-de-France, nous étions sous le régime d'une ordonnance de 1959, qui avait repositionné les acteurs du transport avec des innovations uniques au monde, telles que la Carte orange, qui permet au client de circuler facilement sur tous les réseaux avec une tarification unifiée.

La décentralisation, adoptée sous le gouvernement de M. Raffarin et applicable en 2006, alors que j'arrivais à la tête de l'entreprise et que M. Huchon prenait lui-même possession de ses fonctions à la présidence de la région, a changé le paysage francilien. Nous avons eu à négocier ensemble le premier grand contrat de service public entre la RATP et le STIF décentralisé. Ce contrat couvrant la période 2008-2011 et qui prendra donc fin au terme de cette année, a été « gagnant gagnant. »

L'instauration de la concurrence, au 1^{er} janvier 2010, a créé une situation nouvelle, puisque toutes les lignes nouvelles d'Île-de-France sont mises en concurrence. La RATP a ainsi perdu son monopole sur son marché historique. S'agissant des lignes existantes, la libération des activités des bus sera effective à une date plus rapprochée que pour le métro, dès 2024. C'est presque demain ! En revanche, pour le métro et le RER, qui présentent des spécificités compliquées, je remercie le législateur d'avoir adopté le délai maximal prévu par le règlement OSP, ce qui nous conduit effectivement à 2039. Ce fut de sa part une sage décision : les désastres des expériences de privatisation partielle du métro de Londres ont coûté très cher au contribuable britannique, en raison de faillites scabreuses de partenariats public-privé. Il fallait donner de la visibilité et du temps à la RATP pour lui permettre d'évoluer.

Je rappelle qu'elle emploie sur l'Île-de-France quelque 43 000 salariés. Elle a donc une lourde responsabilité économique. Or, avec les bus, c'est donc bien le tiers du chiffre d'affaires de la RATP qui sera mis en concurrence en 2024. Pour se préparer à cette évolution et assurer sa pérennité, notre entreprise doit être capable de vendre ses services sur d'autres marchés que son marché historique inévitablement appelé à se réduire. Tous les spécialistes des questions relatives aux ouvertures de marchés conviennent qu'après dix ans environ le marché historique ne représente plus que 60 % d'un ancien monopole, ce qui a été vérifié pour tous les secteurs concernés, notamment les télécommunications.

J'ai réclamé durant trois ans la possibilité pour la RATP d'obtenir la maîtrise en termes de stratégie d'une filiale, RATP Dev, créée en 2002 dans le cadre de la loi dite SRU relative à la solidarité et au renouvellement urbains, votée en 2000 à l'initiative du ministre Jean- Claude Gayssot. Cette loi a déspecialisé l'établissement public sur le plan géographique, lui permettant d'avoir des activités extérieures à condition de les filialiser. RATP Dev, qui a été créée en même temps que Transdev se développait, a acquis 25 % de celle-ci. Or, l'accord industriel initial n'a jamais fonctionné. Transdev et RATP Dev ont même été en concurrence sur des appels d'offres, ce qui a pu paraître choquant, et j'ai dû demander plusieurs fois l'arbitrage du Gouvernement. C'est pourquoi, lorsque Transdev et Véolia Transport ont décidé de fusionner pour constituer un grand groupe national en matière de services et de délégation de services, nous avons donné notre accord à cette fusion en contrepartie d'actifs et non de *cash*. Nous avons ainsi récupéré quelque 25 % des actifs de Transdev en filiales que nous contrôlons désormais à 100 % – l'accord a été finalisé le 3 mars dernier et, ce matin même, j'ai pu donner m'exprimer sur les orientations de ce nouvel

ensemble ainsi que sur ses stratégies de développement devant 150 cadres de cette filiale en provenance du monde entier.

Grâce à cette transaction qui va représenter environ 700 millions d'euros de chiffre d'affaires hors Île-de-France, à savoir 15 % à 16 % de notre chiffre d'affaire prévisionnel pour 2011, notre groupe s'internationalise. Il est présent aussi bien en Afrique du Sud, où nous inaugurerons fin juin avec le président sud-africain la deuxième phase de notre ligne de chemin de fer entre Pretoria et Johannesburg, qu'en Algérie – nous ouvrirons à la fin de l'année le métro d'Alger, dont nous avons gagné l'appel d'offres – ou en Asie – nos activités en Chine, en Corée du Sud et en Inde sont prometteuses. Du reste, c'est parce que le chiffre d'affaires de cette filiale a crû de 22 % cette année que notre chiffre d'affaires global a crû de 3 %. Sa très bonne rentabilité nous tire donc vers le haut.

Toutefois, l'essentiel de notre métier restera le transport en Île-de-France. Vous avez évoqué la loi dite ORTF relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires de décembre 2009, au sujet de laquelle votre rapporteur, M. Yanick Paternotte a récemment publié un rapport sur son application avec son collègue Maxime Bono. Tirant les conséquences de la mise en œuvre du règlement OSP en clarifiant le paysage juridique de la RATP, la loi prévoit notamment une séparation comptable entre nos activités de gestionnaire de l'infrastructure et nos activités d'opérateur de transport. M. Gilles Carrez, rapporteur général du budget et également administrateur de la RATP, m'avait consulté, avant de déposer un amendement sur le sujet, pour savoir si le législateur devait aller jusqu'à inscrire dans la loi une séparation organique ou structurelle. Ma réponse, comme celle de tous les cadres de la RATP, a été négative. En effet, autant les cycles d'utilisation du capital et les modèles d'activités – *business models* – sont fondamentalement différents pour une offre de service de transports et pour la gestion du patrimoine dans la durée, autant l'arbitrage entre le court et le long terme doit rester de la responsabilité du président-directeur général de la RATP, nommé en conseil des ministres, et du conseil d'administration constitué d'un tiers de salariés, d'un tiers de représentants de l'État et d'un tiers de personnalités qualifiées. Cette gouvernance d'établissement public à caractère industriel et commercial me paraît, en effet, bien adaptée aux défis à relever en matière de transports publics en Île-de-France. Nous devons nous montrer rigoureux dans l'utilisation des moyens publics mis à notre disposition dans le cadre du contrat passé avec le STIF.

Devant créer, sur le modèle de RFF, notre gestionnaire d'infrastructure « en interne », nous sommes actuellement en phase de concertation sur ce sujet avec le comité d'entreprise s'agissant de la définition des tâches, des métiers et des responsabilités. L'échéance est le 1^{er} janvier 2012. Je suis confiant, la concertation se déroule bien. Notre métro, qui a 110 ans, est dans un état parfait, ce qui n'est pas le cas de toutes les capitales, qui ont souvent laissé leur métro se dégrader. Nous devons le transmettre dans un même état qualitatif aux générations futures.

Sous le contrôle du Conseil constitutionnel, la loi a clarifié le statut du métro : nous en sommes le propriétaire juridique.

Avec 10 millions de passagers par jour, nous sommes le premier réseau mondial multimodal – surface et souterrain –, qui comprend des trains à haute capacité – les lignes A et B du RER –, des tramways – ils compteront bientôt 100 kilomètres de lignes grâce aux travaux que nous réalisons actuellement pour le compte du STIF –, des bus et des métros. Cette situation ne doit pas nous détourner d'une bonne maîtrise de nos prix de revient ni nous faire oublier que nous avons à réaliser, chaque année, un gain de productivité, dans le cadre d'une concertation poussée avec les salariés et les organisations syndicales. C'est pourquoi, dans un souci de transparence, j'ai fixé des objectifs de productivité annuelle. Cette politique nous a permis de dégager quelque 180 millions de bénéfice net en 2010.

Les résultats, qui ont été multipliés par cinq depuis que je préside la société, sont intégralement réinvestis puisque l'État ne nous a pas demandé de dividende, ce qui est du reste logique puisqu'il n'a pas investi un euro en fonds propres, exception faite d'une contribution de 150 millions en 2010 dans le cadre du plan de relance – ce dont j'ai remercié le Premier ministre. Nous autofinçons autant que nous le pouvons nos investissements, en vue d'améliorer le service que nous rendons.

Nous sommes le plus gros investisseur industriel de la région Île-de-France. Avec 1,3 milliard l'année dernière et 1,5 milliard cette année, nos investissements, qui étaient nécessaires, ont triplé depuis 2000 pour représenter 5,3 milliards en cinq ans. La moitié des investissements a trait à l'augmentation de nos capacités, alors que l'autre part concerne des opérations de rénovation qui, outre les stations, portent essentiellement sur les matériels roulants. Certes, les investissements ont eu pour effet d'augmenter la dette mais de manière maîtrisée, c'est-à-dire d'environ 900 millions d'euros, conformément aux objectifs qui m'ont été fixés par le Gouvernement.

Ce chiffre est le résultat des aides significatives que nous avons reçues non seulement de l'État, dans le cadre du plan de relance, mais également du STIF, sans oublier notre autofinancement, qui ne cesse de progresser, entre 500 et 600 millions d'euros par an.

Nous sommes donc pour l'industrie ferroviaire un donneur d'ordres très important. Du reste, la RATP est elle-même un industriel du ferroviaire : je défends depuis cinq ans le modèle stratégique d'une entreprise industrielle intégrée. Avant la crise, ce schéma paraissait un peu dépassé alors que j'ai toujours pensé, au contraire, que la possibilité de maîtriser toute la filière – achats, maintenance élargie, processus du maintien en état du patrimoine industriel – est un élément de sécurité et de qualité irremplaçable pour le public.

La maintenance occupe, à la RATP, près de 10 000 salariés. Je tiens à rappeler que nous avons à entretenir 365 gares et stations, 300 kilomètres de couloirs, 2 000 kilomètres de câbles à haute tension souterrains ainsi qu'une

véritable usine électrique de transformation et de distribution de courant que supervisent 500 salariés, sans compter les 21 centres industriels consacrés à la maintenance de nos 4 500 bus – un des plus gros parcs du monde.

Le parc ferroviaire de la RATP comprend, quant à lui, 5 000 voitures réparties entre 700 rames de métro et 350 de RER et une centaine de tramways : leur maintenance est effectuée par 3 500 salariés, sur des sites encore installés, pour certains d’entre eux, à Paris *intra muros*. Cela fait de nous le premier employeur manufacturier d’Île-de-France.

Notre choix stratégique de la réactivité immédiate a pour effet un des taux de réserve les plus bas du monde. Le matin, à l’heure de pointe, 20 navettes sur 21 sont en service sur la ligne 14. Face à ce faible dimensionnement du parc de réserves et afin de remplir notre mission de service public, j’ai dû négocier avec les représentants du personnel la création, contre compensations, d’équipes de nuit pour effectuer la maintenance.

Celle-ci se déclinant en maintenance préventive, corrective et patrimoniale, notre capacité en ingénierie ferroviaire est quasiment unique au monde. Outre des techniciens et des responsables de l’ordonnancement, des ingénieurs de très haut niveau sont chargés de concevoir en permanence l’optimisation de notre parc ferroviaire.

Notre rôle dans la maîtrise d’ouvrage des projets ferroviaires est également important. Nos équipes expérimentées de maîtrise d’ouvrage construisent actuellement 60 kilomètres de lignes nouvelles de tramway qui permettront de désenclaver l’Île-de-France. Nous prolongeons également deux lignes de métro souterraines, vers Montrouge et vers Aubervilliers.

Il faut savoir que le métro est un métier très complexe, englobant le génie civil, l’infrastructure ferroviaire – voies, caténaires, systèmes électriques – et, plus encore que le matériel roulant, le « système transport » qui comprend, outre le matériel roulant lui-même, la signalisation, si possible embarquée. Ce sont de tels systèmes que souhaitent désormais acheter les collectivités publiques. La mission principale de la RATP, qui fait la fierté de ses ingénieurs, est de servir au mieux la population francilienne en faisant passer dans des tunnels qui datent de plus de cent ans le maximum de trains aux heures de pointe en toute sécurité, celle-ci ne pouvant naturellement faire l’objet d’aucune discussion possible ! Le savoir-faire servant à densifier le passage des trains à ces heures de pointe est propre à la régie.

En tant que maître d’ouvrage de projets neufs, nous sommes assembleurs de nombreux fournisseurs – j’en ai ainsi fait recenser pas moins de 500 pour le tramway T 3, dont un très grand nombre de PME, à l’occasion de son inauguration en 2006. Nous sommes également assembleurs et concepteurs lorsque nous maintenons le matériel à un haut niveau de performance.

En matière d’ingénierie, nous perdons actuellement notre monopole historique, ce qui change le paysage. Je regrette, à titre personnel, que la loi relative au Grand Paris ait créé un nouveau maître d’ouvrage, la Société du Grand Paris (SGP), un établissement public à caractère industriel et commercial rattaché

à l'État, distinct de la RATP. C'est la SGP qui commandera les ouvrages, les matériels roulants et les systèmes, avant de les livrer au STIF pour leur mise en service. Un tel schéma pourra, peut-être, s'avérer remarquable pour développer les transports sur la région parisienne, qui prenaient un retard considérable, mais la RATP ne sera plus le donneur d'ordres. Elle répondra toutefois à tous les appels d'offres de la SGP ou émanant d'autres collectivités publiques, afin de contribuer par son savoir-faire à ce grand projet de développement des transports publics en Île-de-France. Cette situation modifiera également notre responsabilité vis-à-vis des fournisseurs.

Je tiens à préciser que nous avons signé dix grands marchés de matériels roulants. Nous avons notamment décidé d'augmenter les capacités de la ligne A du RER – la plus chargée du monde avec un million de passagers par jour. Elle est saturée aux heures de pointe, notamment dans sa partie centrale. À cette fin, nous avons anticipé de dix à quinze ans le renouvellement de son matériel roulant – les MI 84 – pour commander des matériels neufs à deux niveaux – MI 09 –, qui permettront d'augmenter les capacités de 50 %. Les portes, très larges, faciliteront le transbordement des passagers. Ce renouvellement anticipé n'entraînera aucune recette supplémentaire, exception faite d'une augmentation marginale de 5 % à 6 % d'abonnés du *pass Navigo*. C'est la plus grosse commande de matériels roulants de la RATP depuis trente ans – 2,5 milliards d'euros –, dont la première tranche ferme pour trente rames de dix voitures s'élève à 1 milliard. Les trains, actuellement testés, seront mis en service à la fin du mois de septembre. Si leur construction n'a demandé que deux ans, c'est que leur cahier des charges reprend celui d'un train à deux niveaux, expérimenté sur cette même ligne en 1997 et 1998 et qui nous donnait une totale satisfaction. Nous avons donc pu obtenir du consortium qui construit ce train – Alstom pour 70 % et Bombardier pour 30 % – des délais très courts. Cette commande a donné lieu à des négociations difficiles avec le STIF car elle n'était pas intégrée aux plans historiques de renouvellement, mais celui-ci a fini par accorder une subvention de 30 %, la RATP finançant les 70 % restants sur ses fonds propres. Nous cherchons à améliorer la robustesse de la grille de desserte. Le schéma directeur du RER B va dans ce sens avec les 500 millions d'euros qui lui sont consacrés, notamment dans sa partie « nord », de même que les réflexions engagées pour les RER C et D, puis plus récemment pour la ligne A.

Nous avons également commandé pour 400 millions d'euros de tramways, en plein accord avec le président du STIF, M. Jean-Paul Huchon, dans le cadre d'un financement innovant. L'appel d'offres, qui vise le financement du matériel sur sa durée de vie – 40 ans –, tient compte de la nouvelle législation : le STIF, propriétaire juridique de ces rames, en disposera le jour où nous aurons perdu nos droits à les exploiter, c'est-à-dire en 2029 pour les « trams ». Les banques ont accepté de faire la « jointure » entre la RATP et le STIF pour le cas où nous perdriions, à cette date, les appels d'offres. Nous avons profité de taux d'intérêt bas.

De plus, nous rénovons complètement les rames du métro. Nous finissons actuellement de remplacer les rames de la ligne 2 par le MF 2000 : l'intégration du système est une invention de la RATP qui a utilisé, pour les fournitures, les grands industriels que sont Alstom, Areva TA, fort de son expérience des systèmes sécurisés, ou encore Bombardier, chacun dans son cœur de métier. Ces trains ont un rapport qualité/prix exceptionnel. Nous remplaçons également les rames de la ligne 1 dans le cadre de son automatisation complète. Afin de ne pas interrompre le service – 800 000 voyageurs par jour –, nous avons installé le matériel la nuit dans des délais contraints. À partir de cet été, les rames automatiques seront progressivement installées et circuleront entre des rames classiques, jusqu'à la disparition complète de celles-ci, prévue à la fin de 2012 – c'est une première au monde –, les rames actuelles de la ligne 1 étant transférées sur la ligne 4.

Enfin, un schéma directeur de long terme fixe pour 25 ans les orientations concernant le parc de la RATP. En 2010, la société a dépensé 460 millions d'euros pour les matériels roulants ferroviaires qui, à l'horizon 2016, seront soit neufs, soit récemment rénovés.

La RATP achète également chaque année pour 40 millions de pièces détachées, dépense qui intègre le risque de l'obsolescence. C'est pourquoi nous avons besoin de fournisseurs solides et stables, qui puissent non seulement couvrir la période de garantie mais également nous assurer la fourniture durant trente ans les pièces qui nous sont nécessaires. Des métros en parfait état roulent en toute sécurité, mais avec des composants électroniques datant des années 70 : nous avons donc été obligés, dans un souci de bonne utilisation des deniers publics, de rouvrir en Seine-Saint-Denis un atelier de fabrication de ces composants électroniques. Il ne pouvait être question de nous débarrasser de trains qui roulent parfaitement, uniquement pour une histoire de composants électroniques !

La pérennité des pièces détachées pour des cycles de vie longs est, pour le ferroviaire, un problème majeur que la RATP doit résoudre au même titre que la SNCF. C'est pourquoi nous sommes des acheteurs exigeants. De plus, les ingénieurs de la RATP guettent la moindre innovation. Nous sommes un catalyseur d'innovation pour les industriels du ferroviaire.

La RATP est particulièrement intraitable en termes de fiabilité et de sécurité des matériels, notamment au cours des essais techniques. Son haut niveau d'exigence joint à son souci constant de lutter contre l'obsolescence, donne des armes supplémentaires aux industriels français dans un marché de plus en plus compétitif. Nous assistons en effet, dans l'industrie du ferroviaire, à une banalisation de la qualité, les produits des différents pays européens étant souvent comparables. C'est l'innovation, une mise en service totalement réussie et le respect de délais sévères qui font donc la différence. De plus, les marchés publics que nous lançons étant contrôlés par la Cour des comptes, notre marge de manœuvre est étroite.

Nous cherchons à soutenir en amont l'innovation. Nous consacrons, compte tenu de la relative faiblesse de nos moyens, 1 % de notre chiffre d'affaire annuel à la recherche et au développement, ce qui est rare dans le secteur des

transports publics. Nous soutenons tous les pôles de compétitivité impliqués dans ce secteur, ainsi que l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), qui a fusionné, le 1^{er} janvier dernier, avec le Laboratoire national des Ponts et Chaussées (LCPC) pour former l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

Nous développons également l'énergie hybride, avec l'achat de 40 bus cette année, et entretenons un partenariat avec le CEA en matière de biocarburants de nouvelle génération. Si ces éléments de recherche dépassent le cadre *stricto sensu* de l'industrie ferroviaire, ils ne sont pas sans incidence sur elle.

Dans le cadre du plan de relance, au plus fort de la crise, nous avons augmenté nos commandes en vue d'aider les industriels à passer ce cap difficile, comme l'avait souhaité le Gouvernement. Toutefois, l'industrie du second œuvre est fragile. Nous rencontrons des difficultés pour faire travailler dans la durée, et de manière rationnelle, l'industrie française de la réparation ferroviaire. C'est ainsi que la commande de rames rénovées pour la ligne 13, qui est ma priorité en raison de son encombrement, a souffert d'un retard de cinq années, en raison de l'incompétence des dirigeants d'une usine passée sous contrôle italien qui devait nous fournir les pièces. Nos ingénieurs et nos équipes de techniciens ont dû porter ce processus pour que cette société, dont nous sommes les derniers clients – la SNCF l'a quittée l'année dernière – puisse finir le chantier. Les grands réseaux comme le nôtre ne trouvent pas toujours aisément sur le territoire national la ressource industrielle leur permettant de rénover leurs rames. Or, nos moyens ne nous permettent pas de n'acheter que du neuf, d'autant que nos matériels, une fois rénovés, retrouvent une jeunesse pour quinze à vingt ans. Encore faut-il trouver les bons fournisseurs, car fiabiliser les rénovations n'est pas toujours simple.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. L'ouverture à la concurrence de la RATP, dans un délai lui permettant de se préparer, suppose qu'elle prenne des marchés à l'international. Cela influe-t-il sur la stratégie d'acquisition des matériels, en vue de nouer des alliances privilégiées avec des pays qui fabriquent à l'international ?

Vous avez regretté la création de la Société du Grand Paris. Sur les 32,4 milliards d'investissement que générera le réseau du Grand Paris, quelles sont « à la louche » les parts respectives du génie civil et du matériel ferroviaire proprement dit ? On parle de 20 milliards s'agissant du génie civil. De plus, quel sera l'apport de l'ingénierie de la RATP dans les choix du Grand Paris ?

Par ailleurs, votre réflexion a-t-elle avancé sur la question de la messagerie et du fret lié à *l'e-commerce* dans le métro du Grand Paris ? Internet a développé les besoins en messagerie. On évoque des camions hybrides pour transporter la marchandise : la construction d'un métro automatique ne serait-elle pas une opportunité à saisir ?

Sur vos 5,3 milliards d'investissements réalisés, quelle est la part du matériel ferroviaire ?

Enfin, vous avez évoqué les difficultés rencontrées pour le second œuvre en raison d'un temps de retour atteignant trente à quarante ans. Avez-vous une stratégie de prises de participation sélectives dans certaines entreprises du second œuvre ferroviaire ?

M. Pierre Mongin. La RATP ne découvre pas l'international : elle a déjà construit les métros de Mexico, de Montréal, de Caracas, de Santiago du Chili, du Caire ou de Téhéran. De plus, le président de la SNCF et moi-même avons décidé de faire de Systra, dont je suis devenu le président et Guillaume Pepy le vice-président, une véritable co-entreprise ou *joint-venture* en anglais pour nous attaquer à la grande exportation du transport. C'est ainsi que 49 % du capital de Xelis, créée en 2006 par la RATP, intégreront Systra avant l'été puis 100 % avant la fin de 2011. Il en sera de même d'Inexia, la filiale de la SNCF spécialisée dans les TGV. Cette recherche de débouchés internationaux profitera aux groupes RATP et SNCF, tout en tirant à l'exportation l'industrie ferroviaire française. À travers tous nos projets d'alliances dans le monde, qui sont tantôt « clés en main », tantôt décomposés en lots par appels d'offres, nous nous efforçons de promouvoir l'industrie française et européenne. Nous avons des projets d'innovation avec les industriels français, notamment dans le domaine des systèmes de métro. Le très haut niveau des savoir-faire de notre pays en matière de transports publics est reconnu dans le monde entier.

Toutefois, il arrive que les entreprises locales de génie civil aient des partenariats internationaux avec des groupes japonais ou russes, notamment. Mais chaque fois que nous pouvons promouvoir la technologie française ou européenne, nous le faisons.

S'agissant de la Société du Grand Paris, nous avons évidemment pour objectif de remporter le plus grand nombre d'appels d'offres en matière d'ingénierie. Le législateur a d'ailleurs sagement prévu que si la SGP avait des problèmes de délai ou de technicité rendant difficile le recours à l'appel d'offres, elle pourrait passer directement commande à RFF, à la SNCF ou à la RATP.

M. le rapporteur. Cette lecture de la loi est quelque peu contestée.

M. Pierre Mongin. Cette possibilité est bien inscrite dans la loi et j'espère que la SGP pourra en faire usage si besoin...

Sur les 32,4 milliards d'euros d'investissement pour le Grand Paris, 20 milliards devraient être effectivement consacrés au génie civil et à la construction de stations, le matériel représentant une dépense supplémentaire de l'ordre de 10 % – quelque 2 milliards. Je tiens à préciser qu'il s'agit d'estimations, dont la RATP n'est pas l'auteur. Je m'y réfère néanmoins.

Quant au plan de mobilisation voulu par la région et accepté par l'État, dans le cadre de l'accord passé entre le président de la région et M. Maurice Leroy, le ministre de la Ville, son montant s'élèvera à 12 milliards, en partie consacrés au renouvellement du matériel ferroviaire.

Nous sommes favorables à l'utilisation des stations et des gares comme lieu de distribution du *e-commerce*, qui connaît un développement considérable.

La Poste pourrait d'ailleurs y ouvrir des points de distribution. Faut-il pour autant transporter la messagerie par métro ? D'autant qu'il conviendrait de résoudre des problèmes de rupture de charge verticale en prévoyant des systèmes de monte-charge. Il faudrait également trouver des solutions compatibles avec la sécurité incendie, des questions de cet ordre se posent notamment dans la rénovation des grandes stations, comme Châtelet, où de nombreux commerces existent. Le stockage souterrain d'importants volumes de cartons est très peu apprécié des pompiers ! Les infrastructures doivent respecter des règles de sécurité incendie extrêmement contraignantes.

M. le rapporteur. Je ne pensais pas aux pondéreux. De plus, le stockage devra se faire en aérien, avec des systèmes analogues ou inspirés de ceux qui sont prévus dans le cadre des problématiques à résoudre pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite.

M. Pierre Mongin. Les systèmes de manutention et de levage doivent être intégrés dans la conception même de la station, sous peine de surcoûts excessifs. La RATP a créé une cellule d'étude qui travaille sur tous ces sujets.

S'agissant des 5,3 milliards d'euros d'investissement depuis cinq ans, la première moitié a permis d'étendre la desserte à de nouveaux territoires ou d'augmenter la capacité des lignes existantes – j'ai évoqué la ligne A du RER. L'autre moitié, outre la rénovation des stations, a été consacrée essentiellement à renouveler ou à moderniser le matériel roulant.

Par ailleurs, nous ne souhaitons pas compter parmi les actionnaires de nos fournisseurs pour éviter les conflits d'intérêts. Nous sommes des acheteurs responsables, y compris sur le plan social en nous efforçant d'aider les entreprises qui sont nos partenaires.

M. Michel Hunault. Ne pensez-vous pas que le président de la RATP devrait être aussi vigilant pour améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite que le législateur ou les présidents de région, qui ont compétence en la matière en qualité d'autorités organisatrices des transports publics ? Vous savez combien il est difficile pour les personnes handicapées de prendre le métro. Seule la ligne 14 leur est accessible. Dans un souci de citoyenneté, et pour se conformer aux exigences de la législation, ne serait-il pas possible de jouer sur le cahier des charges des constructeurs pour véritablement améliorer la situation ?

J'ai présidé durant six ans la commission des transports de la région des Pays de la Loire et j'ai constaté que les constructeurs prétendaient à l'origine que c'était impossible. Comme nous avons maintenu nos exigences, ce qui était impossible est devenu possible.

M. Pierre Mongin. L'accessibilité des personnes handicapées, qui est une préoccupation fondamentale de la RATP, fait l'objet d'une concertation au sein d'une commission permanente. Tous les mois, nous faisons ainsi le point avec les associations.

La loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a cependant prévu une dérogation à l'accès

universel, qui concerne le métro parisien, pour des raisons de configuration et d'évacuation en cas d'incendie : l'étroitesse des quais existants ne permet pas d'y construire des ascenseurs. Il n'en sera pas de même des prochains métros. C'est pourquoi le STIF et la RATP ont décidé d'accélérer la transformation du parc des bus, qui offre, du moins sur Paris *intra muros*, quasiment les mêmes possibilités de déplacement que le métro, afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées. Tout le parc a été équipé de planchers bas et nous avons travaillé avec la ville de Paris pour aménager les arrêts, afin que les fauteuils roulants puissent accéder de plain-pied aux voitures. Nous avons privilégié le réseau de surface afin d'éviter des déplacements encore trop compliqués aux personnes à mobilité réduite.

Il est vrai que la ligne 14, qui a été construite il y a vingt ans, est accessible aux handicapés. Il en sera évidemment de même sur le réseau du Grand Paris.

De plus, tous les tramways – nous construisons actuellement 60 kilomètres de ligne et la RATP sera en 2014 le troisième exploitant européen de tramways – sont, eux aussi, accessibles aux personnes handicapées. Les matériels roulants que nous avons acquis donnent, de ce point de vue, entière satisfaction.

Il faut savoir que ce qu' on appelle la lacune, à savoir l'espace situé entre le quai et la voiture, doit être limitée au maximum, voire comblée par un système mobile et mécanique, ce type de mise à niveau pouvant représenter des investissements considérables. Nous les avons réalisés sur les lignes A et B du RER : toutes les stations qui dépendent de notre régie sont désormais accessibles de la rue par ascenseur. Toutefois, cette accessibilité suppose encore physiquement une assistance exigeant l'intervention de nos agents qui doivent déployer un système de pont pour permettre l'accès des fauteuils au train. Offrir cette possibilité aux personnes handicapées est notre fierté.

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, monsieur le président.

Audition de Mme Sophie Mougard, directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France, accompagnée de Mme Véronique Hamayon-Tardé, secrétaire générale, et M. Thierry Guimbaud, directeur de l'exploitation

(Séance du mardi 5 avril 2011)

M. le président Alain Bocquet. La commission d'enquête reçoit, à présent, Mme Sophie Mougard, directrice générale du STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, accompagnée de deux de ses proches collaborateurs. Soyez les bienvenus, Mesdames, Monsieur.

Ingénieure des Ponts et Chaussées, Mme Mougard a fait sa carrière au sein de ce qui était alors le ministère de l'équipement et des transports, notamment à la direction départementale de l'équipement (DDE) du Val-d'Oise et ensuite à Aéroports de Paris. Puis, elle a été conseillère technique auprès de M. Lionel Jospin, alors Premier ministre, et postérieurement à la tête des services de la région Île-de-France, avant de diriger le STIF, depuis 2006.

Établissement public administratif, le STIF est l'émanation de la région, de la Ville de Paris et des départements d'Île-de-France. Son conseil d'administration est présidé par M. Jean-Paul Huchon, président de la région.

En tant qu'institution organisatrice des transports publics franciliens, le STIF a été créé par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains – la loi plus communément dénommée « SRU ». Il a remplacé le Syndicat des transports parisiens (STP) et a donc 10 ans d'existence. À ce titre, madame la directrice générale, nous vous demanderons de bien vouloir dresser un bilan rapide de son activité, en soulignant les grandes évolutions, notamment budgétaires.

Notre commission souhaite obtenir les informations les plus précises possibles sur les investissements du STIF et sur les choix de matériels roulants. Comme je l'ai précisé en préalable à toutes nos auditions, la commission d'enquête n'a aucune visée « accusatrice » ou « inquisitoriale ». Elle n'ambitionne que de faire le point sur la filière ferroviaire française – son savoir-faire, ses débouchés et les emplois qu'elle représente.

Je rappelle qu'en application de la réglementation européenne, le STIF est devenu propriétaire, depuis la fin de l'année 2009, des matériels roulants mis en œuvre par la RATP, comme vient de nous le confirmer son président, M. Pierre Mongin.

Des événements récents ont mis en lumière la sur-utilisation du réseau francilien et le vieillissement de certains matériels, très sollicités. Quelles mesures le STIF a-t-il mis en œuvre pour freiner cette spirale de la dégradation du service ? Quel est l'état de son dialogue avec RFF ? Quel est le rôle des comités de ligne ?

Il existe aussi au sein du STIF un Comité des partenaires du transport public – le CPTP. Cette instance, peu connue du public car la presse n'en parle

guère, est néanmoins présidée par un représentant des usagers. Elle rassemble les acteurs économiques et les partenaires sociaux. Son rôle n'est certes que consultatif, mais il porte sur l'offre et la qualité du service : pouvez-vous nous en dire plus, par exemple, sur son action, la fréquence de ses réunions et la nature de ses débats ?

Surtout, certaines suggestions de ce comité ne pourraient-elles pas être intégrées dans les cahiers des charges relatifs au choix des matériels, même si le STIF est, à vrai dire, en « deuxième ligne » après la RATP ou la SNCF pour ce type de décision ? Ne pourrait-on pas également établir un dialogue entre une telle instance et les constructeurs, quitte à ce que ceux-ci viennent « plancher » devant elle dans le but de parfaire certaines solutions techniques ou pratiques ?

Après vous avoir écoutée pour un bref exposé liminaire, M. Yanick Paternotte, notre rapporteur, puis nos autres collègues vous interrogeront. Je ne doute pas que le rapporteur, élu du Val d'Oise, vous posera des questions plus précises – que ce soit dans l'optique du Grand Paris ou sur des problèmes à plus court terme. Je le sais attaché autant que moi à la qualité du transport public et aux droits des usagers.

Mme Sophie Mougard prête serment.

Mme Sophie Mougard, directrice générale du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a, parmi les autorités organisatrices des transports, un caractère spécifique, car il regroupe l'ensemble des responsabilités qui, ailleurs en France, relèvent des différents niveaux de collectivités : il est ainsi compétent au niveau régional, avec la nouvelle automotrice – dite « NAT » ou *Transilien* –, équivalent des trains express régionaux (TER). Il est également compétent au niveau interurbain, qui relève ordinairement des départements, et au niveau urbain, qui est habituellement à la charge des collectivités locales, communautés d'agglomérations ou villes. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles on trouve dans son conseil d'administration l'ensemble des représentants de ces différents niveaux de collectivités : sur 29 administrateurs, 15 représentent la région, 5 la Ville de Paris, un administrateur représente chacun des autres départements de l'Île de France. Ensuite, un autre administrateur – M. Yves Albarello – y représente les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris- Île-de-France siège également au conseil. Avec la loi de décentralisation d'août 2004, l'État, qui était jusqu'alors majoritairement représenté à ce conseil et le présidait d'ailleurs, en la personne du préfet de région, a décentralisé la compétence en matière de transports aux collectivités locales, et en particulier à la région. C'est ainsi que M. Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional, préside le conseil d'administration du STIF.

En entrant en fonction, en 2006, le nouveau conseil d'administration a fait diverses constatations.

Tout d'abord, le réseau est particulièrement chargé, avec une croissance de 25 % du trafic au cours des dix dernières années, et il a souffert d'une insuffisance d'investissements. Cela est particulièrement vrai du réseau ferroviaire, pour ce qui concerne tant les infrastructures que les matériels roulants. Dès le mois de mai 2006, a été engagé un vaste programme de rénovation de ces matériels couplé à l'acquisition de matériels neufs, et cofinancé par le STIF et la SNCF, cette dernière étant maître d'ouvrage tandis que le STIF apporte des subventions, aux termes de conventions. L'opérateur s'engage à améliorer la qualité de service, notamment la régularité. Les acquisitions portent, avec un programme de l'ordre de 2 milliards d'euros, sur 172 rames de trains *Francilien*, dont la réalisation est conduite par Bombardier avec la participation d'Alstom. Est également prévue l'acquisition de 24 automotrices à grande capacité, en profitant de la dernière tranche d'un programme d'acquisition lancé par les régions – compétentes en la matière depuis bien plus longtemps que l'Île-de-France. Nous procédons également à la rénovation de différents matériels, notamment des Z2N, qui circulent sur le réseau du RER C et du RER D, pour près de 390 millions d'euros. En complément à ce programme important est également engagée la rénovation des MI 79 du RER B.

Afin d'améliorer tant la capacité que la régularité des RER, nous devons assumer à la fois des investissements d'infrastructures, avec 250 millions d'euros de travaux en cours sur le réseau nord du RER B, des investissements sur le matériel roulant, que je viens d'évoquer, et une réflexion sur la grille de circulation afin de mieux adapter la desserte à l'évolution des territoires desservis et d'améliorer la « robustesse de la grille ». Il fallait en effet, sur la proposition de la SNCF, fiabiliser la desserte du RER B Nord, en passant de l'hétérogénéité des circulations à une exploitation plus proche de celle du métro, qui sera plus adaptée aux déplacements et plus fiable et assurera des liaisons omnibus. Ce schéma directeur du RER B, qui représente environ 500 millions d'euros, a été engagé aussi, avec les opérateurs, la SNCF et Réseau ferré de France (RFF), sur les autres RER – les lignes C, D et, plus récemment, A.

Le STIF intervient à la fois au titre de l'investissement – pour lequel il peut, comme les collectivités locales, recourir à l'emprunt – et du fonctionnement, sur la base de contrats passés avec la RATP et la SNCF. La rémunération globale qu'apporte le STIF à chaque opérateur comporte des contributions distinctes. L'une d'entre elles, dite « C2 », couvre les charges d'amortissement et les charges financières engagées par les opérateurs pour les investissements restant à leur charge après les subventions apportées par le STIF. Avec ces deux modalités, le STIF prend donc en charge, dans les faits, 100 % de la charge des investissements des opérateurs.

Nous avons été amenés à soutenir la RATP pour améliorer les capacités du matériel roulant du RER A. Le président Mongin a proposé de remplacer les matériels les moins capacitifs – les MI 24, qui circulent sur le RER A – par des matériels à deux niveaux inspirés du MI2N qui circule aujourd'hui sur ce même réseau. Sur la base du prix de 10 millions d'euros par rame, initialement annoncé

par la RATP, le conseil d'administration du STIF a décidé d'apporter une subvention de 50 % pour procéder à cette acquisition. À l'issue de la négociation avec Alstom, initialement attributaire et constructeur du matériel à deux niveaux qui circule actuellement, le coût de la rame est désormais de l'ordre de 15 millions d'euros, soit bien plus que le prix évoqué en premier lieu – c'est la raison pour laquelle, comme vous l'aura sans doute indiqué le président Mongin, le financement apporté par le STIF, bien qu'inchangé, ne représente plus que 30 % de l'acquisition.

Saisi le 9 février dernier, le conseil d'administration du STIF a décidé d'accompagner un important programme engagé par la RATP de renouvellement des rames de métro, en finançant à hauteur de 50 % le déploiement sur la ligne 9 des rames MF 01 déjà en service sur la ligne 2 et en cours de déploiement sur la ligne 5.

La RATP a en outre engagé, après consultation, des commandes de matériel roulant de type tramway pour équiper, au-delà du T3, les T5, T6, T7 et T8, qui sont également en construction en Île-de-France et seront mis en service dans les trois prochaines années. Le budget est de l'ordre de 400 millions d'euros et le Conseil s'est engagé envers la RATP à prendre en charge les annuités que celle-ci aura à financer, sous la forme d'un crédit-bail.

Le programme de rénovation de 66 rames MF 77 qui circulent sur la ligne 13, pour lequel un marché a été signé avec *Ansaldo Breda*, a connu des difficultés illustrant l'importance que revêt la fiabilisation des opérations, car les fournisseurs sont parfois sujets à des défaillances pour le respect des plannings. Après avoir engagé des programmes très importants de rénovation des matériels, nous souhaitons pouvoir utiliser ces derniers dans la durée et, lorsqu'ils sont assez robustes, disposer de programmes de rénovation qui les fiabilisent tout en offrant aux voyageurs une modernisation et un meilleur confort.

Nous avons, en second lieu, engagé un plan de modernisation pour les transports, porté par le président Huchon et auquel ont été associés l'ensemble des opérateurs, notamment les départements, afin de mobiliser 19 milliards d'euros dans les 15 prochaines années. Cela permettrait à la fois de moderniser l'existant et de développer de nouvelles infrastructures, comme les tangentielles et la rocade métro, projets qui, tout en maillant le réseau existant, contribueront à en réduire sa saturation et à offrir des alternatives aux voyageurs, donc à conférer une meilleure fiabilité à l'ensemble.

Une convention – la première de ce genre – a été conclue en 2008 avec RFF, aux termes de laquelle le STIF a obtenu que le produit des péages que lui verse le STIF via la SNCF soit utilisé en Île-de-France, où les besoins sont considérables. M. Hubert du Mesnil, président de RFF, a confirmé cet engagement devant le conseil du STIF lors de son audition à la fin de l'année 2010. La convention doit également permettre d'augmenter de près de 50 % sur les quatre exercices 2008-2011, par rapport aux quatre précédents, le montant des investissements consacrés à la « fiabilisation » du réseau. Des comités de pilotage se réunissent régulièrement et RFF a engagé des études de criticité pour identifier

les points de vulnérabilité de l'infrastructure et permettre de mieux cibler les investissements à réaliser, que ce soit pour mieux garantir l'alimentation électrique, renouveler les rails ou moderniser la signalisation. La signature de cette convention témoigne de la reconnaissance par RFF que le réseau d'un aussi vaste territoire que l'Île-de-France ne se satisfaisait pas d'un référentiel de maintenance standard. De fait, compte tenu de la fréquentation – 1 million de voyageurs empruntent chaque jour le RER A, plus de 200 jours par an, et 1,4 million de voyageurs circulent quotidiennement sur le RER B et le RER D entre les stations Châtelet et Gare du Nord – le moindre incident provoque, en cascade, des conséquences qui pénalisent lourdement les voyageurs. Tout le travail engagé par RFF sur la sollicitation du STIF vise donc à adapter le référentiel de maintenance pour fiabiliser l'infrastructure.

Enfin, le STIF a voulu miser sur l'intermodalité et la complémentarité des modes, notamment, pour améliorer la situation en grande couronne, en développant rapidement une offre de bus. Entre 2006 et 2009, les collectivités membres du STIF, qui financent celui-ci, ont permis, par un accroissement de 450 millions d'euros de leur contribution – passée de 680 millions à plus d'1,1 milliard d'euros – de développer l'offre, et cela non seulement en grande couronne, mais également en petite couronne et même dans Paris. Lorsque la capacité de l'infrastructure le permettait, nous avons augmenté l'offre sur certaines lignes de métro et sur les lignes ferroviaires de différents réseaux, afin de mieux répondre à la demande, notamment aux heures creuses, en soirée et en week-end, des périodes où l'offre de services devait effectivement être améliorée.

J'en viens à votre deuxième question. La décentralisation du STIF a donné une légitimité aux comités de ligne, notamment du fait de la présence d'élus de ces comités au conseil d'administration du STIF. Ces élus ont très vite souhaité que le STIF soit à l'écoute des voyageurs et traduise bien leurs exigences auprès des opérateurs. C'est ainsi qu'a été mise en place une commission de démocratisation, qui se réunit régulièrement et examine la façon dont le STIF travaille sur différents dossiers, qu'il s'agisse de projets d'infrastructures qui donnent lieu à des débats publics et à des concertations, ou de la prise en compte des préoccupations des usagers dans les contrats conclus avec la RATP et la SNCF.

Les comités de ligne, présidés par un élu administrateur du STIF, réunissent l'ensemble des élus locaux concernés par la ligne, les associations d'usagers – régionales, nationales ou locales – et les opérateurs pour examiner les conditions de transport sur la base d'indicateurs de service et de régularité. Lorsque les mesures prises n'atteignent pas les objectifs fixés par le STIF, nous interrogeons les opérateurs, donnons de l'information sur l'avancement des dossiers et recueillons les avis sur les mesures prévues à moyen et long terme. Le fonctionnement de ces comités suppose un lourd travail de préparation car nous souhaitons être à même de fournir les informations demandées pour les 14 lignes de métro et 44 sous réseaux « SNCF-RFF ».

La loi a prévu qu'un comité consultatif, le Comité des partenaires du transport public, examine l'activité de l'autorité organisatrice et rende un avis sur ce point. Le comité se réunit avant chaque conseil d'administration et je lui présente l'ensemble des délibérations qui seront soumises à celui-ci. Au-delà des projets d'investissement, régulièrement évoqués, le Comité débat du budget et des hausses tarifaires – à propos desquelles les positions des représentants des associations de consommateurs, des élus et des organisations patronales ou syndicales sont assez tranchées. Un représentant du Comité siège au Conseil avec voix consultative et exprime un avis sur chacune des délibérations. Ce représentant fait état, le cas échéant, des divergences qui se sont exprimées entre les opinions des diverses composantes du Comité.

Pour ce qui est d'associer les usagers à la définition des caractéristiques du matériel roulant, je rappelle que, lorsque la SNCF a engagé le travail sur le *Francilien*, le président Huchon – qui, avant la décentralisation, siégeait au conseil du STIF parmi les cinq administrateurs représentant la région – a voulu s'impliquer fortement sur les questions relatives à ce « matériel du futur ». Les équipes du Conseil régional et du STIF ont travaillé avec la SNCF en vue d'identifier les caractéristiques fonctionnelles du matériel roulant. Ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une délibération du conseil d'administration du STIF et, pour la première fois, une maquette à l'échelle 1 a été commandée par la région à la SNCF afin de permettre de recueillir l'avis d'usagers – avec toutes les précautions liées à la confidentialité d'un matériel élaboré dans le cadre d'un appel d'offres. De même, lorsque la SNCF a engagé avec le STIF la rénovation du matériel roulant qui circule sur le RER C, une consultation a été menée auprès des usagers sur les éléments de confort des trains, comme le revêtement des sièges ou l'éclairage.

Durant la construction du *Francilien*, le président Huchon a invité les représentants du CPTP à visiter l'usine de Crespin, ce qui a sans doute aussi facilité des échanges entre ces représentants et les constructeurs. Il importe cependant de veiller à ce que la SNCF et la RATP conservent pleinement leur responsabilité de maîtres d'ouvrage, seuls à même, du fait de leur expérience et de la compétence de leur service du matériel, d'analyser les questions liées aux choix technologiques, au premier rang desquelles la fiabilité du matériel. L'objectif est de réduire la part que représente le matériel dans les motifs de l'irrégularité, généralement de l'ordre de 20 %.

Enfin, le STIF renégocie actuellement les contrats conclus avec la SNCF et la RATP. Les derniers, signés au début de 2008, ont permis aux autorités organisatrices de formuler des exigences supplémentaires à l'adresse des opérateurs. Ainsi, alors que la génération précédente de contrats globalisait le suivi de la régularité sur l'ensemble du réseau de métro – de telle sorte que la bonne régularité d'une ligne compensait la moins bonne régularité d'une autre –, les contrats de 2008 ont introduit un suivi par ligne et, plus récemment, au terme d'une négociation assez longue avec la RATP, un suivi « à l'heure de pointe » a également été institué afin de parfaire le dispositif.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Bien qu'élu francilien du Val-d'Oise, comme l'a rappelé M. le président Bocquet, je resterai dans mon rôle de rapporteur, d'autant plus que j'ai eu l'occasion d'évoquer, ce matin même, avec Mme Mougard des sujets locaux.

Le plan pour 2016-2035, qui prévoit notamment la rénovation de 753 rames de RER et l'acquisition de 172 rames de *Transilien*, est-il gérable ? Le STIF pourra-t-il assurer le contrôle des sous-traitants ou devra-t-il déléguer leur suivi à un bureau spécialisé voire aux opérateurs – ce qui pourrait se traduire par une certaine désresponsabilisation ?

Par ailleurs, la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires dite « ORTF », dont j'ai été le rapporteur, a transféré au STIF la propriété du matériel pour ce qui concerne la RATP. Le problème reste toutefois posé concernant la SNCF, ce qui est particulièrement important au moment où tout reste à faire pour l'ouverture à des TER la concurrence. Avec 50 % de subventions d'investissement et 50 % de subventions indirectes de fonctionnement, le STIF paie tout : ne serait-il pas logique qu'il soit aussi le propriétaire de rames qu'il finance à 100 % ? Cela permettrait de préfigurer une mise en concurrence de la qualité de service, comme le démontre du reste le plan de mobilisation.

En troisième lieu, le STIF ne devrait-il pas peser davantage sur le choix du matériel qu'il finance ? Le président de la SNCF, M. Pepy, que nous avons récemment auditionné, s'interrogeait sur certains des aspects négatifs de la technicité. Ainsi, il nous a expliqué que les puces électroniques désormais utilisées pour commander les portes des « commodités » ne résistent pas aux vibrations du ballast : peut-être que le bon vieux loquet d'autrefois n'était-il pas une si mauvaise solution en termes d'efficacité ? Plus généralement, l'arbitrage sur les questions de technicité doit-il revenir à l'exploitant ou à l'autorité organisatrice ? Une réflexion ne pourrait-elle pas être menée en ce sens d'ici 2035 ?

