

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition, ouverte à la presse, de M. Guillaume Pepy,
président de la SNCF..... 2

Mardi

20 novembre 2012

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 18

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

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



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Guillaume Pepy, président de la SNCF**.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous avons, pour la première fois depuis le début de la nouvelle législature, le plaisir d'accueillir M. Guillaume Pepy, président de la SNCF. J'ai eu, avant cela, l'occasion de le rencontrer en tête-à-tête, puis il nous a fait l'amitié de recevoir les membres du Bureau, un peu élargi pour l'occasion, de notre commission. Il nous parlera de la réforme du système ferroviaire annoncée par le ministre délégué aux transports, et qui devrait se traduire par la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié regroupant d'une part les personnels de RFF de SNCF Infra et de la DCF, d'autre part la SNCF, au sein d'un pôle public ferroviaire intégré. Il nous dira aussi comment l'entreprise se prépare à l'ouverture, en 2019, du marché de transport de voyageurs.

M. Guillaume Pepy, président de la SNCF. Pour laisser le plus de temps possible à la discussion, je me limiterai à un propos liminaire assez bref, en mettant l'accent sur ce que je tiens pour les enjeux principaux. Le premier est la qualité du service rendu aux usagers et aux chargeurs de fret, particulièrement dans les zones denses - les très grandes agglomérations. Je sais que la qualité de service n'est pas au niveau attendu par les usagers, mais c'est que la SNCF est engagée dans une course permanente, puisque nous devons améliorer la qualité du service sur un réseau saturé tout en faisant des travaux d'une ampleur sans précédent. Le ministre nous a d'ailleurs demandé d'élaborer le futur plan de rénovation du réseau, celui qui sera mis en œuvre à partir de 2015, à l'échéance de l'actuel plan Perben.

Pour permettre ces travaux, l'horaire des trains évoluera à la fin de l'année, dans une proportion moindre que l'an dernier. Les modifications concerneront principalement l'Ouest du pays, de Rennes à Toulouse, ainsi que la région Rhône-Alpes. Cette fois, les changements ne se feront pas en une fois, le 9 décembre ; ils commenceront ce jour-là pour se poursuivre au long de l'année 2013 au fil de l'avancement des chantiers puis de leur fermeture.

En évoquant les difficultés que nous affrontons, je ne peux passer sous silence le sinistre décompte des suicides sur le réseau ferroviaire. Le nombre est catastrophique : il y en a eu 56 en octobre, soit deux par jour en moyenne, dont un en Île-de-France, souvent sur les lignes de RER, et un sur le réseau régional. Cela n'explique pas tous les retards, mais les chiffres auront néanmoins augmenté en 2012 de 30 % par rapport à ce qu'ils étaient les trois ou quatre années précédentes.

C'est en Île-de-France que nous devons faire face aux plus grands défis. La régionalisation est engagée, et nous devons pouvoir tenir les engagements pris à l'égard Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

L'autre enjeu permanent est celui du fret. La situation en Europe est à ce sujet extrêmement mauvaise. Une récente étude relative aux cinq principaux réseaux de fret ferroviaire européens - ceux de France, d'Allemagne, d'Italie, d'Autriche et de Suisse - montre une perte d'ensemble cumulée de 2,5 milliards d'euros pour les années 2009 à 2011. Aucun de ces pays n'a donc trouvé de modèle économique viable pour le fret ferroviaire. Cela doit pousser à s'interroger sur les investissements à consentir mais aussi sur les conditions de la compétitivité avec le transport routier car, alors que nous cherchons à définir pour le transport ferroviaire un cadre social européen harmonisé, il n'y a pas de cadre social du tout pour le transport routier européen.

J'en viens à l'activité de l'entreprise. Sauf pour le fret, la première partie de l'année 2012 a été bonne. La fréquentation des trains s'est fortement accrue en raison de la mise en service de nouveaux TER, de la rénovation de lignes et d'une activité économique assez

soutenue. Depuis la rentrée, nous constatons un ralentissement de cette croissance, sauf pour les TER, dont la fréquentation continue d'augmenter de 5 à 7%. C'est rassurant, car cela signifie la poursuite du transfert entre la voiture et le rail.

C'est au Gouvernement, au Parlement et à MM. Jacques Auxiette et Jean-Louis Bianco, chargés de missions de concertation par le ministre des transports, qu'il reviendra de définir la réforme du système ferroviaire ; je n'ai pas de légitimité particulière pour cela. Je puis seulement souligner que la réforme devra permettre à l'entreprise de relever un défi majeur : faire progresser le développement ferroviaire en gardant en ligne de mire la performance et la qualité de service à un coût économique et social supportable par la collectivité. La SNCF doit donc saisir l'opportunité de cette réforme, qui vise à faire du groupe un modèle français d'entreprise publique moderne, pour évoluer vers une ouverture aux régions et à l'Europe plus grande que jamais. La concertation s'engage ; il y aura des étapes européennes et des étapes de territorialisation, parce que cette réforme doit être pour la SNCF l'occasion d'une transformation.