Enfin, le STIF ne devrait-il pas développer une expertise en interne pour éviter de se voir imposer par les prescripteurs les seuls choix disponibles sur le marché ?

Mme Sophie Mougard. Comme vous l'avez rappelé, des investissements considérables seront en effet nécessaires tant pour le ferroviaire que pour le métro. Le périmètre est déjà de plus de 4 milliards d'euros, dont 50 % sont pris en charge par le STIF et engagés au titre des investissements. Ces investissements devraient faire une vraie différence pour le voyageur. Ainsi, pour le ferroviaire, ne devrait plus circuler à l'horizon 2016 que du matériel neuf ou récemment rénové. Nous avons engagé avec la SNCF et RFF un schéma directeur du matériel roulant, en vue d'éclairer les perspectives pluriannuelles et de disposer d'une visibilité globale sur l'ensemble du parc. Nous avons rencontré certaines réticences de la part de la RATP, mais la loi « ORTF » conduit cette dernière à reconnaître qu'il faut introduire une nouvelle gouvernance des investissements dans le matériel roulant afin de laisser place à un partenariat entre l'autorité organisatrice et la RATP. Sans doute serons-nous ainsi amenés à travailler, dans les mois qui

viennent, à un schéma directeur du matériel du métro pour éclairer le conseil d'administration du STIF sur les besoins en la matière.

L'importance des besoins – de l'ordre d'une dizaine de milliards d'euros au moins d'ici 2025 – est l'une des raisons pour lesquelles, lors du débat sur le Grand Paris, la région, les départements et l'ensemble des administrateurs du STIF ont indiqué que des ressources supplémentaires étaient nécessaires, supposant notamment une augmentation du versement transport. Je rappelle, en effet, que les dépenses de fonctionnement du système de transports en Île-de-France, de l'ordre de 7,8 milliards d'euros par an, reposent sur trois ressources : un peu plus de 3 milliards de recettes proviennent des usagers, 3 milliards du versement transport et le reste des collectivités. L'ampleur des besoins conduira donc à mobiliser l'ensemble des contributeurs : le contribuable local sans aucun doute, l'utilisateur selon les discussions – assez complexes – sur les hausses tarifaires, et le secteur économique, qui bénéficie évidemment des améliorations du transport public. Il importe donc à l'autorité organisatrice de trouver un financement durable, notamment pour assurer la couverture de l'investissement qui lui incombera. Cela est d'autant plus vrai que, jusqu'à présent et au titre du plan de mobilisation, ce sont les collectivités qui ont pris en charge directement les investissements d'infrastructures, notamment pour les infrastructures nouvelles. A cet égard, les débats publics ont permis de voir se manifester le souci que le STIF, qui devra assurer le service sur les infrastructures mises en place au titre de Grand Paris, ne récupère pas aussi la dette souscrite par la Société du Grand Paris (SGP) pour assurer cet investissement de 22 milliards d'euros. L'équation, déjà difficile à résoudre pour le seul matériel roulant et la mise en accessibilité du réseau conformément à la loi de 2005 – pour laquelle le STIF s'est engagé à hauteur de 50 % d'un programme de 1,4 milliard d'euros –, serait tout à fait insoluble.

M. le rapporteur. Je n'ai pas compris qu'il soit question de vous transférer la dette, mais plutôt de construire un réseau que vous aurez à exploiter.

Mme Sophie Mougard. La question est de savoir quelle sera la redevance d'usage de ce réseau. Je ne doute pas que le Parlement sera très vigilant en la matière.

M. le rapporteur. Si le tarif est trop élevé, il n'y aura pas de passagers : en cette affaire, tout le monde est raisonnable.

Mme Sophie Mougard. Je le souhaite.

Pour ce qui est de la loi « ORTF », le décret d'application qui nous intéresse vient d'être publié le 25 mars dernier, de telle sorte que nous n'en avons pas encore tiré tous les éléments pertinents pour ce qui concerne la RATP. Cette dernière a un travail à accomplir pour définir ses tâches de gestionnaire d'infrastructures et d'opérateur de transport et nous n'avons pas encore défini la gouvernance du matériel roulant.

La situation est quelque peu différente en Île-de-France de ce qu'elle est ailleurs, où l'autorité organisatrice est généralement propriétaire des infrastructures et souvent – mais pas toujours – du matériel roulant. Selon la durée

de la délégation de service public (DSP) qu'elle octroie, elle peut mettre en charge l'opérateur afin d'amortir l'investissement et, le moment venu, ouvrir les DSP à la concurrence.

M. le rapporteur. Ce débat a déjà eu lieu à l'Assemblée, où il a été porté par Mme Annick Lepetit et par moi-même.

Mme Sophie Mougard. Nous verrons à l'usage comment mettre en œuvre cette organisation. Le STIF a développé des premiers éléments d'expertise en pilotant la réalisation de ce schéma directeur « matériel roulant » avec la SNCF, mais il conviendra d'accroître encore cette expertise.

L'exploitant n'est pas seul à décider, même si nous avons à cœur de lui faire assumer pleinement sa responsabilité de maître d'ouvrage – c'est en effet l'exploitant qui contractualise, et ce sont les commissions des marchés de la RATP et de la SNCF qui font les choix, sans ingérence. L'autorité organisatrice a néanmoins su, comme dans les régions, peser de diverses manières sur ces choix. Elle est ainsi intervenue dans la définition du cahier des charges fonctionnel pour exprimer ses attentes vis-à-vis de l'opérateur, s'agissant notamment du matériel souhaité ou des nuisances sonores. Nous veillons également à favoriser une standardisation éprouvée, notamment sur de longues séries. Enfin, dans le respect des responsabilités de chacun, et notamment de la SNCF, nous n'avons pas été totalement exclus du choix qui a été fait et l'analyse multicritères menée par la commission des marchés a permis de retenir une offre, au terme d'un processus respectueux des textes nationaux et européens. Il en va de même pour les programmes engagés récemment par la SNCF, qui y a également associé l'ensemble des régions.

La question de la propriété ne me semble pas faire actuellement débat avec la SNCF. Sans me prononcer sur la mise en concurrence, je peux au moins observer que sur la tangentielle Nord, où un financement à 100 % par le STIF est envisagé, cette question pourrait être posée si son conseil d'administration en décidait ainsi. Elle l'a été par d'autres régions dans des cas de figure assez divers et certaines de ces régions sont désormais propriétaires du matériel. Il n'y a donc pas de tabou.

Les matériels, de plus en plus complexes, répondent à des besoins. C'est le cas notamment de la vidéosurveillance ou de l'information des voyageurs en temps réel, ainsi que des comble-lacunes qui facilitent l'accessibilité. Les constructeurs, en lien avec les opérateurs, n'en doivent pas moins s'attacher à gagner en fiabilité sur ces matériels. Il y a là encore beaucoup à faire, comme l'ont montré récemment les difficultés rencontrées par le *Francilien*.

M. le président Alain Bocquet. Madame la directrice générale, je vous remercie.

Table ronde réunissant les organisations syndicales et des représentants des usagers

(Séance du mardi 12 avril 2011)

M. le président Alain Bocquet. Nous vous remercions, messieurs, d'avoir répondu à notre invitation. Notre rapporteur, Yanick Paternotte, vous prie d'excuser son absence car il est en mission à l'étranger. Il ne peut donc pas être avec nous pour cette table ronde.

Depuis le début de ses travaux, la commission d'enquête a auditionné un grand nombre d'acteurs du monde ferroviaire : les directions générales des entités opératrices, les grands industriels du secteur, leurs sous-traitants, qui sont souvent de petites et moyennes entreprise (PME) ou de très petites entreprises (TPE), et enfin des responsables administratifs, tels que les dirigeants de Réseau ferré de France (RFF) et de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Installée à la fin de l'année 2010, la commission travaillera pendant six mois. Elle a déjà auditionné de nombreuses personnes : M. Jean Bergé, président de Bombardier Transport, ainsi que plusieurs de ses collaborateurs ; MM. Jean-Pierre Audoux et Jean-Pierre Auger de la Fédération des industries ferroviaires (FIF) ; les dirigeants de Siemens SAS et de sa division *Mobility* ; M. Hubert du Mesnil, président de Réseau Ferré de France, et plusieurs de ses collaborateurs ; M. Philippe Mellier, président d'Alstom Transport, et M. Robert Lohr, président-directeur général de Lohr industrie, accompagnés de leurs équipes de direction ; MM. Daniel Cappelle, président de l'Association des industries ferroviaires (AIF) et Héric Manusset, directeur général de cette association professionnelle ; le président et le directeur général adjoint de l'important équipementier Faiveley ; le président et le directeur général de Valdunes SAS ; M. Antoine Hurel, directeur général adjoint de Veolia Transport ; M. Jean-Claude Volot, médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance ; des représentants de l'Association des régions de France (ARF), conduits par M. Jacques Auxiette, président de sa commission « infrastructures et transports » ; M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, M. Pierre Blayau, directeur général de SNCF GEODIS et président-directeur général de GEODIS, ainsi que d'autres membres de la direction de la SNCF ; M. Denis Huneau, directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ; M. Yves Crozet, professeur d'économie, et M. Alain Bonnafous, professeur émérite de l'Université de Lyon 2 ; M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP, avec d'autres membres de la direction du groupe ; et enfin Mme Sophie Mougard, directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Lors d'un déplacement dans le Nord, les 7 et 8 avril derniers, nous nous sommes rendus au Salon international de l'industrie ferroviaire (SIFER), et nous nous sommes entretenus, à Douai, avec des représentants d'Arbel Fauvet Rail (AFR). Nous avons également dialogué avec des syndicalistes et des personnels de la gare de triage de Somain, et rencontré des dirigeants de nombreuses PME,

d'autres syndicalistes, des élus et des chercheurs à l'occasion d'une table ronde, et visité l'important site du groupe Bombardier à Crespin.

Dès demain, nous nous rendrons à Bruxelles pour rencontrer les services de la Commission et des députés européens compétents dans les activités auxquelles nous consacrons nos travaux. Nous irons ensuite à la rencontre de la société de construction de wagons ABRF à Châteaubriant, puis nous nous entretiendrons, à l'usine d'Aytré près de La Rochelle, avec des dirigeants et des représentants des syndicats d'Alstom. Nous recevrons, par ailleurs, les dirigeants d'*Eurostar*, ainsi que le président du Groupement des autorités responsables des transports (GART), et nous irons à la rencontre sur son site alsacien de la société Lohr dont nous avons déjà auditionné le dirigeant et fondateur. Nous auditionnerons ensuite M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports, et M. Éric Besson, ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique. Nous nous rendrons aussi dans une usine de production d'Alstom à Katowice, en Pologne, et nous rencontrerons des sous-traitants de cette entreprise avant de visiter le site de Siemens Transport à Châtillon.

La commission d'enquête remettra, au plus tard le 15 juin prochain, son rapport au président de l'Assemblée nationale. Ce rapport vous sera présenté le jour même, afin que vous en ayez « la primeur ».

Notre but est de réaliser un état des lieux de l'industrie ferroviaire. Sans viser à l'exhaustivité, nous cherchons à souligner les forces et faiblesses du secteur, qui doit défendre son savoir-faire et ses emplois face à une concurrence désormais mondialisée.

Bien que vous soyez appelés à prêter serment, cette commission n'est pas un tribunal : elle vise, non pas à mettre en accusation telle ou telle institution ou entreprise, ni telle ou telle personnalité, mais à faire le point sur la situation actuelle et sur l'avenir de notre industrie ferroviaire qui est, en effet, à la croisée des chemins.

Parce que nous souhaitons faire des propositions concrètes, notre travail doit être aussi complet que possible et crédible. Nous avons donc besoin de l'avis des syndicalistes. En plus des rencontres de terrain, nous avons décidé d'organiser cette table ronde pour rassembler, dans une attitude d'écoute réciproque, ceux qui partagent, au quotidien, la vie des salariés d'un secteur sans doute plus complexe qu'il n'y paraît.

Afin que la présente réunion soit la plus « productive » possible, je demanderai à chaque responsable de vos organisations de nous faire part de ses positions sous la forme d'un court exposé. Nous vous invitons aussi à nous remettre des contributions écrites, si cela vous semble utile à l'élaboration du rapport.

Après vos interventions, un dialogue s'engagera avec les députés présents.

Je précise que nous avons tenu à associer à cette rencontre des représentants des organisations d'usagers du ferroviaire et des transports publics. Si le secteur des transports est, en effet, massivement financé par l'impôt, les voyageurs

acquittent, de plus, un prix d'accès pour leurs trajets. Il est donc normal qu'ils aient la parole.

Notre mission est, je le rappelle, de comprendre comment l'effort de la Nation est employé, et d'ouvrir des pistes pour répondre aux problèmes qui se posent aujourd'hui, dans la perspective du développement de l'emploi et des droits des usagers.

Les personnes auditionnées prêtent serment.

M. Alain Cocq, vice-président du Collectif des démocrates handicapés (CDH). Représentant les personnes handicapées, quel que soit leur handicap, je commencerai par rendre hommage aux personnels de la SNCF et de la RATP, sans qui les trains ne nous seraient pas accessibles, du fait d'un défaut de structuration du matériel : les rampes d'accès étant externes, l'intervention physique de tiers reste requise.

Pour cette raison, le temps d'accès d'une personne à mobilité réduite est, en moyenne, de six à dix minutes. C'est une catastrophe pour les trains cadencés, qui subissent un retard compris entre quinze et vingt minutes quand deux personnes en fauteuil roulant veulent monter et descendre. Seule l'intégration des dispositifs au matériel nous offrirait un accès direct.

Autre problème : il n'existe qu'une ou deux places destinées aux personnes à mobilité réduite par train, alors qu'elles sont au nombre de 3,8 millions en France. Moins de 0,2 % des citoyens à mobilité réduite ont donc accès aux transports ferroviaires. Lorsque nous organisons une réunion importante, seules une ou deux personnes peuvent s'y rendre par le train.

Nous souffrons d'un problème d'accès au service public !

J'appelle, pour finir, votre attention sur le non-respect de la réglementation en vigueur pour les matériels. Le fauteuil que j'utilise est large de 66 centimètres, alors que la largeur des voies d'accès dans les TGV de première génération est de 67 centimètres. Les fabricants réduisent certes la largeur de leurs fauteuils, mais de plus en plus de personnes souffrent de handicaps acquis, de sorte que la taille moyenne des personnes à mobilité réduite est passée de 1,60 à 1,78 mètre. Or, si l'on utilise un fauteuil de 1,58 mètre, comme le mien, on se renverse quand on emprunte une pente latérale de plus de deux centimètres, avec toutes les conséquences que cela peut impliquer. Pour éviter ce risque, il faut utiliser des fauteuils de 69 centimètres de largeur, mais ce qui empêche d'accéder aux trains ! Ajoutons à cela qu'il faut descendre et tourner dans les TGV à double étage, une fois qu'on a atteint le plateau d'entrée, ce qui est absolument impossible en fauteuil électrique.

Nous demandons que le matériel soit réellement mis en conformité pour faciliter l'accessibilité des 3,8 millions de personnes à mobilité réduite. Faute de temps, je n'évoquerai pas le cas des non-voyants qui rencontrent pourtant de grandes difficultés.

M. Dominique Launay, secrétaire général de l'Union interfédérale des transports CGT. Militant depuis des années pour la reconquête d'une politique industrielle en France et en Europe, la CGT se félicite de votre initiative. L'organisation de cette table ronde est un acte important, qui donne une place aux représentants des salariés. Il est temps, en effet, de sortir d'un processus de réflexion et de décision limité aux seuls actionnaires, qui n'ont que faire de l'emploi durable et des besoins économiques, sociaux et environnementaux de nos territoires.

Les élus de la Nation ont une légitimité pour s'intéresser à ces questions. Ils en ont même le devoir : il faut assurer une réorientation de la politique industrielle dans la filière de matériel ferroviaire, tâche que les États généraux de l'industrie n'ont pu réaliser. On peut d'ailleurs penser qu'il ne pouvait en être autrement : cette opération, avant tout médiatique, faisait la part belle aux logiques de *business* financier, qui sont défavorables à l'emploi, à l'augmentation des salaires, à la reconnaissance des qualifications, à la promotion et à la fidélisation des capacités humaines et des savoir-faire, mais aussi à la recherche et à l'innovation ; elles s'opposent, en outre, à l'établissement d'un plan cohérent pour la prise en compte d'un développement humain durable en tant que finalité des productions et à la démocratie et à la promotion de droits nouveaux d'intervention pour les salariés, elles font donc obstacle à la création d'un pôle financier public susceptible de réorienter le financement des entreprises.

Alors que l'industrie du matériel ferroviaire est étroitement concernée par les défis que représentent la maîtrise de l'énergie et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les orientations retenues lors du Grenelle de l'environnement restent à mettre en œuvre concrètement – il faudrait notamment réorienter les systèmes de transport au bénéfice du train, du tramway et du métro. Or, bien peu d'évolutions marquantes ont eu lieu. Il est donc urgent de passer des intentions aux actes. L'industrie de la construction, de la maintenance du matériel et des transports ferroviaires constitue la « boîte à outils » de cette réorientation.

Sans cette industrie, rien n'est possible. Mais, grâce à elle, nous avons un atout considérable dans notre pays, en Europe et aussi dans le monde entier : la filière a un avenir pour peu qu'on s'y intéresse et qu'on lui donne les moyens de répondre aux besoins. Des dizaines de milliers d'emplois sont en jeu sur plusieurs générations.

La CGT souhaite que la filière soit mise en situation de répondre aux besoins des transports qui évoluent considérablement du fait de la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique.

En effet, il convient, en premier lieu, de s'engager dans un report modal massif de la route vers le rail, aussi bien pour le transport de personnes que pour celui des marchandises.

Il importe, en deuxième lieu, de développer les transports collectifs urbains, en particulier les transports en site propre et les transports guidés, suivant des techniques proprement ferroviaires.

En troisième lieu, il est indispensable d'élaborer un schéma national des infrastructures de transport multimodal, qui serait axé, pour près des deux tiers des décisions et des investissements, sur le mode ferroviaire, et pour le reste sur les transports collectifs urbains.

Il faut, en quatrième lieu, engager la construction de 2 000 kilomètres de lignes TGV supplémentaires d'ici à 2020, et de 4 000 kilomètres supplémentaires à l'horizon 2030, ce qui offre des débouchés considérables dans le domaine des matériels pendant plus de trente ans.

Enfin, il est essentiel d'élaborer un plan prioritaire de régénération et de modernisation du réseau classique, priorité qui figure dans la loi Grenelle 1, et qui offre, elle aussi, des débouchés importants.

Ces orientations nécessiteront des engagements forts et concrets en matière de financement et de maîtrise publique. Il en résultera des besoins considérables en matériels d'infrastructure – rails, appareils de voies ou encore circuits électriques et électroniques – et en matériels roulants, à quoi il faut ajouter les besoins issus du renouvellement des équipements en fin de vie. Je pense, en particulier, aux wagons « fret », aux wagons technologiquement nouveaux pour le transport combiné, aux locomotives, aux rames de TGV, aux voitures pour voyageurs, aux rames TER, aux tramways et aux métros.

La partie « transport » du Grand Paris, qui manifestement fait l'objet d'un traitement à part, ouvrira aussi des débouchés importants.

La CGT avait chiffré assez précisément les besoins nécessaires lors des États généraux de l'industrie. Cette évaluation, qui n'a pas été contestée, reste d'actualité.

La France dispose d'atouts forts dans le domaine sur lequel portent vos travaux. Pionnière et *leader* à bien des égards, car elle se situe à la pointe de la technologie, elle doit maintenant pousser ses avantages.

Si nous en sommes là, c'est grâce à la coopération réalisée pendant des années entre les entreprises publiques, SNCF et RATP, et les grands groupes industriels, tels qu'Alstom, Siemens et Bombardier, mais aussi grâce à d'autres coopérations avec des PME comme Lohr, et à la dynamique impulsée par les collectivités territoriales, qui sont des autorités organisatrices de transport.

Le TGV est ainsi devenu une vitrine mondiale, les autoroutes ferroviaires « fret » ont vu le jour, le TER a connu un véritable succès grâce à ses matériels modernes, et des projets en site propre ont pu être développés, avec un cofinancement de l'État, en matière de transports urbains.

Alors que le marché domestique est porteur, nous sommes sur le point de ne plus pouvoir répondre aux demandes, faute de moyens, mais aussi à cause des pertes d'expérience et des délocalisations. Pour y remédier, nous devons renouer avec les grandes coopérations et les programmes que nous avons connus en matière de recherche, d'ingénierie, de conception, mais aussi d'assemblage et d'utilisation.

Dans cette perspective, nous avons besoin d'une véritable structuration en filière opérationnelle. Nous devons faire évoluer les pôles de compétitivité concernés en pôles de développement, notamment en matière d'emploi, de qualification, de formation et de fidélisation du salariat, et il importe de les mettre en réseau. Nous avons besoin, par ailleurs, d'une politique volontariste en matière d'emploi : c'est un levier essentiel dans la production – je pense notamment à l'embauche des intérimaires.

Il convient au surplus d'assurer une modernisation et une démocratisation du système en veillant à impliquer les salariés, les constructeurs et les utilisateurs, dont les éclairages peuvent être précieux.

Nous devons aussi faire en sorte que l'approche de la filière repose sur des critères sociaux, des critères environnementaux et des critères de qualité, afin de protéger l'emploi et les salariés, tout en responsabilisant les groupes industriels à l'égard des territoires et à l'égard des réseaux de sous-traitants. Il paraît également souhaitable de renforcer les coopérations européennes, non pour augmenter la marge des grands groupes, mais pour solidifier et ancrer la production grâce à l'élévation sociale des salariés du secteur.

Bien que le secteur soit en pleine croissance, probablement pour de nombreuses années, beaucoup de PME sont aujourd'hui au bord de l'asphyxie. Elles ont besoin d'un plan d'urgence reposant sur la création d'un véritable « pôle public financier » et d'un « fonds national pour l'emploi, la formation et le développement », avec des déclinaisons au niveau régional.

Ajoutons à cela que les commandes et les achats de matériels se font dans le cadre d'un marché mondial, par l'intermédiaire d'appels d'offres. Or le monde entier, et en particulier notre pays, s'est engagé sur la voie d'une réduction des émissions de CO₂. Nous devons donc formaliser une responsabilisation des entreprises de transport, qui sont les donneurs d'ordres en matière d'achats.

Dans ce domaine, on peut s'interroger sur le bilan carbone de la délocalisation de la production de matériels. Elle a, en effet, pour conséquence une quantité de transport aberrante, alors que le commerce mondial est responsable de 30 % des émissions de CO₂.

Cette question, qui intéresse au plus haut point le législateur, offre des leviers d'action en matière sociale et économique – je pense notamment à la réflexion que nous devons mener sur le développement des circuits courts de production, essentiels pour la ré-industrialisation de la France et pour l'aménagement du territoire.

Pour conclure, la CGT demande la mise en place de comités interentreprises dans les filières, l'institution d'un pouvoir suspensif au profit des comités d'entreprises face aux licenciements économiques, la représentation des salariés dans les conseils de toutes les entreprises cotées en bourse, l'évaluation contradictoire de toutes les aides, ainsi que le développement d'une politique volontariste dans le domaine de l'emploi, de la formation et de qualification.

M. Guy Quievryn (CFDT), membre du comité stratégique de filière.

Nos propositions pour l'industrie ferroviaire s'inscrivent dans le cadre d'une vision globale de l'économie : la CFDT n'a jamais voulu séparer l'économique et le social, qu'elle considère comme deux facettes indissociables du développement.

Du reste, la crise a démontré qu'une économie dépourvue de régulation publique et reposant sur le seul critère du rendement financier mettait en péril l'ensemble de la société. Elle a donc contribué à réhabiliter le rôle de l'État et de ses représentants en tant que garants de la cohésion sociale et des enjeux économiques de long terme.

S'il nous paraît salutaire que l'on se saisisse de la question industrielle, la solution ne peut résider, selon nous, ni dans le retour d'un État interventionniste et entrepreneur, ni dans un repli national. Notre développement reposant, en grande partie, sur la capacité exportatrice de nos entreprises, il faut travailler sur tout ce qui favorise, de manière transversale, le développement industriel – la recherche et développement (R&D), la formation, les infrastructures et la fiscalité.

La dimension européenne s'impose, par ailleurs, pour un grand nombre de thèmes essentiels en matière de politique industrielle : le développement d'une stratégie industrielle intégrée, les brevets et la propriété industrielle, le programme cadre de R&D, la politique énergétique, la mobilité, l'environnement et la fiscalité. On ne peut pas ignorer, par exemple, le paquet « climat-énergie », ni le risque de *dumping* fiscal, social et environnemental qui est élevé.

La France doit en conséquence s'engager en faveur d'une meilleure convergence européenne des politiques menées. Nous devons participer à la mise en place de schémas de co-entreprises et de coopérations, en nous appuyant sur nos atouts actuels. J'observe, en particulier, que nous avons besoin d'un axe franco-allemand fort dans le domaine ferroviaire, tout en rassemblant d'autres partenaires européens. Il conviendrait également de parvenir à proposer des offres complètes, c'est-à-dire « clés en main », tant pour le matériel roulant que pour les infrastructures et la maintenance, ce qui n'est possible que dans le cadre d'une coopération européenne.

J'en viens au développement durable, devenu un facteur essentiel pour la croissance et la compétitivité. Force est de constater que la « croissance verte » n'a été que marginalement prise en compte dans le cadre des États généraux de l'industrie dont l'articulation avec le Grenelle de l'environnement est quasi inexistante. Nous devons veiller à lui conférer une place centrale et à coordonner tous les instruments incitatifs, notamment la formation et les outils fiscaux. Il s'agit tout particulièrement de concilier les mesures fiscales destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre et le développement industriel.

Afin de nous orienter vers une nouvelle politique en faveur de l'industrie ferroviaire, nous devons, en outre, accorder au dialogue social la place qui, à l'évidence, lui revient, si l'on veut conjuguer la dimension sociale et la dimension économique. Pour la CFDT, il est urgent d'améliorer les coopérations interentreprises dans un objectif de compétitivité globale, en associant les

donneurs d'ordres, les sous-traitants et les fournisseurs ; de soutenir financièrement les entreprises, en particulier les PME et les TPE ; de disposer d'une R&D porteuse d'avenir ; de créer des conditions favorables à la prévision des compétences et des emplois de demain en vue d'assurer l'adaptation des secteurs concernés, voire de créer de nouveaux gisements d'activités et des filières de formation aux métiers du ferroviaire.

Il convient également d'investir de nouveau dans la formation pour la qualification des salariés – les métiers changent, mais les qualifications se conservent pendant tout la vie –, et de veiller à mieux répartir la valeur ajoutée : seuls les bénéficiaires des hauts salaires et des dividendes ont profité de l'intéressement aux bénéfices, bien souvent au détriment de l'investissement, de l'emploi et de la formation. Redonner aux investissements la place qui leur revient, tout en valorisant les qualifications et les salaires nécessaires à l'avenir de la filière, est donc impératif.

En dernier lieu, il importe de reconnaître le dialogue social comme tremplin de la performance : au lieu de considérer les salariés comme des coûts et des charges, il faut les associer aux choix stratégiques des entreprises. Une telle évolution influencerait positivement sur leur motivation et leur performance.

M. Sébastien Listrat, membre du bureau de l'industrie de l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA). L'industrie ferroviaire française, dont le chiffre d'affaires est de 3,3 milliards d'euros par an, et qui représente plus de 17 000 emplois directs, se trouve en deuxième position sur le marché européen depuis 2008.

Malgré l'annonce de la construction de voies nouvelles dans les dix prochaines années, on constate que les moyens manquent pour remettre à niveau le réseau. Son état de vétusté est pourtant indéniable.

Des pays émergents tels que la Chine, qui investit 50 milliards d'euros par an dans le secteur ferroviaire, mais aussi la Russie, l'Inde, le Brésil, l'Arabie saoudite, l'Iran et l'Égypte, deviennent en outre des menaces : ces pays disposeront, dans les années à venir, de savoir-faire et de technologies transférés par des grands groupes qui ne cessent de se délocaliser pour de simples raisons financières, au risque de bafouer les normes de sécurité en vigueur dans notre pays. Alors que la France investit beaucoup dans la recherche et le développement, et parvient ainsi à faire évoluer les savoir-faire, en particulier pour les métros automatiques, certains de ces pays s'emparent progressivement de nos technologies pour s'implanter sur nos marchés. Les salariés de « géants » tels qu'Alstom et Bombardier en souffriront, de même que ceux de nos TPE et PME : malgré leur savoir-faire et la qualité de leurs produits, ces entreprises ne pourront pas s'imposer face à une concurrence bon marché, parfois même issue de certains pays européens.

Force est de reconnaître que le monde est en perpétuelle évolution. Mais il faut aussi admettre qu'il est modelé par les acteurs qui nous demandent de nous adapter au changement. L'industrie ferroviaire française est dans la même

situation que toutes les autres industries : elle est menacée au motif qu'elle n'est plus concurrentielle, la main-d'œuvre étant bon marché de l'autre côté de la planète, voire de l'autre côté de l'Europe.

Votre commission d'enquête ayant pour but de dégager des solutions pour pérenniser notre industrie ferroviaire, développer l'emploi et améliorer les conditions de travail dans cette filière, l'UNSA propose d'agir en priorité sur deux plans : la concurrence intra européenne et la concurrence extra européenne.

Face à la concurrence des pays d'Europe de l'Est, nous devons mettre en œuvre des politiques permettant de réduire les inégalités entre les États membres de l'Union européenne. Les écarts sont, en effet, considérables tant pour les rémunérations que les durées légales du travail : la durée du temps de travail est légalement fixée à 40 heures par semaine en Bulgarie, en Estonie, en Pologne et en Roumanie, pour une rémunération moyenne inférieure de 70 % à celle pratiquée en France. À moyen terme, nous devons harmoniser le coût horaire du travail dans les différents États membres, tout en instaurant une législation du travail identique.

Pour les mêmes raisons, nous avons besoin de mesures susceptibles de rendre les produits européens aussi concurrentiels que ceux importés de pays émergents, tels que la Chine, le Brésil et l'Inde. L'instauration d'une taxe sur les importations permettrait d'équilibrer les variations de prix entre les différentes zones mondiales. Cela empêcherait la fuite de nos entrepreneurs vers des pays où l'on ferme aisément les yeux sur les questions de sécurité ou encore de conditions de travail, et conduirait à recentrer nos entreprises sur une zone qui cesserait, dès lors, d'être un gouffre financier face à de grands groupes capables de casser les prix. Une telle mesure ne résoudrait sans doute pas toutes les difficultés, mais elle favoriserait la pérennisation de nos emplois, et peut-être le développement de certaines filières où les coûts sont aujourd'hui trop importants pour qu'il y ait des investissements en France.

En France, les conditions de travail étant placées sous le contrôle de diverses instances, telles que l'inspection du travail et les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), notre préoccupation première doit être de sécuriser les emplois. Notre pays est reconnu pour son savoir-faire, pour son avance dans le développement de nouvelles technologies, pour sa qualité d'exécution et de fabrication, et pour son adaptabilité face aux nouveaux défis. Mais nous devons faire en sorte que ces qualités l'emportent sur le coût du travail, devenu le critère prépondérant pour l'obtention de nouveaux marchés.

Afin de rester au premier rang aussi bien au niveau européen qu'au niveau mondial, nous avons donc besoin d'une législation communautaire adaptée aux exigences actuelles. Certes, l'Europe est en construction depuis 1957, mais elle ne s'est toujours pas faite aux impératifs actuels !

M. Christian Mahieux, membre du secrétariat national de l'Union syndicale Solidaires (SUD Rail). Aux yeux de la fédération SUD Rail de l'Union Solidaires Transport et de l'Union Solidaires Industrie, la situation de l'industrie

française ne peut pas être appréciée indépendamment du cadre global des transports ferroviaires. Je pense en particulier aux choix politiques réalisés en matière de droit au transport collectif pour tous et toutes, et à la priorité donnée au mode de transport le plus utile pour la société, notamment sur les plans écologique et social.

Il va de soi que le sort de la filière est directement lié au développement des transports ferroviaires. Sans entrer dans un débat qui ne constitue pas le thème principal de cette commission d'enquête, je crois utile de rappeler les points suivants :

En premier lieu, la politique des transports mise en œuvre depuis des décennies favorise, non pas le rail, mais la route. Le choix a ainsi été fait de privilégier le mode de transport où l'exploitation des salariés est la plus importante, et où les marges bénéficiaires sont les plus fortes, au détriment de l'intérêt collectif.

En deuxième lieu, la situation du fret ferroviaire est aujourd'hui alarmante. Au fil des « plans fret » successifs, la SNCF n'a pas cessé de réduire le trafic de marchandises : en 2011, le nombre de tonnes/ kilomètres transportées par Fret SNCF est revenu au niveau qui était celui de l'ensemble des compagnies de chemins de fer françaises en 1911 !

En troisième lieu, les entreprises publiques que sont la SNCF et la RATP ont un rôle essentiel à jouer pour le développement de l'industrie ferroviaire. Dans cette perspective, il convient de leur octroyer un véritable rôle de service public, et donc d'en finir avec la conception de leurs équipes dirigeantes, qui les transforment en entreprises censées conquérir le monde, quitte à abandonner des zones entières de notre territoire, et à ne pas répondre aux besoins des populations locales.

Enfin, le système ferroviaire français est aujourd'hui dans un état très inquiétant. Cela a des conséquences sur la régularité des transports et fragilise considérablement leur niveau de sécurité. Il est en conséquence urgent de recréer un service public ferroviaire intégré, en mettant un terme à l'éclatement qui a résulté de la constitution de RFF et des multiples organismes inventés pour accompagner la privatisation.

Si l'on considère les bénéficiaires, le chiffre d'affaires et les dividendes versés aux actionnaires des deux groupes qui représentent 70 % du secteur, Alstom et Bombardier, l'industrie ferroviaire se porte bien en France. Toutefois, la situation est beaucoup moins réjouissante pour les salariés de ces deux entreprises, ainsi que pour les PME et PMI de la filière, et plus généralement pour toutes les entreprises sous-traitantes. La réalité quotidienne de leurs salariés est faite de conditions de travail difficiles, de salaires souvent peu élevés, et de la menace permanente du chômage.

Des entreprises telles qu'Alstom et Bombardier, mais aussi la SNCF et la RATP, ont une responsabilité directe dans la délocalisation de certaines activités liées à la construction ferroviaire dans des pays où l'exploitation des salariés est

plus grande qu'en France – la Pologne, la Roumanie, l'Inde, ou encore la Chine. Afin de mettre un terme à cette situation, les commandes publiques passées par la SNCF, la RATP et les régions doivent comporter des clauses sociales. Ces entités publiques doivent exiger que l'argent public investi dans la commande de nouveaux matériels ferroviaires ne serve plus à alimenter le chômage.

Le niveau des commandes de matériel de traction et de transport ferroviaire étant intrinsèquement lié au trafic, la responsabilité de la SNCF et de l'État, son actionnaire unique, est directement engagée. L'industrie ferroviaire subit aujourd'hui les conséquences de la politique menée en matière de fret, laquelle consiste à fermer les triages et à abandonner le trafic de wagons isolés. Il en résulte des conséquences presque automatiques pour nombre d'équipementiers.

Le secteur de la construction et de la maintenance des voies ferrées est, lui aussi, directement lié aux choix budgétaires, donc à des décisions politiques. Si j'insiste sur ce point, c'est qu'il ne faut pas oublier que l'industrie ferroviaire ne concerne pas que le matériel roulant, et que la recherche du moindre coût en matière salariale conduit à des situations dangereuses pour la sécurité des travailleurs et des travailleuses directement concernés ainsi que, bien évidemment, pour les usagers du rail.

À terme, l'Union syndicale Solidaires est favorable à l'instauration d'un pôle public comprenant le secteur ferroviaire dans son ensemble, à savoir le transport et la gestion de l'infrastructure, qui seraient réunis dans une seule entreprise publique, les multiples activités confiées à la sous-traitance pour réaliser des économies au détriment des salariés dans les domaines du nettoyage, de la restauration ou encore du gardiennage, et plus généralement l'industrie ferroviaire. Ce serait la solution la plus réaliste pour améliorer l'efficacité du système dans son ensemble, pour offrir le meilleur service au public et pour garantir un cadre social harmonisé et de haut niveau aux salariés.

M. Bruno Duchemin, secrétaire national de la Fédération générale autonome des agents de conduite (FGAAC-CFDT). L'industrie ferroviaire est une des vitrines technologiques de notre pays : nous battons régulièrement des records de vitesse : nous sommes le premier opérateur mondial en matière de grande vitesse. Nous exportons notre savoir-faire dans de nombreux pays, et sommes souvent cités comme un modèle dans le domaine ferroviaire. Notre industrie ferroviaire représente 4 milliards d'euros, et elle emploie des milliers de personnes. Quant à la SNCF, qui est l'opérateur historique et le principal client dans ce domaine, elle reste un « poids lourd » en Europe.

En dépit de ce tableau qui pourrait sembler par trop idyllique, nous avons de fortes inquiétudes pour l'avenir de ce fleuron national, déjà fortement touché au cours des dernières décennies. La concurrence étant devenue mondiale, les pôles de la fabrication et de la compétence ferroviaires se déplacent de l'Europe vers des pays émergents qui ont clairement fait le choix du transport par rail, à l'exemple de la Chine. De nouveaux concurrents mondiaux, très sérieux, se développent dans le secteur, notamment grâce à des investissements lourds décidés par les pouvoirs politiques nationaux.

Alors que nous nous battons en Europe pour détruire les monopoles étatiques, de nouveaux géants qui exploitent des marchés domestiques colossaux, représentant plusieurs centaines de milliards de dollars, menacent notre industrie, et cela à court terme. Nos entreprises sont certes importantes sur le plan national, voire européen, mais leur taille reste insuffisante à l'échelle mondiale.

Du fait de la variation des effets d'échelle, mais aussi de la concurrence interne à l'Europe, laquelle conduit à une division des moyens et à une déclinaison administrative aberrante, nous craignons fort, chaque pays tenant à conserver jalousement ses prérogatives en matière d'homologation des matériels roulants, que les coûts de construction ne permettent pas d'affronter la concurrence mondiale qui émerge aujourd'hui.

Depuis les *Ford T* et les *Liberty ships*, chacun sait qu'on peut réduire considérablement les coûts fixes en construisant à grande échelle, mais nous en restons à l'idée que seule la concurrence crée l'émulation, et que celle-ci est indispensable pour fabriquer les meilleurs produits. Le *Concorde* et le *Rafale* en apportent une démonstration assez souvent exacte, en particulier dans le domaine aéronautique, mais ils nous montrent aussi que le meilleur produit d'une génération peut se vendre et s'exporter difficilement. L'exemple d'*Airbus* prouve toutefois que tous les espoirs sont possibles si l'on s'associe au lieu de s'entre-déchirer : on peut même ainsi conserver et conquérir un *leadership* mondial. Dans le domaine de l'automobile, le développement de motorisations et de plateformes communes a contribué, depuis longtemps, au succès de modèles européens.

Depuis Vercingétorix, notre héritage gaulois nous enseigne, par ailleurs, que « *l'union fait la force* ». Même si nos livres d'histoire sont magnifiés, ici ou là, par quelques belles pages de bravoure, nous savons que la division, que l'on pourrait en l'occurrence appeler « *concurrence interne aux tribus européennes* », mène au désastre !

Dans le contexte de concurrence mondiale qui prévaut aujourd'hui, l'Europe devrait donc favoriser l'émergence de « champions européens » sous la forme la mieux adaptée au développement des synergies. Mais elle préfère affaiblir ses « champions » en les exposant à des luttes fratricides, peut-être dans l'espoir que le vainqueur de cette succession de duels sera suffisamment fort pour battre de « nouveaux géants » qui relèvent de pays émergents. La synergie des savoir-faire, des compétences et des applications sur des marchés domestiques de plus grande échelle constitue pourtant la bonne stratégie. L'application de la simple loi du marché, sans dirigisme politique – j'ose employer ce terme –, nous paraît vouée à l'échec.

Force est de constater que la politique économique et sociale des transports manque de cohérence sur le plan national, mais aussi au niveau des institutions européennes. En pleine passion pour le Grenelle de l'environnement, on décrète ainsi le report modal, puis on concède le « 44 tonnes » à la route ! Un autre jour, on décide d'instaurer une écotaxe sur les poids lourds, avant d'en ajourner la mise en place. En agissant ainsi, on se prive d'une manne financière considérable, mais

on investit tout de même 7 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter 1 milliard apporté par la SNCF, dans la régénération du réseau.

Il faut saluer cet effort, qu'il était temps de réaliser compte tenu du niveau de vétusté actuel, qui est parfois inquiétant. J'observe toutefois qu'on tente de faire en cinq ans des travaux qu'il aurait été préférable d'étaler sur deux ou trois décennies. Il en résulte un fort engorgement des sillons, au moment même où l'on décide d'augmenter la circulation grâce au cadencement. On touche là au problème du financement de RFF, qui doit vendre un maximum de sillons pour boucler son budget, alors que le réseau est en convalescence du fait des nombreuses opérations en cours pour améliorer sa qualité et sa fluidité. *« Achetez-moi des sillons en quantité pour équilibrer mon budget, certes les travaux détruiront votre régularité, mais c'est à vous de vous débrouiller avec vos clients captifs, que vous appelez parfois des usagers, de même qu'avec les médias »* : tel est, en substance, le discours de RFF !

Quelles que soient ses visées internationales, qui permettent de réaliser des économies d'échelle, toute industrie doit pouvoir utilement s'appuyer sur les bases solides que lui offre son marché domestique. Dans ce domaine, notre secteur ferroviaire connaît une révolution sociale et économique due non seulement à la crise économique, encore très proche, mais aussi à l'instauration de la concurrence. Celle-ci a donné lieu à la création d'une convention collective de branche, dont le premier volet est applicable depuis l'été 2008 pour le transport de fret ; la concertation doit bientôt s'ouvrir pour le transport de passagers.

Nous allons ainsi instaurer la déréglementation dans la branche « voyageurs » en suivant le modèle du *dumping* social. Dans le secteur du fret, le monopole de la SNCF, présenté comme un obstacle au développement du transport ferroviaire, a déjà disparu, et des entreprises privées se sont donc installées. La déréglementation et la loi du marché devaient tout régler : ces deux « bonnes fées » étant censées permettre le développement du ferroviaire partout en Europe, y compris en France, pourtant considérée comme une terre où les réformes sont impossibles. Le fret ferroviaire devait donc se développer comme jamais !

Quel est le bilan ? Depuis la mise en place de la concurrence, première étape de la libéralisation, le secteur du fret ferroviaire a poursuivi son déclin : le report modal n'a pas eu lieu, et la part des transports routiers n'a fait que croître. Le nombre des camions sur les routes a tellement augmenté qu'il est devenu un problème politique d'envergure nationale, et il sera peut-être l'un des enjeux des prochaines élections. Par ailleurs, même si nous payons tous la facture de l'entretien et de la construction des routes, l'internalisation des coûts externes, pris en charge par les contribuables, n'a jamais été réalisée. Les camions représentent toujours plus de 80 % des émissions de CO₂, tandis que les nouveaux entrants dans le secteur ferroviaire roulent au diesel... sous des fils caténaires. Le bilan environnemental est exécrable, mais aucun renversement de tendance n'est envisageable, à court ou moyen terme.

Présenté comme le « champion des champions » du transport privé, Veolia a jeté l'éponge ! Ses salariés ont démissionné ou ils ont été repris par Europorte, une filiale d'*Eurotunnel*. Quant à *Euro Cargo Rail*, l'autre grand concurrent qui reste en lice, il travaille à perte : il ne doit sa survie qu'à la perfusion fournie par la Deutsche Bahn, qui a procédé à la recapitalisation de sa filiale française à hauteur de la totalité de son chiffre d'affaires. Pour sa part, la SNCF, qui ne peut plus effectuer de péréquation entre les trafics dits « rentables » et ceux qui sont « durablement déficitaires » c'est-à-dire d'intérêt général, « réorganise » – il est interdit de dire « abandonne » – le wagon isolé. Personne ne veut le reprendre. Surtout pas ses concurrents privés. Plusieurs dizaines de milliards de tonnes/kilomètres passent donc à la route, laissant des chargeurs sans solution de transport de masse adaptée à leur production, alors même qu'ils avaient réalisé des investissements. Des sites de concentration de wagons tels que les triages disparaissent, entraînant avec eux des pans entiers de l'économie en milieu rural. Les habitants sont alors condamnés à l'exode définitif ou quotidien, s'ils ont retrouvé du travail en ville. Espérons au moins qu'ils prendront le train !

Le bilan économique est donc bien catastrophique.

Le bilan social n'est pas meilleur. Aujourd'hui, le niveau social de la convention collective ne permet pas de réduire l'écart concurrentiel entre la SNCF et les autres entreprises ferroviaires. L'harmonisation sociale souhaitée dans le secteur n'a pas eu lieu. Nous avons vu apparaître des durées de journées de travail dans le ferroviaire, y compris des durées de temps de conduite, qui dépassent tout ce qui peut être raisonnable, avec, parfois, l'accident catastrophique évité par chance ! Les cheminots d'*Euro Cargo Rail*, en colère, ont fait grève dix jours durant, parce que la convention collective, pourtant basse et peu généreuse, ne leur était pas appliquée, alors que ce sont leurs patrons qui l'ont négociée au sein de l'Union des Transports Publics. Quel bilan, quel gâchis !

Cette situation pose de nombreux problèmes, éthiques, économiques, environnementaux et sociaux. Le triste bilan de la libéralisation du fret ferroviaire inciterait toute personne sensée à être prudente, à réfléchir sur l'opportunité d'un retour d'expérience, à tirer les leçons des erreurs commises.

Il n'y aura pas de développement du ferroviaire par la concurrence, sans harmonisation sociale. Les Allemands, qui ont de l'avance sur nous, nous donnent des leçons en ce sens. Ces questions sont aujourd'hui au centre d'un débat éminemment politique.

Selon le principe de la division, on oppose systématiquement les modes de transport : la route contre le ferroviaire, le ferroviaire contre le fluvial ou l'aérien, l'aérien contre le maritime. Là encore, les divisions ne font pas recette et ne permettent pas de gagner la bataille du rail !

Plutôt que de conserver ce modèle de division interne destructeur, la FGAAC-CFDT appelle à organiser enfin une politique des transports de complémentarité entre les modes. Chacun détient en effet sa pertinence. Les chaînes de transport, de commissionnement, de dédouanement, de manutention

portuaire et de logistique, sont aujourd'hui fort longues, depuis que le gros de l'industrie et de la manufacture s'est mondialisé et transporté dans des pays éloignés. Les clients souhaitent souvent des produits « clés en main » qui comprennent l'ensemble des maillons de la chaîne.

De ce fait, l'intégration de GEODIS dans le giron de la SNCF pourrait être un atout, à condition qu'il draine un maximum de transport vers le ferroviaire. Le maximum étant le maximum économiquement pertinent pour la chaîne, et pas seulement pour le maillon du transport terrestre.

Le cas des autoroutes ferroviaires, dont le succès semble se confirmer, est intéressant du point de vue du report modal. Cependant, nous sommes-nous interrogés sur la capacité des entreprises de transport routier, y compris les plus petites, à intégrer ce modèle ? Cela suppose une nouvelle organisation, une nouvelle conception : on ne conduit plus sa remorque de bout en bout avec un tracteur, mais un ou plusieurs tracteurs chargent et déchargent au départ et à l'arrivée. Ce changement de modèle n'est pas accompagné d'une politique incitative.

La FGAAC-CFDT appelle, vous l'avez compris, à une politique industrielle ferroviaire favorisant l'émergence de « véritables champions européens » de taille à lutter avec des « dragons », et à une politique des transports n'organisant plus la division mais qui viserait la cohérence, la complémentarité, en particulier sur les flux nationaux et européens, domestiques et transitant par les ports maritimes.

M. Éric Keller, secrétaire fédéral de la fédération FO de la métallurgie. En lieu et place d'une déclaration générale, nous proposons de verser à votre travail, une contribution, à savoir l'état des lieux que FO métallurgie a réalisé sur notre secteur industriel et dans lequel nous rappelons notre soutien à celui-ci. Notre organisation a également publié, entre les deux tours de l'élection présidentielle de 2007, un Livre blanc, pour défendre la métallurgie.

En effet, celle-ci est en danger. Au cours des deux dernières années, 150 000 emplois ont disparu dans la métallurgie, soit 10 % des effectifs. L'Observatoire du « *fabriqué en France* », mis en place en août dernier et qui couvre dix filières dites stratégiques, a montré que la part des produits fabriqués sur notre territoire et intégrés dans la filière ferroviaire avait diminué de 17 %. Un deuxième indicateur révèle que la filière ferroviaire, bien qu'active, est celle qui a perdu le plus de points en termes d'exportation.

Des décisions internationales doivent être prises pour réglementer les marchés et combattre la concurrence déloyale. Ainsi, les opérateurs chinois ont un avantage compétitif énorme puisqu'ils peuvent financer presque 100 % des projets et qu'il est presque impossible d'exporter en Chine. Aux États-Unis, il existe un quota minimum de fabrication locale, pouvant aller jusqu'à 100 % de la commande, si l'offre implique un financement public – les États-Unis sont passés du « *achetez américain* » à « *achetez aux États-unis* ». L'Allemagne est également protectionniste, puisqu'elle observe une politique de non-paiement d'avance et n'effectue aucun paiement durant les phases d'ingénierie et de fabrication.

Le ralentissement des commandes en Europe et leur accélération dans les pays émergents entraînent un glissement progressif des localisations de production dans les pays consommateurs. La localisation de la conception pourrait suivre, tant il est vrai que l'Europe, et particulièrement la France, se montrent frileuses lorsqu'il s'agit de défendre l'industrie. La production locale n'est pas imposée : la communauté d'agglomération du Grand Besançon, malgré un large financement public, n'a-t-elle pas choisi, il y a moins d'un an, un constructeur espagnol plutôt que français.

Par ailleurs, les volumes de commandes se réduisent et les entreprises perdent en visibilité sur leurs charges. Elles embauchent moins. Elles recourent à la sous-traitance et au travail intérimaire. Si la filière ferroviaire a été l'une des dernières à être touchée par la crise de 2008, elle est celle qui en supporte le plus les conséquences et qui a le plus durablement de difficultés à rebondir.

Les constructeurs investissent moins en France car ils jettent leur dévolu sur les pays émergents, des pays clients, au détriment de leurs bases industrielles traditionnelles. La pression sur les prix entraîne une pression sur les fournisseurs et sur les sous-traitants. Elle accélère les délocalisations vers les pays à bas coût. Ceux-ci demandent une part de fabrication locale, y compris pour les sous-traitants, avec une incitation claire de leurs donneurs d'ordres.

Les clients tendent à privilégier le « moins-disant », se tournant vers des produits éprouvés et bon marché, sans nouvelle conception. La standardisation freine l'innovation et limite les efforts de R&D. Après une perte continue des emplois ouvriers, les effectifs des ingénieurs et des cadres pourraient à leur tour être touchés. Les sous-traitants sont d'ailleurs déjà affectés.

M. Philippe Francin de la Fédération des transports CFE-CGC (SNCF). Nous vous ferons parvenir dans les jours qui viennent une synthèse des contributions de plusieurs fédérations, notamment de nos fédérations « métallurgie » et « transports ».

Il est impossible de séparer l'évolution de l'infrastructure de celle du matériel ferroviaire. L'enjeu industriel que représente l'industrie ferroviaire ne doit pas donner lieu aux réflexes éprouvés d'autoprotection, qui ne permettent pas de régler des problèmes purement concurrentiels. Il faut plutôt aller vers une synergie internationale, au moins européenne. Je pense notamment au matériel « voyageurs » du tunnel sous la Manche, qui a encore une capacité de développement considérable, mais qui connaît des sources d'homologation différentes. L'enjeu est bien européen et la délocalisation au cœur du sujet ! Nos industriels ont une responsabilité, protéger nos savoir-faire.

La formation est un autre élément déterminant : le ferroviaire souffre d'un manque de reconnaissance en termes de qualification professionnelle, de titre homologués... La commission paritaire chargée d'élaborer une convention collective devrait se pencher prochainement sur la question de la formation, de la transmission du savoir-faire ou encore de l'homologation des titres.

M. Didier Lesou, CFE-CGC (Alstom Transport). En effet, les formations aux métiers spécifiques du ferroviaire manquent cruellement, et les passerelles entre les écoles d'ingénieur et la filière sont insuffisantes. Il faudrait créer un diplôme, comme il en existe dans l'aéronautique.

Nous avons publié un Livre blanc en 2007, dont quinze pages portent sur l'industrie ferroviaire : nous souhaiterions les voir reprises dans le rapport de votre commission.

M. Jean Lenoir, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Les attentes des usagers et celles des industriels sont assez largement convergentes. Le développement de l'industrie ferroviaire est lié à celui, très attendu par les usagers et les chargeurs, de l'offre pour les voyageurs comme pour le fret. Pourtant, entre le TGV et le TER, celle-ci est devenue très faible et le fret s'effondre, les efforts sur les trains massifs ne compensant pas les pertes du wagon isolé. Cela est contraire aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Pour répondre à ces attentes, il est nécessaire, en complément des actions engagées, de porter les efforts sur les trains *Corail* et sur le wagon isolé, des prestations qui relèvent aussi de l'équilibre du territoire.

Il est possible d'apporter à court terme des améliorations, sans attendre la remise à niveau des infrastructures. S'agissant du service voyageur, dans le cadre de la convention sur les trains d'équilibre du territoire (TET), les fréquences pourraient augmenter grâce à une amélioration de la productivité du matériel, à l'image de ce que font les compagnies aériennes *low cost*. Les correspondances, ainsi que les services à bord, pourraient également être améliorés.

Pour ce qui concerne le fret, il convient de modifier l'équation économique entre le fer et la route, notamment par l'intermédiaire d'écoredevances et par la modulation des péages – ceux du train entier doivent contribuer à ceux du combiné et du wagon isolé. Il est indispensable de créer des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) sur tout le territoire, qui – pourquoi pas ? – pourraient être des PME. Il faut également constituer un transport ferroviaire européen avec l'apport des moyens de la Deutsche Bahn et de la SNCF.

Des opportunités sont à saisir dans les cinq ans qui viennent. Le matériel, pour les trains classiques et pour le fret, est en fin de vie. Il faudra renouveler les premières rames du TGV dans quelques années. Les voitures *Corail*, très prisées de la clientèle, sont rustiques. Toutefois, bien entretenues, elles pourraient assurer pendant quelques années encore un excellent service, ce qui laisserait le temps de mener, sans précipitation, les études de renouvellement.

Il est nécessaire de dégager une vision du service ferroviaire à moyen terme. Ce serait une erreur stratégique que de spécifier un matériel « au plus juste » aujourd'hui, parce que cela pénaliserait fortement le bilan d'exploitation sur la durée de vie du matériel.

Pour réduire les coûts, les commandes doivent pouvoir bénéficier, comme cela a été le cas par le passé, d'un effet de série, tout en échelonnant les livraisons.

Il est donc nécessaire d'avoir de la part de l'État – autorité organisatrice –, des régions pour le TER et de la SNCF pour le fret, une vision à moyen terme sur la consistance des dessertes voyageurs et sur les volumes de fret, en termes de parts modales, conformes au Grenelle de l'environnement.

La politique des transports doit être cohérente avec ces objectifs : il s'agit d'harmoniser les conditions de concurrence – charges, temps de travail, salaires –, les éco-redevances, la réglementation routière sur le 44 tonnes et le méga camion. Il faut miser sur la complémentarité et non sur la concurrence entre ferroviaire et routier.

En matière d'infrastructures, le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) n'incite pas au report modal. Le chiffrage contenu dans le premier document révélait des résultats très faibles. Le document qui vient de sortir n'en parle plus du tout. Il devient donc urgent, à partir de ce catalogue de projets figurant au SNIT, de fixer des priorités et d'accélérer la régénération du réseau classique.

La durée de vie du matériel roulant est très élevée et la concurrence ne cessera de progresser. Le matériel renouvelé devra donc valoriser pleinement le mode ferroviaire : compositions variables, services à bord, possibilité de faire du cabotage pour des dessertes à courte et moyenne distance – et pas uniquement longue distance comme pour le TGV –, voyages de nuit en temps masqué pour les voyageurs, mais délaissés par les services de transport nationaux. Pour valoriser le temps passé dans le train – qui doit être du temps gagné et non du temps perdu –, un haut niveau de confort sera nécessaire.

Un matériel robuste, c'est-à-dire sans sophistications inutiles, de grande capacité, et commandé selon des marchés à tranches, devrait permettre à l'industrie ferroviaire de maîtriser les d'acquisition, mais aussi les charges d'exploitation et de maintenance.

Les nouveaux produits du secteur du fret exigent la construction de matériels spécifiques : « route roulante », transport combiné, fret à grande vitesse, qui représentent autant de solutions d'avenir. Ils devront être conçus à l'échelle européenne.

Dans l'impossibilité de pouvoir cerner l'évolution des besoins sur quarante ans, le matériel moteur doit être polyvalent « voyageur/fret », les équipements spécifiques « voyageurs » ou « fret » pouvant être optionnels pour ménager la possibilité de réaliser des grandes séries à bas coût pour le fret.

M. Éric Guerquin, représentant au STIF de l'Union régionale d'Île-de-France UFC-Que Choisir. Je siège au Comité des partenaires du transport public, une instance consultative placée auprès du Syndicat des transports d'Île de France (STIF). Je me saisis de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser au législateur pour vous signaler que le terme de « *Syndicat* », dans un monde de plus en plus complexe, est source de confusion pour les usagers et même pour les députés européens qui peuvent penser qu'il s'agit là d'un groupement de salariés... Peut-

être faudrait-il plutôt employer le terme d'« *Autorité* » des transports d'Île de France ?

J'assume également la fonction de vice-président de la commission des transports du Conseil économique, social et environnemental d'Île de France. Nous travaillons notamment sur les questions d'accessibilité, ce qui nous amène à nous interroger sur la hauteur des quais, une donnée très variable et qui nécessiterait certainement un travail de normalisation.

L'utilisateur du transport ferroviaire a peu d'influence sur le choix du matériel, encore moins sur le choix du fabricant. Mais il a des demandes : le matériel ferroviaire doit être robuste, de façon à ce que la sécurité soit assurée et que les pannes, sources fréquentes de désorganisation, soient évitées.

Les « standards franciliens » sont spécifiques : le matériel qui roule en zone urbaine est supposé supporter un nombre de voyageurs au mètre carré supérieur à celui des TER. Les franges de la région étant desservies par du matériel de type AGC, aux normes TER, il est impossible pour un train reliant Provins à Paris, par exemple, de s'arrêter dans une gare *Eole* : on a peur qu'un nombre trop élevé de voyageurs compromette la solidité du plancher ! Du coup, pour se rendre de Provins à Coulommiers, il faut passer par Paris. Il conviendrait de trouver une harmonisation permettant que le matériel régional puisse s'arrêter dans d'autres gares d'Île de France que les gares parisiennes. Par ailleurs, j'ai cru comprendre que les quais franciliens allaient avoir une hauteur particulière, ce qui poserait un véritable problème pour les matériels provenant des autres régions.

Le nouveau matériel, équipé d'ampoules à basse consommation, respecte le Grenelle de l'environnement. Il faut s'en réjouir. Mais *quid* des écrans vidéo qui se multiplient dans ces rames ? Une telle technologie, hautement « énergétivore », est-elle vraiment nécessaire lorsque l'on sait qu'elle est moins destinée à l'information des voyageurs qu'à la diffusion de messages publicitaires ?

Par ailleurs, les toilettes dans les trains urbains sont en voie de disparition. Ce constat vous semble sans doute loin des débats géostratégiques, mais c'est une réalité qui n'est pas sans importance pour le quotidien des usagers lorsqu'ils subissent des trajets parfois longs. Nous nous sommes laissés dire que les quais seraient prochainement dotés de toilettes, sans avoir pu encore le constater. Mais comme c'est une autre autorité qui est en charge des quais, je crains que cette question ne passe à la trappe...

L'avis des usagers sur le matériel doit être pris en compte. Je tenais à vous faire part de ce qui remonte de la base, même si ce n'est peut-être pas là l'objet premier de votre commission.

M. le président Alain Bocquet. Cela en fait partie ! Nous avons d'ailleurs constaté, lors de notre visite de l'usine Bombardier à Crespin, que la commande des nouveaux *Franciliens* ne comprenait pas de toilettes.

M. Emmanuel Jamar, président des Ateliers de Joigny et de la Commission « Ateliers » de l'Association française des wagons de particuliers (AFWP). En préalable à mon intervention, je crois utile de préciser que l'AFWP

regroupe trois des métiers du fret ferroviaire : les chargeurs, les exploitants détenteurs de matériels ferroviaires privés et les ateliers de réparation, dont je préside la commission.

Permettez-moi aussi de présenter brièvement le métier de la maintenance ferroviaire, fort peu connu du grand public. Avant le 1^{er} juillet 2006, les ateliers de la SNCF assuraient la maintenance des wagons appartenant à la SNCF et les ateliers privés (IP) assuraient celle des wagons dits « de particuliers » (wagons P), les ateliers de la SNCF ne disposant ni de l'équipement ni du savoir-faire pour traiter, nettoyer et dégazer les wagons citernes transportant des matières dangereuses. Depuis, la nouvelle réglementation ferroviaire a fait disparaître les notions de wagons réseaux (wagons R) et de wagons de particuliers (wagons P) : en théorie, et à l'exception du traitement et des réparations sur les wagons transportant des matières dangereuses, un wagon peut être réparé indifféremment dans un IP ou dans un atelier de la SNCF.

On dénombre une trentaine d'ateliers privés, dont 23 appartiennent à notre association. Ils emploient 2 000 collaborateurs hautement qualifiés et traitent 24 000 wagons par an, pour un chiffre d'affaires annuel voisin de 200 millions d'euros.

Les prestations qu'ils offrent sont diverses : entretien périodique des wagons (révisions, épreuves d'étanchéité sur les citernes), traitement des réparations accidentelles, tant sur la superstructure que sur l'infrastructure, nettoyage et dégazage des citernes transportant des matières dangereuses, réparation et remise aux normes des équipements ferroviaires d'interopérabilité, rénovation partielle ou totale de wagons, conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), et construction, dans certains cas, de petites séries de wagons.

Leurs clients sont les détenteurs de matériels ferroviaires, qui, lorsqu'ils sont des entités en charge de la maintenance (ECM), définissent les règles applicables sur leurs matériels. Ces règles, approuvées par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), sont consignées dans des livrets de maintenance et doivent être appliquées par les ateliers. Pour les détenteurs ne disposant pas de la structure nécessaire pour mettre au point et faire évoluer un livret de maintenance, la direction du matériel de la SNCF propose un contrat d'ingénierie de maintenance.

Les ateliers doivent être titulaires d'un agrément, et la réglementation prévoit qu'ils doivent être audités et approuvés par l'ECM qui leur commande les travaux de réparation. Ils sont les seuls à pouvoir accomplir des actes techniques sur les wagons. Leur responsabilité quant à la sécurité sur le réseau ferré est donc importante. Chevilles ouvrières des ECM, les ateliers doivent – au travers de leurs collaborateurs – connaître les livrets de maintenance et disposer de matériels et d'installations spécifiques. Ils sont un élément important de la fiabilité de l'ensemble du système ferroviaire.

M. Grégoire de Vulliod, directeur général des Ateliers d'Occitanie (AFWP). La profession est depuis peu confrontée à un problème majeur, celui de la desserte des wagons. Historiquement, les ateliers se sont établis dans des zones géographiques où les activités industrielles donc ferroviaires étaient développées. Notre filière a été affectée par les différents plans de la SNCF et les changements d'organisation en résultant, de même que par la désindustrialisation de certaines zones et par l'industrialisation de nouvelles zones.

Aujourd'hui, la SNCF se désengage du wagon isolé. Elle ne les achemine plus dans nos ateliers. Dans le même temps, les nouveaux entrants du secteur ferroviaire ne s'intéressent pas à la livraison de nos ateliers. Nous sommes donc dans une impasse : plus personne ne veut nous acheminer le matériel dans des conditions financières et techniques viables et durables !

Pourtant, les services que nous rendons, notre capacité quantitative et qualitative à réparer les matériels sont indispensables à la bonne marche du système ferroviaire. Il est tout à fait vital, pour l'ensemble des acteurs du système ferroviaire, que notre réseau d'ateliers continue d'exister.

Pour cela, la desserte des wagons doit s'effectuer de manière satisfaisante, fiable, compétitive et surtout pérenne. Notre profession doit déployer des moyens importants, mais il lui faut une visibilité pour investir, cette visibilité que ni l'opérateur historique ni les nouveaux entrants ne lui offrent.

RFF a décidé d'augmenter les frais d'accès au réseau, ce qui représente, pour nos petites structures, un coût très élevé. La SNCF, pour des raisons de rentabilité, nous demande aussi des sommes importantes pour acheminer les matériels. Cela constitue pour nous un handicap, alors que nous souhaitons défendre et développer notre activité. Nous en appelons, mesdames et messieurs les parlementaires, à votre soutien.

M. Christian Garnier, délégué syndical central CGT (Alstom Transport). Permettez-moi d'appeler votre attention sur la stratégie industrielle et sur le financement. Notre groupe, qui tient une place prépondérante dans la fabrication du matériel roulant, a tout de même failli disparaître en 2003 pour des raisons strictement financières. Au moment de son introduction en Bourse en 1998, il a vu trop grand ! La dette qu'il a contractée, y compris à l'extérieur, pour racheter un certain nombre d'entreprises afin de « tuer la concurrence » – qu'il défendait pourtant – a manqué de mettre l'entreprise en cessation de paiements. Cela s'est traduit par la suppression de 11 000 emplois, la perte de 10% du carnet de commandes, et surtout l'entrée de l'État dans le capital à hauteur de 30%. Voilà qui démontre que l'État a effectivement un rôle à jouer, et pas seulement parce que ce sont, en général, des structures publiques qui gèrent les contrats passés avec les entreprises comme la nôtre.

Nous dénonçons aujourd'hui des suppressions d'emplois, la forte dégradation des conditions de travail et la délocalisation massive des activités de production hors d'Europe. Pour prendre un exemple, nous venons d'apprendre que tout ce qui concerne les études de la signalisation des métros – ce n'est tout de

même pas rien – va être délocalisé à Bangalore en Inde. Convenez qu’il y a là de quoi s’interroger.

En ce qui concerne le financement, il faut rappeler que l’essentiel des profits d’Alstom se réalise sur des commandes publiques – ce qui n’a rien d’étonnant quand on vend des TER, des TGV, des métros ou des tramways. Or, depuis que l’État a vendu sa participation à l’entreprise Bouygues, ce qui en fait notre premier actionnaire, il semble que l’on reparte à l’aventure. Ainsi, Alstom Transport mobilise 600 millions d’euros pour investir en Italie – où elle ferme pourtant des unités de production – en Allemagne – où elle supprime près de la moitié des emplois – et aux États-Unis – où le marché ferroviaire est pratiquement fermé. La Représentation nationale n’a-t-elle pas son mot à dire dans l’utilisation de l’argent public ? Cette stratégie industrielle conditionne en effet la position des fabricants sur le territoire national – et je ne pense pas seulement aux grands groupes industriels, je pense aussi à la multitude d’entreprises sous-traitantes qui travaillent presque exclusivement pour l’industrie ferroviaire. Par ailleurs, Alstom ne paye plus d’impôt sur les sociétés et bénéficie d’un crédit d’impôt pour sa recherche développement. Pour autant, cela ne l’empêche pas de délocaliser massivement, y compris hors d’Europe, des activités importantes, voire de haute technologie.

Il ne me semble pas inutile de porter ces éléments à votre connaissance. Nous pensons que la Représentation nationale a un rôle important à jouer dans ce domaine.

M. Gérard Voisin. L’orateur précédent vient de nous lancer un appel. Nous travaillons nous-mêmes sur le sujet. La réunion d’un panel aussi complet que possible de professionnels du rail et de membres d’associations représentatives m’offre, aujourd’hui, l’occasion de rappeler la nécessité de porter un regard européen sur l’industrie ferroviaire. Tout est désormais « impacté » par l’Union européenne : je pense principalement, bien sûr, à la libéralisation du transport ferroviaire en Europe.

Pour apporter une première réponse à M. Garnier, je le renvoie au rapport d’information sur la libéralisation du transport ferroviaire en Europe que j’ai rédigé pour le compte de la commission des affaires européennes – il porte le n° 3204. Ce rapport est consultable sur le site *Internet* de l’Assemblée nationale. Il comporte au long d’une centaine de pages des études et des propositions, mais aussi des contributions d’un certain nombre de syndicats et d’organisations professionnelles du rail. Je précise que ce rapport a été adopté à l’unanimité par la commission des affaires européennes, de même que les résolutions soumises à mes collègues ; ces résolutions ont ensuite été amendées par la commission du développement durable. Nous sommes donc au travail.

Face à la difficulté de la modernisation, qui est cependant inéluctable, l’important est de bien comprendre comment s’opère l’interpénétration des différentes compagnies européennes. Il est indéniable que la France éprouve des difficultés dans le domaine du transport ferroviaire, notamment pour ce qui est du

fret. Il n'en demeure pas moins que d'autres pays ont su passer le cap. Sachons donc tirer profit de ce qui se passe ailleurs pour éviter de commettre des erreurs.

M. Éric Vinassac, président des Ateliers bretons de réalisations ferroviaires (ABRF). Je puis vous faire part de mon expérience. Président du groupe ABRF qui comporte deux entités dédiées à la maintenance et à la construction de wagons, j'aimerais vous parler de la construction de matériel de fret. Beaucoup a été dit sur la nécessité de pérenniser l'emploi industriel en France et de sauvegarder notre savoir-faire dans les domaines de la maintenance et de la construction de wagons neufs. Il ne reste en effet que trois constructeurs de wagons en France : le site d'Arbel Fauvet Rail à Douai, que vous connaissez bien, monsieur le président ; celui de Châteaubriant, si chaleureusement défendu par votre collègue Michel Hunault ; enfin, celui de SDHF dans le Loiret. On peut, certes, ajouter à ces sites ceux des Ateliers d'Orval et de Ferifos, qui dépendent du groupe fret SNCF, Ermewa. En fait, le savoir-faire est en train de disparaître.

Les entreprises sont en voie d'asphyxie, alors même qu'il faudra renouveler un parc de matériel vieillissant. Au reste, pour ne pas que disparaissent des entreprises faute de commandes passées à temps, mieux vaut prévoir un renouvellement par tranches de ce matériel, et même définir une véritable stratégie industrielle en matière de construction de wagons. Nous aurons besoin de wagons neufs, et de wagons neufs de qualité – même s'il s'agit de fret, il faut bien que les wagons roulent !

La concurrence des pays de l'Est constitue un vrai problème, dans la mesure où nombre d'entre eux se sont tournés vers le *low cost*, avec toutes les conséquences que l'on connaît sur nos emplois. Toutefois, on en revient aujourd'hui, car il apparaît que les wagons conçus et fabriqués selon des méthodes *low cost* offrent une moindre sécurité, comme l'ont démontré des incidents récents. Bref, la construction de wagons à l'Est est devenue un faux problème. Nous avons chez nous des entreprises qui sont capables de produire des wagons de qualité. Ne les laissons pas mourir ! Nous comptons sur vous pour leur donner les moyens de survivre !

M. Alain Cocq. Ce débat démontre assez que l'ensemble de la chaîne du transport et de l'industrie ferroviaire relève d'un service public national, qu'il s'agisse du transport des biens ou de celui des personnes. La privatisation de toute cette chaîne s'est opérée sur le fondement de la libre concurrence. Or le Préambule de la Constitution de 1946, qui a valeur constitutionnelle, dispose que toute entreprise dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national doit devenir la propriété de la collectivité. Si un citoyen se trouve lésé parce que son train ne s'arrête plus à la gare du lieu où il habite, il pourrait ainsi soulever une question prioritaire de constitutionnalité sur ce fondement – car si le Traité européen a attaqué le monopole, il a fait fi de cette spécificité constitutionnelle française.

M. Bernard Devert, secrétaire de la fédération CGT des travailleurs de la métallurgie. Je voudrais insister sur le devenir de l'industrie ferroviaire, qui

emploi au total 22 000 salariés en France, dont un tiers dans le seul Nord-Pas-de-Calais.

Je pense que cette industrie a un grand avenir en termes de développement. La France a des atouts ; encore faut-il se donner des perspectives de développement industriel ! Je le sais pour siéger au bureau du Conseil national de l'industrie. Le Président de la République dit vouloir relancer l'industrie. Syndicats, patronat, pouvoirs publics, nous avons tous à y prendre notre part. Quand je lis dans le *Journal de l'Environnement* que 10 à 15% du trafic automobile doivent être reportés sur le trafic ferroviaire ou que je mesure les besoins en termes de sauts technologiques et de coopérations, je ne doute pas que votre commission d'enquête ait un rôle à jouer pour donner une perspective de développement à notre industrie.

Pour autant, aucun avenir ne peut se construire sur une friche. Il faut donc sauver ce qui peut l'être : des entreprises, certes, car beaucoup sont dans les difficultés ou au bord de la faillite, mais aussi des savoir-faire et des compétences. Je m'inquiète d'autant plus que le Livre blanc de la Commission européenne sur les transports mentionne à peine l'industrie. Or, la CGT considère qu'en France comme en Europe, l'industrie ferroviaire peut être un moteur pour le développement, avec ses pôles de compétitivité, ses centres d'essais, et avec un fort investissement collectif, en lien étroit, bien entendu, avec les services publics – SNCF et RATP.

Gardons à l'esprit qu'il est toujours possible d'avoir, en même temps, un transport ferroviaire qui se développe et une industrie qui disparaît. C'est ce qui arrivera si nous conservons la stratégie actuelle.

M. Philippe Pillot, délégué syndical central FO (Alstom Transport). Permettez-moi d'ajouter quelques précisions. L'industrie ferroviaire est disséminée sur l'ensemble du territoire ; ne nous focalisons donc pas sur une région, fût-elle dynamique comme le Nord-Pas-de-Calais. Les clients et les usagers sont d'ailleurs partout.

L'industrie ferroviaire française a vu le jour au début du siècle dernier, au moment de l'électrification de la ligne Paris-Lyon-Marseille. A l'époque, ce sont les Suisses qui ont fourni le matériel. Une partie de l'industrie ferroviaire suisse est alors venue s'installer en France. Toutefois, ils y ont créé leurs propres concurrents, qui sont d'ailleurs toujours là. Quant à l'industrie ferroviaire helvétique, il n'en reste plus grand-chose de comparable ! Un phénomène analogue est aujourd'hui en train de se produire : nous créons nos propres concurrents dans les pays émergents. On peut donc craindre que, tôt ou tard, nous ne connaissions le sort de l'industrie ferroviaire suisse...

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie de votre participation. Sachez que vous pouvez toujours transmettre des contributions écrites à la commission. Nous vous donnons rendez-vous le mardi 14 juin pour la présentation de notre rapport. Il présentera une photographie de la situation de l'industrie ferroviaire et formulera probablement des recommandations qui devraient faire

l'objet d'un accord sans trop de difficultés, quels que puissent être les clivages politiques. Leur mise en œuvre pratique n'est certes pas du ressort de l'Assemblée nationale, mais notre travail devrait au moins permettre d'insister sur l'absolue nécessité d'organiser une véritable filière industrielle liée aux transports. Le « bon temps » où la SNCF maîtrisait tout n'est plus, d'où un certain désordre. Pussions-nous contribuer à une prise de conscience, tel est le sens que nous voulons conférer à nos travaux.

*** Audition de MM. Richard Brown, président, et Nicolas Petrovic, directeur général d’Eurostar International Limited, accompagnés de Mme Mary Walsh, directrice de la communication et de M. Carol Jonard, responsable des affaires publiques (France)**

(Séance du mardi 10 mai 2011)

M. le président Alain Bocquet. Monsieur le président, Monsieur le directeur général, la commission d’enquête n’est pas un tribunal, elle ne vise pas à mettre en cause telle ou telle institution, voire telle ou telle personnalité. Depuis le début de nos travaux, comme au cours de nos déplacements, nous cherchons simplement à dégager des pistes de réflexion dans le but de consolider une filière industrielle confrontée à une forte concurrence intra européenne et à l’émergence de redoutables concurrents, notamment asiatiques.

S’agissant de ce que l’on appelle « l’affaire *Eurostar* », c’est-à-dire le choix d’acquérir dix nouvelles rames auprès du constructeur Siemens, notre commission n’a pas vocation à examiner au fond un litige qui donne lieu à des recours judiciaires. Vous comprendrez toutefois qu’au regard de l’intitulé même de la commission d’enquête, qui porte sur les matériels roulants, il nous importe de mieux comprendre l’environnement général de cette « affaire ». Autrement dit : comment en est-on arrivé là ?

Pour cela, nous souhaiterions que vous nous exposiez la stratégie d’*Eurostar*, qui n’est pas évidente à comprendre !

La consultation des sources documentaires « ouvertes », c’est-à-dire pour l’essentiel des articles de presse, incite à poser des questions relatives notamment à l’évolution statutaire d’*Eurostar*, annoncée dès l’été 2009, mais formalisée le 1^{er} septembre 2010. La presse française avait initialement salué une prise de contrôle par la SNCF de la nouvelle société *Eurostar*, qualifiant même l’opération « *de joli coup* » ! Force est de constater que cet optimisme, ce « cocorico », ne correspond pas à la réalité.

Depuis sa création en 1994, *Eurostar* était ce que j’appellerai une sorte de consortium. Guillaume Pepy en a assuré la présidence à partir de 2002, succédant à un autre dirigeant de la SNCF, David Azéma, aujourd’hui chargé de la stratégie et des finances de l’opérateur français. Transformer *Eurostar* en une société opératrice ferroviaire de plein exercice était une idée séduisante. D’autant que M. Pepy avait indiqué qu’elle adopterait le statut de société de droit européen, ce qui paraissait conforme à son identité plurinationale.

Or, il n’en a rien été. La « nouvelle société *Eurostar* » est une société de droit commercial anglais dont le siège social est à Londres. La SNCF détient 55 % de son capital – ses apports ont représenté 169 millions d’euros d’actifs nets et 69,8 millions en numéraire. Pour leur part, la compagnie *London and Continental Railways* détient 40 % du capital, et la Société nationale des chemins de fer belges (SNCFB) 5 %. Sans qu’il soit question pour elle d’être seul maître à bord, on peut

regretter que la SNCF ne semble disposer d'aucun véritable contrôle sur l'entreprise. Elle semble même y avoir perdu une partie de son influence par rapport à l'ancien système du consortium ! En tout cas, M. Pepy n'est plus le président d'*Eurostar*.

Mes questions sont simples. Qui commande et qui décide ? Quel est aujourd'hui le mode de gouvernance pratiqué chez *Eurostar* ?

M. Brown a le titre de « président non exécutif ». Quel sens doit-on donner à cette appellation assez peu connue en France ? Pour sa part, M. Petrovic est devenu directeur général alors qu'il était directeur général adjoint au sein du consortium. Est-ce un simple glissement hiérarchique ? Arrivé en 2003 à *Eurostar*, M. Petrovic était auparavant un cadre de la SNCF, dont il a été secrétaire général de la direction « grandes lignes » et responsable de la zone « Paris-Saint-Lazare ». A-t-il été, ou est-il toujours, « l'homme de la SNCF » au sein du management d'*Eurostar* ? Ou bien ne rend-il compte qu'au seul conseil d'administration de cette société ?

Ces questions directes me semblent nécessaires afin de lever des ambiguïtés.

S'agissant du conseil d'administration en place, quelle est sa composition par rapport à la répartition du capital d'*Eurostar* ? Quels sont ses pouvoirs et quelle est la fréquence de ses réunions ? Compte-t-il parmi ses membres des administrateurs indépendants ? Si oui, qui sont ils ? Par qui et comment ont-ils été choisis ?

Pouvez-vous aussi confirmer que les administrateurs français représentant la SNCF, Mme Dalibard et M. Thillaud, ont effectivement réintégré le conseil d'administration alors que la presse indiquait, en décembre 2010, qu'ils avaient démissionné pour ne pas cautionner la signature du contrat avec Siemens ?

Enfin, je m'étonne d'un article paru dans *L'Expansion* au mois de septembre 2010 – et qu'on peut toujours consulter sur le site Internet du magazine. À cette date, c'est à dire quelques semaines avant l'annonce du « contrat Siemens », M. Petrovic déclarait qu'*Eurostar* ne travaillait pas au renouvellement, même partiel, de sa flotte mais « sur un projet de rénovation de ses trains », en rappelant que la société italienne *Pininfarina* avait été chargée de concevoir une nouvelle décoration intérieure ! Ces propos sont doublement étonnants : d'abord, parce que l'option d'un renouvellement à programmer s'impose, puisque *Eurostar* ne dispose que de vingt-huit rames, ayant plus de quinze ans de moyenne d'âge, et que l'appel d'offres était évidemment en cours à cette date.

Messieurs, la commission attend beaucoup de votre audition. Il vous revient de nous apporter des informations d'autant plus intéressantes qu'elles concernent une entreprise en forte croissance : en 2010, son chiffre d'affaires a progressé de 12 % et *Eurostar* devrait transporter 10 millions de voyageurs en 2011, alors qu'en 2003, ils n'étaient qu'un peu plus de 7 millions. Cela témoigne de l'importance de sa part de marché sur les liaisons avec la Grande Bretagne.

Après votre exposé, M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission d'enquête, vous interrogera, puis les autres membres de la commission poseront leurs questions.

(*MM. Richard Brown et Nicolas Petrovic prêtent serment.*)

M. Richard Brown, président d'Eurostar International Limited (*les propos de M. Brown sont traduits de l'anglais*). Je comprends le français mais je préfère m'exprimer en anglais. Je vous prie de bien vouloir m'excuser.

Je suis le président non exécutif d'Eurostar – j'expliquerai la signification de ce titre –, après avoir été directeur général entre 2002 et 2010, sous la présidence de M. Pepy. J'ai travaillé trente-quatre ans au sein de l'industrie ferroviaire britannique, raison pour laquelle j'ai été fait *Commander of the British Empire (CBE)* en 2007.

Avant de rejoindre Eurostar, j'ai été directeur commercial de l'entreprise de transports *National Express Group*, et directeur général non exécutif d'Eurostar. J'ai été aussi nommé président du groupe de l'industrie ferroviaire au sein de l'Association des opérateurs ferroviaires britanniques.

Depuis plus de seize ans que les trains Eurostar circulent, nous avons transformé le marché du voyage entre Londres et la France et Londres et la Belgique. Nous avons transporté plus de 115 millions de voyageurs, auxquels il conviendra d'en ajouter, en 2011, quelque 10 millions. Grâce à Eurostar, le tourisme entre ces trois destinations a connu une très forte croissance. Le nombre de Britanniques visitant Paris a doublé sur cette période. Eurostar a donc favorisé les échanges culturels et économiques entre les trois pays.

Les compagnies aériennes étaient jusqu'à présent les principaux concurrents de nos lignes Paris-Londres et Paris-Bruxelles, mais avec l'ouverture du marché européen ferroviaire, la compétition à laquelle nous serons confrontés sera de plus en plus importante. Notre stratégie actuelle vise à répondre à ce nouveau défi.

Vous avez évoqué, monsieur le président, la réorganisation d'Eurostar en septembre : elle nous permet de disposer d'une structure mieux adaptée pour faire face à cette nouvelle concurrence. Le consortium était, sur le plan juridique, un partenariat non inclusif, c'est-à-dire que les trois entités demeuraient autonomes. Chacune d'elle était donc responsable des opérations sur son territoire.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Comme *Thalys*.

M. Richard Brown. On peut le dire.

Chacune, également, gérait sa flotte et son personnel et avait ses propres financements.

Afin de faciliter la prise de décision, la nouvelle société Eurostar International Limited s'occupe désormais de toutes les opérations dans les trois pays. Elle gère désormais l'ensemble du personnel, contrôle l'application des règles de sécurité et assure la gestion opérationnelle des trains : Eurostar est

même propriétaire de certains. Notre *joint-venture* n'a plus qu'une seule comptabilité.

La nouvelle structure a rendu notre société plus efficace : elle permet d'éviter la « triplification » des tâches. Elle sera aussi la base de départ de notre développement futur : nous avons réduit considérablement les coûts de production induits par l'existence de trois sociétés, ce qui est capital dans la bataille que nous allons mener contre nos nouveaux concurrents, notamment néerlandais et allemands. Enfin, le financement des nouveaux trains n'aurait pas été possible avec trois comptabilités.

Nous avons dû franchir des étapes difficiles pour créer cette nouvelle société : en termes de financement, nous avons dû recevoir le double accord du gouvernement britannique et de l'Union européenne. Chaque société avait auparavant énormément investi dans les infrastructures et le matériel roulant. La nouvelle société *Eurostar* qui s'autofinance, dispose, pour débiter, d'une liquidité de 115 millions d'euros.

Le conseil d'administration est constitué de douze membres, parmi lesquels trois directeurs indépendants. La SNCF et *London and Continental Railways* y ont chacun deux représentants et la SNCB, un seul. Vous avez raison : Mme Dalibard et M. Thillaud ont réintégré le conseil d'administration. Outre trois directeurs exécutifs, il faut encore ajouter le directeur général, M. Petrovic. Je suis le président non exécutif.

Je rends compte aux actionnaires, tandis que M. Petrovic, en tant que *businessman*, rend compte au conseil d'administration.

Nous avons effectivement examiné la possibilité de créer une société de droit européen. Toutefois, comme les deux sociétés précédentes étaient de droit commercial anglais, nous avons jugé plus simple de conserver le même statut, d'autant que le siège est à Londres, et que 60 % des allers-retours s'effectuent à partir du Royaume-Uni vers le continent, contre seulement 25 % à partir de la France et le reste à partir de la Belgique.

Eurostar est une société ambitieuse et enthousiaste, désireuse de se développer, en termes de nombre de voyageurs comme de destinations. Nous sommes évidemment favorables au développement du marché ferroviaire européen dans son ensemble.

M. Nicolas Petrovic, directeur général d'*Eurostar*. Comme vous l'avez rappelé, monsieur le président, j'ai occupé différents postes au sein de la SNCF avant de rejoindre *Eurostar* en 2003. J'en ai été le directeur général adjoint avant de devenir l'an dernier son directeur général.

Je suis nommé par le conseil d'administration, ce qui ne m'empêche pas d'entretenir d'excellentes relations avec la SNCF en tant qu'actionnaire, ainsi qu'avec nos actionnaires britannique et belge.

Eurostar représente 2 800 emplois directs et indirects, dont 800 en France. Si le nombre de nos salariés est plus important au Royaume-Uni, c'est que la

majorité de nos trains en proviennent et que nous y avons, pour cette raison, un dépôt de maintenance.

Notre chiffre d'affaires s'est élevé en 2010 à quelque 800 millions d'euros, en augmentation de 12 % par rapport à 2009. Nous espérons atteindre 10 millions de voyageurs en 2011, ce qui représente 10 % du nombre total de voyageurs empruntant le TGV. Si l'empreinte de la marque « *Eurostar* » est forte, sa taille, en tant qu'entreprise ferroviaire, reste modeste.

Nos deux marchés historiques sont Londres-Paris et Londres-Bruxelles. Depuis 1994, nous avons augmenté nos parts par rapport à l'aérien et participé, de ce fait, au développement du tourisme. On dit de Londres qu'elle est la cinquième ou la sixième ville française. Un grand nombre de Français s'y sont effectivement expatriés. L'ouverture à la concurrence ferroviaire, au début de 2010, est le nouveau défi que nous devons relever puisqu'elle affectera la totalité de notre marché historique.

La Deutsche Bahn n'a pas tardé à annoncer qu'elle nous concurrencerait en assurant, à partir de 2013, des liaisons entre l'Allemagne, les Pays-Bas et Londres, passant par Bruxelles et Lille, où elles seront en concurrence directe avec les nôtres. Notre action est donc essentiellement conditionnée par ce nouveau contexte.

Nous encourageons les pouvoirs publics à mettre en place des autorités de régulation et à prévoir des conditions d'accès équitables au réseau pour tous les acteurs ferroviaires. La mise en place de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) est très importante à nos yeux, du fait de notre petite taille par rapport à celle, énorme, de la Deutsche Bahn. Un régulateur nous permettra de défendre nos droits.

M. Brown l'a souligné : la Commission européenne a décidé qu'*Eurostar* ne pourrait plus percevoir d'aides d'État. Ne touchant aucun argent public, ne profitant d'aucun contrat exclusif, nous devons, une fois que nous serons soumis à la concurrence d'autres sociétés ferroviaires, faire des bénéfices pour financer nos investissements, payer les salaires et assurer notre développement. De plus, nos actionnaires, après avoir investi, seize ans durant, des sommes considérables dans l'infrastructure, le matériel roulant et l'équipement, souhaitent désormais profiter du retour sur investissement. La SNCF reçoit, en fait, 55 % des dividendes d'une entreprise qui est appelée à se développer en Europe.

La situation est donc excitante mais contrainte, puisque nous aurons à relever des défis inédits.

Stratégiquement, nous devons être prêts à affronter la concurrence sur notre marché historique : la Deutsche Bahn est très agressive et ambitieuse. Elle a beaucoup d'argent, dont une grande part provient de contrats subventionnés, avantage qui nous fait défaut. Nous devons donc aller chercher de nouvelles parts de marché : la création de la nouvelle entreprise ferroviaire nous permettra de développer de nouvelles destinations.

En dehors de Londres-Paris et de Londres-Bruxelles, qui représentent 80 % de notre chiffre d'affaires, notre part de marché est très faible entre le sud-est de la Grande-Bretagne et le continent (France, Belgique, Pays-Bas, ouest de l'Allemagne et certaines parties de la Suisse), alors que, sur ces distances, quelque 20 millions de passagers empruntent les lignes aériennes court-courriers, notamment sur les compagnies *low cost* que sont *Ryanair* ou *EasyJet*. Notre ambition est donc de prendre des parts de marché à l'aérien sur des distances qui ne relèvent pas de notre marché historique, en vue de nous développer et de compenser les pertes engendrées par la concurrence.

Telle est notre stratégie. Comme toute ouverture à la concurrence entraîne un fractionnement du marché, il est important, pour *Eurostar*, de se positionner en tant qu'opérateur de services *leader* sur le court-courrier en Europe. Notre image est forte. La qualité de notre service s'avère reconnue. En visant le « moyen-haut de gamme » du transport court-courrier, nous cherchons à concurrencer ces compagnies aériennes à bas coûts. De plus, l'augmentation du nombre des passagers d'*Eurostar* serait favorable à l'environnement et écarterait tout risque de congestion du trafic aérien.

Le fait d'être devenu une entreprise unique permet désormais à *Eurostar* d'investir pleinement sur le service. Comme l'a rappelé M. Brown, les personnels des trois réseaux étaient naguère formés, évalués et dirigés par leur propre société. Cette situation générait des différences dans le service rendu, que le client ne comprenait pas toujours. Aujourd'hui, tout le personnel d'*Eurostar* est dirigé par une même société, y compris les employés de la SNCF mis à disposition d'*Eurostar*, ce qui nous permet de rendre plus cohérent le service rendu, d'en élever le niveau et donc de mieux fidéliser la clientèle.

Il est vrai qu'à la fin de l'année 2009 de graves perturbations ont contribué à ternir l'image du service que nous rendions : nous en avons tiré les conséquences en investissant dans le parc roulant et dans la communication à destination de notre clientèle. La création d'une entreprise intégrée nous permettra d'être plus réactifs.

Concernant le choix de Siemens – ce que d'aucuns ont appelé l'« affaire *Eurostar* » –, il faut se rappeler qu'en situation concurrentielle, le client peut, comme pour l'avion, comparer les prix, les horaires, le service rendu à bord et l'intérieur des trains.

Les nôtres, qui ont été mis en service en 1994, sont des trains prototypes conçus à la fois pour circuler sous le tunnel ainsi qu'en France, en Belgique et en Grande-Bretagne sur un gabarit spécifique très étroit – l'électricité passant par le rail. Or, ils commencent à vieillir. Ce qui est d'ailleurs normal.

Tout train à grande vitesse qui arrive à la moitié de sa vie, vers l'âge de quinze ou vingt ans, doit être rénové en profondeur. C'est une opération très coûteuse, car elle implique de « désosser » le train. Or, les nôtres présentent deux inconvénients majeurs en situation concurrentielle. Ils sont plus étroits que les autres TGV et ils sont moins confortables en offrant moins de sièges. De plus, ils

ne peuvent rouler sur les réseaux des Pays-Bas et d'Allemagne, alors que c'est sur ces réseaux, précisément, que nous devons conquérir des parts de marché pour assurer notre développement. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de ne rénover qu'une partie du parc et d'investir dans des trains neufs en vue d'affronter la concurrence et d'élargir ainsi notre offre de destinations.

[...]

Nous sommes un opérateur modeste par rapport à un monstre comme la Deutsche Bahn. Nous devons gagner de l'argent, notamment pour verser des dividendes à nos actionnaires. Nous sommes ambitieux et, sans avoir peur de la concurrence, nous voulons nous développer. *Eurostar* rencontre un grand succès entre Londres, Lille, Bruxelles ou Paris. Nous voulons aussi augmenter le nombre de nos destinations.

M. le rapporteur. Le *Velaro* de Siemens aura une capacité supérieure de 20 % aux anciennes rames : que proposait Alstom en termes de capacité ?

La Deutsche Bahn souhaitant vous concurrencer directement, n'est-ce pas la favoriser que de choisir Siemens ? Ne leur offrez-vous pas un cheval de Troie ?

On vous prête l'intention de faire du Londres-Roissy-CDG, voire du Londres-*Eurodisney* : à quel horizon ?

Au plan européen, on trouve la SNCF, la Deutsche Bahn, *Thalys* et *Eurostar*. Réfléchissez-vous à une stratégie d'union avec *Thalys* qui, de son côté, envisage elle aussi de devenir une société intégrée ? Une telle stratégie permettrait d'être plus fort face à la Deutsche Bahn.

Alors que seule *Trenitalia* a déposé des demandes de sillons auprès de Réseau Ferré de France (RFF) et de l'Agence de régulation des activités ferroviaires (ARAF), ne vous trouverez-vous pas en concurrence frontale avec la SNCF – votre propre actionnaire ? À terme, une standardisation du matériel, avec un grand constructeur européen de référence, ne permettrait-elle pas d'améliorer le cadre concurrentiel ? Vous avez évoqué *Ryanair* et *EasyJet* : leur succès repose sur le Boeing 737.

M. Richard Brown. L'industrie ferroviaire mondiale n'est pas un marché énorme. En revenant aux principes de l'Union européenne, notamment à la notion de marché unique, le fait de produire en commun nous permettrait de réaliser des économies substantielles. Nous aurons toutefois à résoudre le problème des normes, qui sont différentes d'un pays à l'autre : il faudrait les unifier au plan européen.

M. Nicolas Petrovic. Notre marché est international. *Eurostar* ayant bâti son succès sur les relations entre les grandes villes européennes, nous n'envisageons pas de faire du cabotage en France.

La liaison Londres-Roissy ne concurrencera donc pas la SNCF et nous avons déjà une liaison quasi-quotidienne entre Londres et Marne-la-Vallée pour desservir *Eurodisney*. Nous passons du reste par la gare de Roissy-CDG. La liaison Londres-Paris représente 80 % de nos parts de marché. Nous n'assurons

pas encore les correspondances avec l'aéroport Roissy-CDG : c'est pourquoi nous avons signé des accords avec des compagnies aériennes pour assurer le transfert de leurs clients de l'aérien au ferroviaire ou inversement. La SNCF n'assurant pas ce service, nous ne lui ferons, je le répète, aucune concurrence.

[...]

Nous entretenons d'excellentes relations commerciales avec *Thalys* comme avec d'autres opérateurs en Europe, notamment en Grande-Bretagne, Belgique et Pays-Bas. Notre objectif est d'encourager ces coopérations, qui nous confortent par rapport à l'aérien. La Deutsche Bahn préfère nous concurrencer directement : c'est son choix.

M. Richard Brown. Nous coopérons déjà avec *Thalys*, d'autant que cette société est composée de quatre partenaires, dont la SNCB et la SNCF. L'avenir de cette coopération dépend des actionnaires. Il serait bénéfique de travailler ensemble.

[...]

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, messieurs.

Audition de M. Pierre Mathieu, vice-président du GART, vice-président de la région Champagne-Ardenne et de M. Denis Jullemier, vice-président du GART, conseiller général de Seine-et-Marne et adjoint au maire de Melun

(Séance du mardi 10 mai 2011)

M. le président Alain Bocquet. Créé en 1980, le GART regroupe 192 agglomérations, 64 départements et 22 régions. Sa principale vocation est d'être un cadre d'échanges entre les autorités responsables des transports. Le transport urbain sous toutes ses formes – bus, tramway ou modes alternatifs en site propre – s'inscrit, bien sûr, au cœur de ses préoccupations. Le GART s'intéresse aussi à la circulation, aux déplacements et au stationnement, de même qu'aux questions relatives à la livraison des marchandises, donc, pour partie, au fret ferroviaire.

Nous aimerions avoir votre avis, messieurs les vice-présidents, sur l'évolution future des transports publics et leur financement. S'agissant de l'acquisition des matériels, nous sommes également intéressés par le « retour d'expérience » du GART, par exemple, sur la procédure relative aux appels d'offres européens. Souhaitez-vous des modifications du droit applicable en la matière, ou à tout le moins quelques retouches ?

Enfin, quels types de relations entretenez-vous avec les constructeurs de matériels ferroviaires, notamment de tramways ? Je pense par exemple au problème de l'adaptation des matériels aux règles d'accessibilité pour les personnes handicapées ou âgées. Sur ce point, constatez-vous des différences d'approche selon les constructeurs, qu'ils soient français ou étrangers ?

Pour ce qui concerne votre dialogue avec les pouvoirs publics, en particulier avec les services de l'État, quelles sont, actuellement, vos préoccupations les plus sensibles ? Par ailleurs, existe-t-il à vos yeux un pays européen que l'on pourrait considérer « exemplaire » en matière de transports publics ? Dans l'affirmative, lequel ?

Après votre exposé liminaire, le rapporteur et nos autres collègues qui le souhaitent vous poseront un certain nombre de questions.

(M. Pierre Mathieu et M. Denis Jullemier prêtent serment.)

M. Pierre Mathieu, vice-président du Groupement des autorités responsables de transport (GART), vice-président de la région Champagne-Ardenne. Le GART, qui regroupe des élus de toutes les sensibilités politiques républicaines, est l'interlocuteur des pouvoirs publics à l'échelle nationale et européenne ; il a aussi pour vocation de promouvoir les transports publics, dont le bon fonctionnement dépend non seulement de la qualité des infrastructures et des matériels notamment ferroviaires, mais aussi du montant des ressources disponibles, au niveau des régions comme des agglomérations. L'objectif des autorités organisatrices est d'assurer la meilleure accessibilité possible, en termes d'aménagement du territoire, de politique sociale et tarifaire et, comme vous

l'avez mentionné, en ce qui concerne également les équipements destinés aux personnes à mobilité réduite. Pour ce faire, les besoins financiers sont très lourds.

Au cours de ces dernières années, la volonté de développer les transports collectifs s'est traduite par des investissements importants : à l'échelle régionale, avec le renouvellement des matériels et les commandes liées au développement de l'offre ; et, au niveau urbain, avec les différents programmes de transports en site propre. Ces investissements représentent en moyenne 25 % des budgets régionaux ; quant aux matériels roulants, le total des marchés clos et en cours – que se partagent à parts à peu près égales les constructeurs Alstom et Bombardier – dépasse les 20 milliards d'euros.

Les commandes en cours – jusqu'à 1 000 rames pour le *Regiolis* d'Alstom et 860 pour le *Regio 2N* de Bombardier – ont été établies sur la base d'une évaluation des besoins ; mais, depuis, la « donne » financière s'est beaucoup dégradée : toutes les collectivités ont vu leurs dotations gelées, mais les régions sont désormais les seules à ne plus disposer d'aucun levier de fiscalité directe. Les coûts des produits ferroviaires augmentant par ailleurs un peu plus que l'inflation, on observe des effets de ciseaux dont pâtissent forcément les capacités d'investissement – et cette situation est d'autant plus préoccupante que les collectivités, et notamment les régions, n'ont plus aucune visibilité financière, alors que les programmes d'investissements, établis pour trente ou quarante ans, se chiffrent en centaines de millions d'euros. Faute de moyens, la région dont je suis vice-président a été obligée de revenir sur certaines commandes de matériels ! Elle n'est d'ailleurs pas la seule dans ce cas : les commandes fermes ne dépassent pas 160 rames pour le *Regiolis* et 129 pour le *Regio 2N*, contre 1 000 et 860 prévues à l'origine. Ces difficultés sont préoccupantes pour les transports eux-mêmes, mais aussi, plus généralement, pour l'aménagement du territoire, l'économie et les emplois, autant de domaines dont les collectivités sont aussi responsables.

De surcroît, certaines différences de traitement sont mal perçues. Ainsi, à la différence des autres régions, l'Île-de-France bénéficie d'une importante ressource propre avec le versement transport et, pour le renouvellement des matériels roulants, d'une participation de la SNCF, ce que je ne conteste d'ailleurs pas au fond. Dans ces conditions, le GART estimerait tout aussi légitime une aide de l'État aux autres collectivités au titre du renouvellement des matériels. Certes, l'aide pour les transports en commun en site propre (TCSP), à hauteur de 2,5 milliards, a été rétablie ; mais elle concerne, pour le dire vite, le BTP – c'est-à-dire l'infrastructure –, et non le matériel roulant. J'ajoute que le plan de relance gouvernemental prévoyait des programmes en faveur de l'automobile, mais rien pour le ferroviaire ou les transports publics *stricto sensu*.

Le GART regrette également certaines décisions qui lui semblent peu cohérentes avec les objectifs du Grenelle. Ainsi, sur l'enveloppe d'un milliard d'euros en faveur des investissements d'avenir, 750 millions sont consacrés aux véhicules routiers, contre 150 millions pour le ferroviaire et 100 millions pour le transport fluvial.

Le total cumulé des investissements prévus au titre des projets de tramways et, plus largement, des TCSP – infrastructures et matériels roulants – se monte à 13,8 milliards d’euros. Mais la situation est très inégale selon les agglomérations : certaines d’entre elles, qui auraient besoin de développer leur offre ferroviaire, ne seront pas éligibles aux aides de l’État – puisque celles-ci excluent le matériel roulant –, alors que d’autres le seront, par exemple, en créant une ligne.

Même si certains aspects dont j’ai parlé dépassent peut-être le cadre de votre commission d’enquête, l’organisation des transports forme un tout. Les autorités organisatrices, notamment les régions, sont de plus en plus sollicitées pour financer des infrastructures, ce qui serait plutôt le rôle d’instances nationales ; si l’on y ajoute le gel des dotations et le défaut de ressources, la situation devient très préoccupante pour nos capacités d’investissement.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Nous avons déjà évoqué le problème du matériel roulant avec d’autres membres du GART. Je souhaite vous interroger sur le rôle des régions et leur double compétence – les transports et le développement économique. La réforme territoriale et le Grenelle leur donnent deux leviers, certes limités, à commencer par une fiscalité économique relativement favorable.

M. Pierre Mathieu. Non, les régions ne votent plus aucun taux de fiscalité : il n’y a même plus de lien entre le développement de l’activité économique et leurs recettes fiscales. Les seuls leviers dont elles disposent encore relèvent de la fiscalité indirecte : à savoir, les taxes sur les cartes grises et les permis de conduire.

M. le rapporteur. Et la taxe additionnelle sur l’essence ?

M. Pierre Mathieu. Non, car son produit est obligatoirement « fléché » vers les grands projets d’infrastructure du Grenelle, hors des compétences régionales.

M. le rapporteur. Précisément : les TCSP font tout de même partie de ce « fléchage ».

S’agissant de la double compétence, *quid* de la mixité d’usage des infrastructures existantes pour le fret, une mixité plutôt propice au développement économique et à l’emploi ? Je pense aux opérateurs ferroviaires de proximité – tramways et TER – qu’il faudrait sans doute adapter en ce sens, dans la mesure où, avec l’ouverture à la concurrence du marché des TER, les autorités organisatrices pourront se voir proposer de telles offres.

M. Jean Grellier. Il faudra effectivement que l’on reparle des moyens des régions et de leur évolution, car le problème n’est pas neutre pour les investissements.

Dans la région des Pays de la Loire, le tram-train circule sur des distances de 30 à 60 kilomètres. Le GART réfléchit-il à la complémentarité de ce mode de transport avec les TER, voire les grandes lignes ? Que font les agglomérations en

la matière ? Si de tels projets sont à l'étude, il serait bon que nos industriels en soient informés pour être en mesure d'y répondre.

M. le président Alain Bocquet. Comme l'a confirmé le déplacement que nous avons effectué hier à l'usine d'Alstom d'Aytré dans l'agglomération rochelaise, on peut douter de l'utilité de différencier les tramways de chaque ville par la multiplication d'options qui peuvent augmenter le prix de 25 %, alors qu'on pourrait les produire de la même façon en les différenciant seulement par un changement de leur couleur de sièges ou de rames !

Ne peut-on envisager de développer les appels d'offres communs, à l'exemple de ce qu'ont fait Dijon et Brest pour le tramway ? Les constructeurs ne sont pas forcément défavorables, car les petites commandes augmentent les coûts de séries très limitées.

Puisqu'il s'agit des deniers publics, comment introduire, dans les cahiers des charges, des critères qui, tout en respectant les règles européennes, éviteraient une sous-traitance massive à l'étranger ? Les appels d'offres assurent-ils suffisamment la traçabilité des produits ? Le fait est que, dans un cadre paraissant tout à fait conforme aux règles européennes, la Deutsche Bahn et Siemens remportent tous les marchés de matériels en Allemagne. N'oublions pas que les équipementiers français sont indispensables à une entreprise telle qu'Alstom.

M. Pierre Mathieu. Les 20 milliards d'investissements que j'évoquais ne prennent en compte ni les projets franciliens, ni ce qu'il conviendrait de faire pour répondre aux objectifs du Grenelle s'agissant des reports modaux. C'est pourquoi les donneurs d'ordres doivent avoir des moyens suffisants.

Sans céder au catastrophisme, je me référerai à la situation en Champagne-Ardenne, car elle est très probablement transposable aux autres régions. Les dotations que nous recevons de l'État pour le matériel roulant découlent des règles de la décentralisation engagée en 2002 : elles s'élèvent à 5 millions d'euros par an, soit depuis 40 millions d'euros, au total ; or, nos investissements ont atteint au cours de la période 240 millions d'euros. Le tram-train a évidemment un bel avenir ; mais, pour tout investissement nouveau – même s'il s'agit de l'exploitation –, nous ne recevons plus aucune dotation de l'État. Sur ce sujet, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains dite « SRU » prévoyait pourtant qu'un rapport devait être adressé au Parlement et qu'il serait suivi d'un débat. Si un rapport a été rédigé par l'Association des régions de France (ARF), le débat, lui, n'a jamais eu lieu.

La région Champagne-Ardenne a été, avec les régions Picardie et Lorraine, la première à être confrontée au problème de l'exploitation de certaines lignes à grande vitesse. Nous avons, pour ce faire, négocié une compensation auprès de l'État, laquelle reste d'ailleurs partielle. Mais le matériel roulant a aussi été confié aux régions, ce qui représente, dans notre cas, une augmentation du parc de 35 %, pour un investissement de 120 à 130 millions d'euros – Alstom et Bombardier sont évidemment très au fait du dossier. Or, nous ne percevons aucune aide de l'État pour cela. Certaines régions ont ainsi été amenées à différer

leurs commandes, si bien que l'on observe même désormais certaines régressions de l'offre de transports en lien direct avec ces contraintes financières.

Il est très rare d'arriver à des niveaux de commandes de plusieurs centaines de rames – y compris à l'échelle internationale. Ce n'est certes pas le cas pour les tramways et, si le GART na pas vocation à exercer une quelconque tutelle sur les collectivités, un appel d'offres groupé comme celui de Brest et de Dijon – moyennant une personnalisation du *design* – ne peut que contribuer à la diminution des coûts. On peut aussi s'interroger, dans cette optique, sur le niveau de sophistication des matériels et, sans qu'il soit évidemment question de transiger avec la sécurité, sur des exigences particulièrement lourdes voire excessives en matière de normes.

S'agissant des appels d'offres, des marges de progrès sont assurément possibles. Les régions commandent et paient, mais, aux termes de la réglementation, c'est la SNCF, dont nous ne contestons évidemment pas l'expertise, qui passe le marché ; or, les intérêts ne sont pas forcément convergents, dans la mesure où l'exploitant, soucieux du coût d'entretien des rames – lequel, sur la durée de vie d'un train, atteint souvent le niveau du prix d'acquisition –, peut pousser à certaines dépenses lors du processus de fabrication. Certaines propositions d'équipements sanitaires nous avaient ainsi semblé pour le moins surréalistes – d'autant que ce sont toujours les autorités organisatrices de transports qui en financent l'entretien. Bref, ce qui est possible dans certains pays de l'Union européenne doit aussi l'être en France.

On ne peut qu'être d'accord sur ce que vous avez appelé la traçabilité et la transparence. Reste que les autorités organisatrices des transports exercent une forte pression pour les délais, qui semblent parfois longs au regard de l'urgence des besoins : que ce soit avec Bombardier ou Alstom, il nous arrive « d'essayer quelques plâtres » pour les mises en service, car les temps nécessaires au rodage des matériels ne sont pas toujours pris en compte.

Les autorités organisatrices souhaitent évidemment le meilleur rapport qualité-prix, encore faut-il savoir dans quelles conditions de sous-traitance. À cet égard nous devons réfléchir à l'élaboration du cahier des charges ; tous les éléments doivent être transparents, y compris de la part des industriels qui répondent aux appels d'offres. Enfin, s'il est un modèle étranger à suivre ou qui pourrait être une source d'inspiration, c'est sans doute celui de la Suisse – ce qui nous changera un peu du traditionnel « modèle allemand ».

M. le rapporteur. Vous évoquiez le financement du TER par les régions, et les difficultés pour renouveler le matériel. J'ai déjà eu l'occasion de défendre l'idée selon laquelle le propriétaire doit être celui qui paie ; dans cette hypothèse, la valeur de revente permettrait de gager le renouvellement du matériel. Jadis en charge des transports dans mon département, je me suis battu pour que les bus appartiennent à la collectivité et non à l'exploitant privé. Aujourd'hui la SNCF déplace les matériels payés par les régions loin de celles-ci – des TER normands et picards, par exemple, sont garés dans certaines stations d'Île-de-France, quand ils n'y sont pas utilisés. Quelle est la position du GART sur cette question, qui, en

Allemagne, se pose sans doute différemment, bien que les situations doivent sensiblement varier selon les *Länder* ?

M. Pierre Mathieu. Le vrai propriétaire est celui qui paie, j'en conviens. Ce point mérite cependant d'être examiné dans le détail. Certains AGC « bimodes » de Champagne-Ardenne, par exemple, circulent dans le cadre d'une mission régionale depuis Culmont-Chalindrey jusqu'à Troyes, et dans le cadre d'une mission nationale – moyennant une facturation, donc des ressources supplémentaires pour les régions – de Troyes à Paris-Est, leur gare d'arrivée.

Les autorités tiennent beaucoup à cette transparence : Le président de la région des Pays de la Loire, M. Jacques Auxiette, d'ailleurs ancien président du GART et toujours adhérent, vous l'a sans doute confirmé.

Cependant, lors d'un audit commandé par l'ARF et pour lequel la SNCF avait donné accès à ses comptes, il apparaissait clairement que la SNCF avait, sur trois séries de trains, facturé deux fois ses frais d'ingénierie aux régions : une première fois, au titre des coûts de structure généraux, il est vrai qu'une partie de ses personnels travaillent en amont sur nos dossiers et, une seconde fois, à l'occasion des marchés, pour un total de 60 millions d'euros. Est-il légitime de faire supporter aux collectivités territoriales la totalité des frais d'ingénierie, et ce par anticipation, sachant que ces frais profitent à d'autres activités de la SNCF, voire à l'exportation de certains aspects du savoir-faire français ? Ne peut-on envisager un partage plus équitable avec d'autres acteurs publics, y compris l'État, ou même avec certains industriels ? Le secteur aérien pourrait servir d'exemple.

M. Denis Jullemier, vice-président du Groupement des autorités responsables des transports (GART), conseiller général de Seine-et-Marne et adjoint au maire de Melun. Le GART est unanime sur la question de la transparence, y compris dans le cadre des négociations sur les cessions de terrains appartenant à la SNCF ou à RFF, nous disposons localement d'exemples révélateurs d'une certaine complexité sur le sujet.

M. le président Alain Bocquet. Merci, messieurs les vice-présidents, pour ces précisions.

Audition de M. Éric Besson, ministre auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, et de M. Thierry Mariani, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports

(Séance du mardi 17 mai 2011)

M. le président Alain Bocquet. Messieurs les ministres, soyez les bienvenus.

Nous arrivons au terme de nos auditions et presque à la fin de notre programme de déplacements. Il nous reste encore à nous rendre en Pologne à l'usine Alstom de Katowice et à rencontrer les dirigeants de Siemens *Mobility* à Châtillon.

Nos auditions ont été nombreuses : nous avons rencontré les industriels, les responsables syndicaux, les dirigeants de RFF, de la SNCF, d'*Eurostar*, de l'Établissement public de sécurité ferroviaire et aussi de nombreux autres acteurs de la filière, notamment des sous-traitants et fournisseurs de toutes tailles – le secteur compte beaucoup de TPE – et de différentes spécialités.

C'est la situation difficile de certains sous-traitants qui a conduit mon groupe politique à demander la création de cette commission d'enquête. La filière ferroviaire française reste une filière d'excellence, ses métiers relèvent de la haute technologie. C'est pourquoi il importe de ne pas la classer au rang des « vieilles industries », même si ses origines remontent au XIX^e siècle.

Les activités de construction ferroviaire sont aujourd'hui insuffisamment perçues et défendues, et les pouvoirs publics ont une part de responsabilité. Le secteur n'a certes pas le poids économique et la visibilité médiatique de l'automobile ou de l'aéronautique, et contrairement à ces secteurs, la question du ferroviaire n'est désormais abordée que sous l'angle de la concurrence entre « l'opérateur historique » et « les nouveaux entrants » ou de l'accès au réseau dont RFF est désormais le propriétaire et le gestionnaire.

Bruxelles semble ne plus connaître le secteur ferroviaire qu'en ces termes, et non en tant que filière industrielle à part entière. Nos rencontres avec les grandes directions de la Commission ont largement conforté cette impression ! Or, cette pente est d'autant plus fâcheuse que les industries ferroviaires sont désormais confrontées à la concurrence de pays émergents – chacun pense à la Chine – et à une intensification de la pression sur les coûts de production de la part de certains pays, notamment en Europe de l'Est.

Certes, au niveau mondial, le marché ferroviaire connaît une croissance durable – pensons aux grandes étendues de différents continents et au fait que sur 500 villes de plus d'1 million d'habitants, 300 n'ont ni métro ni tramway. Mais les marchés des grands pays européens, comme la France ou l'Allemagne, ne sont plus la « chasse gardée » des constructeurs nationaux, même si l'on constate, en

Allemagne, une alliance objective entre la Deutsche Bahn et Siemens, qui aboutit toujours à fermer les principaux marchés de matériels aux autres acteurs européens !

Sur ce point, je souhaiterais insister sur la différence entre les deux rives du Rhin. En France, la SNCF et RFF ont été clairement séparés, au point qu'ils paraissent consacrer une partie de leurs forces à lutter l'un contre l'autre. Cela n'a pas été le cas en Allemagne, où la Deutsche Bahn a encore largement la main sur la gestion des infrastructures : elle continue donc à s'attribuer les bons sillons de circulation ! En France, RFF ne semble même plus en mesure d'attribuer des sillons pour que nos constructeurs effectuent les essais d'homologation de leurs nouveaux matériels. Il faut qu'ils aillent en Allemagne ou en République tchèque pour le faire ! De même, les ateliers privés de réparation ferroviaire se heurtent aux plus grandes difficultés pour rapatrier des matériels à réparer du fait de l'abandon du wagon isolé par la SNCF !

Comment a-t-on pu diverger à ce point entre les deux pays, s'agissant de la mise en œuvre de directives européennes ? Pourquoi la France s'est-elle rajoutée des contraintes par rapport à son principal voisin ? Ces questions me paraissent devoir vous être posées, même si les décisions fondatrices relèvent des gouvernements précédents !

J'en viens au cœur de notre sujet. Savez-vous que les constructeurs français de wagons de fret seront en grave péril si rien n'est fait, à court terme, pour conforter leurs plans de charge ? Avec Arbel Fauvet Rail (AFR) et les ABRF, c'est tout un savoir-faire qui disparaîtra, et la France ne construira plus jamais de wagons de marchandises, quels que soient les besoins !

L'âge moyen des wagons de la SNCF et de ses filiales dépasse les trente ans. Notre opérateur, que beaucoup estiment englué dans sa réforme du fret, ne disposera bientôt que de vieux matériels inadaptés aux besoins des chargeurs, s'il ne programme pas un vrai plan de renouvellement et de rénovation. Plus généralement, comment la France concilie-t-elle les ambitions du Grenelle de l'environnement et la modernisation des transports ferroviaires ? Cette question ne me paraît pas anodine pour les industries ferroviaires dans leur ensemble.

Ne faut-il pas enfin que les accords commerciaux négociés par l'Union européenne, ainsi que les appels d'offres, intègrent des clauses de réciprocité ? Ne faut-il pas cesser d'ouvrir nos marchés à des constructeurs de pays où il nous est impossible de vendre directement les mêmes types de matériels ? Cela pourrait viser la Chine mais aussi le Japon et la Corée du Sud, qui ne jouent pas le jeu de la concurrence internationale, voire notre voisin espagnol !

Ces interrogations résultent de constatations faites au cours de nos travaux. Je rappelle que la commission d'enquête a pour but de défendre la filière ferroviaire française, son savoir-faire incontestable, donc l'emploi industriel. Je sais cette orientation partagée par les membres de notre commission. Nous serons soucieux de formuler des propositions concrètes, réalistes et en rapport avec les enjeux auxquels est confrontée cette industrie.

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Le développement du transport ferroviaire, pour les marchandises comme pour les voyageurs, est un enjeu majeur pour notre pays et une priorité du Gouvernement.

Le secteur ferroviaire est porteur des principaux défis de notre pays : c'est l'une des façons de se déplacer les plus respectueuses de l'environnement : elle a été consacrée par le Grenelle de l'environnement. La construction de quatre nouvelles lignes à grande vitesse sera lancée simultanément dans les prochaines années, tandis que les 140 kilomètres de la première phase de la ligne Rhin-Rhône seront inaugurés dès cette année.

Le ferroviaire est aussi une solution à de nombreux enjeux d'aménagement du territoire. Notre défi est de réussir en même temps les projets nouveaux et la fiabilisation du réseau existant.

De plus, les projets ferroviaires ont une forte dimension industrielle, tant pour ce qui concerne la voie, les aiguillages et la signalisation que le matériel roulant, à destination des passagers ou des marchandises.

Cette activité représente au total 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an, dont un quart à l'international, sur un marché mondial où la concurrence est très forte, voire inégale comme vous l'avez indiqué, monsieur le président.

La question de l'emploi est évidemment essentielle, puisque les activités ferroviaires françaises font travailler, au total, près de 200 000 personnes. L'industrie ferroviaire représente à elle seule plus de 17 000 salariés, dont la moitié chez Alstom, et de nombreux emplois à haute qualification en production comme en recherche-développement, y compris chez les sous-traitants. C'est enfin un enjeu budgétaire et de finances publiques.

La part de marché des modes alternatifs à la route est aujourd'hui de 14 %. Le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif de 25 % à l'horizon 2022. À cette fin, nous devons faire passer le fret ferroviaire de la morosité à la croissance. Pour mobiliser tous les moyens au service de cet objectif, le Gouvernement conduit depuis le 16 septembre 2009 l'Engagement national pour le fret ferroviaire. Cela passe par l'amélioration de la qualité de l'infrastructure, donc par des investissements importants et par la définition d'un réseau orienté fret.

Nous devons développer les solutions innovantes, porteuses de nouveaux reports modaux, telles que la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées, l'aide au transport combiné, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) et le développement du fret à grande vitesse entre aéroports.

Ce programme majeur représente plus de 7 milliards d'investissement en faveur du fret ferroviaire d'ici à 2020. Nous pouvons déjà saluer plusieurs avancées concrètes. Les autoroutes ferroviaires se développent bien avec quatre allers et retours quotidiens déjà opérationnels entre Perpignan et le Luxembourg. Les travaux du tunnel du Mont-Cenis, aujourd'hui terminés, permettront prochainement de faire passer plus de trains, avec un nouveau service d'autoroute ferroviaire franco-italienne qui prendra la suite du service expérimental en place depuis 2004. L'aide au transport combiné a, quant à elle, été augmentée de 50 %

et quatre opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont vu le jour en 2010. Enfin, le programme d'installations permanentes de contresens (IPCS) lancé en 2010 permettra d'améliorer la capacité des axes principaux en cas d'incidents ou de travaux.

L'engagement national pour le fret ferroviaire doit entraîner une baisse de 2 millions du nombre des trajets de poids lourds sur les routes françaises, et autant en économie d'émissions de CO₂.

Les entreprises françaises de construction et surtout de réparation de wagons traversent actuellement une période difficile. Du fait de la crise et de la baisse du trafic, les opérateurs ont réduit leurs commandes et confient ces missions en priorité à leurs propres ateliers. La vraie solution, à long terme, c'est le nouveau développement du fret ferroviaire, notamment grâce aux nouveaux entrants qui possèdent déjà 18 % du marché. À court terme, l'État réfléchit à une meilleure organisation du marché et un meilleur lissage des commandes.

Un autre grand défi des prochaines années, c'est le développement du transport de passagers. Le Grand Paris pourrait impliquer plus de 2 milliards d'euros d'investissement en matériel. Le transport international de passagers a été ouvert à la concurrence fin 2009. Des contacts ont déjà été pris par une entreprise privée avec mes services pour mettre en place dès cette année des trains de nuit entre la France et l'Italie.

La France n'a pas ouvert à la concurrence le transport national, mais le Gouvernement étudie la question. Le sénateur Grignon me rendra demain les conclusions de son rapport sur le sujet. Là encore, l'arrivée de nouveaux opérateurs peut signifier de nouvelles propositions en termes de matériel roulant et de qualité de service.

L'activité des constructeurs n'est pas limitée à la production de matériels neufs. La rénovation et la maintenance font partie de leur portefeuille d'offres. Or, les Français nous demandent d'abord, en matière de transport public mais aussi de fret, d'assurer la qualité du service existant, d'éviter les retards et de réaliser le plus vite possible les travaux nécessaires pour limiter les perturbations. Les pouvoirs publics ont besoin des constructeurs pour relever ce défi.

Le Gouvernement a mis tous les moyens en œuvre pour l'entretien et le renouvellement du réseau, tout en assumant son rôle d'autorité organisatrice nationale. J'ai signé en décembre, avec la SNCF, la convention pour la gestion des trains d'équilibre du territoire. Par cet acte fort, le Gouvernement marque son engagement en faveur de la qualité de service en garantissant la pérennité de quarante destinations qui concernent plus de 100 000 voyageurs par jour.

Pour rester un concurrent crédible face à la route, le rail doit pouvoir afficher, comme le transport routier, environ 3 % de gains de productivité par an. La meilleure façon d'y parvenir, c'est l'innovation. Les constructeurs de matériel roulant sont les premiers concernés. Nous y travaillons avec eux, notamment dans les groupes européens de normalisation de l'Agence ferroviaire européenne de

Valenciennes. Même quand la production n'est pas à 100 % en France, nous avons tout à gagner à ce que la recherche et développement y reste.

Par ailleurs, les gains de capacité de l'infrastructure peuvent venir du matériel : un meilleur freinage permet de faire rouler les trains plus près les uns des autres en toute sécurité. Les systèmes de freinage les plus modernes, qui utilisent des semelles composites, sont en outre moins bruyants. L'augmentation du nombre de trains ne doit pas être synonyme d'accroissement des nuisances : le bruit de roulement, l'efficacité énergétique des moteurs ou les émissions de particules des moteurs diesels sont au cœur du programme du « véhicule du futur » financé par le Grand emprunt national.

Au titre de cette initiative, le Gouvernement a annoncé le 9 mai que le projet d'Institut de recherche sur la technologie ferroviaire « *Railenium* » faisait partie des projets retenus. Il représente un investissement de 550 millions, essentiellement dans la région Nord-Pas-de-Calais, y compris la construction d'une boucle d'essais ferroviaires.

Nous le savons tous, dans certains secteurs, nos entreprises ont du mal à lutter contre la concurrence étrangère, surtout pour des activités non qualifiées, où le coût de la main d'œuvre est presque le seul critère. Dans l'industrie ferroviaire, il en va autrement. Avec sa très haute valeur ajoutée, ses emplois très qualifiés, elle doit continuer à vendre en France, en Europe et dans le monde entier, à partir de sa base française.

Sur un marché où les commandes sont irrégulières, par nature, la meilleure façon de les lisser dans le temps, c'est d'élargir son aire géographique. Ainsi, une belle entreprise comme Faiveley, basée historiquement à Tours, travaille aujourd'hui à 90 % à l'international.

Pour jouer, la concurrence doit être ouverte. Or, sans revenir sur les problèmes de taux de change, plusieurs pays dont l'industrie exporte en Europe ont fermé leur marché national par le biais des accords de l'OMC. Sur ce point, l'État travaille activement au sein des instances européennes pour mettre fin à l'absence de réciprocité que vous avez dénoncée, monsieur le président.

Le ferroviaire constitue un système, dont le matériel roulant est une pièce maîtresse. Si nous voulons être aux côtés de notre industrie nationale, nous attendons aussi beaucoup d'elle en termes de qualité de service et d'innovation.

Le Gouvernement compte sur votre commission d'enquête pour tracer les pistes qui permettront de préserver et de développer l'industrie ferroviaire française. Les problèmes existent, qu'il s'agisse de la forte irrégularité des commandes ou du déséquilibre de la concurrence internationale, mais les opportunités sont grandes. Soyez assurés que le Gouvernement est mobilisé pour aider le secteur à les relever.

M. Éric Besson, ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique. Ce sujet représente en effet un défi majeur pour l'industrie française. Mon collègue Thierry Mariani a parfaitement résumé les enjeux, notamment en matière de réglementation et de suivi du secteur ferroviaire.

Je souhaiterais pour ma part évoquer plus directement l'industrie ferroviaire, ses entreprises, son savoir-faire et ses emplois, en insistant sur son poids en France et son positionnement dans une concurrence internationale toujours plus vive.

Notre filière ferroviaire recouvre trois segments principaux d'activité. D'abord, la construction des matériels roulants, avec les motrices, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises et l'ensemble des composants, depuis les bogies jusqu'aux roues, en passant par les freins. Ce segment représente 77 % du marché français et surtout 80 % des exportations de la filière ferroviaire, dont vous connaissez les principaux acteurs – Alstom, Bombardier et Siemens *Mobility*.

Ensuite, les infrastructures et la signalisation – la fabrication des rails, des caténaires, des appareils de contrôle et de sécurité – c'est-à-dire 18 % du marché français.

Enfin, la réparation et le reconditionnement des appareils roulants, autrement dit la « maintenance », qui représente 5 % du marché.

L'industrie ferroviaire, dans ses trois composantes, emploie directement 17 000 personnes pour un chiffre d'affaires de 4,1 milliards en 2009, dont 1,1 à l'export. Elle contribue de manière positive à notre balance commerciale à hauteur de 720 millions. Il s'agit surtout d'un secteur historique et emblématique. La France a toujours misé sur le développement du train : avec le lancement du TGV en 1981, le sauvetage d'Alstom par l'État en 2004 ou, plus récemment, le lancement des chantiers du Grenelle de l'environnement. Et la France a su exporter ses productions.

Notre industrie ferroviaire dispose de nombreux atouts, liés à cette tradition et à l'existence d'entreprises publiques et privées de premier plan. L'originalité de notre filière ferroviaire est d'être concentrée autour de quelques grands acteurs, qui l'animent avec le concours de nombreuses PME. Je pense évidemment à Alstom, en premier lieu – la filiale Transport de ce groupe emploie 8 800 personnes en France sur onze sites. Elle a acquis un *leadership* mondial dans la très grande vitesse. Je pense aussi à la SNCF, à la RATP ou à Systra, leur filiale commune, qui enregistre de grands succès à l'international depuis sa création en 1997.

Autour de ces acteurs de premier rang, gravitent de nombreuses PME, notamment dans le Nord-Pas-de-Calais, ce berceau historique du ferroviaire que vous connaissez bien, monsieur le président, et qui rassemble toujours près de 60 % des effectifs de cette industrie. Les trois grands constructeurs y sont implantés ainsi que la quasi-totalité des grands organismes et instituts du ferroviaire.

Toutefois, ce seul constat ne suffirait pas à assurer l'avenir de l'industrie ferroviaire française. Elle a su tirer parti hier de l'ouverture à la concurrence du marché européen. Elle peut aujourd'hui bénéficier de perspectives de croissance favorables sur le marché mondial. Les besoins des pays émergents sont immenses, du fait d'un sous-équipement important, d'une forte croissance économique, de la saturation de leurs infrastructures routières et de leur dynamisme démographique.

Ces marchés ne sont pas, c'est vrai, intégralement ouverts à la concurrence, ils peuvent être volatils, et nos grands acteurs devront rester vigilants. Ils constituent néanmoins, pour les années à venir, une opportunité pour notre industrie, reconnue pour ses compétences et son haut niveau de fiabilité.

Toutefois, beaucoup d'incertitudes demeurent. Tout d'abord, la filière ferroviaire n'a pas été épargnée par la crise de 2008 et 2009. Si le plan de relance mis en œuvre par le Gouvernement et le soutien important des collectivités aux projets de tramway, ont permis de préserver le marché national, l'industrie française a connu un fort repli des commandes à l'exportation, qui sont passées de 40 à 30 % de l'activité entre 2007 et 2009. Cette crise se conjugue à un essor de la concurrence internationale, avec notamment les chinois *CNR* et *CSR*, le coréen *Hyundai*, les japonais *Kawasaki* et *Hitachi* et les espagnols *Caf* et *Talgo*.

La filière ferroviaire a ensuite pu manquer de structuration, voire parfois de solidarité entre les différents acteurs. Je crois d'ailleurs que c'est l'un des sujets de préoccupations de votre commission. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité réagir en créant un comité de filière.

Cette conjonction de la crise et d'un manque de solidarité au sein de la filière a entraîné des difficultés pour plusieurs entreprises, notamment dans le domaine de la construction et de la maintenance des wagons. Des entreprises comme les Ateliers Bretons de Réalisations Ferroviaires (ABRF) dans les Pays-de-la-Loire, Ansaldo Breda à Cannes ou ACC à Clermont-Ferrand en subissent les conséquences : je connais vos inquiétudes à leur sujet.

Je tiens à vous dire que nos deux ministères sont très attentifs à leur devenir. Toutes les solutions sont examinées chaque fois, afin de leur donner la bouffée d'oxygène nécessaire pour surmonter la crise et préserver les emplois. Plus globalement, le Gouvernement a mis en œuvre toute une série d'actions pour accompagner la filière et lui permettre de continuer à innover.

Je passe rapidement sur les mesures générales prises pour améliorer la compétitivité de nos entreprises, comme la suppression de la taxe professionnelle, la réforme du crédit impôt recherche ou le soutien à l'exportation. L'industrie ferroviaire est le principal bénéficiaire des 420 millions d'euros engagés chaque année au titre du FASEP (Fonds d'études et d'aides au secteur privé) et de la RPE (Réserve pays émergents), permettant d'accompagner des projets emblématiques comme les métros du Caire ou de Hanoï, ou encore la ligne à grande vitesse marocaine. Je tiens également à rappeler l'accélération de la politique des pôles de compétitivité. La région Nord-Pas-de-Calais bénéficie du pôle de compétitivité « *I-TRANS* », un des 18 pôles reconnus à vocation mondiale. Il a permis, à ce jour, de labelliser 67 projets d'innovation et 28 projets de recherche, pour un montant de quelque 230 millions d'euros.

Le secteur ferroviaire bénéficie également de mesures spécifiques. D'abord, la constitution d'un comité stratégique de filière ferroviaire (CSF), créé dans le cadre des États généraux de l'industrie, par mon prédécesseur, Christian Estrosi. Le CSF, présidé par le sénateur Louis Nègre, également président de la

Fédération des industries ferroviaires (FIF), doit permettre une concertation de l'ensemble des acteurs, y compris les partenaires sociaux, en vue d'élaborer des propositions d'actions pour dynamiser la filière. Il a constitué des groupes de travail thématiques, qui ont déjà commencé à travailler.

De leur côté, les grands groupes prennent conscience de l'intérêt de développer des coopérations avec leurs sous-traitants, sous peine de fragiliser le réseau local. M. Henri Lachmann a raison de souligner qu'il ne faudrait plus parler de donneurs d'ordres et de sous-traitants mais de partenaires, comme en Allemagne. C'est une révolution qu'il faudrait mener à bien dans la filière ferroviaire comme dans bien d'autres.

Alstom, la RATP et la SNCF font désormais partie des 36 grands comptes qui ont adhéré aux engagements volontaires de l'association « Pacte PME », en vue de bannir sept mauvaises pratiques identifiées par le Médiateur de la sous-traitance, comme la modification unilatérale des conditions d'un contrat ou l'interruption du contrat en dehors des cas prévus. Ces engagements complètent ceux déjà pris dans le cadre de la charte des bonnes pratiques. Je fonde de grands espoirs sur ce partenariat volontaire.

L'industrie ferroviaire bénéficie enfin de la labellisation, comme Institut de recherche technologique (IRT), du projet « *Railenium* », qui figure parmi les six IRT qui ont été lauréats, le 9 mai dernier, de l'appel à projets dans le cadre du programme des Investissements d'avenir. Ce projet vise à créer un centre de R & D de niveau mondial dédié à l'infrastructure ferroviaire, disposant d'une boucle d'essais de cinq kilomètres pour réaliser des tests jusqu'à 120 km/h. C'est un projet de très grande ampleur, avec un budget de 550 millions, étalé sur la période 2012-2021, dont 20 % sont apportés par l'État et 15 % par le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. Ce projet démontre la capacité de l'État et des régions à se mobiliser ensemble pour soutenir l'industrie, notamment ferroviaire.

C'est un autre exemple des actions mises en œuvre pour permettre à la filière française de prendre une longueur d'avance technologique par rapport à la concurrence étrangère, dans les domaines comme ceux de la durabilité des infrastructures, de la réduction de la consommation d'énergie et de la diminution des coûts de maintenance.

J'ajoute que, dans le cadre des Investissements d'avenir, l'industrie ferroviaire bénéficiera de 150 millions d'euros au sein du programme « Véhicule du futur ». L'appel à projets doit être lancé très prochainement par l'ADEME. Ces fonds financeront des programmes de R & D. Les projets seront pilotés par des industriels et orientés notamment vers la maîtrise des consommations énergétiques et des nuisances environnementales du transport ferroviaire.

Nous avons de nombreux défis à relever, et d'abord celui de la réciprocité entre entreprises françaises et étrangères. Dans le domaine ferroviaire, 30 % des marchés étrangers ne sont pas ouverts à la concurrence. C'est pourquoi j'ai confié, en janvier 2011, à M. Yvon Jacob, ambassadeur pour l'Industrie, une sur la réciprocité industrielle, afin de cerner les principaux problèmes et de faire des

propositions. Je suis en contact étroit avec la Commission européenne et son commissaire chargé de l'Industrie, M. Antonio Tajani, pour faire avancer cette question essentielle, en dehors de toute tentation protectionniste. Puisque nous ouvrons nos marchés, nous attendons la réciprocité absolue.

Il reste également beaucoup à faire pour mieux structurer la filière à l'international. Le comité stratégique de filière est une bonne réponse qui demande toutefois à être approfondie. Il faut constituer une « *équipe de France du ferroviaire* », capable de vendre nos savoir-faire et nos compétences à l'étranger. Le président de la SNCF, lors de son audition devant votre commission, a proposé de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine. Ce travail pourra se conduire dans le cadre du CSF. Le Gouvernement disposera d'ailleurs bientôt d'une analyse indépendante, grâce au rapport demandé à M. Abate sur la compétitivité de la filière ferroviaire. Nous rencontrons fréquemment la difficulté de faire travailler ensemble nos entreprises dans le cadre d'appels d'offre internationaux.

Notre détermination est claire : nous voulons agir pour accompagner notre industrie ferroviaire dans son développement. Si l'histoire fait remonter la première locomotive aux Anglais, la « *Micheline* », comme son nom l'indique, était bien française, le TGV est bien français, et nous allons essayer d'agir ensemble, vous et nous, pour que les transporteurs ferroviaires de demain soient en grande partie français !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. La SNCF, à l'époque de son monopole, avait un *leadership* naturel. Est-il concevable qu'elle remplisse encore ce rôle pour structurer la filière ferroviaire et pour mener la « *Maison France* » à l'exportation ?

Nous avons interrogé les dirigeants d'*Eurostar* sur leur appel d'offres pour acquérir dix nouvelles rames. Celui-ci soulève des questions s'agissant de l'évolution des règles de sécurité, qui devraient être autorisées *a priori* ou *a posteriori* par la Commission intergouvernementale (CIG). Nous les avons également interrogés sur leur option stratégique : en permettant à Siemens de tester des rames dans le tunnel, n'introduisaient-ils pas un cheval de Troie de la Deutsche Bahn ? Nous avons été surpris par ce que j'appelle la naïveté des réponses des dirigeants d'une société dont, je tiens à le rappeler, le capital est majoritairement détenu à 55 % par la SNCF.

La constitution d'un « *Airbus* » ou d'un « *EADS du ferroviaire* » ne permettrait-elle pas de concilier deux objectifs : celui de construire une filière ferroviaire européenne et celui d'éviter les monopoles ? Les relations bilatérales franco-allemandes laissent-elles percevoir une volonté d'aller dans ce sens, même si ni Alstom, ni Bombardier ni Siemens ne semblent vouloir s'entendre ?

La presse a évoqué des « *chicalleries* » entre RFF et la SNCF, l'une accusant l'autre de lui refuser de bons sillons, l'autre rétorquant qu'il n'existait aucun problème : le Gouvernement pourrait-il siffler la fin de la partie et garantir le fonctionnement normal de ces deux entités ? De mon point de vue, l'urgence est de mieux électrifier le réseau fret afin de créer des sillons fiables et durables.

Nous nous sommes déplacés, hier, en Alsace pour visiter l'entreprise Lohr Industrie, une belle entreprise qui connaît des difficultés de financement et de commandes. L'attribution rapide de la concession de l'autoroute ferroviaire atlantique accompagnée de la possibilité, pour cette entreprise, de fournir du matériel, permettrait assurément à celle-ci de passer le cap, voire de se développer. Quelles informations pouvez-vous nous donner à ce sujet ? Quel est le rôle du Fonds stratégique d'investissement (FSI) vis-à-vis de cette entreprise et de celles qui connaissent des problèmes équivalents ?

Enfin, monsieur le ministre de l'industrie, vous avez parlé de la mission confiée à M. Abate : j'ignore dans quel cadre il agit. La commission d'enquête a été dernièrement informée de façon indirecte qu'un audit sur la situation de l'industrie ferroviaire aurait été commandé par Bercy au *Boston Consulting Group* et que le Centre d'analyse stratégique, qui dépend des services du Premier ministre, s'apprêterait à en faire également un travail du même type. Confirmez-vous cette double information ? Si oui, la commission d'enquête trouverait regrettable de tels doublons.

M. le ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique. M. Pepy a exprimé, lors de son audition devant votre commission d'enquête, son souhait de faire jouer à la SNCF un rôle catalyseur dans le pilotage de la filière ferroviaire : je m'en réjouis bien évidemment. Il est logique qu'un des plus grands acteurs de la filière, voire son premier donneur d'ordres, veuille s'impliquer. La décision appartient évidemment au comité stratégique de filière (CSF), mais nous facilitons les discussions de la SNCF avec ses partenaires.

De plus en plus, dans les grands secteurs – c'est la même chose dans le nucléaire -, les pays achètent à la fois du matériel et un service qui les rassure. La SNCF est une grande entreprise, qui donne les preuves de sa fiabilité : en allant à elle, ses clients étrangers savent qu'ils se tournent vers un opérateur de qualité – il en est de même lorsque des clients du nucléaire se tournent vers EDF. Il est donc souhaitable que la SNCF et son président s'impliquent au tout premier rang dans la filière ferroviaire.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. La SNCF détenant 55 % du capital d'*Eurostar*, la *London and Continental Railway* 40 % et les chemins de fer belges (SNCB) 5 %, je ne vous cache pas qu'il m'apparaît surprenant que la SNCF n'ait que deux postes d'administrateurs sur les douze constituant le conseil d'administration. C'est totalement déséquilibré.

Le 7 octobre 2010, *Eurostar* a annoncé la commande d'une dizaine de rames à grande vitesse à l'allemand Siemens. Chacun connaît ici la controverse entre motorisation répartie et motorisation concentrée. Tous les élus locaux le savent, lorsqu'un appel d'offres contient des conditions, on choisit l'attributaire qui les remplit et non celui qui les remet en cause. J'ai assuré mon homologue allemand, aussi attentif que moi au respect de la concurrence, qu'il ne s'agissait pas, de notre part, d'une tentation protectionniste mais de la volonté d'assurer la sécurité. Je lui ai rappelé que, le 11 septembre 2008, la catastrophe, due à un incendie, avait été évitée de justesse dans le tunnel, grâce, précisément, aux

mesures de sécurité très strictes qui y sont appliquées. Parmi ces règles figure la longueur des trains qui permet, quel que soit l'endroit où ils sont arrêtés, d'atteindre les issues de secours. Il ne s'agit donc pas d'être pour ou contre les trains Siemens mais de rappeler qu'avant d'accepter toute commande, les conditions de sécurité doivent être strictement respectées.

L'Agence ferroviaire européenne a présenté ses conclusions sur la question le 22 mars dernier : elle a souligné que les règles qui s'appliquent actuellement dans le tunnel sous la Manche n'interdisent pas explicitement la motorisation répartie, pourvu qu'un niveau de sécurité équivalent à celui de la référence soit démontré. En clair, la commande ne pourra avoir lieu que lorsque sera clairement apportée la preuve du respect des règles de sécurité.

Monsieur le rapporteur, vous avez évoqué dans votre question une « forme de naïveté » : c'est également mon sentiment !. Lorsque des règles de sécurité très strictes existent, tous les concurrents, quelle que soit leur nationalité, doivent les respecter et se battre à armes égales.

Avec la modification de règles de sécurité pour une société qui participait au marché, je ne suis pas certain que la SNCF, qui est membre du conseil d'administration d'*Eurostar* sans avoir la position qu'elle mériterait, ne fasse pas, à moyen terme, une très mauvaise opération.

La position du Gouvernement est claire : nous respectons les règles de la concurrence – le marché est ouvert – mais dans le cadre du respect préalable des règles de sécurité.

M. le ministre. Deux modèles coexistent : à côté d'*Airbus*, il y a les partenariats, qui se développent dans le secteur automobile, notamment en matière de véhicules hybrides ou électriques. Des alliances spécifiques sont passées, y compris entre des concurrents historiques, comme c'est le cas de Renault qui tisse actuellement des liens avec Daimler-Benz.

L'État n'a pas à définir la bonne stratégie, mais les acteurs européens ont besoin de mieux coopérer pour acquérir une dimension nouvelle face à une concurrence internationale en plein développement. L'État fera tout ce qui est de son ressort pour encourager ces évolutions – « *Airbus ferroviaire* » ou partenariats – et utilisera, le cas échéant, ses leviers financiers. Je noterai simplement que le modèle « *Airbus* », selon plusieurs experts, ne serait pas le plus efficace pour l'industrie ferroviaire française, du fait que les entreprises du secteur sont généralement les premières dans leur spécialité. En tout cas, l'État accompagnera toute coopération renforcée.

M. le secrétaire d'État. S'agissant des relations entre RFF et la SNCF, chacun a eu vent de déclarations discordantes. J'ai réuni MM. Pepy et du Mesnil pour leur rappeler les règles du jeu. Ils ne sont du reste pas en cause personnellement.

La séparation entre l'exploitation et la gestion de l'infrastructure, inscrite dans la loi de 1997, est le seul cadre dans lequel les deux entreprises publiques doivent travailler. Ce cadre a permis de clarifier les rôles tout en rendant les

décisions plus transparentes. Il est le seul à même de présider à l'ouverture du marché. Il est enfin en cours d'amélioration, avec la création de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) et la mise en place de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). L'État tranchera en cas de conflit mais il n'est pas question de revenir sur la séparation opérée en 1997.

Nous avons plusieurs priorités. Tout d'abord, réussir la mise en service du « cadencement 2012 » entre RFF et la SNCF, qui s'annonce difficile. Il convient également d'améliorer la qualité du service en termes de ponctualité, de régularité et d'information des clients. Les deux sociétés doivent avoir pour objectif commun de redresser la situation du fret ferroviaire – la mission de RFF étant d'octroyer les sillons nécessaires. Il convient enfin de garantir la fourniture de capacités d'infrastructures en quantité et en qualité, et de mener à bien le programme de rénovation du réseau RFF-SNCF.

Pour l'avenir, il s'agit, avec le « paquet social ferroviaire », de préparer l'ouverture à la concurrence par la mise en place d'un cadre social harmonisé, notamment en termes de statuts. Il conviendra également de tirer les enseignements du rapport Grignon, qui me sera remis demain, sur les modalités d'une ouverture à la concurrence des trains régionaux ; de poursuivre l'évolution de l'organisation du secteur comme le rapprochement entre la DCF et RFF et l'autonomie des gares ; et de continuer à travailler sur les équilibres financiers, le niveau des péages, le financement de l'entretien du réseau et le rythme de poursuite des grands projets.

S'agissant des relations entre RFF et la SNCF, je le répète, la séparation actée en 1997 ne sera pas remise en cause, d'autant que, contrairement à certains de nos partenaires, la France applique ainsi de manière exemplaire les directives européennes.

S'agissant des difficultés de Lohr Industrie, chacun connaît leur origine. Cette entreprise regroupe quatre pôles d'activités – les remorques « porte-voitures », le transport public de voyageurs, le ferroutage et la division « services ». Alors que les porte-voitures représentent les deux tiers de son chiffre d'affaires, c'est malheureusement l'activité qui a été la plus affectée par la crise, et le marché, très cyclique, tarde à repartir.

Ses créanciers ont aidé le groupe, ce qui lui donne le temps de rechercher un investisseur. Les prochains mois seront consacrés à la recherche de partenariats industriels et financiers, et l'État accompagnera cette société autant qu'il le pourra.

M. le secrétaire d'État. Le service d'autoroute ferroviaire atlantique constituera un service de longue distance destiné à absorber une partie du trafic routier sur l'axe atlantique. Il reliera le sud de l'Aquitaine au sud de l'Île-de-France et au Nord-Pas-de-Calais. À terme, il pourra être prolongé dans le Pays Basque espagnol.

Le projet, qui est porté par l'État, RFF et les régions Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Île-de-France et Nord-Pas-de-Calais, comporte deux volets principaux : les travaux sur l'infrastructure ferroviaire sous la maîtrise d'ouvrage

de RFF, et la procédure de consultation pour la désignation de l'opérateur chargé de la mise en place et de l'exploitation du service, conduite sous la direction des services des transports.

Sur les trois candidats retenus en 2009, *Lorry Rail*, *OptiCapital* et le groupement *Combi-Ouest/Euro Cargo Rail*, seul *Lorry Rail*, c'est-à-dire celui qui implique Lohr Industrie, a remis des offres qui sont en cours d'analyses. L'objectif de l'État est de signer le contrat d'ici à la fin de l'été 2011 pour permettre la mise en place du service par l'opérateur au deuxième trimestre 2013.

M. le rapporteur. L'entreprise Lohr semble connaître des difficultés de financements bancaires : elle ne souhaite pas véritablement accueillir de partenaire. Il serait donc préférable pour l'entreprise que le contrat soit garanti avant la fin de l'été.

M. le président Alain Bocquet. Cela lui permettrait d'anticiper les premières commandes.

M. le ministre. Pour revenir à vos questions sur les audits, nous parlons probablement d'une même étude sur la compétitivité de la filière ferroviaire, confiée, à l'issue de la dernière rencontre, désormais classique, entre l'État et les représentants des grandes entreprises dans lesquelles l'État détient des participations, à M. René Abate, qui est effectivement un ancien dirigeant du *Boston Consulting Group* devenu consultant indépendant. Nous attendons le rapport pour la fin juin.

M. le président Alain Bocquet. Messieurs les ministres, nos collègues de la commission vont à présent vous poser quelques questions.

M. Marc Dolez. Je tiens, non sans une certaine gravité, à appeler votre attention sur la situation de l'entreprise AFR Titagarh de Douai. Il est urgent d'agir. Voilà une entreprise centenaire, disposant d'un savoir-faire reconnu, qui a retrouvé depuis un an une solidité financière certaine, mais qui, faute de commandes suffisantes, se trouve confrontée à de graves difficultés. Si on n'agit pas immédiatement, AFR Titagarth, comme d'autres entreprises du secteur, ne sera plus en mesure, le moment venu, de profiter du développement du fret et de la nouvelle organisation que vous appelez de vos vœux.

Ne pourriez-vous obtenir de la SNCF, messieurs les ministres, qu'elle anticipe ses commandes ? Cela permettrait de donner à AFR Titagarh l'oxygène dont elle a besoin. La situation de cette entreprise est emblématique de la situation du secteur ferroviaire. Il appartient à l'État de demander à la SNCF et à sa filiale Ermewa de prendre toutes leurs responsabilités.

M. Alain Cacheux. Dans le cadre de la commission d'enquête, nous avons visité un grand nombre d'entreprises ferroviaires : ce qui est frappant, c'est le décalage existant entre les orientations de l'action gouvernementale et la réalité du terrain, qu'il s'agisse de la nature des mesures prises ou des délais ; je pense notamment à l'appel d'offre pour l'autoroute ferroviaire atlantique. Alors que les premières propositions ont été remises en 2009, comment expliquer un délai de

dix-huit mois avant la signature du projet ? Ne pourrait-on pas mieux mobiliser les services de l'État pour soutenir l'industrie ferroviaire ?

La mise en place de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg n'a pas connu, semble-t-il, de difficultés particulières et n'a pas nécessité de moyens financiers exceptionnels. Ne pourrait-on pas accélérer la mise en œuvre des autres autoroutes ferroviaires, compte tenu, notamment, du bénéfice attendu en termes d'émission de gaz à effets de serre.

N'est-ce pas, enfin, le moment d'inciter l'Europe à lever les obstacles techniques et juridiques à la mise en œuvre de ces autoroutes, qui sont rentables à partir de 1 000 kilomètres ? L'Europe, dans le cadre du « plan Climat », y aurait tout intérêt.

M. Gérard Charasse. Messieurs les ministres, vous avez rappelé la situation du transport ferroviaire, fret et « voyageurs », dans le cadre de l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse des infrastructures ou du matériel roulant.

Douze lignes malades ont été répertoriées ; j'en emprunte une chaque semaine depuis quatorze ans. Les trains *Teoz* ont remplacé les *Corail* : c'est une véritable catastrophe. Si on a utilisé les talents du couturier Christian Lacroix, on s'est peu préoccupé de l'aménagement des wagons, de la qualité des sièges, de l'emplacement des bagages ou des commodités. À côté, les anciennes rames *Corail*, c'était du luxe ! Quant à la gare de Vichy, elle a été refaite sans que l'accessibilité au quai numéro 2 pour les personnes à mobilité réduite ait été prévue !

Ne pourriez-vous pas obliger RFF et la SNCF, en liaison avec les élus de la région, à se préoccuper sérieusement d'une ligne, par ailleurs rentable, et de ses voyageurs ? Les réunions se succèdent sans aucun autre résultat que de nous annoncer régulièrement un changement de gare d'arrivée à Paris !

M. Jean Grellier. Lohr Industrie nous a lancé hier un cri d'alarme. Certaines banques demandent sa partition, alors que ce sont ses complémentarités qui font sa richesse. En cas de partition, elle perdrait toute capacité de recherche et développement, et donc d'innovation. C'est, du reste, le problème majeur rencontré par de nombreuses filières industrielles françaises.

Le passage de relais – on le sent pour les ABRF et Lohr Industrie – constitue une difficulté supplémentaire, dont la dimension psychologique est certaine. Si la puissance publique – État et collectivités locales – n'accompagne pas les entreprises dans ces moments délicats, elles risquent de rencontrer des difficultés majeures.

La filière manque en fait d'un pilote capable de déterminer la stratégie pour les dix à quinze prochaines années. Le Grenelle de l'environnement ne suffit pas, car sa mise en œuvre suppose une volonté très forte des industriels pour forcer la porte et développer de nouvelles structures. De plus, ils sont confrontés, de la part de la puissance publique, à des problèmes de délais. L'État doit donner

des perspectives pour permettre à l'industrie de se positionner par rapport aux enjeux de l'avenir.

Il est significatif que le président de la RATP ait reconnu devant nous qu'il avait des difficultés à trouver une sous-traitance organisée : la RATP a subi cinq ans et demi de retard sur un marché, parce que les nouveaux investisseurs n'étant pas des industriels, ils se montrent donc incapables de répondre aux besoins industriels de leurs clients.

Les filières prévues dans le cadre des États généraux de l'industrie ne prennent pas en considération toute la réalité du terrain.

Enfin, notre rencontre avec la Commission européenne n'a pas laissé de nous inquiéter, et M. Dominique Riquet, député européen actif au sein de la commission « Transports » et maire de Valenciennes, nous a même quelque peu démoralisés : à ses yeux, compte tenu de l'environnement général, il sera difficile de maintenir une filière ferroviaire européenne. Qu'en est-il de vos échanges avec vos homologues européens sur le sujet ? La stratégie allemande, tout en respectant la réglementation, ne permet-elle pas de protéger le marché allemand ? Comment promouvoir une véritable stratégie européenne ?

M. Michel Hunault. Messieurs les ministres, vous me permettrez de rendre hommage aux députés qui sont à l'origine et s'impliquent activement dans cette commission d'enquête. La représentation nationale veut prendre toute sa part dans la réflexion visant à trouver des solutions aux problèmes que connaît la filière ferroviaire. Nous souhaitons vous aider, tout en relayant les cris d'alarme des industriels et des salariés d'un secteur qui manque de débouchés.

L'État subventionne les régions pour les conforter dans leur fonction d'autorités organisatrices des transports : quel est son effort en la matière ?

Vous avez la volonté, monsieur le secrétaire d'État, de soutenir l'industrie nationale et vous me l'avez encore assuré dans l'hémicycle la semaine dernière. Il n'existe plus que deux ou trois groupes français qui travaillent sur les wagons de marchandises. À Châteaubriant, la commission d'enquête a visité le site des ABRF. Nous ne sommes pas là pour favoriser telle ou telle entreprise, nous voulons, au contraire, construire une filière où chacun pourra développer sa spécialité. Or, des commandes concrètes sont nécessaires pour permettre à plusieurs entreprises de passer l'été. Il convient de faire en sorte que ce soit des industries nationales et non étrangères qui remportent certains appels d'offres en cours.

M. Paul Durieu. Nombreuses sont les PME qui font de gros efforts d'organisation, notamment en répondant de manière conjointe aux appels d'offres. Leur point faible, c'est la recherche et développement. Comment l'État compte-t-il les aider en la matière ?

M. le ministre. Monsieur Dolez, à la suite du dépôt de bilan d'AFR en 2010 et de son redémarrage après rachat par la société indienne Titagarh, l'État a accompagné cette entreprise, qui a récemment obtenu une prime à l'aménagement du territoire de 900 000 euros. Par ailleurs, en sus des 80 salariés qui ont été

repris, l'État a permis à 22 autres de revenir dans l'entreprise grâce à la formule du contrat de transition professionnelle. L'État suit aussi le projet de diversification avec une gamme de produits pour le génie civil, comme la construction de ponts métalliques.

Si l'entreprise va mieux, il reste que son plan de charge ne donne pas toute satisfaction et qu'elle n'a que peu de visibilité après septembre 2011. Aussi est-elle en discussion à ce sujet avec la SNCF.

M. le secrétaire d'État. La SNCF ne travaille plus avec AFR Titagarh après avoir rencontré des difficultés majeures. La nouvelle société est en quelque sorte en observation pour une période de deux ans.

En effet, la SNCF avait une créance liée à des prestations d'ingénierie effectuées par *Eurailtest*. Les créanciers chirographaires, dont la SNCF, ne seront pas indemnisés par le repreneur, et les provisions liées à cette affaire dans les comptes et bilans d'*Eurailtest* sont annulées, conformément aux règles comptables en vigueur. Toutefois, un rendez-vous est prévu entre SNCF Geodis et la nouvelle direction d'AFR jeudi prochain.

Vous nous avez saisi à plusieurs reprises pour que nous incitions la SNCF à acheter des wagons : or, la SNCF, qui je le rappelle n'est pas subventionnée, n'a pas un grand besoin de wagons. Ce sont d'ailleurs des marchés à faibles marges. Nous demandons toutefois à la SNCF de lisser les commandes pour assurer la pérennité de la filière et de viser des produits à forte valeur ajoutée – les porte-voitures, le transport des matières dangereuses et les autoroutes ferroviaires.

M. le président Alain Bocquet. Seules deux entreprises fabriquent encore des wagons en France : les ABRF et AFR Titagarh. Or, le marché du fret repartira en Europe dans les deux ou trois ans qui viennent. Il serait dommage que nos entreprises aient disparu d'ici là.

M. le secrétaire d'État. J'étais dimanche à Abou Dabi avec le directeur export de Lohr Industrie : il m'a demandé, lui aussi, pourquoi la conclusion du projet d'autoroute ferroviaire était aussi longue.

Je lui répondrai ce soir, comme à vous maintenant, que l'ouverture de la ligne Perpignan-Bettembourg n'exigeait pas de travaux d'infrastructure. En revanche, la nouvelle autoroute ferroviaire atlantique ne pourra pas être ouverte avant 2013 parce qu'elle exige, elle, de lourds travaux d'infrastructure – d'autant qu'elle recoupe le futur trajet de la LGV Bordeaux-Tours, ce qui crée des complications techniques.

S'agissant, monsieur Charasse, de la ligne Paris-Clermont, le président du conseil régional m'a fait récemment de mêmes remarques que les vôtres. La convention relative aux trains d'équilibre du territoire comporte un volet « matériels ». Des commandes seront bientôt passées.

M. Gérard Charasse. La signalisation de la ligne pose également de sérieux problèmes !

M. le secrétaire d'État. Le cadencement, qui démarrera le 11 septembre 2011, entraînera un bouleversement des horaires en raison non seulement de l'arrivée de la LVG Rhin-Rhône mais aussi et surtout à cause du lancement d'un programme d'entretien d'une durée de trois ans – programme qui entraînera inévitablement, à court terme, des retards. Je tiens à le signaler, 2 milliards d'euros sont consacrés annuellement à la régénération des infrastructures.

M. le ministre. S'agissant des banques, je tiens à rappeler, monsieur Grellier, le rôle important joué par le Médiateur du crédit, M. Rameix, qui a permis de consolider 13 700 entreprises et 237 000 emplois. La Médiation du crédit est une structure qui fonctionne donc.

Le Comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI) permet, quant à lui, de mettre toutes les parties autour de la table : 69 entreprises et 100 000 emplois ont ainsi été sauvés.

La structuration de la filière – je partage votre diagnostic – est en cours. C'est une création récente, qui n'a pas encore eu le temps de produire ses effets.

Au plan européen, les choses avancent doucement, d'autant que l'idée d'une politique industrielle européenne n'allait pas de soi. Le commissaire européen Tajani est le premier à employer ces mots. Seuls, sept ou huit pays portent ce projet.

Monsieur Hunault, le FSI a rencontré à plusieurs reprises les dirigeants des ABRF. Toutefois, les conditions d'intervention de cet organisme, ainsi que du CIRI, ne sont toujours pas réunies, faute d'un dossier de projet industriel formellement constitué. Dès que l'entreprise l'aura présenté, nous veillerons à ce que son examen par le FSI se fasse rapidement.

Messieurs les députés, nous partageons tout à fait votre préoccupation de voir les entreprises françaises remporter des appels d'offres – dans le cadre, toutefois, d'appels d'offres européens.

Monsieur Durieu, s'agissant de la recherche et développement, je partage votre diagnostic. Le pôle de compétitivité « *I-Trans* » permet aux entreprises ferroviaires de bénéficier de la diffusion de la R & D : 320 partenaires sont impliqués dans ce pôle.

L'Institut de recherche technologique « *Railenium* » vient également d'être labellisé : ce projet sera doté de 550 millions d'euros.

J'insisterai encore sur des dispositifs généraux tels que le CIRI, qui représente une dépense fiscale de 4,2 milliards, et les aides à l'innovation d'*Oséo*. La France, et donc le secteur du ferroviaire, ne sont pas si mal dotés !

M. le secrétaire d'État. Monsieur Hunault, je vous ai répondu dans l'hémicycle sur la situation des ABRF à Châteaubriant.

S'agissant des dotations « transports » versées par l'État aux régions, contrairement à ce que prétendent certains conseils régionaux, elles sont loin d'avoir diminué : elles ont même augmenté de près de 30 % depuis 2002. Cette

année-là, les dotations s'élevaient en exploitation à 1,071 milliard, en matériel à 208 millions, en tarifs sociaux à 179 millions, ce qui faisait un total de 1,460 milliard. En 2009, les dotations se sont élevées à 1,975 milliard et, cette année, elles atteignent 2,005 milliards, auxquels il convient de rajouter 1,5 milliard de prise en charge des péages. L'effort de l'État pour soutenir les régions en matière de transport s'élève donc à plus de 3,5 milliards. Contrairement à certains de nos voisins européens, qui ont réduit les subventions, l'État a donc poursuivi son effort en dépit de la crise.

Je tiens à préciser que la région des Pays-de-la-Loire a reçu 85 millions de compensation, le Nord-Pas-de-Calais 152 millions, le Limousin 55 millions et la région PACA 145 millions. L'État continue de soutenir les transports régionaux et accroît son soutien chaque année.

M. le président Alain Bocquet. Je vous remercie, messieurs les ministres.

C'était notre dernière audition. Nous travaillons depuis près de six mois, toutes tendances confondues, et nous nous orientons, s'agissant du constat et des recommandations, vers une unanimité.

Ce qu'il manque à cette filière, qui est d'un savoir-faire exceptionnel, c'est de retrouver, après la disparition du monopole de la SNCF, une nouvelle organisation. Nous sommes à la croisée des chemins. L'enjeu est mondial : il suppose de jouer collectif non seulement au plan national mais également au plan européen, d'autant que cette filière répond à l'exigence de développement durable.

L'industrie ferroviaire française est une grande industrie par sa potentialité. Contribuons tous à son développement. Il y faut une véritable volonté politique.

SIGLES

SIGLE	Signification
ABRF	Ateliers bretons de réalisations ferroviaires
ACC	Ateliers de Construction du Centre
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFD	Agence française de développement
AFE	Agence ferroviaire européenne
AFR	Arbel Fauvet Rail
AFWP	Association française des wagons de particuliers
AGC	Autorail à grande capacité
AGV	Automotrice à grande vitesse (rame)
AIF	Association des industries ferroviaires
AMP	Accord sur les Marchés publics
ANF	Ateliers de construction du Nord de la France
AORF	Ateliers orléanais de réalisations ferroviaires
AOT	Autorité organisatrice des transports
APA	Allocation personnalisée d'autonomie
APAM	Association pour la promotion des acteurs de la mobilité
APCE	Agence pour la création d'entreprises
ARAF	Autorité de régulation des activités ferroviaires
ARF	Association des régions de France
ARI	Agence régionale à l'innovation
AUTAUT	Association des Usagers du Transport Auto/Train
AUTF	Association des utilisateurs de transport de fret
BEI	Banque européenne d'investissement
BHNS	Bus à haut niveau de service
CAF	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles
CAGB	Communauté d'agglomération du Grand Besançon

SIGLE	Signification
CBE	Commander of the British Empire
CDAF	Compagnie des Dirigeants et Acheteurs de France
CEA	Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives
CEF	Centre d'essais ferroviaires
CER	Communauté européenne du rail
CERN	Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire (devenu l'Organisation européenne pour la recherche nucléaire, laboratoire européen pour la physique des particules)
CETIM	Centre technique des industries mécaniques
CFDT	Confédération française démocratique du travail
CFE-CGC	Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CGT	Confédération Générale du Travail
CHSCT	Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail
CIG	Commission intergouvernementale franco-britannique du tunnel trans-Manche
CIRI	Comité interministériel de restructuration industrielle
CNR	China North Railway Cargo
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CPER	Contrat de plan État région
CPTP	Comité des partenaires du transport public
CRCC	China Railway Construction Corporation
CREC	China Railway Engineering Corporation
CREDOC	Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie
CS2F	Comité stratégique de filière ferroviaire
CSR	China South Locomotive and Rolling Stock Corporation Limited
DB	Deutsche Bahn
DCF	Direction de la circulation ferroviaire
DDE	Direction départementale de l'équipement
DGCIS	Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services

SIGLE	Signification
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIRECCTE	Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DRIRE	Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement
EBA	Eisenbahn Bundesamt (autorité de sécurité ferroviaire allemande)
ECM	Entités en charge de la maintenance
EGI	États Généraux de l'Industrie
EHS	Environnement, Hygiène et Sécurité
ENFF	Engagement national pour le fret ferroviaire
ENTPE	École nationale des travaux publics de l'État
EPCI	Établissements publics de coopération intercommunale
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Système européen de surveillance du trafic ferroviaire)
ETI	Entreprise de taille intermédiaire
EWC	European Wheelset Centre (service de maintenance des essieux de de Valdunes SAS)
FASEP	Fonds d'études et d'aides au secteur privé
FEDER	Fonds européen de développement régional
FGAAC	Fédération générale autonome des agents de conduite
FIF	Fédération des industries ferroviaires
FITTVN	Fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables
FMEA	Fonds de modernisation des équipementiers automobiles
FNAUT	Fédération nationale des associations des usagers des transports
FNE	France Nature Environnement
FNTP	Fédération nationale des travaux publics
FO	Force Ouvrière
FSI	Fonds stratégique d'investissement
GART	Groupement des autorités responsables de transport

SIGLE	Signification
GCU	General Contract of Use
GES	Gaz à effet de serre
GIE	Groupement d'intérêt économique
GPS	Global Positioning System
GSM rail	Global system for mobiles communication – Railways (standard de communication sans fil)
HSE	Hygiène Sécurité Environnement
ICE	Intercity-Express (train à grande vitesse de la Deutsche Bahn)
ICEX	Trains à grande vitesse allemands
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
IPCS	Installations permanentes de contresens
IRIS	Internet Registry Information Service (norme)
IRS	International Railway Systems
IRT	Institut de recherche technologique
ISO	Norme de l'Organisation internationale de normalisation
JTI	Joint Technology Initiative
LCPC	Laboratoire national des Ponts et Chaussées
LET	Laboratoire d'économie des transports
LGV	Ligne à grande vitesse
LLC	Low Labour Countries
LME	Loi de modernisation de l'économie (2008)
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs (1982)
LTF	Lyon Turin Ferroviaire
NAT	Nouvelle Automotrice Transilien (rame NAT de Bombardier)
NSF	NEU Systèmes ferroviaires
NTV	Nuovo Trasporto Viaggiatori
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OFP	Opérateur ferroviaire de proximité

SIGLE	Signification
OMC	Organisation mondiale du commerce
ORTF	Loi ORTF, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (8 décembre 2009)
OSP	Obligations de service public
PCRD	Programme cadre de recherche et de développement
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PME	Petites et moyennes entreprises
PMI	Petites et moyennes industries
R&D	Recherche et Développement
RAIL	Réseau d'améliorations industrielles locales
RATB	Régie des transports en commun de Bucarest
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RER	Réseau express régional
RFF	Réseaux ferrés de France
RFI	Rete ferroviaria italiana
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli
ROSCOs	Rolling Stock Companies (Sociétés spécialisées louant les matériels roulants au Royaume-Uni)
RPE	Réserve pays émergents
RTEFF	Réseau transeuropéen de fret ferroviaire
RTE-T	Réseau de transport transeuropéen
SDMR	Schéma directeur du matériel roulant ferroviaire
SFR	Société française du radiotéléphone
SGP	Société du Grand Paris
SIFER	Salon international de l'industrie ferroviaire (Lille)
SMT	Syndicat mixte de transport
SNAV	Société nationale des Ateliers de Vénissieux
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNIT	Schéma national des infrastructures de transports

SIGLE	Signification
SOFRERAIL	Société française d'études et de réalisations ferroviaires
SOFRETU	Société française d'études et de réalisations de transports urbains
SRU	Loi SRU, relative à la solidarité et au renouvellement urbains (13 décembre 2000)
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité (norme européenne)
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
STP	Syndicat des transports parisiens
SUD Rail	Solidaire, unitaire et démocratique
TBE	Train bloc express
TCSP	Transports en commun en site propre
TDF	TéléDiffusion de France
TEM	Trans-European Network
TER	Transport express régional
TIPP	Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers
TPE	Très petites entreprises
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
UIP	Union internationale des wagons privés
UMR	Unité mixte de recherche
UNIFE	Union des industries ferroviaires européennes
UNSA	Union nationale des syndicats autonomes
UTP	Union des transports publics et ferroviaires
UVHC	Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis
UVZ	Uralvagonzavod (Entreprise Oural wagonage)
VAL	Véhicule automatique léger
VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland (Fédération de l'industrie ferroviaire allemande)
VFLI	Voies Ferrées Locales et Industrielles

DOCUMENTS

1. Courrier adressé le 30 mai 2011 par M. Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar, à M. Yanick Paternotte, rapporteur de la Commission d'enquête, comprenant trois notes sur la stratégie d'Eurostar, son organisation et son gouvernement d'entreprise et sur la rénovation de sa flotte

2. « Modalohr : un matériel 100 % français », document transmis à la Commission d'enquête par Lhor Industrie

3. « Les ateliers privés (ip) de maintenance dans le paysage ferroviaire national », contribution adressée à la Commission d'enquête le 25 mai 2011 par l'Association française des wagons de particuliers (AFWP)

4. « Les règles de préférence nationale dans le secteur du transport ferroviaire aux États-Unis », note sur le Buy American Act adressée à la Commission d'enquête le 2 février 2011 par l'Ambassade de France aux États-Unis

5. « Infrastructures Ferroviaires en Europe » et « Processus d'admission du Matériel Roulant », documents fournis à la Commission d'enquête par Alstom

6. « Position commune VDB – FIF », « Prélude aux travaux franco-allemands sur la coopération ferroviaire bilatérale », communiqué de presse relatif à la réunion préparatoire pour un groupe de travail commun à Berlin (Berlin, 7 octobre 2010) et « La FIF salue la création d'un Groupe de haut niveau franco-allemand sur le ferroviaire », communiqué de presse, documents fournis à la Commission d'enquête par la Fédération des industries ferroviaires (FIF)

7. Extrait d'une étude sur l'industrie ferroviaire du cabinet Syndex (21-22 septembre 2010), document fourni à la Commission d'enquête par la FGMM-CFDT

8. Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire, établie le 14 décembre 2010 par le Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance et par la Fédération des industries ferroviaires (FIF)

9. Charte de la médiation du crédit et de la CDAF, l'association des acheteurs de France, régissant les relations « grands donneurs d'ordres / PME », établie par la CDAF, par le Médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance et par la Médiation du Crédit aux entreprises

10. « Projet de pôle industriel ferroviaire régional dans une dimension internationale et européenne » (avril 2011), document fourni à la Commission

d'enquête par M. Jean-Pierre Delannoy, responsable régional CGT de la Métallurgie (Nord-Pas-de-Calais)

11. « Fret ferroviaire : la SNCF poursuit sa stratégie de la Terre brûlée », communiqué de presse du 28 avril 2011 du Secteur Fédéral CGT des Cheminots Région Nord-Pas-de-Calais

12. Courrier adressé le 7 avril 2011 par M. le sénateur Louis Nègre, président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF), à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête

13. Courrier adressé le 26 avril 2011 par M. Fabien Thiémé, maire de Marly, Vice-président du Conseil général du Nord, à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête, à titre de contribution « Avenir de l'industrie ferroviaire française et régionale »

14. Courrier adressé le 16 mai 2011 par M. Jacques Auxiette, président du Conseil régional des Pays de la Loire et président de la Commission « Transports » de l'Association des régions de France (ARF) et à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête, comprenant un texte adopté en Assemblée générale par l'ARF le 11 mai 2011

15. Courrier adressé le 30 mai 2011 par M. Gilles Bontemps, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire et Président de la Commission « Infrastructures transports et déplacements », à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête

16. « L'industrie ferroviaire et SNCF » et « SNCF et Eurostar », documents transmis les 30 mars et 6 juin 2011 par le Secrétariat général de la SNCF au président et au rapporteur de la Commission d'enquête

17. Courrier adressé le 15 mars 2011 par l'Association des Usagers du Transport Auto/Train (AUTAUT) à M. Alain Bocquet, président de la Commission d'enquête, comprenant une carte « Situation 2011 des gares auto/train »

18. Contribution sur l'avenir de la gare de triage de Somain, adressée à la Commission d'enquête par M. Jean-Jacques Candelier, député du Nord

DOCUMENT N° 1

**COURRIER ADRESSÉ LE 30 MAI 2011 PAR M. NICOLAS PETROVIC,
DIRECTEUR GÉNÉRAL D'EUROSTAR, À M. YANICK PATERNOTTE,
RAPPORTEUR DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE, COMPRENANT
TROIS NOTES SUR LA STRATÉGIE D'EUROSTAR, SON
ORGANISATION ET SON GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ET SUR
LA RÉNOVATION DE SA FLOTTE**



Nicolas Petrovic
Directeur Général
Tél : +44 20 7843 5330
Email : nicolas.petrovic@eurostar.com

Monsieur Yanick Paternotte
Député
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75355 Paris 07 SP

Paris, le 30 mai 2011

Monsieur le Rapporteur,

Le 10 mai, la commission d'enquête sur la situation de l'industrie ferroviaire française dont vous êtes rapporteur a auditionné Eurostar en les personnes de Richard Brown, Président du Conseil d'Administration et de moi-même.

Je tiens à vous remercier de nous avoir auditionnés. En complément des informations que nous avons déjà communiquées à la commission, je vous prie de trouver en annexe trois notes portant sur la stratégie d'Eurostar, sur son organisation et sur la rénovation de rames Eurostar à Hellemmes, près de Lille pour près de 200 M€. La rénovation comprend un lot de 10 M€ attribué à Compin et contribuant au redressement de cette entreprise française au savoir-faire stratégique. Les éléments relatifs à l'organisation et au gouvernement d'entreprise d'Eurostar sont confidentiels.

Comme nous l'avons souligné lors de l'audition, Eurostar détient une position forte sur le transport de passagers entre Londres et Paris ou Bruxelles et sera en première ligne dans la concurrence que se livreront les opérateurs ferroviaires européens.

Notre force nous permet aujourd'hui d'employer directement et indirectement plus de 800 personnes en France. Elle nous permet également de promouvoir avec succès auprès du public britannique des villes telles que Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg et de concourir ainsi à l'attractivité touristique de la France. Notre stratégie de développement du transport ferroviaire de voyageurs entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale contribue en outre à l'utilisation et donc au financement du système ferroviaire français et à l'affirmation, à Lille, d'un hub ferroviaire de dimension européenne.

En poursuivant notre objectif de devenir leader du transport de voyageurs entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale, nous souhaitons continuer à contribuer au développement économique, social et environnemental de la France.

Je vous prie de croire, Monsieur le Rapporteur, à l'assurance de ma haute considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'NP', written over a horizontal line.

Nicolas Petrovic

Eurostar International Ltd
Times House
Bravingtons Walk
London N1 9AW

eurostar.com

STRATEGIE EUROSTAR

« Eurostar souhaite devenir leader du transport de voyageurs entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale, tous modes confondus. »

1. Une prochaine arrivée de la concurrence après le doublement du marché historique

Depuis sa création en 1994, Eurostar a transporté plus de 115 millions de voyageurs, doublant le nombre de passagers transportés en point à point (aérien et ferroviaire) entre Londres et Paris ou Bruxelles. La part de marché d'Eurostar atteint près de 80% sur ces destinations, contre 20% pour l'aérien.

L'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires internationaux de passagers le 1er janvier 2010 se traduira par l'entrée prochaine de nouveaux opérateurs sur le marché. Deutsche Bahn a annoncé la mise en service de trains entre Francfort/Amsterdam et Londres par Bruxelles en 2013.

2. Des opportunités de croissance portées par la possibilité de nouvelles destinations

Avec l'entrée de nouveaux opérateurs sur leur marché, les opérateurs historiques doivent se développer sur de nouveaux marchés. L'aérien transporte annuellement près de 20 millions de voyageurs entre le Royaume-Uni et les destinations en Europe qui se prêtent à une desserte ferroviaire. Eurostar voit là une opportunité. Nous voulons devenir leaders du transport de voyageurs sur les liaisons entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale en développant de nouvelles destinations.

Ces destinations pourront être desservies indirectement par correspondance, ce qui nécessitera un investissement à la fois industriel (facilitation des correspondances avec des grilles horaires, des services et une distribution adaptés) et commercial (promotion des destinations). Elles pourront aussi être desservies directement de bout en bout par Eurostar.

3. L'importance de la qualité de service et du matériel roulant

La qualité de service sera un élément significatif de différenciation vis-à-vis des concurrents. Pour continuer à attirer les voyageurs sur ses lignes Paris-Londres et Bruxelles-Londres, pour pouvoir développer de nouvelles destinations, Eurostar investit considérablement dans la formation des personnels, la fiabilité du matériel roulant, les services aux passagers, etc..

Le matériel roulant est un actif stratégique à l'égard tant de la qualité de service (fiabilité, confort et services à bord) que de la desserte de nouvelles destinations (interopérabilité). C'est pourquoi Eurostar investit dans la rénovation d'une partie de sa flotte à Hellemmes en France à hauteur de 200 millions d'euros et dans l'acquisition de nouvelles rames.

4. Une stratégie bénéfique pour le développement économique de la France

La capacité d'Eurostar à développer les déplacements entre le Royaume-Uni et le continent bénéficiera à la France. Eurostar possède en effet une identité française forte. Le transfert de passagers aériens vers le ferroviaire s'inscrit dans les objectifs de développement durable. La promotion par Eurostar de destinations telles que Paris, Lyon, Marseille et Strasbourg développe le tourisme en France. L'utilisation du réseau français par les voyageurs se déplaçant entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale contribue au financement du système ferroviaire français et à la formation, à Lille, d'un hub ferroviaire de dimension européenne.

ORGANISATION ET GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE EUROSTAR

« La nouvelle organisation d'Eurostar permettra de relever le défi de la concurrence. Conformément aux bonnes pratiques, le conseil d'administration d'Eurostar détermine la direction et la stratégie d'Eurostar. »

1. Une entreprise ferroviaire à part entière depuis le 1^{er} septembre 2010

Avant le 1^{er} septembre 2010, Eurostar était un partenariat contractuel entre les partenaires historiques SNCF, LCR et SNCB. Cette coopération était formalisée par divers protocoles, portant notamment sur la répartition des coûts et des revenus. Les activités commerciales étaient gérées conjointement. Mais chaque partenaire conservait la responsabilité des opérations sur son territoire et le contrôle de sa part de la flotte.

Eurostar est devenu une entreprise ferroviaire à part entière le 1^{er} septembre 2010. L'entreprise est opérationnellement indépendante des partenaires historiques SNCF, LCR et SNCB, qui sont devenus actionnaires à hauteur respectivement de 55%, 40% et 5% du capital. Eurostar dispose en effet des actifs et ressources nécessaires à son activité : personnel, matériel roulant, actifs financiers, licences d'exploitation, certificats de sécurité, droits d'accès aux infrastructures, etc.. Eurostar ne reçoit aucune aide ni subvention.

2. Un processus de transformation complexe pour répondre au défi de la concurrence

Cette nouvelle organisation a été mise en place pour relever le défi de l'ouverture à la concurrence. Avec une direction intégrée contrôlant l'ensemble de l'activité, Eurostar pourra optimiser son fonctionnement et réaliser des investissements stratégiques. Eurostar disposera de la structure et de la souplesse nécessaires à la poursuite de nouvelles opportunités de croissance et à la concurrence avec de nouveaux opérateurs.

La transformation d'Eurostar en entreprise ferroviaire à part entière a été un processus complexe de près de trois ans. La Commission européenne l'a autorisée sous réserve d'engagements facilitant l'entrée sur marché de nouveaux opérateurs, par exemple en matière d'accès aux terminaux et aux centres de maintenance.

3. Un gouvernement d'entreprise conforme aux bonnes pratiques

Eurostar est dirigé et contrôlé par un conseil d'administration. Ce dernier approuve le budget, le plan stratégique et la nomination de la direction exécutive. Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général sont dissociées. Le directeur général rend compte au conseil d'administration.

Le conseil d'administration est composé de 12 membres : 1 président non exécutif, 5 administrateurs non exécutifs nommés par les actionnaires (2 par SNCF, 2 par LCR et 1 par SNCB), 3 administrateurs indépendants non exécutifs et 3 administrateurs issus de la direction exécutive. La présence d'administrateurs indépendants au conseil d'administration est conforme aux bonnes pratiques contenues dans les codes de gouvernement d'entreprise britannique et français. Aucun actionnaire ne peut déterminer seul la direction et la stratégie d'Eurostar.

RENOVATION DE LA FLOTTE EUROSTAR EN FRANCE

« La flotte Eurostar sera en partie rénovée à Hellemmes près de Lille pour près de 200 M€. Près de 10 M€ sont attribués à Compin, ce qui contribue au redressement de cette entreprise au savoir-faire stratégique. »

1. Rénovation de la flotte Eurostar à Hellemmes (Nord) pour 200 M€

Eurostar dispose d'une flotte opérationnelle de 27 rames, dites TMST et mises en service entre 1994 et 1995 avec une durée de vie estimée à 35 années environ. Une partie de la flotte va être entièrement rénovée entre 2012 et 2015 au centre de maintenance SNCF de Hellemmes près de Lille pour près de 200 millions d'euros.

Cette rénovation apportera du travail au centre de Hellemmes pendant près de quatre ans, employant jusqu'à près de 200 équivalent temps plein. Les opérations dites de mi-vie consisteront en une remise à neuf des rames avec réaménagement des intérieurs, prise en compte des nouvelles exigences normatives (y compris sécuritaires), techniques et commerciales.

2. Attribution d'un lot de 10 M€ à Compin contribuant au redressement de l'entreprise

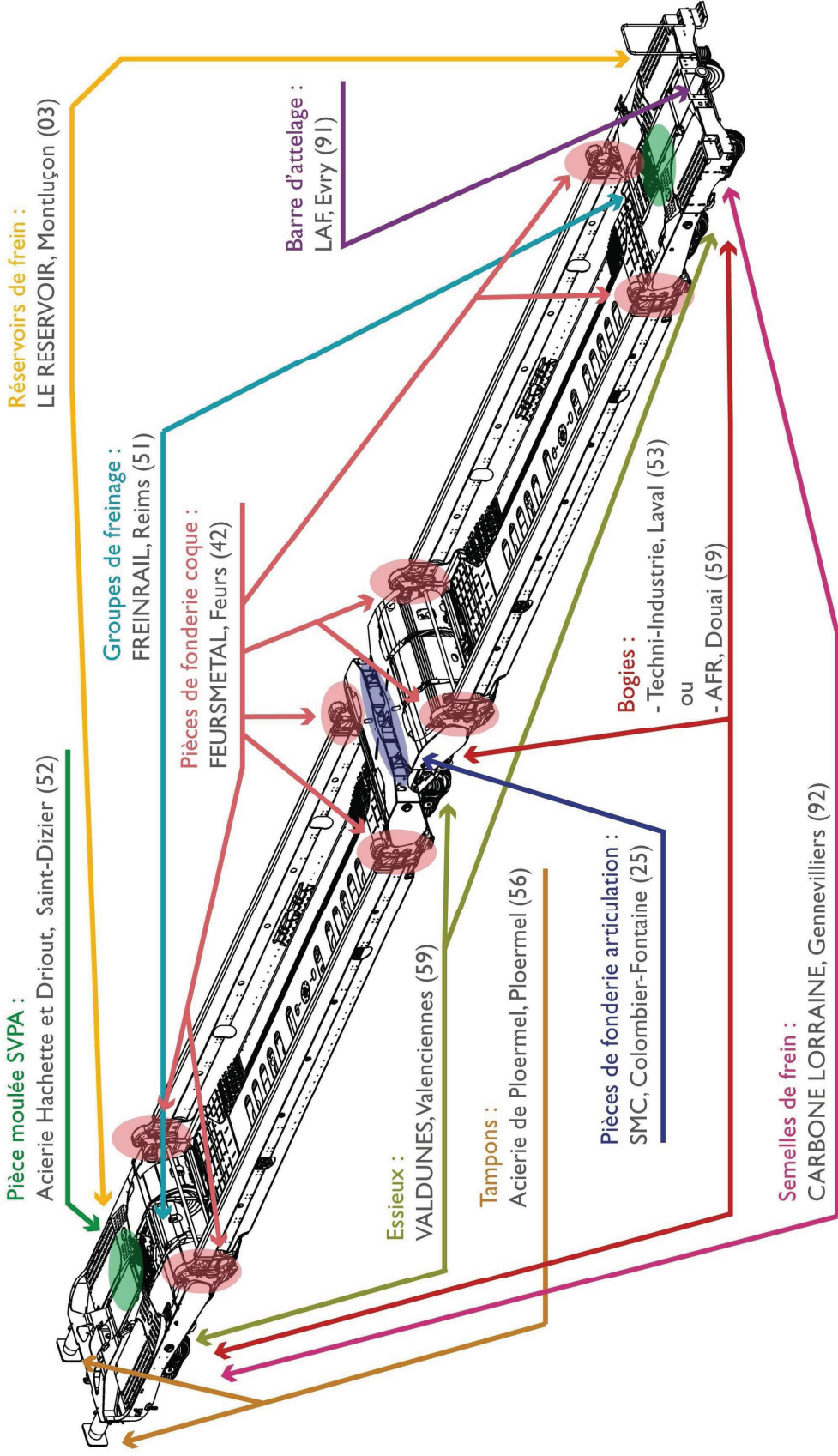
Dans le cadre de ce programme de rénovation, et au terme d'un processus d'appel d'offres lancé en février 2010, Eurostar a sélectionné Compin Group pour la réalisation des sièges à bord. D'un montant supérieur à 10 millions d'euros, ce contrat contribue au redressement de Compin. Plus d'une cinquantaine de personnes de Compin sur le site d'Evreux, en Normandie, interviendront sur le projet.

Le projet implique pour Compin Group une réflexion globale de la conception jusqu'à la réalisation finale des éléments. Le savoir-faire du groupe Compin sera précieux pour Eurostar dans la mesure où les sièges contribuent significativement au confort des passagers, à l'image de marque de l'opérateur et à l'optimisation de l'intérieur des rames.

DOCUMENT N° 2

**« MODALOHR : UN MATÉRIEL 100 % FRANÇAIS », DOCUMENT
FOURNI À LA COMMISSION D'ENQUÊTE PAR LOHR INDUSTRIE**

MODALOHR : UN MATERIEL 100% FRANÇAIS



Mécano-soudure structures, montage final : LOHR INDUSTRIE, Duppigheim (67)

DOCUMENT N° 3

**« LES ATELIERS PRIVÉS (IP) DE MAINTENANCE DANS LE PAYSAGE
FERROVIAIRE NATIONAL », CONTRIBUTION ADRESSÉE À LA
COMMISSION D'ENQUÊTE LE 25 MAI 2011 PAR L'ASSOCIATION
FRANÇAISE DES WAGONS DE PARTICULIERS (AFP)**



LES ATELIERS PRIVES (IP) DE MAINTENANCE DANS LE PAYSAGE FERROVIAIRE NATIONAL

1. Qui sont-ils ?

Les ateliers privés de maintenance (appelés dans le jargon SNCF « IP : Industries Privées ») sont des entreprises appartenant soit à des groupes logistiques tels que SNCF-Geodis-Ermewa ou VTG, soit à des entrepreneurs privés.

Leur métier est la réparation, l'entretien et la maintenance de tous types de matériel de fret exclusivement (donc pas de matériel voyageur), qu'il s'agisse de l'infrastructure ou de la superstructure du wagon ou de composants de ceux-ci (essieux, organes de frein et de traction, citernes, ...).

Ces prestations sont généralement réalisées sur un site disposant d'un embranchement ferroviaire dit ITE (installation terminale embranchée) et doté d'un lourd outillage industriel.

L'atelier peut aussi, à la demande de l'exploitant du wagon, intervenir à l'extérieur du site, sur le réseau ferré national par exemple et/ou sur les emprises SNCF et portuaires (maintenance mobile).

Quand ils disposent d'une infrastructure et d'une installation appropriée, les ateliers peuvent également réaliser des opérations de nettoyage ou de dégazage sur des wagons dédiés au transport de matières dangereuses. Sur ce point précis, ces ateliers se distinguent d'ailleurs de ceux de maintenance SNCF qui ne proposent pas de telles prestations.

Enfin, certains ateliers exécutent toujours de manière plus ou moins régulière des commandes de fabrication de matériel neuf ou de modification de matériel existant (retrofitting).

Les clients des ateliers sont donc principalement les exploitants (chargeurs, locataires et ECM) de matériels ferroviaires français et étrangers. A noter que, la Division Matériel de la SNCF entretient son matériel roulant de fret dans ses propres centres de maintenance (établissement).

A ce jour, on recense en France une trentaine d'ateliers privés, dont 23 d'entre eux sont membres de l'AFWP (Association Française des Wagons de Particuliers) et regroupés au sein de la Commission Ateliers. Ces 23 ateliers emploient en France ± 1 500 salariés traitant chaque année environ 24 000 wagons pour un CA total de l'ordre de 160 millions d'euros (estimation 2010).

2. Rôle et place joués par les ateliers (IP) dans le système ferroviaire du fret

Le mode de fonctionnement le plus couramment rencontré est schématiquement le suivant :

- D'une part, toute société (chargeur) qui souhaite utiliser le mode ferroviaire dans sa chaîne logistique peut s'adresser à un détenteur¹, lequel mettra à sa disposition un ou plusieurs wagons dans les termes d'un contrat de location opérationnelle (contrat de location de wagons industriels).
- D'autre part, cette société utilisatrice organise auprès et avec une Entreprise Ferroviaire² (EF) la traction du matériel loué par un contrat de transport et d'acheminement de wagons vides.
- A noter également que les relations entre l'Entreprise Ferroviaire (EF) et le détenteur ou son ayant-droit (l'entreprise utilisatrice) sont définies et régies au plan européen, par un contrat privé dénommé Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU) depuis 2006.
- Pour circuler sur le Réseau³, le wagon doit être régulièrement inscrit par le détenteur au Registre d'immatriculation⁴ et une condition obligatoire de validité de l'immatriculation du wagon est

¹ « Détenteur » : personne ou entité propriétaire du véhicule ou ayant un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules.

² Entreprise Ferroviaire (EF) » : toute personne titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs.

l'indication (désignation) d'une Entité en Charge de la Maintenance (ECM⁵). A noter que l'ECM (auto-déclarée ou certifiée) et le détenteur peuvent être une même « structure » laquelle aura signé avec les ateliers d'entretien (IP) un contrat de prestations de maintenance de matériel ferroviaire remorqué.

- Au cours de l'exploitation du wagon, l'ECM adresse à l'entreprise utilisatrice (EF tractionnaire) l'ordre d'envoyer celui-ci vers un atelier de maintenance lorsque des interventions techniques doivent être effectuées soit pour des opérations de maintenance programmée, soit dans le cas de réparations accidentelles (RA) en cours d'exploitation (\pm 30% des 48 000 entrées et sorties en ateliers).

Ces interventions sont réalisées conformément à un Manuel de Système de Maintenance⁶ rédigé par l'ECM et dûment approuvé par l'EPSF.

Il est important de noter que les ateliers ne peuvent s'auto-déclarer compétents pour traiter tel ou tel type de matériel. Cette capacité ne leur est reconnue qu'après la conduite d'un audit par l'ECM ou ses ayants-droits.

Par ailleurs, l'autorité de sécurité nationale jouit d'un droit de contrôle direct sur l'ensemble des acteurs du système dont les ateliers.

Par conséquent, et en résumé c'est peu de dire que repose sur les ateliers une importante responsabilité quant à la sécurité de circulation des biens et des personnes sur le réseau ferré national : en effet eux seuls accomplissent pour la sécurité des circulations des actes techniques, lesquels requièrent un outillage spécialisé et une main d'œuvre hautement qualifiée.

3. La desserte des ateliers : le problème majeur actuel rencontré par la profession

Comme expliqué plus haut, les wagons à entretenir sont acheminés par chemin de fer vers l'embranchement privé où une fois traités, ils sont renvoyés par l'atelier conformément aux instructions du donneur d'ordre.

En 2011, la prestation de traction relative à l'acheminement et à l'enlèvement des wagons est effectuée quasi-exclusivement par Fret SNCF, qui est encore à ce jour la seule EF disposant d'une organisation en mesure d'assurer ce service dit de « wagon isolé » à l'échelon national.

Contraint de trouver rapidement des solutions pour remédier à sa situation financière critique, Fret SNCF a toutefois mis en place le 15 décembre 2010 le plan de transport Multilots-Multiclients (ML-MC), dont une des principales mesures est de massifier le transport de wagons isolés en regroupant ceux-ci sur des plates-formes de triage (hubs) pour les convoier ensuite en trains complets (TC).

Cette concentration de moyens techniques et humains sur les zones à fort trafic ferroviaire s'est opérée au détriment des zones plus faiblement fréquentées et des garages de proximité qui servaient de zones tampons. Il s'en est suivi un engorgement des poches de rétention restantes (6 000 wagons en attente), de nouveaux goulots d'étranglements et une dégradation générale du service rendu, laquelle se manifeste désormais par une détérioration des délais d'acheminement des wagons et un taux de service (qualité) en forte baisse.

Si le désengagement par Fret SNCF du service « wagon isolé » devait se poursuivre et s'intensifier sans que de nouveaux opérateurs, publics ou privés, ne prennent le relais, les conséquences seraient fatales pour les ateliers de maintenance, qui contrairement à tous les autres utilisateurs et clients du mode ferroviaire, ne pourraient se reporter sur un autre mode de transport.

Les ateliers étant un mal nécessaire car en quelque sorte les « garagistes du ferroviaire », leur disparition mettrait gravement en péril l'avenir même du fret ferroviaire en France.

C'est pourquoi il est vital pour l'ensemble des acteurs du système ferroviaire que la desserte des wagons sur ateliers, s'effectue de manière satisfaisante, fiable, compétitive et surtout pérenne,

³ « Réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire.

⁴ « Registre d'immatriculation » : le registre national des véhicules établi et tenu à jour par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

⁵ « Entité Chargée de l'Entretien (ECM) » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (directives 2008/110/CE et 2008/57/CE)

⁶ Recueil regroupant l'ensemble des informations techniques et organisationnelles nécessaires à l'exécution de la maintenance (Annexe 2 de l'arrêté du 19/02/2010)

DOCUMENT N° 4

**« LES RÈGLES DE PRÉFÉRENCE NATIONALE DANS LE SECTEUR
DU TRANSPORT FERROVIAIRE AUX ÉTATS-UNIS », NOTE SUR LE
BUY AMERICAN ACT ADRESSÉE À LA COMMISSION D'ENQUÊTE LE
2 FÉVRIER 2011 PAR L'AMBASSADE DE FRANCE AUX ÉTATS-UNIS**



**AMBASSADE DE FRANCE AUX ÉTATS-UNIS
SERVICE ECONOMIQUE RÉGIONAL**

Le Ministre Conseiller pour les Affaires Économiques et Financières

Washington, le 2 février 2011

Affaire suivie par : Emmanuelle Ivanov-Durand / Antoine Averseng
Relu par : Anne-Hélène Roignan

NOTE

Objet : Les règles de préférence nationale dans le secteur du transport ferroviaire aux États-Unis

Les règles de préférence nationales sont nombreuses et anciennes dans le secteur des transports. Outre les dispositions contenues dans la loi *Buy American* de 1933 et celles propres à la *Federal Transit Administration*, de nouvelles mesures de préférence nationale dans le secteur du transport ferroviaire ont été introduites lors de l'adoption de la loi *PRIIA- Passenger Rail Investment and Improvement Act* de 2008 reprises ensuite dans le cadre du plan de relance de 2009 (*American Recovery and Reinvestment Act – ARRA*).

Cette note propose un rappel des différentes dispositions *buy america* applicables aux transports publics et s'interroge sur la compatibilité de ces dispositions avec les engagements internationaux des États-Unis en particulier dans le cadre de l'Accord sur les Marchés Publics (AMP) de l'OMC, l'interprétation extensive de certaines dispositions pouvant être sujette à caution. Une annexe, fournie, rassemble de longs extraits des textes afférents consultables sur les sites internet officiels américains.

1. Les règles de préférence nationale dans le secteur des transports collectifs

À l'heure actuelle, il existe trois principales restrictions de type *buy america* aux marchés publics dans le secteur des transports collectifs : celles anciennes issues du *Buy American Act* de 1933, celles appliquées par la *Federal Transit Administration* (FTA) contenues dans le chapitre 53 « *Public transportation* » paragraphe 5323 du Titre 49 de l'*US Code* et celles, nouvelles, mises en œuvre par la *Federal Rail Administration* (FRA) qui ont été introduites par le *Passenger Rail Investment and Improvement Act* de 2008 (PRIIA) et codifiée au chapitre 244 « *Intercity Passenger Rail Service Corridor Capital Assistance* » paragraphe 24405 du Titre 49 de l'*US Code*.

- *Le Buy American Act* :

Adoptées en 1933 pendant la grande dépression, les dispositions du *Buy American Act* s'appliquent aux achats des agences fédérales et à certains projets financés par le Département aux Transports et les budgets de certaines de ses agences. Il a été codifié au titre 41 p 10(a) à 10(d) de l'*US Code*. Dans le cadre des marchés publics d'un montant compris dans une certaine fourchette, les biens à usage public doivent être produits aux États-Unis de même que les produits manufacturés doivent être assemblés aux États-Unis à partir de matériaux américains. Il est cependant possible d'échapper à la règle si le coût des composants d'origine américaine d'un produit manufacturé représente plus de 50% du coût total du bien et qu'il a été assemblé aux États-Unis.

- Les dispositions *Buy America* du *Surface Transportation Assistance Act de 1982*.

Les dispositions appliquées par la *Federal Transit Administration* (Titre 49 chapitre 53 paragraphe 5323 de l'*US Code*¹) prévoient que dans le cadre de marchés d'une valeur supérieure à 100 000 USD, le Secrétaire aux Transports ne peut accorder de fonds à un projet qu'à la condition que le fer, l'acier et les produits manufacturés utilisés dans ce projet soient produits aux États-Unis.

Quatre exceptions statutaires peuvent justifier une dérogation à cette règle :

- Des exigences d'intérêt public.
- Les matériaux produits aux États-Unis ne sont pas produits dans des quantités suffisantes ou ne sont pas de qualité satisfaisante.
- Le coût des composants ou sous-composants dans le cadre de l'achat de matériel roulant représente plus de 60% du coût de l'ensemble des composants et à la condition que l'assemblage final soit réalisé aux États-Unis.
- L'introduction de matériaux américains augmenterait le coût global du projet de plus de 25%.

La FTA a transcrit ces dispositions en mesures réglementaires et a, par là-même, confirmé l'application systématique de l'exception à la règle du *Buy America* pour le matériel roulant lorsqu'au moins 60% du coût total du contenu est d'origine américaine et que l'assemblage final est réalisé aux États-Unis².

Les entreprises européennes se sont à ce stade accommodées de ces dispositions qui remontent au début des années 80 et respectent l'exigence de 60% de contenu local afin de pouvoir participer aux appels à projets comprenant des financements de la FTA. En pratique cela implique que les constructeurs aient une usine sur le territoire américain.

- Les nouvelles dispositions propres au secteur ferroviaire introduites par le *Passenger Rail Investment and Improvement Act* (PRIIA) de 2008

Des dispositions analogues mais renforcées ont été introduites dans le cadre de la loi *Passenger Rail Investment and Improvement Act* de 2008 mise en œuvre par la *Federal Rail Administration*, rendant la participation des entreprises étrangères plus difficile. Ainsi, les projets financés sur la base de la loi PRIIA de 2008 sont soumis aux dispositions du titre 49 de l'*US Code*, chapitre 244 p. 24405³ relatif aux services de transports de passager inter-cités qui stipule que l'acier, le fer et les produits manufacturés utilisés dans un projet doivent être produits aux États-Unis.

Le Secrétaire au Transport a là aussi la possibilité de délivrer des dérogations à cette règle pour l'une des quatre raisons suivantes :

- Il existe des exigences d'intérêt public.
- Les matériaux produits aux États-Unis ne sont pas produits dans des quantités suffisantes ou ne sont pas de qualité satisfaisante.
- Le matériel roulant ne peut être acheté et livré aux États-Unis dans un délai raisonnable.
- L'introduction de matériaux américains augmenterait le coût global du projet de plus de 25%.

Si à première vue le texte est semblable à celui appliqué par la FTA, la FRA souligne dans un document publié sur son site internet (cf. annexe 3 page **Erreur ! Signet non défini.**) que le texte vise bien une origine américaine à 100% et qu'aucune dérogation à 60%, qui plus est systématique, n'est prévue.

Elle convient cependant du fait que le matériel roulant ne peut, à ce stade, être à 100% d'origine américaine mais se dit confiante dans la capacité des États-Unis à y parvenir dans un avenir proche. Elle précise par ailleurs que l'Administration ne délivrera de dérogation que si le fournisseur a apporté des preuves claires qu'il remplit les conditions à l'octroi d'une dérogation. En outre, l'octroi de dérogations ne peut être que strictement temporaire afin de ne pas nuire au développement d'une industrie domestique capable de produire un contenu 100% local dans un avenir proche.

¹ cf. annexe 1 page **Erreur ! Signet non défini.**

² Code of Federal Regulation Titre 49 – paragraphe 661.11

³ Cf annexe 2 page **Erreur ! Signet non défini.**

À ce stade, la FRA n'a pas adopté de mesures de nature réglementaire de mise en œuvre et indique qu'elle utilisera celles mises en place par la FTA sauf pour ce qui touche au régime de dérogations.

Enfin, il convient de noter qu'il existe des dispositions spécifiques à AMTRAK contenues dans le chapitre 243 du Titre 49 de l'*US Code* similaires aux dispositions du chapitre 244 appliquées par la FRA.

2. Les projets à grande vitesse

La nature « ferroviaire » d'un projet de transport collectif ne suffit pas à déterminer s'il relève de la FTA ou de la FRA ni donc, quelles clauses *buy america* lui sont applicables. Le principe général est que la FRA a en charge le transport ferroviaire intercity (ou longue distance) et que la FTA est en charge « du reste », c'est-à-dire des transports ferroviaires urbains, périurbain et de très grande banlieue.

En particulier, la FRA a la compétence pour développer un schéma ferroviaire national et s'est vue confier le développement de la grande vitesse ferroviaire, notamment au travers de trois programmes créés par la loi PRIIA pour financer le renouveau du transport ferroviaire de passagers.

Il ne fait aucun doute qu'à l'avenir, les financements qui seront consacrés à la grande vitesse ferroviaire devront se conformer aux clauses *buy america* de PRIIA.

Pour leur part, les crédits déjà alloués aux projets de train à grande vitesse proviennent de quatre origines distinctes :

- les budgets 2008 et 2009 du Département des Transports;
- le plan de relance de février 2009 (ARRA) ;
- le budget 2010 du Département des Transports.

Les deux premiers textes (budgets 2008 et 2009 du Département des Transports), ne font pas référence au PRIIA, et ce sont les dispositions du *Buy American Act* de 1933 qui s'appliquent.

Les deux derniers textes allouent explicitement des crédits pour mettre en œuvre les programmes ferroviaires créés par le *Passenger Rail Investment and Improvement Act* de 2008 (PRIIA). Les projets recevant ces financements doivent donc se soumettre aux clauses *buy america* prévues dans le PRIIA.

Les principaux projets – ceux qui intéressent les entreprises françaises – ont reçu des crédits provenant de ces différentes sources, il convient donc de considérer que tous les projets qualifiés de « grande vitesse ferroviaire » aux États-Unis doivent se soumettre aux clauses *buy america* appliquées par la FRA.

Commentaire :

Dicté par la crise économique et la question de l'emploi, on peut observer un durcissement de l'administration américaine des transports, au moins dans la rhétorique, sur ces questions. Nos collègues espagnols en aurait fait les frais deux fois récemment, dont au moins une fois avérée publiquement dans le marché du tramway de Houston : la *federal Transit administration* a demandé à l'autorité des transports de Houston de casser leur marché avec CAF pour non respect des clauses *buy america* sous peine de devoir renoncer à la subvention fédérale (900 000 millions USD).

Par ailleurs le système mis en place par la FRA de « dérogation au compte goutte » vise à faire porter la compétition entre les différentes entreprises internationale sur la part du contenu américain qu'elles seront capable de présenter puisque qu'une publicité préalable aux dérogations est prévue et que toute entreprise pourra bloquer la dérogation en indiquant qu'elle sait faire « plus américain » que son concurrent.

Pour mémoire, s'agissant de la très grande vitesse ferroviaire (300 km/h et au delà), à ce jour aucune entreprise américaine ne dispose de la technologie nécessaire pour mettre en œuvre un tel projet. Cependant General Electric a signé un partenariat avec des industriels chinois pour produire du matériel roulant destiné à la grande vitesse ferroviaire. Au vu de ce qui précède, ce groupement est particulièrement inquiétant pour les intérêts de nos champions nationaux.

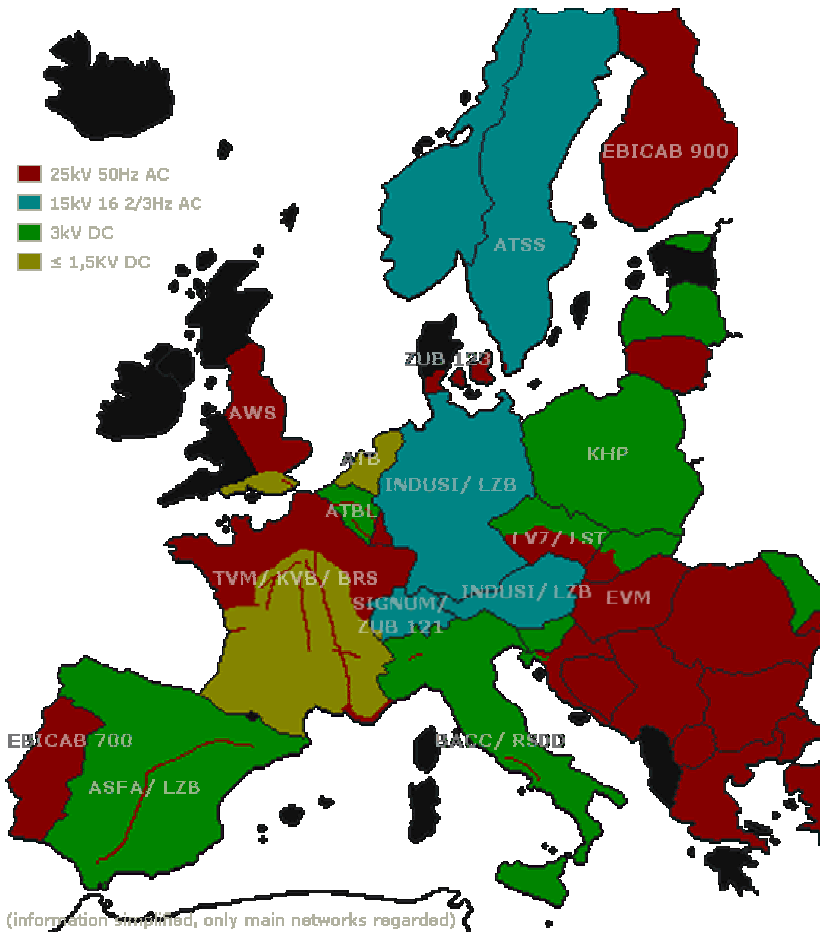
DOCUMENT N° 5

**« INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN EUROPE » ET
« PROCESSUS D'ADMISSION DU MATÉRIEL ROULANT »,
DOCUMENTS FOURNIS À LA COMMISSION D'ENQUÊTE PAR
ALSTOM**

ALSTOM

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN EUROPE

SYSTÈMES DE SIGNALISATION ET TENSIONS CATÉNAIRES

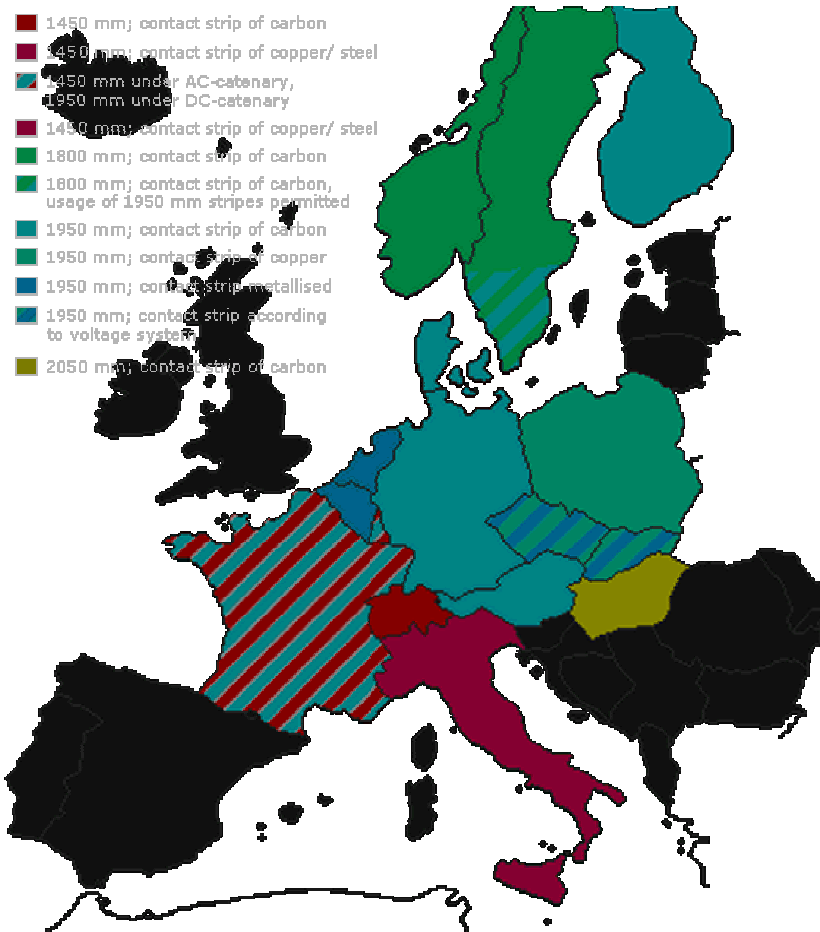


Source : www.bueker.net

ALSTOM

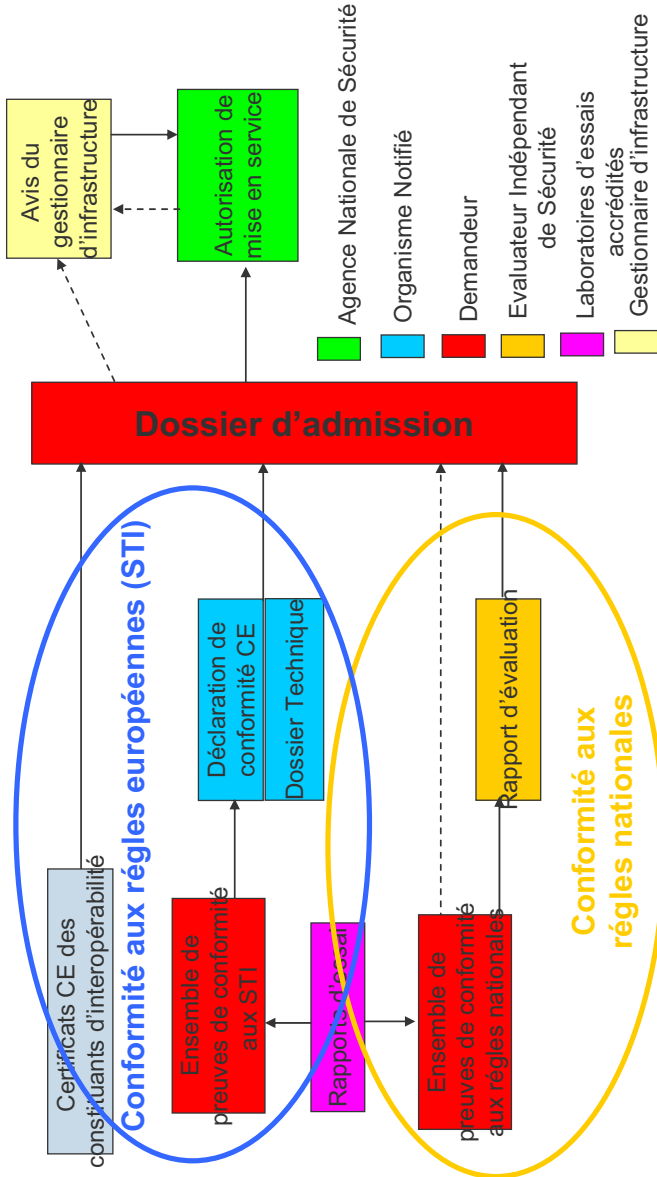
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN EUROPE

TYPES DE PANTOGRAPHE



Source : www.bueker.net

Processus d'admission du Matériel Roulant



TRANSPORT

ALSTOM

DOCUMENTS N° 6

*fournis à la commission d'enquête par la Fédération des industries ferroviaires
(FIF)*

« POSITION COMMUNE VDB – FIF »

**« PRÉLUDE AUX TRAVAUX FRANCO-ALLEMANDS SUR LA
COOPÉRATION FERROVIAIRE BILATÉRALE », COMMUNIQUÉ DE
PRESSE RELATIF À LA RÉUNION PRÉPARATOIRE POUR UN
GROUPE DE TRAVAIL COMMUN À BERLIN
(BERLIN, 7 OCTOBRE 2010)**

**« LA FIF SALUE LA CRÉATION D'UN GROUPE DE HAUT NIVEAU
FRANCO-ALLEMAND SUR LE FERROVIAIRE », COMMUNIQUÉ DE
PRESSE**



Position commune VDB – FIF

Les fédérations des industries ferroviaires française et allemande appellent à la réciprocité dans l'accès aux marchés publics et à une concurrence équitable sur les marchés ferroviaires

Les fédérations des industries ferroviaires française et allemande – la "Verband der Bahnindustrie in Deutschland" (VDB) et la "Fédération des Industries Ferroviaires" (FIF) – appellent l'UE à garantir la réciprocité dans l'accès aux marchés publics et **une concurrence équitable entre les membres de l'UE et les pays tiers.**

Alors que le marché européen est l'un des plus ouverts, l'accès des entreprises européennes aux marchés étrangers est souvent limité par des barrières non tarifaires, telles que : une utilisation excessive des clauses de sécurité, des procédures complexes d'enregistrement en tant que "fournisseur agréé", le manque d'informations et de transparence dans les procédures d'appels d'offres et d'attribution des marchés, des exigences excessives en termes de contenu local, etc.

Ces mesures discriminatoires sont particulièrement fortes dans certains pays asiatiques tels que la Corée du Sud ou le Japon et se traduisent par une perte sensible à l'export et en termes d'opportunités d'investissements. Dans le cas du Japon, par exemple, un rapport récent commandé par la Commission européenne¹ mentionne que l'ouverture du marché des produits ferroviaires aux entreprises étrangères doperait les importations japonaises de produits ferroviaires en provenance de l'UE d'environ 600 millions d'euros par an.

La FIF et la VDB reconnaissent et soutiennent les initiatives de l'UNIFE ainsi que toutes les autres initiatives visant à encourager l'ouverture du commerce mondial et à réduire les mesures discriminatoires dans les pays tiers. Très préoccupées par la persistance d'une concurrence déséquilibrée entre l'UE et ses principaux partenaires commerciaux, la VDB et la FIF encouragent la Commission européenne à poursuivre une politique proactive d'accès aux marchés, axée sur les mesures suivantes :

- inclure les marchés publics dans toutes les négociations commerciales bilatérales ou multilatérales à venir ;
- demander aux partenaires commerciaux de l'UE de supprimer les exclusions et dérogations injustifiées qui limitent l'accès des entreprises européennes aux


¹ *Assessment of barriers to trade and investment between the EU and Japan*, Copenhagen Economics, 2009. (DG Trade).

marchés étrangers. Cette exigence concerne particulièrement les signataires de l'Accord sur les Marchés Publics de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce);

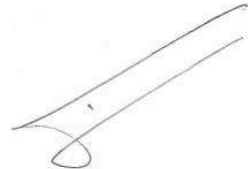
- demander aux partenaires commerciaux de l'UE d'améliorer sensiblement la transparence et de simplifier les procédures complexes d'attribution;
- une déclaration officielle de la Commission européenne clarifiant les conditions dans lesquelles les entités adjudicatrices peuvent appliquer la « clause de réciprocité » figurant dans les Notes Générales de l'UE de l'Accord sur les Marchés Publics;
- s'il s'avère évident que les partenaires commerciaux n'ont aucune intention d'offrir un accès réciproque aux entreprises de l'UE, envisager de mettre en place des restrictions ciblées pour les entreprises des pays qui continuent à protéger leurs marchés domestiques.

*

Garantir la réciprocité dans l'accès aux marchés publics et une concurrence équitable sur les marchés ferroviaires est la condition essentielle pour une amélioration durable de la compétitivité de l'industrie ferroviaire, non seulement au sein de l'UE, mais également dans le monde entier.



Dr. BAUR
Président du Conseil d'Administration
VDB



L. NEGRE
Sénateur-Maire
Président du Conseil
d'Administration
FIF



M. WALTER
Vice-président
VDB



DIE BAHNINDUSTRIE.
VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.



COMMUNIQUE DE PRESSE

PRELUDE AUX TRAVAUX FRANCO-ALLEMANDS SUR LA COOPERATION FERROVIAIRE BILATERALE

REUNION PREPARATOIRE POUR UN GROUPE DE TRAVAIL COMMUN A BERLIN

(BERLIN LE 7 OCTOBRE 2010)

Pour la première fois se sont réunis à Berlin les principaux acteurs institutionnels allemands et français du secteur ferroviaire

Ceux-ci ont exprimé leur volonté de coopérer étroitement sur des dossiers d'intérêt majeur pour l'avenir du transport ferroviaire européen.

En outre, ils souhaitent proposer une série de thèmes au futur groupe intergouvernemental franco-allemand de haut niveau, dont la création a été récemment annoncée par les ministres des transports des deux pays, Peter RAMSAUER et Dominique BUSSEREAU.

Les participants considèrent en effet qu'il est urgent d'examiner des sujets tels que la gestion de l'infrastructure, l'autorisation de mise en service des matériels roulants et les principes de leur reconnaissance mutuelle, les conditions d'élaboration et d'approbation des textes réglementaires et normatifs européens, la recherche et développement (en particulier concernant la réduction du bruit en ferroviaire) ou encore les stratégies industrielles dans le contexte de concurrence mondiale.

À cette réunion franco-allemande participaient les représentants des deux organismes nationaux de sécurité ferroviaires, l'EBA et l'EPSF, les deux gestionnaires nationaux d'infrastructure, DB Netz AG et RFF, les deux fédérations nationales de l'industrie ferroviaire, VDB et FIF, les deux principales associations nationales regroupant les opérateurs ferroviaires, la VDV et l'UTP, dont notamment les représentants des opérateurs ferroviaires DB et SNCF.

Le but était également de constituer les bases d'un groupe franco-allemand de réflexions et de propositions pour l'avenir du secteur ferroviaire dans les deux pays et, au-delà, en Europe, dans le sillage de l'accord passé entre les deux ministres.

Cette initiative répond aux préoccupations liées à la concurrence mondiale et aux obstacles et surcoûts induits par la coexistence en Europe de multiples systèmes, règles et normes techniques nationaux.

Le futur groupe de travail à haut niveau doit justement œuvrer à une meilleure coordination des politiques ferroviaires nationales, afin d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire et, au-delà, de l'industrie ferroviaire européenne tout entière.

C'est avec une vive satisfaction que les participants à cette réunion saluent la création imminente du groupe ferroviaire franco-allemand à haut niveau auquel ils souhaitent pouvoir contribuer très activement.

C'est, de leur point de vue, une page importante pour l'avenir de la coopération ferroviaire franco-allemande et, au-delà, de l'avenir de l'Europe ferroviaire, qui est en train de se tourner

Contact :

FIF service communication

Tél : 01 55 63 83 60

60 rue Anatole France - 92532 LEVALLOIS-PERRET

Communiqué de presse

La FIF salue la création d'un Groupe de haut niveau franco-allemand sur le ferroviaire

La Fédération des Industries Ferroviaires, par le canal de son Président Louis NEGRE, tient à saluer l'avancée majeure qu'exprime le communiqué de presse commun du 31 août 2010 des ministres des transports allemand, M. RAMSAUER et français, M. BUSSEREAU.

La volonté officielle des deux Etats de créer un Groupe de haut niveau franco-allemand sur le ferroviaire s'inscrit dans le droit fil des réunions de travail et des réflexions menées depuis plusieurs mois en étroite coopération entre les principaux acteurs institutionnels allemands et français du secteur (EBA, VDB, DB, DB NETZ, SNCF, EPSF, RFF), à l'initiative de la FIF.

Louis NEGRE indique que « ***depuis plus d'un an, j'ai en tant que Président de la FIF plaidé auprès des décideurs politiques de part et d'autre du Rhin en faveur d'une coopération ferroviaire approfondie entre nos deux pays afin d'accélérer la construction d'une Europe ferroviaire forte, seule capable de nous permettre de continuer à jouer un rôle essentiel dans la compétition mondiale*** ».

La FIF se réjouit donc de la volonté exprimée par les deux ministres d'accélérer l'harmonisation des processus et des règles entre la France et l'Allemagne et d'éliminer les obstacles administratifs entravant la compétitivité de nos systèmes ferroviaires.

Ceci constitue une étape politique à la fois majeure et indispensable vers la création, souhaitée à terme, d'une Commission ferroviaire étatique franco-allemande comprenant l'ensemble des acteurs du secteur s'élargissant à terme au niveau européen pour porter le grand projet industriel ferroviaire du XXIème siècle de type AIRBUS.

Louis NEGRE tient à souligner que « ***la FIF et les industriels du secteur soutiennent donc pleinement toutes les démarches et actions permettant le développement de la coopération ferroviaire franco-allemande et européenne. Ils apporteront toute l'aide nécessaire au succès de cette initiative qui va dans le sens du progrès et de l'avenir de toute une filière et, au-delà, du développement durable*** ».

DOCUMENT N° 7

**EXTRAIT D'UNE ÉTUDE SUR L'INDUSTRIE FERROVIAIRE DU
CABINET SYNDEX (21-22 SEPTEMBRE 2010), DOCUMENT FOURNI À
LA COMMISSION D'ENQUÊTE PAR LA FGMM-CFDT**

→ La crise économique touche le transport ferroviaire (1)...

Evolution du trafic mondial du transport ferroviaire de voyageurs

Passager-kilomètres (Mds)	2006	2007	2008	2009	Var. %
Europe *	642	643	660	624	-5,4%
Afrique	62	62	62	62	0,3%
Amériques	13	13	14	14	-3,3%
Asie Pacifique	1 646	1 789	1 951	2 012	3,1%
Estimation monde	2 362	2 506	2 687	2 712	0,9%

*yc Turquie et Russie

Evolution du trafic mondial du fret ferroviaire

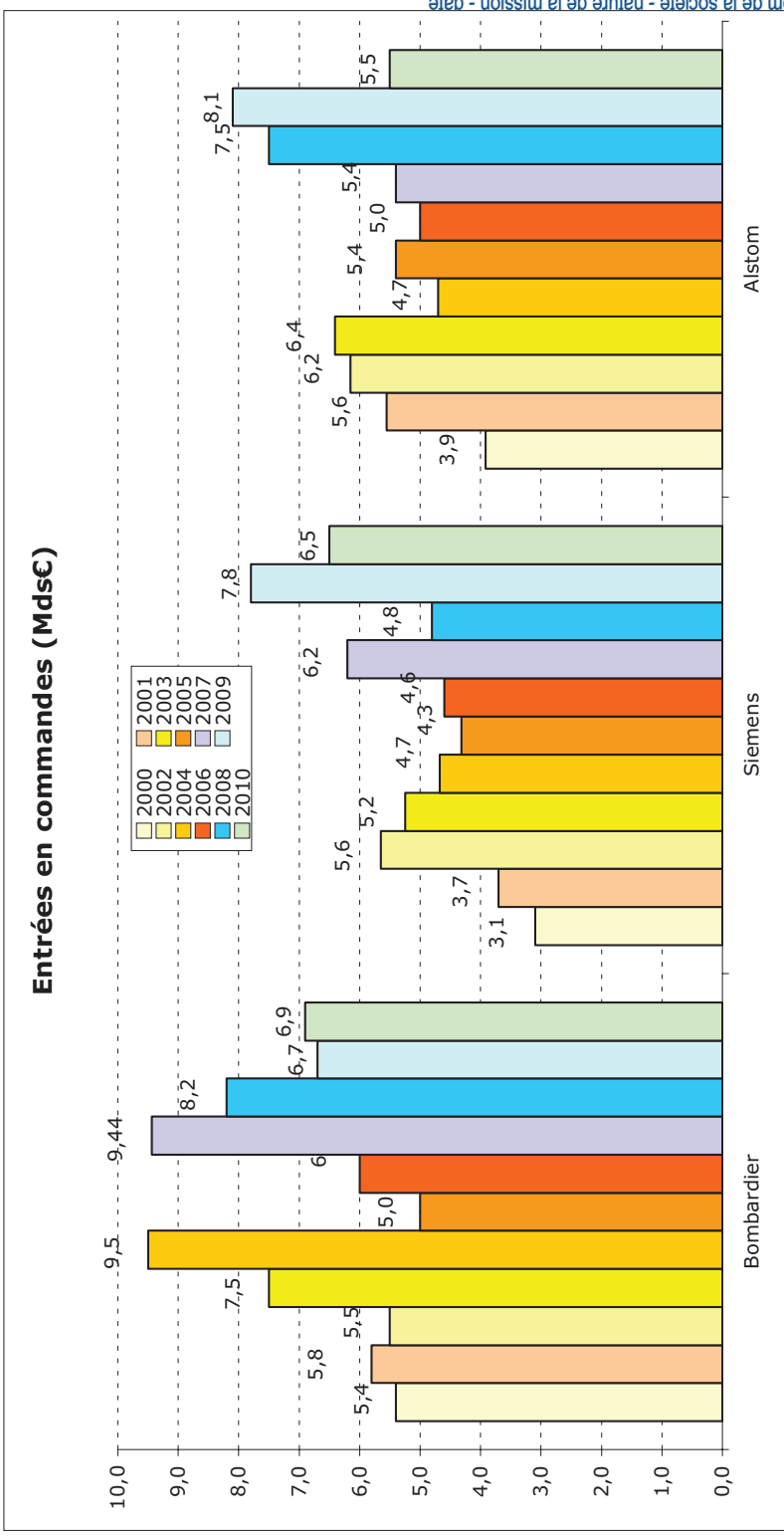
Tonne-kilomètres (Mds)	2006	2007	2008	2009	Var. %
Europe *	2 647	2 814	3 103	2 411	-22,3%
Afrique	142	139	138	137	-0,9%
Amériques	3 520	3 540	3 514	2 973	-15,4%
Asie Pacifique	2 873	3 096	3 453	3 466	0,4%
Estimation monde	9 181	9 589	10 208	8 988	-12,0%

*yc Turquie et Russie

→ La crise économique touche le transport ferroviaire (2)...

- ▶ Le fret ferroviaire particulièrement touché en Europe et Amérique du Nord
 - Le trafic du fret ferroviaire a connu un profond séisme en Amérique du Nord avec une baisse de 19% le ramenant au niveau de l'année 2000. La reprise au premier semestre 2010 est particulièrement vigoureuse (de 30 à 50% de croissance).
 - Pour l'Europe et la CIS, la chute oscille entre 25 et 30% pour les grands réseaux.
 - A contrario, l'Asie, qui représente le second marché mondial pour le fret ferroviaire, n'a subi qu'une contraction de son rythme de croissance annuelle, et que l'Inde a même enregistrée une croissance supérieure à 2008.
- ▶ Bonne résistance des trafics passagers
 - Le trafic de passagers ferroviaire a globalement continué de progresser en 2009 en dépit de la crise, mais à un rythme faible.
 - Les pays et zones matures accusent un recul limité de leur trafic alors que les pays zones émergentes continuent d'enregistrer des croissances de leur fréquentation.
 - Dans le domaine, l'année 2010 devrait marquer un retour à la croissance généralisé pour les trafics ferroviaires de passagers longue distance et une nouvelle progression de la fréquentation des transports collectifs urbains ferrés en lien avec la l'augmentation de l'offre.

➔ ... mais épargne l'industrie ferroviaire



→ Chiffre d'affaires et carnet de commandes de l'industrie à des niveaux record (1)

	Au 31 mars						% Change
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Alstom Transport							
(€ in millions)							
EBIT	-9	64	314	350	397	408	414
Taux de marge	-0.2%	1.3%	6.3%	6.6%	7.2%	7.1%	7.2%
Chiffre d'affaires	4 903	4 862	4 957	5 288	5 509	5 685	5 749
Entrées en commandes	6 065	4 709	5 011	5 388	7 467	8 114	5 484
Nb de salariés total					24 624	25 505	26 053
Nb de salariés en France					7 860	8 572	8 811

	Au 31 janvier						% Change
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Bombardier Transportation							
(€ in millions)							
EBIT	-276	111	254	291	247	362	448
Taux de marge	(4.5)%	0.4%	2.7%	3.9%	4.5%	5.5%	6.2%
Chiffre d'affaires	6 200	6 100	5 311	5 269	5 689	6 664	7 172
Entrées en commandes	11 570	3 520	5 840	9 440	8 249	6 664	6 885

	Au 30 septembre						% Change
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Siemens Transportation							
(€ in millions)							
EBIT	284	-434	45	80	191	-230	390
Taux de marge	6%	(10.1)%	1.1%	1.8%	4.3%	-3.4%	6.0%
Chiffre d'affaires	4 697	4 310	4 190	4 502	4 452	5 841	6 442
Entrées en commandes	4 674	4 321	4 599	6 173	4 780	7 842	6 766
Nb de salariés en France							750

→ Chiffre d'affaires et carnet de commandes de l'industrie à des niveaux record (2)

	Au 31 décembre						% Change	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008		2009
(€ in millions)								
EBIT	100,8	105,7	87,5	82,8	118	137,7	137,9	0%
Taux de marge	11%	11.5%	9.2%	8.2%	9.8%	11.4%	11.7%	0%
Chiffre d'affaires	913	922	943	1 015	1 200	1 212	1 174	-3%
Entrées en commandes	847	774	774	1 406			1 142	

	Au 31 décembre						% Change	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008		2009
(€ in millions)								
EBIT	61	65	-48	15	-110	117	65	-44%
Taux de marge	4.6%	4.7%	-3.9%	1.1%	-8.1%	6.5%	3.6%	
Chiffre d'affaires	1 320	1 375	1 226	1 368	1 356	1 798	1 811	1%
Entrées en commandes	1 717	1 645	1 615	2 127	1 786	1 595	2 834	78%

	Au 31 décembre						% Change	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008		2009
(€ in millions)								
EBIT	15,3	17,5	23,3	43,5	86,1	102,4	135,8	33%
Taux de marge	3.1%	3.0%	3.4%	5.3%	9.8%	10.1%	10.8%	
Chiffre d'affaires	495	578	681	806	874	1 005	1 258	25%
Entrées en commandes	1 549	1 433	933	1 424	969	1 732	1 457	-16%
Nb de salariés	3 472	3 846	3 838	4 016	4 321	4 758	5 762	

DOCUMENT N° 8

**CHARTRE RÉGISSANT LES RELATIONS ENTRE DONNEURS
D'ORDRES ET FOURNISSEURS AU SEIN DE LA FILIÈRE
FERROVIAIRE, ÉTABLIE LE 14 DÉCEMBRE 2010 PAR LE
MÉDIATEUR DES RELATIONS INTERENTREPRISES INDUSTRIELLES
ET DE LA SOUS-TRAITANCE ET PAR LA FÉDÉRATION DES
INDUSTRIES FERROVIAIRES (FIF)**



Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire

CONTEXTE

Sur la base de constats datant de Novembre 2008, dans le cadre de la médiation du Crédit aux entreprises, l'Etat a souhaité remédier aux difficultés rencontrées dans les relations entre « les grand donneurs d'ordre et les PME ».

La réflexion a permis d'aboutir à la signature d'une charte, « Charte de la Médiation du Crédit et de la CDAF, l'Association des Acheteurs de France, régissant les relations entre grands donneurs d'ordre et PME », annexée au présent document (et ci-après mentionnée comme « la Charte »).

Il est à noter que la Charte a été en particulier signée par les acteurs suivants, en relation avec l'activité ferroviaire : SNCF, RFF, RATP, ALSTOM, Veolia, Faiveley, SNR Roulements.

La mise en place, à l'initiative du Ministère de l'Industrie, de la filière ferroviaire en tant que telle et de son comité stratégique (CS2F), faisant suite aux Etats Généraux de l'Industrie (EGI), s'est accompagnée d'une identification des sujets clefs à aborder. Le renforcement des bases et de la cohésion de la filière est l'un de ces sujets, qui passe notamment par la mise en œuvre des pratiques énoncées dans la Charte entre grands clients et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire.

La Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), qui assure la présidence du Comité de Pilotage de la filière, a décidé de promouvoir les principes de la Charte auprès de ses membres et plus largement au sein de l'ensemble de la filière ferroviaire, et d'encourager les entreprises de la filière à y adhérer. A ce titre, la FIF sera membre du Comité de Pilotage de la Charte.

SPECIFICITES

Dans l'application de la Charte au sein de la filière ferroviaire, certaines spécificités devront être prises en compte dans son objet ou dans son application. Ces éléments sont explicités ci-après :

- Au delà des « entreprises ayant un gros volume d'achats » (la Charte, préambule) sont concernées au sein de la filière ferroviaire « les entreprises ayant un volume d'achats important au regard de leur taille ou de celle de leur fournisseur ». Dans cet esprit, la notion de « grands Donneurs d'Ordres » est étendue à l'ensemble des « Donneurs d'Ordres ».
- Dans l'application de la loi LME (la Charte, Article 1) il est entendu que l'application unilatérale d'une retenue sur facture sans accord préalable du fournisseur est illégale.
- La notion de « correspondant PME » (la Charte, Article 9) est à entendre comme « correspondant fournisseur ».

Les donneurs d'ordre de la filière ferroviaire, signataires du présent document, s'engagent à en faire un document de référence dans leurs contrats d'achats vis-à-vis des fournisseurs de la filière.

PRINCIPE D'APPLICATION

La signature de ce présent document « Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire » engage les signataires à la mise en œuvre et au respect de l'ensemble des pratiques énoncées dans la Charte jointe en annexe, dans son titre «10 engagements pour des achats responsables», et explicitées ou complétées par les spécificités énoncées ci avant.

MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE AU SEIN DE LA FILIERE FERROVIAIRE

La FIF, assurant en la personne de son Président la Vice-présidence de la filière ferroviaire et la Présidence de son Comité de Pilotage veille à la diffusion du présent document dans l'ensemble de la filière, en assure la promotion, encourage à sa signature et en contrôle l'application.

Dans ce cadre, le Comité Stratégique de la filière ferroviaire fera un point régulier sur la mise en œuvre et l'application des principes de la Charte, en déduira les éventuelles actions correctives qui pourraient s'avérer nécessaires au sein de la filière ferroviaire, et, le cas échéant, proposera des évolutions de la Charte dans son contenu ou son périmètre. Le Comité de Pilotage de la filière ferroviaire proposera les modalités pratiques de collecte des informations nécessaires à l'établissement de ce point périodique.

Un premier bilan de la diffusion et de l'application de la « Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire » sera fait mi 2011.

Chaque entreprise signataire devra désigner un correspondant chargé du suivi de l'application de cette charte au sein de l'entreprise. Ce correspondant sera indiqué au Comité de Pilotage de la Filière Ferroviaire. Lorsque la taille de l'entreprise le justifie, celle-ci pourra désigner un médiateur interne.

DOCUMENT N° 9

**CHARTRE DE LA MÉDIATION DU CRÉDIT ET DE LA CDAF,
L'ASSOCIATION DES ACHETEURS DE FRANCE, RÉGISSANT LES
RELATIONS « GRANDS DONNEURS D'ORDRES / PME », ÉTABLIE
PAR LA CDAF, PAR LE MÉDIATEUR DES RELATIONS
INTERENTREPRISES INDUSTRIELLES ET DE LA SOUS-TRAITANCE
ET PAR LA MÉDIATION DU CRÉDIT AUX ENTREPRISES**



CHARTRE DE LA MEDIATION DU CREDIT ET DE LA CDAF, L'ASSOCIATION DES ACHETEURS DE FRANCE, REGISSANT LES RELATIONS ENTRE GRANDS DONNEURS D'ORDRES ET PME

PREAMBULE

L'étude des dossiers soumis à la médiation du crédit depuis sa création en novembre 2008 a révélé un certain nombre de difficultés dans la relation des PME avec leurs grands clients, donneurs d'ordres.

Afin de remédier à ces difficultés, la présente Charte a été élaborée conjointement par la Médiation du Crédit et la Compagnie des dirigeants et acheteurs de France (CDAF) afin d'engager les grands donneurs d'ordres signataires à mettre en place une démarche de progrès vis-à-vis de leurs fournisseurs et notamment les petites et moyennes entreprises (TPE-PME).

Les donneurs d'ordres signataires manifestent leur volonté d'appliquer les bonnes pratiques décrites ci-après et d'exercer leur responsabilité dans un cadre de confiance réciproque avec les fournisseurs, dans la connaissance et le respect des droits et devoirs respectifs.

Il est clairement établi pour tous les signataires :

- que l'ensemble des engagements pris dans cette Charte, ainsi que leur mise en œuvre, s'inscrivent dans le cadre de la législation en vigueur régulant l'économie de marché, du respect des dispositions européennes et nationales régissant les relations inter entreprises (Code de Commerce) ainsi que, pour les entreprises et entités concernées, des textes encadrant les marchés publics ;
- que certains des signataires appliquent d'ores et déjà tout ou partie des principes de la charte ;
- qu'enfin elle vise d'une manière générale :
 - les entreprises ou entités ayant un gros volume d'achats ;
 - les achats qui sont significatifs à la fois pour l'acheteur et pour le vendeur (le terme « fournisseurs stratégiques » désignant à l'article 2 les fournisseurs vendant un ou plusieurs produits ou services dont la place est importante dans l'un des métiers de l'acheteur).

CHARTRE DES « 10 ENGAGEMENTS POUR DES ACHATS RESPONSABLES »

1. Assurer une équité financière vis-à-vis des fournisseurs

L'attitude responsable du grand donneur d'ordres consiste à payer conformément à la loi LME, en appliquant ses dispositions de façon stricte et sincère. Les signataires s'engagent à ne pas déformer l'esprit de la loi et à s'abstenir, vis-à-vis des entreprises petites et moyennes, de pratiques telles que :

- imposition de taux d'escompte excessifs en contrepartie du respect des délais de paiement de la loi LME ;
- application unilatérale d'une retenue déraisonnable pour litige au moment du règlement sauf dispositions contractuelles ;
- défaut d'information du fournisseur en cas de litige ;
- retard volontaire dans le traitement du litige.

2. Favoriser la collaboration entre grands donneurs d'ordres et fournisseurs stratégiques

Les grands donneurs d'ordres souhaitent engager une collaboration avec leurs fournisseurs stratégiques, qui consiste par exemple à :

- partager les coûts de qualification, homologation finale ;
- aider les PME qui sont au cœur de leur panel stratégique à la performance de leur entreprise (production, achats...);
- aider la PME à utiliser de façon optimale les dispositifs existants ;

en veillant à respecter le management des entreprises concernées.

Cette démarche sera engagée de bonne foi par le client et le fournisseur, le cas échéant par convention, en excluant toute pratique assimilable à de la gestion de fait et en ne visant qu'à instaurer une relation partenariale.

3. Réduire les risques de dépendances réciproques entre donneurs d'ordre et fournisseurs

Le poids trop élevé d'un donneur d'ordre dans l'activité d'une PME peut être un facteur de risque en cas d'évolution brutale des volumes de commandes. De ce fait, toutes les actions qui peuvent être engagées par les PME (diversification, internationalisation, amélioration des savoir-faire) seront autant d'initiatives positives pour les donneurs d'ordre.

Le désengagement d'un grand donneur d'ordre sera anticipé et progressif afin de tenir compte de l'ancienneté des relations avec l'entreprise et le cas échéant du degré de dépendance, de ses possibilités de se diversifier ou de s'adapter.

Un fournisseur qui acquiert un monopole technique de fait peut mettre en risque les approvisionnements d'un donneur d'ordres. Ce dernier souhaitera alors logiquement une seconde source d'approvisionnement, qui pourra s'exprimer dans le cadre de la négociation par exemple sous forme de cession de licence normalement rémunérée.

4. Impliquer les grands Donneurs d'Ordres dans leur Filière

Dans sa relation bilatérale avec les fournisseurs dans sa filière, le grand donneur d'ordre s'engage à rechercher :

- une relation de confiance avec le management de l'entreprise, et en particulier le chef d'entreprise, qui sera invité dans cette logique à donner à son client la visibilité nécessaire sur son activité ;
- le développement d'une gestion prévisionnelle des achats pour donner de la visibilité aux fournisseurs en communiquant à l'avance les arrêts de commande et les niveaux prévisionnels d'activité moyen et long terme et favoriser ainsi l'adaptation des capacités ;
- la protection de la filière en évitant, dans la mesure du possible, de réintégrer brutalement des opérations en période de crise, et être attentif au maintien des capacités et des savoir-faire de sous-traitance qui seront nécessaires au moment de la reprise et du développement.

Les grands acheteurs seront attentifs à la consolidation des filières de production, surtout en cas d'avance technologique et favoriseront leur déploiement international.

5. Apprécier le Coût total de l'achat

Pour apprécier la compétitivité entre des offres de différentes provenances, les grands donneurs d'ordre s'attacheront autant que faire se peut à :

- **prendre en compte l'ensemble des composants du coût** (ne pas seulement comparer le prix du bien ou du service, mais intégrer l'ensemble des coûts complémentaires) comme :
 - les coûts logistiques associés supportés directement par l'acheteur (transport, stockage,...),
 - la durée de mise au point technique avec les allers et retours,
 - le temps de formation et d'acquisition des compétences,
 - les coûts en après-vente à services rendus équivalents,
 - les coûts des audits qualité et RSE.
- **intégrer, notamment en matière de sous-traitance, l'ensemble des aléas liés à l'évaluation de ces coûts totaux, tels que :**
 - ruptures des approvisionnements,
 - conformité des produits et des services,
 - risques liés au traitement des litiges,
 - fluctuations de monnaies,
 - risques sociaux et politiques, non couverts par des assurances,
 - la fiabilité du service après-vente,
 avec les conséquences possibles en termes de pertes d'exploitation et d'impact sur l'image de l'entreprise.

6. Intégrer la problématique environnementale

Le grand client doit anticiper les enjeux du développement durable et, notamment, les impacts environnementaux de sa politique d'achat, de ses sources d'approvisionnement et de son cahier des charges produits/services afin de se préparer à une vraisemblable augmentation des obligations réglementaires en la matière, aux hausses futures des combustibles fossiles ou à la taxation vraisemblable des émissions :

- recyclage en fin de vie,
- traitement des déchets, pollution consommation d'énergie,
- bilan carbone.

Le grand donneur d'ordre a également un rôle d'exemplarité en vue de sensibiliser ses fournisseurs sur leur responsabilité au titre des problématiques de développement durable. Il intègre dans ses critères de choix les performances des fournisseurs en la matière.

7. Veiller à la responsabilité territoriale de son entreprise

Il relève de la responsabilité de toute entreprise de :

- créer un tissu de relations qui contribue à son développement en veillant aux bons échanges de relations d'affaires avec les clients et les fournisseurs implantés sur le même territoire ;
- rechercher, sur le territoire sur lequel elle exerce son activité, à contribuer le plus possible à développer l'activité économique.

8. Les Achats : une fonction et un processus

Le respect, au quotidien par une entreprise, de l'ensemble des principes énoncés repose sur le professionnalisme de ses acheteurs qui doivent être :

- formés aux techniques du métier Achat ;
- personnellement engagés à respecter l'éthique, faisant preuve d'impartialité et d'objectivité et évitant toute situation susceptible de générer des conflits d'intérêts ;
- chargés d'assurer une mise en concurrence ouverte, libre et loyale, gage d'efficacité sur la base des règles suivantes : libre accès aux appels d'offres, égalité de traitement des candidats, transparence et traçabilité des procédures, prise en compte du coût total tel que défini au point 5.

Les mêmes principes s'appliquent aux achats qui seraient faits par délégation à des tiers.

9. Une Fonction Achat chargée de piloter globalement la relation fournisseurs

Chez un grand donneur d'ordre, les acteurs de la Fonction Achat ne sont pas exclusivement les acheteurs, mais aussi notamment les prescripteurs et utilisateurs, qui peuvent être en contact quotidien avec les fournisseurs. La qualité de la relation avec les fournisseurs est le résultat d'un travail d'équipe, où la contribution de chacun est déterminante. Il s'agit d'une mission collective.

La Fonction Achat pilote ou coordonne l'ensemble de la relation commerciale, financière et comptable vis-à-vis des fournisseurs en :

- animant une relation client – fournisseur, fondée sur le respect mutuel,
- mettant en place les moyens pertinents pour assurer un suivi des fournisseurs,
- communiquant sur sa politique d'achat avec le plus de transparence possible,
- privilégiant la négociation pour résoudre les litiges commerciaux.

La fonction Achat pilote ou coordonne les plans d'activité appropriés à la mise en œuvre de cette Charte, le suivi des indicateurs associés et des actions correctrices qui s'imposeraient.

Les donneurs d'ordres désigneront un ou plusieurs « correspondant PME » pouvant être saisi par les fournisseurs, à défaut de résolution du conflit avec l'acheteur local, de façon à privilégier la médiation.

10. Fixer une politique cohérente de rémunération des acheteurs

La fixation des objectifs d'un acheteur – qu'il soit interne au donneur d'ordres ou délégué - voire l'architecture de la part variable de sa rémunération, intègre notamment l'ensemble de ces principes d'achat responsable sur les plans économique, financier, environnemental et territorial figurant dans cette Charte.

DOCUMENT N° 10

**« PROJET DE PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE RÉGIONAL DANS
UNE DIMENSION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE »
(AVRIL 2011), DOCUMENT FOURNI À LA COMMISSION D'ENQUÊTE
PAR M. JEAN-PIERRE DELANNOY, RESPONSABLE RÉGIONAL CGT
DE LA MÉTALLURGIE NORD – PAS-DE-CALAIS**

PROJET DE POLE

INDUSTRIEL

FERROVIAIRE

REGIONAL

DANS UNE DIMENSION

NATIONALE ET EUROPÉENNE

AVRIL 2011

SOMMAIRE

- INTRODUCTION page 3
- PRESENTATION page 4 - 5
- L'ENGAGEMENT NATIONAL
POUR LE FERROVIAIRE pages 5 – 6 – 7 - 8
- LES EFFECTIFS pages 8 - 9
- CREATION et ACTIONNARIAT
DU POLE REGIONAL page 9
- GESTION DES EFFECTIFS DANS L'ATTENTE
D'UNE RELANCE page 10
- CONCLUSION page 10

INTRODUCTION

Le projet régional d'un pôle de l'industrie ferroviaire reste un projet industriel et non un plan de création d'un pôle ferroviaire. Tout simplement parce que, en tant que syndicaliste, nous n'en avons pas la vocation.

Par contre nous considérons que ce projet de pôle de l'industrie ferroviaire doit être l'occasion inespérée de construire ou reconstruire une véritable filière industrielle régionale qui s'inscrirait dans le cadre d'un pôle National.

4 points apparaissent importants :

- I. **Définir une tête de pont pour structurer le pôle industriel régional du ferroviaire.** Pour cela il apparaît indispensable que l'ensemble des différentes entreprises de ce pôle soit ou d'accord sur celui ou celle qui en aurait la responsabilité.
- II. **Déterminer l'importance de l'actionnariat des entreprises et le niveau d'engagement de l'Etat dans ce pôle industriel,** pour que cela s'inscrive dans le cadre d'une stratégie de filière industrielle comme le précisent les conclusions des Etats généraux du 4 mars 2010.
- III. **Etablir le niveau des commandes actuelles et à venir** en nombre d'heures de travail et en nombre de salariés.
- IV. **Un vaste plan de formation avec la garantie de reprise** des salariés à l'issue de la formation au sein des différentes entreprises du pôle ferroviaire. L'objectif étant de sauvegarder le Savoir Faire et l'outil.

I. PRESENTATION

Les Sociétés ALSTOM, BOMBARDIER, SIEMENS, VALDUNES, AFR, FORGES DE FRESNES, ex ABRF, ATELIERS DES FLANDRES, SDHF, SAMBRE et MEUSE (UVZ), regroupées au sein du Pôle National sont spécialisées dans la construction, la transformation, la maintenance et autres dérivés des TGV, Métros, Tramways, Transports Urbains, Wagons spécifiques au Fret, comme l'ensemble des Equipementiers et Sous Traitants rattachés à cette Industrie.

Ce pôle proposerait une offre globale dans l'étude, la construction ferroviaire, la maintenance de tous types de matériels. Cela rentrerait dans l'objectif défini par la conclusion des Etats généraux de l'industrie (du jeudi 4 mars 2010) présenté par le Président de la République à Matignon, c'est-à-dire une stratégie de filière de l'industrie ferroviaire qui permet de donner aux acteurs une visibilité nécessaire pour leurs investissements structurants et ainsi recruter et développer leurs compétences pour gagner en compétitivité, l'industrie ferroviaire rentre parfaitement dans cette analyse.

En effet les PME sont trop petites, les ETI (Entreprises de Taille Intermédiaire) sont insuffisamment nombreuses et insuffisamment développées. Avoir laissé se développer les TPE s'avère comme une erreur stratégique de l'industrie ferroviaire, notamment au regard des enjeux actuels.

Une stratégie de regroupement de ces entreprises s'avère nécessaire sans pour autant remettre en cause l'emploi mais au contraire le développer en gagnant de nouveaux marchés.

Les comités stratégiques de filières pourront permettre ainsi de cofinancer des projets structurants comme le pôle ferroviaire Régional et permettre de créer les synergies entre les constructeurs et les sous traitants.

Il est d'ailleurs prévu des projets structurants, avec une intervention en capital, pour des projets régionaux et de l'Etat à condition bien sûr que les acteurs prennent une participation

équivalente.

Il est donc urgent de prévoir un budget financier important s'inscrivant dans une politique de développement du Ferroviaire.

Les entreprises du Fret de ce pôle ferroviaire doivent également redevenir des sous-traitants de la fabrication de matériels voyageurs avec la possibilité de relocaliser certaines productions.

L'ensemble des ces fabrications permettrait de redonner une véritable diversification à l'Industrie Ferroviaire Régionale et Nationale.

En ce qui concerne plus particulièrement le Fret, il faut rappeler que la SNCF occupe la cinquième place du marché européen.

En outre, il est à préciser alors que la crise économique impacte très fortement l'activité du Transport Ferroviaire de Marchandises, l'Etat français (Grenelle de l'Environnement) a engagé différents programmes d'actions comprenant entre autres la relance du Fret Ferroviaire. Cela fait d'ailleurs partie des dispositions prises par les Etats Généraux de l'Industrie annoncés le 04 mars de l'année 2010 sur la volonté de renforcer et de pérenniser les filières industrielles en France notamment des matériels de transport comme le ferroviaire fret. Pour ce faire un emprunt national de 10 milliards d'Euros a été créé dont 8 milliards d'Euros (80 %) sont consacrés à des problématiques touchant essentiellement directement l'industrie en soutien aux PME, pour les transports et notamment le fret.

II. L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FERROVIAIRE

(Extrait du Conseil des Ministres du 16 Septembre 2009)

Le Grenelle de l'Environnement a pour ambition de porter la part des transports de marchandises à la route de 14% aujourd'hui à 25% à l'horizon 2022.

RÉGION METALLURGIE CGT NORD/PAS DE CALAIS

C'est un effort certes considérable, mais indispensable dans le choix fait par les pays d'une économie « décarbonée ». Notre politique de fret doit être la traduction sectorielle de cet engagement fort.

Dans ces conditions, il est urgent de donner un nouveau souffle au fret ferroviaire par un programme de grande ampleur en faveur d'un nouveau transport écologique de marchandises.

De la même façon que nous sommes passés, il y a quelques années dans le transport de voyageurs, du Corail au TGV, nous devons aujourd'hui donner une grande ambition pour le transport de marchandises et passer au « fret ferroviaire de l'avenir ».

A cette fin, l'Etat, Réseau Ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, décident aujourd'hui d'un grand engagement national pour le fret ferroviaire. Ils s'appuient notamment sur les 9 axes suivants :

- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires en France (afin de mettre des camions sur les trains),
- aider massivement le développement du transport combiné (afin de mettre des conteneurs sur les trains),
- renforcer le développement et la qualité du service de fret massifié (trains complets),
- développer les opérateurs ferroviaires de proximité (créer des PME ferroviaires pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées),
- développer le fret ferroviaire express (utilisation des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises),
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit ROF (Réseau Orienté Fret),
- supprimer les goulets d'étranglement (notamment pour l'agglomération lyonnaise avec le CFAL, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes – Montpellier), principaux points de congestion du réseau ferré national,
- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français

RÉGION METALLURGIE CGT NORD/PAS DE CALAIS

(condition essentielle à leur développement), sources importantes de fret massifié,

- moderniser la gestion des sillons (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret) et traiter le fret comme une priorité.

Cet engagement national correspond à un investissement public global en faveur du fret de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020.

Dès 2010, comme cela avait été prévu, plus d'actions concrètes auraient dû marquer le lancement de cet engagement national massif pour le fret ferroviaire, notamment :

- lancement de l'appel d'offres franco-italien pour le service d'autoroute ferroviaire alpine entre Lyon et Turin,
- approbation ministérielle de l'avant projet sommaire de la partie Nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et des études préliminaires de la partie Sud du CFAL,
- lancement de l'appel d'offres du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier,
- doublement des fréquences des navettes d'autoroutes ferroviaires Luxembourg-Perpignan,
- augmentation de l'aide à l'exploitation du transport combiné,
- promulgation de la loi permettant la création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) et l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité
- création d'opérateurs ferroviaires au Port du Havre et au Port de la Rochelle, et d'au moins 3 opérateurs ferroviaires de proximité en région,
- création autour de la SNCF d'un consortium français de grande vitesse marchandises,
- augmentation du nombre de trains du transport combiné de 50% sur l'axe Lille-Perpignan,
- lancement par la SNCF d'un appel d'offres pour des wagons multimodaux,
- création autour de la SNCF d'un champion français du combiné (3^{ème} opérateur européen).

Le Ministère en charge des transports devait organiser une large concertation sur cet engagement national. Un comité de suivi devait être mis en place pour suivre la mise en œuvre de ce programme.

Il est demandé à la SNCF de s'engager dans un développement du fret massifié conformément à ses objectifs d'investir fortement dans les solutions innovantes de transport de marchandises (autoroutes ferroviaires, fret à grande vitesse, opérateurs ferroviaires de proximité, etc ...). Au moins 1 milliard d'euros était prévu par la SNCF pour ces investissements innovants dans les cinq prochaines années.

OU EN EST-ON DE LA REALISATION DE L'ENSEMBLE DE CE PROGRAMME ?

III. LES EFFECTIFS

Comment peut-on avoir dans le Nord la présence de l'AIF (Agence des Industries Ferroviaires) et de l'AFE (Agence Ferroviaire Européenne), une région considérée comme la capitale du Ferroviaire National et de l'Europe Occidentale, et prendre le risque de ne plus avoir d'industrie ferroviaire et cela au moment où l'Etat français revendique que le Pays doit pouvoir garder ses industries ?

Actuellement, l'Industrie ferroviaire en France ne regroupe plus que 25 000 salariés environ, dont 10 000 dans notre région du Nord Pas de Calais.

De nombreux Equipementiers et Sous Traitants, à des degrés divers, sont en difficulté depuis ces trois dernières années.

Pris dans son ensemble, les sites peuvent assurer la fabrication de matériel ferroviaire de A à Z, réaliser la réparation, les modifications, la maintenance du parc existant et sont en capacité d'innover en créant des projets nouveaux.

Le Savoir Faire, que ce soit au niveau des projets, des études à la fabrication, n'est plus à démontrer.

Mais celui-ci risque de disparaître à terme si l'on ne crée pas les conditions pour sauvegarder cette Industrie dont une partie risque de disparaître en tout ou partie d'ici 2012/2013, comme cela est déjà le cas pour DELOS, SOFANOR, SAEP, AFR, etc ... etc ...

L'un des enjeux consiste à proposer des produits plus performants techniquement d'où la nécessité d'investissements spécifiques. L'avance technologique n'est plus à démontrer (encore faut-il pouvoir la préserver !).

D'ailleurs c'est cette avance technologique que certains groupes industriels mondiaux tentent de récupérer, notamment certains brevets. Ce pôle ferroviaire pourrait ainsi rendre pérennes nos entreprises.

IV. CREATION et ACTIONNARIAT DU POLE REGIONAL

Ce Pôle Régional pourrait ainsi développer davantage la complémentarité en synergie avec le Savoir Faire des entreprises regroupées dans ce pôle, cette synergie entre d'une part les constructeurs, et d'autre part les sous traitants.

Cette absence de synergie est le résultat d'un déficit de structurations en France liées tout simplement à l'absence de stratégie de filière partagée entre ses acteurs.

Reste à déterminer le fonctionnement et les responsabilités du Pôle Ferroviaire Régional et son rôle au sein du Pôle National.

Cette création d'un Pôle Industriel, pour lequel il faut créer une tête de pont chargée d'articuler et d'impulser les synergies entre constructeurs et sous traitants pour créer une véritable filière industrielle innovante et stable.

V. GESTION DES EFFECTIFS DANS L'ATTENTE D'UNE RELANCE

Le temps que ce Pôle Industriel puisse se constituer, notamment pour les entreprises en difficultés, en liquidation judiciaire ou encore en redressement judiciaire, il sera nécessaire de reclasser temporairement des salariés dans des entreprises (comme ALSTOM, ANF, VALDUNES...) ou encore de mettre en place un vaste plan de formation, et ceci afin de préserver le Savoir Faire.

L'Etat ne peut se permettre de laisser mourir une industrie qui était encore récemment l'un des fleurons du pays et particulièrement dans notre région.

Faut-il rappeler les taux de chômage élevés dans les bassins du Douaisis, du Valenciennois et de la Sambre, là où se trouvent justement implantés une grande partie des 10 000 emplois du Nord Pas de Calais qui risquent d'être supprimés !

VI. EN CONCLUSION

La création de ce pôle industriel ferroviaire, non seulement répondrait à la volonté politique affichée du Gouvernement très largement développée par le compte rendu du Conseil des Ministres de septembre 2009, mais en outre éviterait d'alourdir une situation de chômage suffisamment catastrophique dans la Région du Nord Pas de Calais.

Pour l'instant, nous sommes au regret de constater que les décisions prises par l'Etat ne sont que des effets d'annonces et ne se concrétisent pas dans les faits, la situation de notre Industrie Ferroviaire continuant à se dégrader au fil des mois.

Nous partageons donc la revendication du Président du Conseil Régional qui voudrait faire du Nord Pas de Calais l'équivalent du « Toulouse Aéronautique » en matière d'Industrie Ferroviaire qui pourrait être le socle régional dans le cadre d'un pôle national, et devenir ainsi la Capitale Ferroviaire en Europe.

DOCUMENT N° 11

**« FRET FERROVIAIRE : LA SNCF POURSUIT SA STRATÉGIE DE LA
TERRE BRÛLÉE », COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU 28 AVRIL 2011 DU
SECTEUR FÉDÉRAL CGT DES CHEMINOTS
RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS**



Secteur Fédéral C G T des Cheminots

Région Nord // Pas de Calais

37 rue de Tournai 59000 Lille

☎ 03 28 55 76 06 /221606 fax 03 28 55 78 16 /221816

E mail : secteur-cgt-cheminots.lille@magic.fr

Delfosse Patrick
Secrétaire régional CGT/Cheminots

Lille le : 28 Avril 2011

Communiqué de Presse

Mesdames et messieurs les rédacteurs

Fret ferroviaire : la SNCF poursuit sa stratégie de la Terre brûlée !

De l'été 2009 à notre dernière manifestation le 12 Mars dernier, les cheminots de Somain, soutenus par la population, des élus politiques, des associations et des organisations syndicales interprofessionnelles, ont mené une lutte remarquable pour la préservation et le développement du triage de Somain.

Cette lutte avait abouti, après de nombreuses mobilisations, à des engagements de la part de la Direction SNCF et des pouvoirs publics sur la préservation du site et le maintien du système de tri, dit « par gravité ». La SNCF n'hésitait pas alors à affirmer « que la fermeture du site n'avait jamais été envisagée et que la nouvelle offre multi lots multi clients préserverait une activité à Somain » !

Aujourd'hui, la SNCF renie ses engagements en annonçant l'arrêt du tri « par gravité » à Somain dès le mois d'octobre !

Cette décision, que nous redoutions, s'inscrit dans la politique d'abandon de trafic à laquelle, en dépit de l'affichage, la Direction de la SNCF n'a jamais renoncé depuis 2004.

Cette politique de repli de l'activité, acceptée tacitement par le gouvernement, se solde par un bilan catastrophique pour le fret ferroviaire en France :

- Le volume transporté par la SNCF est passé de 55 milliards de tonnes kilomètres en 2000 à 23 milliards de tonnes kilomètres prévus au budget 2001.
- La part du volume de Fret transporté par le rail est passée de 26% à 12% en 20 ans.

C'est un contresens absolu avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

De surcroît, si ce projet de quasi fermeture du triage de Somain allait jusqu'à son terme, les conséquences

sociales en perte d'emploi et de savoir faire seraient considérables.

A un moment où les décisions se prennent pour le canal Seine/Nord, où les camions continuent à faire des morts sur nos routes, l'abandon des installations de tri par gravité et la perte de technicité à Somain rendraient la situation irréversible et la possible fermeture d'un outil moderne et indispensable pour travailler au rééquilibrage des modes de Transport.

C'est pour cette raison que nous employons le terme de « Terre brûlée » : la Direction de la SNCF et le gouvernement ont décidé de sacrifier l'avenir sur l'autel de la rentabilité immédiate. N'est-ce pas d'ailleurs le fil rouge de la politique gouvernementale dans tous les domaines : santé publique, recherche, éducation, politique énergétique, ... ?

Pour la CGT/Cheminots, le fret ferroviaire de proximité, cette technique de la messagerie ferroviaire, rendue possible par **des installations telles que le triage de Somain, sont stratégiques pour relever le défi de la lutte contre le changement climatique et celui de l'aménagement du territoire.**

Les cheminots du site de Somain et toute la CGT n'ont pas l'intention de rester les bras croisés devant cette casse de leur outil de travail. Le Secteur Fédéral CGT a, d'ores et déjà, entamé une démarche de concertation immédiate auprès de la direction de Fret SNCF qui nous reçoit ce jour, 28 avril.

Nous appelons les cheminots, les associations, ONG et tous ceux qui les ont soutenus jusqu'à présent à ne pas se résigner et à se préparer à de nouvelles mobilisations, vis-à-vis des directives européennes et de leurs conséquences en allant manifester le 24 Mai prochain à Bruxelles avec ETF ou comme le propose la CGT au travers d'une Grande Manifestation Parisienne qui pourrait se tenir vers la mi-juin.

DOCUMENT N° 12

**COURRIER ADRESSÉ LE 7 AVRIL 2011 PAR M. LE SÉNATEUR
LOUIS NÈGRE, PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DES INDUSTRIES
FERROVIAIRES (FIF), À M. ALAIN BOCQUET, PRÉSIDENT DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE**

Monsieur Alain BOCQUET
Président de la Commission d'enquête sur la
situation de l'industrie ferroviaire française :
production de matériels roulants "voyageurs" et
fret
Député-Maire de Saint-Amand-les-Eaux
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS CEDEX 07 SP

Levallois-Perret, le 7 avril 2011

Monsieur le Président,

Je me permets, en ma qualité de Président du Comité de pilotage de la filière industrielle ferroviaire de vous adresser ce courrier dans le contexte des auditions de la Commission d'enquête parlementaire sur l'industrie ferroviaire que vous présidez.

J'ai en effet suivi, et je continue à suivre, avec beaucoup d'attention et d'intérêt les auditions publiques qui se déroulent dans le cadre des travaux de cette commission.

Il m'a semblé à ce stade des débats nécessaire de vous apporter, ainsi qu'aux membres de cette Commission, des précisions sur les travaux en cours au sein du Comité Stratégique de la filière industrielle ferroviaire, dont je suis le Vice-président aux côtés du Ministre de l'Industrie, M. Eric BESSON, depuis le 5 août 2010.

Tout d'abord, il me paraît important de rappeler que les travaux de préfiguration du comité stratégique de filière ferroviaire ont débuté en janvier 2010, et ce dès la mise en place des Etats Généraux de l'Industrie.

Dès cette date, les divers métiers de la filière industrielle ont souhaité structurer une réflexion commune permettant, à terme, de mettre en place une véritable stratégie de filière.

Cinq grands axes de travail ont ainsi été définis :

1. *Stratégie globale de la filière,*
2. *Cohésion et solidarité au sein de la filière,*
3. *Comment passer avec succès de l'innovation au marché,*
4. *Comment rendre la filière industrielle ferroviaire plus efficace à l'international*
5. *Mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois compétences (GPEC) au service de la filière*

Dès l'automne dernier, après le lancement officiel du Comité Stratégique de la filière (pm. le 4 octobre dernier à Valenciennes), les cinq groupes de travail ad-hoc ont commencé à mener des réflexions sur les thématiques pré-citées, et ce, en étroite coopération entre le ministère de l'industrie (DGCIS) et les industriels du secteur. Ce travail s'est enrichi depuis le début de l'année par les participations actives et les contributions des partenaires sociaux de la filière.

Une première réunion officielle du Comité de Pilotage s'est tenue, sous ma présidence, le 8 mars dernier et a permis de valider les feuilles de route de chacun des groupes de travail ainsi qu'un calendrier approprié. Le Comité Stratégique de la filière ferroviaire qui se déroulera le 13 avril prochain, à Bercy, devrait acter l'ensemble de ces grandes orientations.

Les réflexions des cinq groupes de travail sont d'ores et déjà porteuses de réelles avancées, qui devraient permettre de présenter fin 2011 – 1^{er} trimestre 2012 au Ministre de l'Industrie une première série de propositions pour l'avenir de la filière.

Une première grande avancée a déjà été effectuée avec la signature le 16 décembre dernier, par Christine LAGARDE, Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, Jean-Claude VOLLLOT, Médiateur des Relations inter-entreprises industrielles et de la sous-traitance, et moi-même, d'une Charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire. La signature du préambule spécifique au ferroviaire de cette Charte, dont l'initiative – rappelons le – revient à la FIF et à ses adhérents, témoigne de la réelle volonté de l'ensemble des acteurs industriels du secteur de développer au sein de la filière des relations de partenariat gagnant-gagnant et ainsi couper court à certains propos faisant état de l'existence d'une « omerta » au sein de la filière. Sur ce dernier point, je tiens d'ailleurs à vous préciser qu'au-delà des multiples réflexions avec la Médiation de la sous-traitance, il est prévu d'organiser avec la Médiation et les pouvoirs publics une première réunion pour faire le point sur les mauvaises pratiques qui auraient pu être constatées au sein de la filière.

Je tenais par ce courrier à dissiper tout doute – s'il en était de besoin – quant à l'existence d'une dynamique organisationnelle de la filière ferroviaire rassemblant depuis l'origine l'ensemble des acteurs industriels y compris BOMBARDIER Transport et SIEMENS SAS - Division Mobility, contrairement à ce que certaines auditions avaient laissé entendre.

En espérant que la prise en compte de ces informations permettra d'alimenter utilement les réflexions et futures conclusions de la Commission d'Enquête que vous présidez, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Louis NEGRE
Vice-Président du Comité Stratégique de la Filière Ferroviaire
Président de la FIF

CC. M. Philippe VINCENT - Chef de la Division du Contrôle et des Etudes Législatives
PJ : Liste des membres du CS2F
Structuration de la filière ferroviaire
Préambule ferroviaire à la Charte de la Médiation
Charte de la Médiation

DOCUMENT N° 13

**COURRIER ADRESSÉ LE 26 AVRIL 2011 PAR M. FABIEN THIÉMÉ,
MAIRE DE MARLY, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU
NORD, À M. ALAIN BOCQUET, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE, À TITRE DE CONTRIBUTION « AVENIR DE L'INDUSTRIE
FERROVIAIRE FRANÇAISE ET RÉGIONALE »**



Conseil Général Département du Nord

Fabien THIÉMÉ
Vice-Président du Conseil Général
Délégué à l'Enfance, à la Famille et à
la Jeunesse
Maire de Marly
Tél. : 03.59.73.67.62
Fax : 03.59.73.67.63
Mail : ftieme@cg59.fr

Marly, le 26 AVR 2011

02 Mars 2011

Monsieur Yannick PATERNOTTE
Député
Rapporteur de la Commission d'Enquête sur la
situation de l'Industrie Ferroviaire Française
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75 355 PARIS 07 SP

Objet : Contribution et propositions pour l'avenir de l'industrie ferroviaire française et régionale

Monsieur le Député,

Je vous adresse, dans le cadre de la commission d'enquête parlementaire sur l'avenir de l'industrie ferroviaire française, ma contribution et mes propositions pour le Nord-Pas-de-Calais, berceau de cette industrie.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition,

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'assurance de mes salutations les meilleures.

Fabien THIÉMÉ
Maire de Marly

Vice-Président du Conseil Général du Nord

Avenir de l'industrie ferroviaire française et régionale

Contribution de

Fabien THIÉMÉ
Maire de Marly

Vice-Président du Conseil Général du Nord

Marly, le 21 avril 2011

Les Etats généraux de l'industrie ont confirmé début 2010 l'urgence de mise en œuvre d'une véritable politique industrielle nationale. S'il y a urgence au niveau national, c'est encore plus vrai dans le Valenciennois et notre Région Nord-Pas-de-Calais.

Le ferroviaire est, en effet, un secteur particulièrement crucial dans le Nord-Pas-de-Calais, première région ferroviaire française.

Le ferroviaire : un secteur crucial pour l'économie régionale

Le ferroviaire, dans le Nord-Pas-de-Calais représente :

- 10 000 emplois
- Près de 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires

Le valenciennois, capitale du ferroviaire

Sur ces 10 000 emplois que compte notre région, 8 000 sont concentrés dans le Valenciennois.

Le Valenciennois, capitale du ferroviaire, dispose d'atouts majeurs avec le pôle de compétitivité I-Trans, l'Agence Ferroviaire Européenne ou encore l'Association des Industries Ferroviaires.

C'est également notre Université, technopôle axé sur les transports, qui est un atout pour l'innovation et la recherche dans le cadre de la fabrication de produits nouveaux pour la France et le monde.

C'est aussi la création de l'Institut de Recherches Technologiques sur les Infrastructures Ferroviaires (IRTIF) à Aulnoye-Aymeries, Bachant et Valenciennes. La recherche fondamentale et appliquée va permettre de construire les outils du transport du futur. Cela donne un nouvel élan au ferroviaire dans notre pays et confortera l'avenir des entreprises de notre Région, et plus particulièrement celles du Valenciennois.

Un secteur en souffrance ... et des profits toujours aussi famineux

Aujourd'hui, qu'il s'agisse de Bombardier Crespin (ex ANF), d'Alstom Petite-Forêt ou des multiples entreprises sous-traitantes, de nombreux salariés sont particulièrement inquiets.

Certes, de nombreuses commandes ont été dernièrement décrochées (exemple : rames de Transport Express Régional (TER) pour un montant de 15 milliards d'euros ou encore du Francilien pour l'Île de France pour un montant de 2,5 milliards d'euros), pour ne citer qu'elles.

Si l'on peut se réjouir de ces succès qui témoignent du savoir-faire de nos salariés, force est cependant de constater que ces commandes, en comparaison de leur importance, ne profitent que trop peu au développement de l'emploi local, à l'amélioration des salaires et aux entreprises sous-traitantes.

Ces commandes, y compris les études et recherches qui y sont liées, sont en effet trop souvent délocalisées vers des pays à bas coût de production, à l'image de la Roumanie, Hongrie, Pologne, République Tchèque ou encore de l'Inde.

Or, ces commandes s'appuient en grande partie sur l'argent public des contribuables ou des usagers.

Il est purement et simplement inacceptable que l'argent public, celui des familles et des usagers, conduise à des délocalisations et pertes d'emploi, que ce soit dans les groupes qui obtiennent ces commandes ou alors, en bout de course, dans les entreprises sous-traitantes.

Dans le même temps, les demandeurs d'emploi, et parmi eux les jeunes, subissent avec force les conséquences de ces délocalisations et du manque de créations d'emplois.

Ceci alors même que le Valenciennois connaît un fort taux de chômage (14,3 % contre 9,3 % au niveau national) et reste victime d'une précarité accrue.

Force est également de remarquer que l'Europe privilégie la concurrence et la recherche de profits au détriment des peuples et des salariés alors qu'il y a nécessité d'inverser cette tendance.

Aujourd'hui, de multiples entreprises locales sont dans une situation particulièrement délicate.

C'est le cas de Sofanor Crespin, des Forges de Fresnes, ceci sans oublier la liquidation de l'entreprise Delos à Saint-Amand-les-Eaux et ses 49 emplois supprimés, la menace pesant sur le Triage de Somain, la situation de la SAEP à Saint-Amand-les-Eaux ou encore d'Arbel Fauvet Rail Douai ... et combien d'autres encore.

Il convient de mesurer l'urgence de cette situation pour les salariés, les familles et les PME, situation d'autant plus inquiétante qu'elle s'inscrit dans un territoire durement touché par le chômage et la précarité.

Exemples de profits

- Alstom a enregistré un résultat net de 401 millions d'euros durant le seul 1^{er} semestre 2010
- Bombardier a enregistré un résultat net de 143 millions de dollars sur le seul 3^{ème} trimestre 2010.

Propositions

Le Valenciennois et le Nord Pas-de-Calais disposent d'atouts indéniables qui doivent être accompagnés, et ce dans une véritable politique industrielle prenant en compte la question de la sous-traitance et les dimensions régionales, nationales et européennes.

Pour ma part, je propose :

1. Que soit insérée, dans les commandes publiques auprès d'entreprises privées, une **clause prévoyant des coopérations franco-françaises**, en vue de relancer notre activité économique et sociale.
2. La création, eu égard aux enjeux économiques, humains et environnementaux que recouvre le ferroviaire, d'un **Observatoire national qui serait décliné dans chacune des régions**. Il réunirait les représentants du monde du travail, personnels et direction, la SNCF, la RATP, le monde de la recherche, les universités, les diverses chambres consulaires, les élus dans leur diversité ainsi que toute organisation ou structure y ayant intérêt.

Ceci dans le but que soient réellement pris en compte par une approche diverse et multi-partenaire :

- l'intérêt général
- la question des salaires décents
- l'amélioration des conditions de travail
- les droits des salariés et représentants syndicaux
- le développement de l'emploi dans une région durement touchée par le chômage
- le souci de construire un avenir durable

S'il est effectivement nécessaire de veiller à l'avenir de l'industrie ferroviaire, cela ne peut se faire sans le souci de lier développement économique, développement social et développement durable.

DOCUMENT N° 14

**COURRIER ADRESSÉ LE 16 MAI 2011 PAR M. JACQUES AUXIETTE,
PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE ET
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION « TRANSPORTS » DE
L'ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE (ARF) ET À M. ALAIN
BOCQUET, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE,
COMPRENANT UN TEXTE ADOPTÉ EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
PAR L'ARF LE 11 MAI 2011**

Le Président
Cabinet du Président

Monsieur Alain BOCQUET
Président
Commission d'enquête sur l'avenir de l'industrie ferroviaire
Assemblée nationale
126 rue de l'Université
75007 PARIS

Nantes, le 16 mai 2011

Monsieur le Président,

Je souhaite vous adresser ce jour le texte que j'ai présenté en tant que Président de la Commission Infrastructures et Transports de l'Association des Régions de France en Assemblée générale le 11 mai 2011.

Ce texte, adopté à l'unanimité par les Présidents de Région, constitue la réponse de l'ARF aux perspectives présentées par le Sénateur Francis GRIGNON, chargé par le Gouvernement d'un rapport devant définir les modalités d'ouverture à la concurrence des trains régionaux.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Jacques AUXIETTE
Président de la Commission Transports de l'ARF
Président du Conseil régional des Pays de la Loire

PJ. 1

**REPONSE DES REGIONS AUX PERSPECTIVES PRESENTEES PAR LE
SENATEUR FRANCIS GRIGNON DANS SON RAPPORT DEVANT DEFINIR LES
MODALITES D'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DES TRAINS REGIONAUX**

Texte adopté à l'unanimité en Assemblée générale de l'ARF le mercredi 11 mai 2011

Le sénateur Grignon est venu présenter ses réflexions sur la libéralisation des transports ferroviaires régionaux en AG de l'ARF le 16 février dernier. Il a depuis rencontré nombre de Présidents de régions et souhaité connaître l'avis de l'ARF sur ce sujet. Le sénateur a remis son rapport définitif au Gouvernement le 10 mai mais indique dans la presse que cela sera chose faite seulement fin mai, de sorte à laisser au gouvernement le temps de finaliser sa position.

Le rapport Grignon met à l'agenda la libéralisation des transports ferroviaires régionaux. L'argument principal utilisé est qu'elle constituerait la meilleure solution pour améliorer l'efficacité des transports régionaux tant du point de vue de la qualité du service offert aux voyageurs que des coûts auxquels ils sont produits.

Toutefois cette efficacité n'est en rien prouvée et les Régions considèrent qu'il convient de faire un bilan des premières étapes de la libéralisation du système ferroviaire français ainsi que de la libéralisation des transports régionaux chez nos voisins européens, avant de tirer de telles conclusions.

Le système ferroviaire connaît aujourd'hui une crise tant de qualité que de financement. Toutefois, considérer que la libéralisation constitue LA solution est un leurre et revient à éluder nombre des problématiques qui se posent.

Les Régions considèrent en effet, que le système ferroviaire français dans son ensemble doit se réformer.

Alors que le succès de la gestion des TER par les Régions se traduit par une augmentation continue de la fréquentation et un besoin croissant d'augmentation du nombre de dessertes, nous sommes confrontés à une obsolescence de l'infrastructure et à une saturation de certains points du réseau qui pénalisent ce développement, en dépit des investissements considérables consentis par les Régions, bien au-delà de leurs obligations.

Afin d'y remédier, RFF s'est enfin lancé dans un ambitieux programme de travaux de maintenance et de modernisation qui s'est accompagné par de lourdes augmentations de péages. Ceux-ci sont pour autant loin de suffire au financement de la rénovation du réseau et tant la SNCF que RFF s'accordent à dire qu'un milliard d'euros par an manquent aujourd'hui pour faire fonctionner le système.

En outre, 28 milliards d'euros de dette handicapent lourdement RFF pour faire face aux enjeux. Il convient donc de reposer la question du financement public du système ferroviaire et de mettre l'Etat devant ses responsabilités comme garant du fonctionnement global de ce service public.

Par ailleurs, les multiples réformes menées depuis 1997 afin de rendre possible la libéralisation, ont engendré une désintégration du système, une multiplication des acteurs et une dilution des responsabilités qui rendent l'ensemble incompréhensible.

Multiplier les opérateurs sur un réseau en mauvais état et dont la gouvernance est en pleine crise ne pourrait, dans une telle situation, qu'engendrer des difficultés supplémentaires, voire porter atteinte à la sécurité des circulations ferroviaires.

Pour les Régions, le seul effet visible de la création successive de RFF, de l'EPSF, de la DCF, de Gares&Connexions a ainsi été une augmentation continue des coûts et une difficulté croissante à mener à bien leurs projets d'amélioration du service offert aux voyageurs.

Les Régions ne sont donc pas demandeuses de cette libéralisation qui semble devoir être décidée dans l'urgence.

Cette précipitation, au nom de l'impérieuse nécessité d'adapter le droit français pour prendre en compte les conséquences de l'entrée en vigueur en décembre 2009 du règlement CE n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit « OSP »), est d'autant plus étrange que celui-ci prévoit simplement l'obligation de rendre possible pour les autorités organisatrices, d'ici 2019, un choix de leur opérateur par appel d'offre.

Les Régions posent comme préalable à toute autre réforme :

- le fait de disposer d'une ressource fiscale propre pour financer leurs compétences dans le domaine des transports. Il n'est pas possible qu'elles continuent d'être sollicitées pour cofinancer la modernisation du réseau et le développement des lignes à grande vitesse en sus du développement des services TER, sans disposer d'une ressource fiscale suffisante, dynamique et pérenne.
- l'obtention d'une meilleure symétrie d'information avec la SNCF, conformément aux engagements pris au niveau national. Les Régions souhaitent que soit imposée par voie législative ou réglementaire notamment une meilleure transparence des comptes d'exploitation des réseaux TER, ce qu'elles n'obtiennent pas actuellement dans le cadre de leurs négociations contractuelles bilatérales.

Par ailleurs, l'adaptation du droit français pour prendre en compte les règles définies par le règlement OSP devra nécessairement :

- conserver la possibilité pour les autorités organisatrices de recourir à l'ensemble des choix de mode d'exploitation permis par ce règlement, à savoir l'exploitation en directe via une régie ou une SPL, l'attribution directe du contrat à un opérateur ou la mise en concurrence ;
- prévoir, en amont de toute possibilité de mise en concurrence, la négociation entre les partenaires sociaux de règles d'utilisation du personnel communes à l'ensemble des salariés de la branche, y compris ceux de la SNCF, afin d'harmoniser par le haut les conditions de travail ;
- définir comme biens de retour les matériels roulants et les ateliers de maintenance financés principalement voire totalement par les Régions et dédiés à l'exploitation du service TER.

Cette réforme devra également préserver l'unicité du réseau existant en ne permettant pas une vente de celui-ci par appartement et un allotissement n'ayant pour seul objectif qu'une démonstration trop facile des bienfaits de l'exploitation par des entreprises privées des transports ferroviaires régionaux.

DOCUMENT N° 15

**COURRIER ADRESSÉ LE 30 MAI 2011 PAR M. GILLES BONTEMPS,
VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE
ET PRÉSIDENT DE LA COMMISSION « INFRASTRUCTURES
TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS », À M. ALAIN BOCQUET,
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Gilles BONTEMPS
Vice Président du Conseil Régional
et Président de la commission
« INFRASTRUCTURES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS »
Dossier suivi par :
Corinne Gautier
Tél : 02.28.20.52.78

ASSEMBLEE NATIONALE
Monsieur ALAIN BOCQUET
Président de la Commission d'enquête
Parlementaire sur la situation de l'Industrie
ferroviaire
126 rue Université
75007 PARIS

Nantes le 30 mai 2011

Monsieur le président,

Comme convenu lorsque vous êtes venus à Nantes et Châteaubriant, avec les membres de votre commission, je vous adresse quelques éléments de réflexions qui j'espère seront utiles à vos travaux.

I – l'investissement dans le matériel ferroviaire voyageur

1) **TGV** : tout le monde note bien que la SNCF, agissant comme organisatrice de transports, porte les investissements dans le renouvellement des TGV et leur entretien. Là aussi, la question du renouvellement du parc et de son financement est posée ; en effet, au lieu de venir prendre une part du résultat, l'Etat aurait été mieux inspiré de demander à la SNCF de consacrer ces sommes à l'investissement pour l'acquisition de nouveaux trains.

2) **Région et TER** : tout le monde a noté aussi le haut niveau d'investissement de la Région dans l'acquisition de Nouveaux trains régionaux. Je n'y reviens pas car le Président de la Région des Pays de la Loire qui préside la commission infrastructures transports de l'ARF vous en avait parlé lorsque vous l'avez auditionné.

Cependant, j'insiste sur le fait, comme il l'a d'ailleurs fait lui-même, que si de façon urgente les régions, ne retrouvaient pas des recettes, qui selon moi, passent d'une part par une revalorisation du périmètre des dotations (bloqué en 2002) que ne prennent pas en compte les importants développements opérés depuis. Et d'autre part, par la remise en place de recettes dynamiques et pérennes (comme par ex. le versement transports). En l'absence de ces moyens, le haut niveau d'engagement des régions dans l'acquisition de nouveaux trains et les promesses de nouvelles commandes à l'horizon 2015/2025 pourraient être remises en cause avec des conséquences dramatiques pour l'industrie ferroviaire.

Devant l'absence d'un politique industrielle française, soutenue par la puissance publique, à la différence des autres secteurs (aéronautique, automobile, ...) ce sont les régions qui portent l'ensemble des charges de recherche développement et de réalisation appelés frais fixes, pour la construction de nouveaux trains. Ces frais fixes sont pour chaque marché supportés par les seules régions qui s'engagent sur des commandes fermes.

Aujourd'hui, les régions se regroupent pour constituer des marchés suffisamment conséquents de trains afin de pouvoir, à la fois, définir avec l'aide des experts de la SNCF, le type de train adapté à leurs besoins et en même temps, faire des économies de coûts. Pour autant, ce sont elles qui passent les premières commandes, et supportent l'ensemble des frais fixes auprès des constructeurs.

Prenons l'exemple des Nouveaux trains « Régiolis » d'Alstom.

Ce marché attribué à Alstom porte sur environ un potentiel de 800 à 1000 trains. Les frais fixes pour l'ensemble du marché représentent 147 645 000€ HT se répartissant ainsi :

- Management et gestion de projet : **12.8 M€**
- Ingénierie et Etudes : **54.9 M€**
(Matériel roulant, système de soutien, moyens de production (méthodes)....)
- Production et industrialisation : **46.3 M€**
(Industrialisation, fabrication des outillages de production, documentation de production, documentation (maintenance, conduite) service après-vente...)
- Essais et admission : **33.6 M€**
147.6M€

Les régions ont prévu d'acheter ces trains dans les prochaines années, en passant des commandes fermes et des commandes conditionnelles. 8 régions ont passé des commandes fermes représentant 135 trains. Ces 8 régions vont supporter à elles seules la totalité de ces 147.6 M€ de frais fixes et cela dès l'instant qu'elles ont notifié leurs commandes fermes, proportionnellement à leur commande. Exemple : les Pays de la Loire ont commandé 15 rames en tranche ferme et 25 en tranche conditionnelle, cela veut dire que Pays de la Loire va payer au constructeur :

15 des 147.6M€ soit 16 405 000€ dès la signature de la commande ferme ainsi pour des trains « Régiolis » qui
135 seront livrés en 2014.

La Région des Pays de la Loire paie ainsi :

- 20 % de ses frais fixes en 2009
- 25% de ses frais fixes en 2010
- 55 % de ses frais fixes en 2011

Ensuite en 2012, Pays de la Loire va commencer à payer ses trains commandés (frais variable 22% de ses 15 trains) et ainsi de suite les années suivantes, il en est de même pour les 7 autres régions proportionnellement à leurs commandes.

Au dessus de ces 135 trains, pour toute commande passée, les autres régions rembourseront aux 8 premières régions, la part de frais fixes correspondant au niveau de ces nouvelles commandes et cela jusqu'à l'épuisement du marché. On mesure bien là que les régions financent en totalité et par anticipation, les frais de recherche et de réalisation. Et cela rajoute à la gravité de la suppression des recettes dynamiques et pérennes pour les régions avec la réforme de la fiscalité.

C'est pareil pour les trains « Régio2N » de Bombardier

3) LETAT et les Trains d'équilibre du Territoire :

L'Etat est redevenu autorité organisatrice de transports pour les Trains 'Corail » devenu « TET ». Au

moment de la signature de sa convention avec la SNCF, l'Etat avait annoncé que cela entraînerait un investissement important pour le renouvellement de la flotte des Trains corail (TET). Il y a d'importantes possibilités de travail pour les constructeurs et l'ensemble de la filière industrielle. Mais à ce jour, l'Etat reste silencieux sur l'acquisition de nouveaux trains pour les TET.

II – La filière ferroviaire, c'est aussi le RESEAU FERRE NATIONAL :

J'en profite pour souligner que dans la filière de l'industrie ferroviaire, il y a aussi les infrastructures avec le Réseau ferré et son renouvellement qui entraîne dans son sillage, une multitude d'entreprises de réalisation et de construction.

Or, là encore, la question du financement est posée à plus d'un titre, d'abord si RFF continue à supporter la dette à la place de l'Etat, les moyens mis en œuvre pour rénover le réseau ferré national ne pourront pas être à la hauteur. Mais il faut savoir aussi que les Conseils Régionaux et parfois même, des Conseils Généraux, viennent financer, bien que ce ne soit pas leur compétence, à hauteur de 30 voir 33% dans le cadre des CPER des opérations avec l'Etat et RFF qui n'auraient pas lieu sans cela. Et pourtant, il arrive fréquemment que des projets portés à un haut niveau financier par les collectivités prennent plusieurs années de retard parce que RFF, qui est maître d'ouvrage n'a pas les moyens humains d'exercer ses missions.

III – Le FRET :

Si tout le monde peut constater que dans le domaine des trains de voyageurs, il y a eu beaucoup de recherches, d'évolutions, d'innovations avec des trains modernes moins consommateurs d'énergie, plus silencieux, plus confortables, etc... force est de constater qu'il n'en est pas de même pour les wagons de marchandises. Il y aurait beaucoup à gagner à impulser nationalement une politique de recherche développement et d'innovation en s'appuyant sur des entreprises comme les ABRFI de Châteaubriant et sur un tissu de PME, en travaillant à développer dans le même temps des cursus de formations dans ces domaines. Par exemple, alors que se développent aujourd'hui les autoroutes de la mer, n'y aurait-il pas à réfléchir pour que de nouveaux types de wagons permettant de charger ou décharger rapidement en camions au départ ou à l'arrivée des bateaux dans les ports, pour faire progresser la logique d'une véritable inter modalité marchandises/routes/Mer/Fer ?

Voilà quelques réflexions sommaires sur quelques aspects, certes limités, de la problématique de l'industrie ferroviaire.. Dans tous les cas, se pose la question, à tous les niveaux, d'une volonté politique et des financements à trouver à la hauteur d'une ambition nationale pour le Ferroviaire, qui peut porter des milliers d'emplois.

Veuillez recevoir, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Gilles BONTEMPS

Vice président du Conseil Régional
Des Pays de la Loire.

Président de la Commission
« INFRASTRUCTURES TRANSPORTS
ET DEPLACEMENTS »

DOCUMENTS N° 16

*transmis les 30 mars et 6 juin 2011 par le secrétariat général de la SNCF au
président et au rapporteur de la commission d'enquête*

« L'INDUSTRIE FERROVIAIRE ET SNCF »

« SNCF ET EUROSTAR »

L'industrie ferroviaire et SNCF

L'industrie ferroviaire française représente, hors travaux de SNCF pour soi-même, un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 4 milliards d'euros. Le matériel roulant et ses équipements représentent 80% de ce total ; les 20% restants sont constitués des produits liés à l'infrastructure (voie et systèmes de signalisation et de sécurité).

Le BTP pèse également de manière importante dans l'activité de construction d'infrastructures. Le chiffre d'affaires du secteur – fournitures incluses - directement lié au ferroviaire peut être évalué à 2,5 Md€ par an¹.

*

* *

1. SNCF est l'acteur majeur de l'industrie ferroviaire.

Même s'il n'est pas perçu comme tel, le groupe SNCF est une composante essentielle de l'industrie ferroviaire. Il est le principal **fournisseur de services** de transport ferroviaire en France et a des positions fortes à l'international dans ce domaine (Eurostar, NTV, Captrain...).

SNCF est également un acteur de premier plan de **l'industrie de maintenance** des matériels roulants et de l'infrastructure. La maintenance des matériels roulants emploie 20 000 salariés pour un volume d'activité de 2 Md€, couvrant essentiellement les besoins de l'entreprise ; celle liée à l'infrastructure représente 37 000 emplois pour un chiffre d'affaires de 3,4 Md€. Ces emplois sont exclusivement localisés sur le territoire national. Dans ces deux domaines, SNCF est intégrée techniquement en ce sens qu'elle maîtrise l'ingénierie d'assistance à la conception, l'ingénierie de maintenance, la réalisation des travaux et la logistique industrielle associée, le retour d'expérience permettant le progrès continu.

SNCF cherche à optimiser son propre **réseau d'implantations industrielles**, en rehaussant l'exigence interne de qualité et de performance, en recherchant les massifications de production, en jouant l'effet de réseau et en déployant sur tous ses sites, qui disposent tous des certifications qualité usuelles, les standards d'excellence industrielle.

SNCF est aussi un acheteur et un investisseur important dans le secteur, à travers les achats réalisés pour elle-même (rames TGV, locomotives) ou pour le compte des Autorités Organisatrices ou en co-financement avec elles (rames TER ou Transilien). Le montant des achats par SNCF de matériel roulant et composants s'élève à environ 2 Md€ annuels, représentant 50% du chiffre d'affaires de la filière. SNCF est ainsi le plus gros client des leaders français de l'industrie ferroviaire, ensemble ou équipementiers : Alstom Transport, Bombardier Transport, Faiveley, GHH-Valdunes...

Le groupe SNCF est très **attentif à la santé économique de ses partenaires** et à la performance du secteur. Il cherche à dynamiser le marché en rénovant ses stratégies d'achat, transférant ainsi de la valeur sur ses fournisseurs : prestations d'intégration, « kitting », études. Il soutient les efforts de ceux qui sont acteurs de cette dynamique, comme elle l'a fait récemment en accompagnant le sauvetage de Compin, un des sous-traitants clefs du secteur, victime d'une stratégie de croissance

externe mal maîtrisée. Il travaille enfin à structurer davantage sa relation aux fournisseurs clés, de façon à identifier avec eux des leviers de performance accessible dans l'intérêt des parties.

Ainsi, SNCF continue d'alimenter une filière qu'elle a depuis longtemps contribué à se développer, au travers notamment de programmes de R&D, ou **tout simplement parce qu'elle instille dans l'industrie ferroviaire la vision de l'utilisateur final qui lui est transmise par ses clients.**

2. Un secteur en profonde transformation : mondialisation et concurrence bouleversent les repères.

Pour autant, l'avenir des entreprises qui fournissent SNCF ne saurait dépendre principalement de leur relation à l'opérateur national. Les caractéristiques du secteur ont en effet **fortement évolué** ces dernières années.

En premier lieu, **le paysage des fournisseurs** est en complète transformation. L'émergence de l'Asie est massive : le Japon est rejoint par la Corée et surtout la Chine. Les constructeurs chinois CNR et CSR ont fait leur apparition sur le marché et connaissent des taux de croissance à trois chiffres. Portés par le développement du ferroviaire décidé par le gouvernement chinois, ils ont appris en peu de temps l'essentiel des technologies européennes. L'ensemble du secteur ferroviaire est ainsi porté par la croissance de la demande de transport en Extrême-Orient.

En France et en Europe, les entreprises se sont regroupées et consolidées donnant naissance à **des groupes globaux** dont les clients et les unités de production se trouvent aux quatre coins du monde.

A l'instar de l'ensemble des industries manufacturières, la construction de matériel roulant ferroviaire est aujourd'hui mondialisée. Les pressions concurrentielles sont extrêmement fortes, et une partie de la production est délocalisée dans des pays à bas coûts, y compris pour les constructeurs français.

En second lieu, la **répartition des types de trafics et donc de matériels** a connu une forte évolution, les marchés d'aujourd'hui ne sont pas ceux d'hier.

Le fret ferroviaire a connu une baisse continue des volumes transportés, malgré l'irruption d'une compétition permise par l'ouverture des réseaux. Seuls quelques segments sont porteurs de potentiel : nouveaux services d'autoroutes ferroviaires, combiné maritime, trains massifs. En transport de voyageurs, le trafic local et régional (« Mass Transit ») a vécu une véritable explosion en France depuis 2002, sous-tendue par une rénovation profonde des parcs². Ce secteur tire désormais, dans la plupart des pays, le carnet de commande de tous les fournisseurs. A l'inverse, le TGV, jusqu'ici vecteur de croissance, apparaît désormais plus comme un produit de niche dont les livraisons annuelles se comptent en quelques dizaines à l'échelle mondiale.

Enfin, la valeur pour les industriels occidentaux se logera de plus en plus dans la maîtrise et le développement de matériels ou de composants à valeur ajoutée que dans les opérations les plus simples, pour lesquelles la compétitivité des pays émergents est spectaculaire.

3. L'avenir : pas de développement sans demande solvable.

La création de valeur du secteur ferroviaire doit être analysée dans son ensemble, depuis la fabrication de biens intermédiaires comme le matériel roulant jusqu'à la production du service au client final. Car c'est *in fine* la demande de transport ferroviaire qui tire l'ensemble de la chaîne de valeur.

Le premier enjeu pour l'industrie manufacturière du ferroviaire en France est donc la bonne santé économique des opérateurs de chemin de fer.

L'existence en France d'une industrie ferroviaire performante est en effet impossible sans le développement d'une demande de transport ferroviaire solvable et sans la capacité, pour les opérateurs de transport, de satisfaire cette demande avec un niveau de **marges** leur permettant d'assurer l'entretien et le renouvellement de leurs actifs. Ce point est essentiel.

Cela suppose d'abord un mouvement de **réduction des coûts totaux de possession** des matériels ; or l'expérience actuelle, notamment sur les nouveaux matériels régionaux, montre une tendance inverse. Une des causes est l'explosion des normes et exigences relatives aux matériels roulants, certes toutes louables prises isolément, mais qui, cumulées, bannissent progressivement les solutions rustiques et renchérissent considérablement le coût sur le cycle de vie : normes d'accessibilité, normes et systèmes de sécurité, exigences d'interopérabilité, exigences environnementales qui obligent parfois même à de coûteuses modifications en cours de vie d'engins pourtant récents.

Cela suppose ensuite un niveau de charges d'exploitation et de recettes commerciales permettant de financer, dans la durée, la flotte nécessaire.

C'est, d'ailleurs, tout l'enjeu du **modèle économique de TGV** : si le niveau des péages d'accès à l'infrastructure est fixé pour assurer un équilibre budgétaire à court terme mais interdit à l'opérateur de TGV d'assurer le renouvellement de la flotte, c'est en grande partie l'industrie de fabrication de matériel roulant qui se trouve pénalisée. C'est en cela que les politiques publiques en matière de financement du réseau ferré rejoignent les préoccupations relatives à la compétitivité de la filière.

De même, un trop strict encadrement des tarifs des opérateurs conduit inéluctablement à réduire leurs capacités d'investissement.

4. Penser globalement, agir localement. SNCF y est prête.

Les enjeux de l'industrie sont désormais mondiaux.

D'abord parce que le marché français, s'il constitue la majorité du chiffre d'affaires des constructeurs nationaux, n'est plus leur domaine réservé, par la simple application des exigences communautaires de mise en concurrence. Ensuite parce que ce seul marché, fût il encore captif, ne suffirait plus à assurer seul leur développement. Enfin, parce que l'émergence d'industriels de bonne qualité en Chine, Inde, Europe de l'Est peut bouleverser la donne jusque sur le territoire national. Le futur se

jouera donc d'abord, pour chacun des acteurs français, dans la **compétition européenne et mondiale**.

Pour autant, la réputation du marché hexagonal, et notamment celle d'exigence et de compétence technique de SNCF, peut jouer un rôle actif de **vitrine**, dont l'effet positif est incontestable sur la capacité des constructeurs à se développer hors de nos frontières. Ce rôle jadis fort s'est amoindri, il conserve une valeur, comment l'activer davantage ?

D'abord rappelons que l'existence d'un système ferroviaire solide techniquement et sain financièrement est une exigence fondamentale pour la compétitivité de l'industrie ferroviaire française.

SNCF pense que la place de l'industrie française passe par sa capacité à s'appuyer sur un système où la vision de l'ensemble de la chaîne de production, depuis les équipements jusqu'à la réalisation du service de transport, est possible. Cela passe par un lien très fort entre l'industrie et les opérateurs et, peut être facilité par l'existence d'un acteur capable d'**intégrer sur le plan technique l'ensemble des compétences du système**³.

SNCF pense qu'elle peut jouer aujourd'hui ce rôle, via ses activités d'achat de matériel, de maintenance pour son propre compte ou pour celui de RFF, et d'opérateur de services. Elle possède cette **vision sur l'ensemble de la chaîne** et est capable de rehausser la qualité des choix industriels en partageant les données de comportement en service de l'ensemble des composants du système ferroviaire. SNCF souhaite participer activement au comité de pilotage de la filière ferroviaire au sein de la conférence nationale de l'industrie, mise en place par le Gouvernement en 2010, et fait toute confiance au sénateur Louis Nègre qui en est le responsable, pour prendre en compte ce souhait.

La disparition de cette intégration technique serait un contresens stratégique : elle conduirait inévitablement à un affaiblissement très fort de l'industrie ferroviaire française, au profit de celle de pays où le système reste maîtrisé par les opérateurs généraux travaillant étroitement avec l'industrie : Japon, Chine, Corée, Inde, et bien sûr Allemagne. L'exemple de la Grande Bretagne est éloquent : les Britanniques étaient en pointe, il y a encore 30 ans, essentiellement dans le domaine de la signalisation mais disposaient également d'un haut niveau d'expertise dans le matériel roulant. L'industrie ferroviaire y est devenue, de nos jours, une industrie mineure. C'est d'ailleurs sur ce marché que les constructeurs asiatiques prennent pied : Hitachi a construit les rames à grande vitesse pour la desserte du Kent, a été sélectionné pour le programme *Intercity Express* de renouvellement de plusieurs centaines de trains de grandes lignes, et l'industrie chinoise ne cache pas son ambition de participer très activement au développement de la grande vitesse outre-Manche.

Un autre enjeu pour l'industrie est la position française au niveau européen, particulièrement dans les discussions autour de l'établissement de normes ou de standards techniques.

Dans le secteur ferroviaire, et après y avoir brillé, le positionnement français s'est affadi et, depuis 10 ou 15 ans, a été sous-estimée l'importance de la présence conjointe et coordonnée de SNCF et des industriels sur le terrain de l'élaboration des normes internationales. Cette attitude a eu pour effet, jusque récemment, de renforcer les positions concurrentes, et notamment allemandes, dont certains concepts en matière de principes d'exploitation ont pu prévaloir et ainsi désavantager l'industrie française. Ce terrain est à reconquérir, SNCF s'y emploie pour sa part.

5. Des convictions à partager et des actions à engager.

- **L'existence d'un système ferroviaire performant**, donc correctement financé, avec une stratégie claire et financièrement tenable des pouvoirs publics est une condition nécessaire pour une industrie ferroviaire forte. Sans modèle soutenable, le ferroviaire ne peut que subir un scénario d'attrition.
- Cette première condition n'est pas suffisante. Sans opérateur national de taille suffisante maîtrisant les éléments essentiels du système ferroviaire, une industrie nationale a peu de chance de se constituer ou de perdurer.
- La France a la chance d'avoir un acteur national reconnu, SNCF, maîtrisant la totalité du système sur le plan technique. Ceci est un atout considérable en Europe, car peu de compagnies ont à la fois cette masse critique et ce niveau de maîtrise. En faisant le choix du maintien d'un haut niveau technique, **SNCF est prête à jouer un rôle central**. Cela suppose d'abord que cette intégration technique - c'est-à-dire l'existence coordonnée dans la même entité de compétences en ingénierie de conception, d'exploitation et de maintenance, et en maintenance des matériels roulants et de l'infrastructure - soit maintenue et consolidée. Cela suppose aussi que cet acteur soit correctement financé et que les conditions de la concurrence ne lui soient pas fatales.
- **La réduction du coût total de possession des systèmes et matériels ferroviaires** est un objectif qui doit traverser l'ensemble des politiques du secteur d'activité. L'amélioration du bilan économique du ferroviaire n'est souvent vue qu'à travers les facteurs sociaux. Ils ne sont qu'une donnée minoritaire du problème.
 - Les décisions normatives en matière technique ou réglementaire peuvent fortement influencer sur les coûts du ferroviaire⁴.
 - Seules des politiques associant dès l'amont les opérateurs et mainteneurs pourront permettre la diminution des coûts par la définition de composants, matériels et systèmes plus standardisés et faisant appel à des séries industrielles plus longues. La SNCF travaille cette dimension et a engagé pour sa part une démarche avec ses partenaires européens pour élargir la réflexion.⁵
- **Une dynamique d'excellence et de coopération** doit être encouragée et soutenue. Il en va des pôles d'excellence, à l'instar d'I-trans, ou de programmes d'innovation associant SNCF, industriels et co-financeurs publics ou privés. Des moyens importants de recherche et d'essais se développent à l'étranger. Il importe que la France se mobilise elle aussi sur des programmes et moyens orientés vers le client et la compétitivité du mode. Elle a les talents pour les mener à bien.

- Il importe de trouver les pistes pour que **ces collaborations puissent plus librement se retrouver dans les programmes d'achats de matériels**. La mise en concurrence systématique freine aujourd'hui ces collaborations puisqu'elle ne donne pas l'assurance aux co-financiers de pouvoir librement en tirer bénéfice en aval. Aucune collaboration n'est possible avec un opérateur s'il n'en retire pas de profit.
- Agir au niveau européen pour que **des dispositions équivalentes aux dispositions « Buy America »** soient adoptées.⁶
- **L'action internationale d'alliances d'acteurs français** est vitale pour promouvoir leurs efforts et assurer la notoriété. L'existence d'un dispositif, autour des pouvoirs publics, à même d'investir dans certains projets internationaux, serait également utile. L'expérience de SNCF dans ce type de projets tend, en effet, à montrer que le critère financier – et en particulier la capacité à apporter du capital - devient prédominant sur le critère de performance.
- Enfin, **la consolidation du secteur industriel doit être encouragée**. Actuellement, le secteur de l'industrie ferroviaire française est émietté. Il est constitué à côté de quelques grands (Alstom, Bombardier, Faiveley...) de nombreuses entreprises de petite taille qui ne sont pas en capacité d'intégrer seules toutes ces dimensions⁷.

¹ L'achat d'équipements ferroviaires (traverses, rails, équipements de signalisation...) a représenté un volume d'environ 370 M€ en 2010.

¹ La croissance du « mass transit » (de l'ordre de +2% par an environ) est un phénomène général à l'échelle mondiale mais plus encore le besoin en transport collectif est amené à croître fortement avec l'urbanisation et la croissance économique, en extrême-Orient notamment. En France, la hausse a été continue sur la période 2002-2008, avec un trafic moyen en hausse de 2,6% par an (et des hausses atteignant 6% en province en 2007 et 2008). Sur la même période, le trafic des TER a crû de manière très importante - 6,8% en moyenne annuelle. L'année 2009 a marqué un coup d'arrêt à cette tendance, avec une baisse de la mobilité en transports collectifs, le trafic TER continuant, lui, de croître – mais de manière plus modérée (1,2%).

Cette croissance importante a été accompagnée par des commandes massives de matériels, dans l'objectif de remplacement d'éléments anciens mais aussi d'accompagnement du développement des trafics. Ainsi, après le marché des AGC (avec un programme de 700 rames livrées entre 2004 et 2010), l'un des plus importants depuis plusieurs dizaines d'années, la SNCF a passé pour le compte des autorités régionales deux marchés pour la fourniture de nouveaux matériels : le Regiolis (164 rames de commandées, dans le cadre d'un marché pouvant aller jusqu'à 1000 rames) et Regio2N (129 rames de commandées, le marché pouvant atteindre un total de 860 éléments). En Île de France, le renouvellement du parc a conduit à la commande à Bombardier du Francilien, mais les projets du Grand Paris comme le prolongement d'Eole à l'ouest pourraient générer de nouveaux besoins en matériels roulants, notamment celui de rames à deux étages de nouvelle génération.

¹ ERTMS illustre de manière excellente les dangers à ne pas raisonner en système intégré. Ce projet européen d'un système commun de signalisation en cabine et de contrôle de vitesse initié par la Commission Européenne a été largement mené par les industriels du secteur. Le résultat est un ensemble de spécifications techniques faisant fi de nombreuses contraintes d'exploitation, et une absence réelle de prise en compte de l'intégration d'ERTMS dans l'exploitation ferroviaire. Au-delà du fait qu'ERTMS n'est pas véritablement interopérable, les coûts de mise en place et les contraintes de fonctionnement qu'il amène font fortement hésiter les grands réseaux à y investir – la DB a récemment annoncé son intention de ne pas y investir à court terme. L'industrie ferroviaire s'est privée de débouchés et de la constitution d'un système fiable et économiquement efficace. De leur côté, les Chinois ont adapté ERTMS en le simplifiant et vendent leur système à l'étranger.

¹ Le secteur de la construction ferroviaire n'a pas les mêmes volumes de production que celui de l'automobile ou de l'aérien. Ainsi, pour fixer les idées, une importante série de trains régionaux aura un volume de production de 30 à 50 trains par an, soit environ 10 000 sièges alors qu'une série d'automobile peut facilement monter à 1 000 voitures produites par jour, soit 800 000 sièges par an. Dans l'aérien, les volumes sont du même ordre que dans le ferroviaire mais la standardisation est extrêmement poussée grâce à une normalisation importante des composants.

Réduire les coûts de fabrication du matériel ferroviaire nécessite donc de pousser la standardisation entre opérateurs et entre constructeurs, en travaillant sur les normes, et de faire évoluer également le contenu de celles-ci afin qu'elles ne soient pas spécifiquement ferroviaires. Il n'est pas concevable que la fabrication de sièges ferroviaires continue d'être un métier à part alors que le produit est proche de ce qui peut se trouver dans une voiture ou un avion.

On peut enfin rappeler que les exigences réglementaires (normes environnementales ou de sécurité) sont un facteur non négligeable de hausse des coûts et de la complexité des matériels roulants ferroviaires.

¹ Dans le secteur des trains régionaux, les nombreuses évolutions en matière de confort ou de systèmes de sécurité ont entraîné une hausse des coûts d'acquisition et de maintenance préjudiciable à l'économie du secteur dans son ensemble. Ce constat a motivé un travail mené étroitement entre la SNCF et les constructeurs dans le cadre des processus d'appels d'offres des nouveaux Regiolis et Regio 2N, afin de garantir aux autorités organisatrices un coût de possession total n'excédant pas celui constaté pour les AGC.

¹ Ces dispositions introduites en 1982 par une loi fédérale s'appliquent aux achats en matière de transports de plus de \$ 100 000 et dont le financement comprend des subventions fédérales. Elles imposent, en contrepartie de l'octroi des subventions, que tout ou partie des produits concernés soit fabriquée aux Etats-Unis. Ces dispositions sont distinctes du « Buy American Act » de 1933 qui s'applique, lui, aux marchés passés par l'administration fédérale américaine et lui impose de n'utiliser que des produits fabriqués aux Etats-Unis à partir de composants américains pour toutes les marchandises à usage public.

De telles dispositions n'existent pas en Europe, mais on peut citer l'exemple de marchés de matériel roulant pour le métro de Madrid dans lequel le soumissionnaire est tenu de fournir les pourcentages du produit fabriqués dans la communauté de Madrid, en Espagne et en Europe. Il n'est pas interdit de penser que ces chiffres pèsent dans la balance au moment du choix...

¹ La consolidation doit être également sectorielle. Aujourd'hui, les équipementiers ferroviaires sont principalement spécialisés sur le secteur, ce qui les rend particulièrement fragiles à tout retournement de conjoncture. Dans des secteurs tel l'aménagement intérieur ou la fourniture de systèmes électriques, une diversification des entreprises concernées vers l'aérien ou l'automobile leur assurerait une plus grande résistance. Du reste, lors de la crise de l'automobile, on a pu remarquer plusieurs équipementiers issus de ce secteur venant s'intéresser au ferroviaire.

La SNCF et Eurostar

En marge de la question centrale de l'industrie ferroviaire, et en complément des différentes auditions qui ont eu lieu, la SNCF souhaite apporter aux députés membres de la commission d'enquête les éléments suivants :

La SNCF a toujours placé au cœur de sa stratégie le développement de l'activité de transport ferroviaire international de passagers, avec le déploiement des principales lignes à grande vitesse de l'Union européenne : Eurostar (Paris-Londres et Bruxelles-Londres), Thalys (Paris-Bruxelles-Amsterdam et Paris-Bruxelles-Cologne), Lyria (Paris-Genève-Lausanne et Paris-Bâle-Zurich), Aléo (Paris-Francfort et Paris-Stuttgart-Munich) et Artesia (Paris-Turin-Milan).

Jusqu'en 2010, Eurostar était organisée sur forme d'une coopération tripartite ferroviaire internationale, dans laquelle chacun des partenaires était souverain sur son territoire national. L'ouverture à la concurrence de l'activité de transport ferroviaire international de passagers, en décembre 2009, offrait la possibilité pour l'un des réseaux membre de la coopération de concurrencer les deux autres, après dénonciation des protocoles, mettant ainsi fin à la convention tripartite.

En outre, l'organisation d'Eurostar présentait des inconvénients : lourdeur, complexité, manque de réactivité, dépendance envers les ressources et les moyens de ses partenaires.

Ces raisons ont amené les partenaires d'Eurostar à envisager une meilleure structuration d'Eurostar, en mettant en place un actionariat stable et solide, permettant une prise de décision rapide et le développement de synergies substantielles pour les futurs actionnaires.

C'est ainsi qu'Eurostar est devenue une entreprise ferroviaire de plein exercice en septembre 2010, détenue à hauteur de 55% par la SNCF. Les accords entre actionnaires ont consolidé la position de la SNCF en tant qu'actionnaire majoritaire de cette nouvelle entité.

Le monde ferroviaire s'ouvre peu à peu à la concurrence, et la SNCF doit être préparée à ce défi.

S'agissant du transport international de voyageurs, la création de l'entreprise ferroviaire Eurostar a permis à son actionnaire majoritaire, la SNCF, de s'assurer qu'Eurostar pourrait rivaliser avec n'importe quel concurrent ferroviaire sur un pied d'égalité. Eurostar est ainsi un élément stratégique indispensable dans la conquête par la SNCF de parts de marchés européennes sur des marchés profitables (Eurostar détient ainsi près de 80% de part de marché sur les liaisons Paris-Londres et Bruxelles-Londres).

*

* *

¹ L'achat d'équipements ferroviaires (traverses, rails, équipements de signalisation...) a représenté un volume d'environ 370 M€ en 2010.

² La croissance du « mass transit » (de l'ordre de +2% par an environ) est un phénomène général à l'échelle mondiale mais plus encore le besoin en transport collectif est amené à croître fortement avec l'urbanisation et la croissance économique, en

extrême-Orient notamment. En France, la hausse a été continue sur la période 2002-2008, avec un trafic moyen en hausse de 2,6% par an (et des hausses atteignant 6% en province en 2007 et 2008). Sur la même période, le trafic des TER a crû de manière très importante - 6,8% en moyenne annuelle. L'année 2009 a marqué un coup d'arrêt à cette tendance, avec une baisse de la mobilité en transports collectifs, le trafic TER continuant, lui, de croître - mais de manière plus modérée (1,2%).

Cette croissance importante a été accompagnée par des commandes massives de matériels, dans l'objectif de remplacement d'éléments anciens mais aussi d'accompagnement du développement des trafics. Ainsi, après le marché des AGC (avec un programme de 700 rames livrées entre 2004 et 2010), l'un des plus importants depuis plusieurs dizaines d'années, la SNCF a passé pour le compte des autorités régionales deux marchés pour la fourniture de nouveaux matériels : le Regiolis (164 rames de commandées, dans le cadre d'un marché pouvant aller jusqu'à 1000 rames) et Regio2N (129 rames de commandées, le marché pouvant atteindre un total de 860 éléments). En Île de France, le renouvellement du parc a conduit à la commande à Bombardier du Francilien, mais les projets du Grand Paris comme le prolongement d'Eole à l'ouest pourraient générer de nouveaux besoins en matériels roulants, notamment celui de rames à deux étages de nouvelle génération.

³ ERTMS illustre de manière excellente les dangers à ne pas raisonner en système intégré. Ce projet européen d'un système commun de signalisation en cabine et de contrôle de vitesse initié par la Commission Européenne a été largement mené par les industriels du secteur. Le résultat est un ensemble de spécifications techniques faisant fi de nombreuses contraintes d'exploitation, et une absence réelle de prise en compte de l'intégration d'ERTMS dans l'exploitation ferroviaire. Au-delà du fait qu'ERTMS n'est pas véritablement interopérable, les coûts de mise en place et les contraintes de fonctionnement qu'il amène font fortement hésiter les grands réseaux à y investir - la DB a récemment annoncé son intention de ne pas y investir à court terme. L'industrie ferroviaire s'est privée de débouchés et de la constitution d'un système fiable et économiquement efficace. De leur côté, les Chinois ont adapté ERTMS en le simplifiant et vendent leur système à l'étranger.

⁴ Le secteur de la construction ferroviaire n'a pas les mêmes volumes de production que celui de l'automobile ou de l'aérien. Ainsi, pour fixer les idées, une importante série de trains régionaux aura un volume de production de 30 à 50 trains par an, soit environ 10 000 sièges alors qu'une série d'automobile peut facilement monter à 1 000 voitures produites par jour, soit 800 000 sièges par an. Dans l'aérien, les volumes sont du même ordre que dans le ferroviaire mais la standardisation est extrêmement poussée grâce à une normalisation importante des composants.

Réduire les coûts de fabrication du matériel ferroviaire nécessite donc de pousser la standardisation entre opérateurs et entre constructeurs, en travaillant sur les normes, et de faire évoluer également le contenu de celles-ci afin qu'elles ne soient pas spécifiquement ferroviaires. Il n'est pas concevable que la fabrication de sièges ferroviaires continue d'être un métier à part alors que le produit est proche de ce qui peut se trouver dans une voiture ou un avion.

On peut enfin rappeler que les exigences réglementaires (normes environnementales ou de sécurité) sont un facteur non négligeable de hausse des coûts et de la complexité des matériels roulants ferroviaires.

⁵ Dans le secteur des trains régionaux, les nombreuses évolutions en matière de confort ou de systèmes de sécurité ont entraîné une hausse des coûts d'acquisition et de maintenance préjudiciable à l'économie du secteur dans son ensemble. Ce constat a motivé un travail mené étroitement entre la SNCF et les constructeurs dans le cadre des processus d'appels d'offres des nouveaux Regiolis et Regio 2N, afin de garantir aux autorités organisatrices un coût de possession total n'excédant pas celui constaté pour les AGC.

⁶ Ces dispositions introduites en 1982 par une loi fédérale s'appliquent aux achats en matière de transports de plus de \$ 100 000 et dont le financement comprend des subventions fédérales. Elles imposent, en contrepartie de l'octroi des subventions, que tout ou partie des produits concernés soit fabriquée aux Etats-Unis. Ces dispositions sont distinctes du « Buy American Act » de 1933 qui s'applique, lui, aux marchés passés par l'administration fédérale américaine et lui impose de n'utiliser que des produits fabriqués aux Etats-Unis à partir de composants américains pour toutes les marchandises à usage public.

De telles dispositions n'existent pas en Europe, mais on peut citer l'exemple de marchés de matériel roulant pour le métro de Madrid dans lequel le soumissionnaire est tenu de fournir les pourcentages du produit fabriqués dans la communauté de Madrid, en Espagne et en Europe. Il n'est pas interdit de penser que ces chiffres pèsent dans la balance au moment du choix...

⁷ La consolidation doit être également sectorielle. Aujourd'hui, les équipementiers ferroviaires sont principalement spécialisés sur le secteur, ce qui les rend particulièrement fragiles à tout retournement de conjoncture. Dans des secteurs tel l'aménagement intérieur ou la fourniture de systèmes électriques, une diversification des entreprises concernées vers l'aérien ou l'automobile leur assurerait une plus grande résistance. Du reste, lors de la crise de l'automobile, on a pu remarquer plusieurs équipementiers issus de ce secteur venant s'intéresser au ferroviaire.

DOCUMENT N° 17

**COURRIER ADRESSÉ LE 15 MARS 2011 PAR L'ASSOCIATION DES
USAGERS DU TRANSPORT AUTO/TRAIN (AUTAUT) À
M. ALAIN BOCQUET, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE,
COMPRENANT UNE CARTE « SITUATION 2011 DES GARES
AUTO/TRAIN »**

AUTAUT
ASSOCIATION DES USAGERS DU TRANSPORT AUTO/TRAIN
Constituée et déclarée conformément à la loi de 1901 – Reconnue d'intérêt général
Membre de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transport)

Monsieur Alain BOCQUET
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS Cedex 07 SP

Service auto/train de la SNCF
Futures autoroutes ferroviaires

Paris, le 15 mars 2011

Monsieur le Député,

Sachant que vous avez approuvé notre action en faveur du feroutage, nous pensons qu'il vous intéressera de prendre connaissance de l'activité de notre association en 2010 (rapport joint).

Quant à "l'activité" stratégique déployée par la SNCF en matière de feroutage, elle se résume dans la carte de France ci-jointe qui fait ressortir l'importance des suppressions de liaisons survenues entre 2008 et 2010 (*).

Les huit gares fermées et leurs aires de chargement semblent destinées à d'autres activités, ce qui rendrait impossible d'y reprendre le feroutage des véhicules de tourisme.

Il est prévu d'ouvrir en 2015 quatre autoroutes ferroviaires.

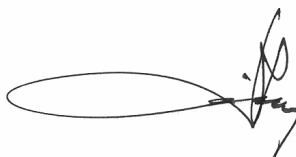
Nous appelons l'attention sur le fait que ces voies sont, dans l'esprit de leurs promoteurs, réservées aux "marchandises", c'est-à-dire aux camions.

Or deux raisons plaident en faveur de l'accès des voitures de tourisme à ce système :

- Sous l'angle de la défense de l'environnement, but du projet, la circulation des voitures de tourisme, beaucoup plus nombreuses que les camions, pollue tout autant qu'eux.
- Il serait mal admis par les automobilistes et les motards – contribuables et électeurs – d'être exclus d'un mode de transport auquel ils auront participé financièrement.

Le choix du ou des gestionnaires de ces autoroutes conditionnera leur succès. En effet, avec le service auto/train de la SNCF, nous avons l'exemple du dépérissement d'un outil quand le manque de conviction gagne celui qui l'utilise.

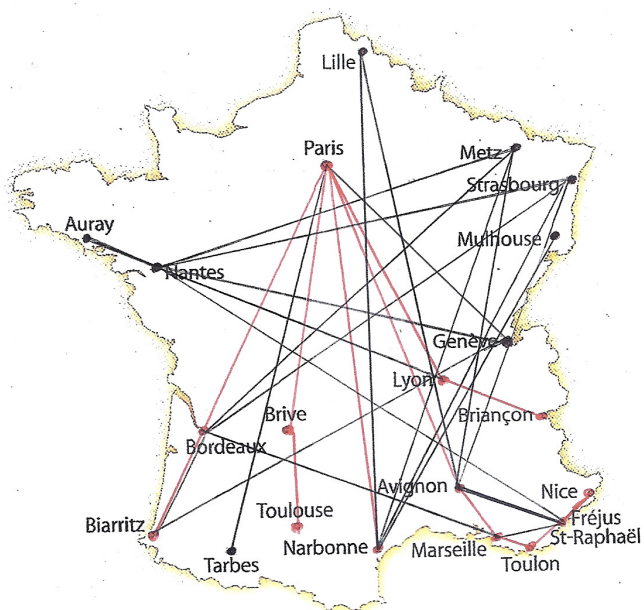
Nous vous prions, Monsieur le Député, d'agréer l'expression de nos salutations très distinguées.



Le Président B. COURTOIS

(*) Nous considérons dérisoire d'avoir quasiment sabordé le réseau auto/train pour éviter une dizaine de millions de déficit alors que la dette du système ferroviaire public s'élève à 35 milliards...

SITUATION 2011 DES GARES AUTO/TRAIN



● Gares maintenues

— Lignes maintenues

● Gares fermées

— Lignes fermées

AUTAUT – Février 2011

DOCUMENT N° 18

**CONTRIBUTION SUR L'AVENIR DE LA GARE DE TRIAGE DE
SOMAIN, ADRESSÉE À LA COMMISSION D'ENQUÊTE PAR
M. JEAN-JACQUES CANDELIER, DÉPUTÉ DU NORD**

**Note contributive à la commission d'enquête parlementaire
sur la situation de l'industrie ferroviaire en France
Avenir de la gare de triage de Somain**

Rappel du contexte

Aujourd'hui, la SNCF et le gouvernement prétendent développer le fret, ils ont annoncé plusieurs milliards pour aider le rail contre la route et concrètement, des milliers d'emplois dans le fret SNCF sont supprimés.

L'État a décidé de faire un effort substantiel en faveur du transport ferroviaire de marchandises en lançant fin 2009 un plan de 7 milliards d'euros d'ici à 2020, intitulé : « Engagement national pour le fret ferroviaire ». Simple plan de communication !

L'État nous parle de service public, d'entreprise nationale et de soutien à la SNCF, mais concrètement, celui-ci a voté l'ouverture à la concurrence à Bruxelles, avance dans la casse du statut et fait tout pour banaliser une activité qui ne pourra jamais être banale.

Ils nous disent Grenelle de l'environnement, taxe carbone, révolution écologique, ils nous sortent un nouveau rapport sur la croissance pour prendre enfin en compte des données essentielles à la vie comme notre bien-être, la cohésion sociale, la qualité de notre environnement et concrètement, ils annoncent la fermeture de milliers de dessertes ferroviaires, l'arrêt de l'activité « wagon isolé » et l'abandon de pans entiers de notre territoire.

Mettre un million et demi de camions supplémentaires sur les routes, car c'est cela le bilan du plan fret, est-ce cela une révolution écologique ?

Malgré toutes les belles proclamations sur la nécessité de préserver l'environnement, les discours sur l'écologie et les transports, les décisions ultralibérales de la commission européenne ont contribué à faire reculer de 15,3% en 1996 à 14,7% en 2007 la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises.

Le constat est accablant et sans appel : la concurrence libre et non faussée loin de rééquilibrer la part du fret l'a fait diminuer. Le dumping social et fiscal, les privatisations dans toute l'Europe ont conduit à amputer les capacités d'investissement public dans le fret, particulièrement à la SNCF, à rajouter des camions sur les routes et à supprimer des emplois.

Le fret ferroviaire public est remis en cause par des années de non-développement, de filialisation, d'application des directives les plus libérales et rétrogrades que portent la commission et le conseil de l'Europe. Or, le fret ferroviaire doit être réfléchi à partir d'enjeux de société.

La SNCF doit avoir les moyens de son développement. Celui-ci passe par une grande coopération au niveau Européen pour l'aménagement d'un réseau public. Aujourd'hui, chacun sait que le fret ferroviaire a un rôle majeur à jouer dans la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique.

Les conseillers en communication ont bien joué leur rôle, en 2009, on ne se désengage pas du fret, on investit ! Cet engagement national correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020.

L'avenir, c'est sans les wagons isolés, et sans le Triage de Somain, voilà la vérité simple et crue. Des millions d'euros dépensés, des rencontres avec la direction qui nous disent de ne pas nous inquiéter.

Il faut que les activités de fret soient déclarées d'utilité publique, inciter, par la taxation, à leur utilisation. Il faut mettre fin à la politique du tout-camion, encore illustrée par les mégacamions.

Nous estimons que l'aide de l'Etat est impérative et vitale pour encourager une vision prospective et pour que le Fret SNCF réalise les investissements nécessaires au développement de la desserte ferroviaire effective de tous les territoires.

Aujourd'hui, chacun sait que le fret ferroviaire a un rôle majeur à jouer dans la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique. Il est évident que l'abandon de l'activité du wagon isolé (*collecte et regroupement de wagons à partir des sites des clients de la SNCF, pour constituer un train entier*) est contradictoire avec l'objectif fixé « d'une croissance de la part du fret non routier et non aérien de 25 % à l'horizon 2012 par rapport à 2006 ».

Conformément aux objectifs définis par le Grenelle de l'environnement, l'Etat doit prendre ses responsabilités pour développer les activités du fret en France.

Situation de la gare de triage de Somain

Pour mémoire, la gare de triage de Somain, autrefois l'une des plus grandes de France pour le traitement des wagons isolés, avait été choisie dans le plan 2007 de la SNCF pour faire partie des 30 plate-formes régionales de regroupement des trains et de tri des wagons destinés à alimenter les trois hubs nationaux ferroviaires. Un plan de modernisation des infrastructures appuyé par le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais était alors prévu.

Mais l'abandon progressif du wagon isolé au profit de l'ouverture de lignes « multi-lots/multi-clients »* (*groupage de wagons en trains réguliers sur des relations assurées de disposer d'un minimum de trafic du fait de l'organisation des flux industriels*), la baisse du trafic ferroviaire, à ajouter au partage du trafic ferroviaire avec les nouveaux entrants, ont entraîné l'abandon de ce projet par la SNCF.

La gare de triage de Somain qui employait près de 400 cheminots enregistre désormais une baisse constante de ses effectifs.

A ce jour, la gare de triage de Somain n'est donc plus qu'un point d'arrêt technique, possible mais non obligatoire, des convois transportant pondéreux et autres produits issus de la sidérurgie, qui traversent la France au départ de Dunkerque (*activité spécifique dévolue à la Direction Fret SNCF / « Belle-Ile », basée à Lille*).

Or, cette gare de triage, adossée à un ensemble foncier de plus de 60 ha à vocation logistique et aménagé par le Cœur d'Ostrevent (*pour un montant total de 10 M € H.T.*), directement desservi par l'A21 et pouvant bénéficier d'un embranchement fer, donne au site de Somain un double avantage :

- Il s'agit du seul site au nord de Paris, avec la plate-forme portuaire de Dunkerque, qui pourra encore arrêter et traiter des trains longs d'ici 2020.

- Il peut consolider un ensemble de flux ferroviaires et combinés divers mais proches, par sa position centrale par rapport à Delta 3, aux zones logistiques et industrielles du Lensois, du Douaisis, et du Valenciennois.

Dans ces conditions et compte tenu de l'importance du site pour le territoire, il est primordial de porter notre réflexion sur Somain en lien avec la logique en cours de massification des marchandises sur des trains longs, l'évolution de l'offre de service et des dessertes proposées à partir des plateformes multimodales DELTA 3 (*renforcement des lignes vers le sud de la France, le Benelux et l'Allemagne, projets d'autoroutes ferroviaires Lille-Paris-Hendaye et Londres-Lille-Turin*), des Ports de Dunkerque (*études en cours sur la faisabilité d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité régional, partenariat avec Eurotunnel*) et de Calais (*Projet Calais Port 2015*), sans oublier de citer le projet d'OPF à l'étude sur le Valenciennois.

Notre réflexion concernant la gare de triage de Somain doit également et nécessairement faire le lien avec les études initiées et toujours en cours par le port de Dunkerque et les ports de Lille, et l'AML (*état des lieux Transport de marchandises / Logistique au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille pilotée par la Mission Bassin Minier*).

La question posée est « comment réunir à Somain les conditions d'une offre de services de transport alternative à la route qui tienne compte des conditions du marché en zone frontalière ? » (*logistique transfrontalière performante, conditions de prix attractives, offre de transporteurs « offshore » abondante...*).

Cette réflexion est urgente car les fonds publics vont rapidement se tarir en France, et seront essentiellement captés par les grands projets nationaux tels que les nouvelles lignes LGV (au sud), les autoroutes ferroviaires ou encore le canal Seine-Nord Europe.

La gare de triage de Somain doit être envisagée comme l'une des composantes possibles de l'offre de services en réseau de demain, permettant une revitalisation du site, non plus à l'échelle nationale, mais régionale.

Jean-Jacques CANDELIER

Député du nord