Pour ce qui concerne le Grand Paris, nous sommes engagés dans des propositions concrètes tendant à améliorer la qualité de service, sans attendre la double boucle de métro automatique. L'amélioration de la qualité de service sur les RER est vitale ; il faut trouver les moyens de sa réalisation – je ne parle pas de milliards d'euros supplémentaires mais de travaux qui peuvent être entrepris sans attendre sur les lignes existantes pour améliorer le confort, désaturer, améliorer la régularité. Nous y travaillons avec Mme Cécile Duflot, M. Cuvillier et M. Huchon.

S'agissant enfin des enjeux sociaux de l'entreprise, la politique de l'emploi de l'entreprise a changé. Le regain d'activité nous a permis de stabiliser l'emploi : pour la première fois depuis une douzaine d'années, il n'y aura pas de perte d'emplois à la SNCF en moyenne, et 500 contrats d'avenir seront signés au cours des prochaines semaines. Nous sommes engagés depuis un peu plus d'un an, avec les organisations syndicales, dans des plans d'action précis portant sur la qualité de vie au travail et la prévention des risques psychosociaux, de manière que la transformation de la SNCF ne se traduise pas par une fragilisation des salariés. Nous avons aussi engagé depuis trois ans une politique de réduction des accidents du travail dans des activités ferroviaires qui restent dangereuses. Tout cela contribue au climat social au sein de l'entreprise, qui a connu en 2012 le plus bas niveau de jours de grève depuis plus d'une décennie.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je vous remercie. J'appelle pour commencer les questions des représentants des groupes, auxquels succéderont les autres orateurs souhaitant vous interroger.

M. Rémi Pauvros. Je prends la parole au nom du groupe SRC. Vous avez déjà, monsieur le président de la SNCF, répondu aux questions que je vous avais posées en ma qualité de rapporteur pour avis sur les crédits des transports terrestres et fluviaux et je vous en remercie. Aujourd'hui, je souhaite revenir sur la stratégie de l'entreprise. Nous serons amenés à faire des choix collectifs en matière d'investissements, pour les lignes à grande vitesse d'une part, pour les « *trains du quotidien* » d'autre part, sujet auquel je vous sais particulièrement sensible. Indépendamment de ce que proposera la commission *Mobilité 21* présidée par notre collègue Philippe Duron, quelle est votre avis sur ces questions ? Les « *trains du quotidien* » répondent à une très forte attente de la population ; c'est aussi un moyen de réduire les inégalités territoriales et d'améliorer l'accès à l'emploi et à des services publics quelquefois éloignés dans des territoires délaissés. Des choix commerciaux stratégiques ne sont-ils pas nécessaires pour les trains d'équilibre du territoire – les TET –, dont la tarification doit être

supportable par tous en cette période de crise ? Quelles mesures adopterez-vous pour répondre à l'urgence dans le contexte de contraintes budgétaires que l'on sait ?

L'information de la clientèle, problème récurrent, doit être améliorée. Suicides et vols de matériaux outrepassent les capacités d'intervention de la SNCF ; pour autant, ces événements ont des conséquences très déplaisantes pour les voyageurs. Ne peut-on au moins les informer plus complètement sur ce qu'il advient ?

Les abords de certaines de nos gares sont parfois misérables. Quelles sont les perspectives à ce sujet ?

Nous aimerions enfin des informations plus précises sur les perspectives de rapprochement entre la SNCF et RFF, une démarche que vous avez engagée.

M. Yves Albarello. Le groupe UMP, au nom duquel je m'exprime, souhaite en premier lieu connaître votre estimation du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel de la SNCF pour l'exercice 2012.

Le président Chanteguet a évoqué l'hypothèse de la constitution d'un gestionnaire d'infrastructures unifié. Cependant, une telle création ne peut avoir lieu sans l'aval de la Commission européenne. Par ailleurs, si ce rapprochement a lieu, qui reprendra la dette portée par RFF ?

Je ne peux manquer de revenir sur la situation de la ligne B du RER, constamment perturbée, vous le savez, par des travaux permanents dont certains ont d'ailleurs pris beaucoup de retard – une année pour le RER B+ par exemple. Le 7 novembre dernier, un très grave incident s'est produit à 17 heures et le trafic n'a repris qu'à 22 heures, des passagers étant descendus sur les voies pour manifester leur exaspération. Le réseau doit bien sûr être modernisé, mais cela ne dispense pas de prendre des mesures de bon sens, et je me bats depuis des années pour que l'on mette un terme au système archaïque qu'est la gestion duelle de la ligne RER B. La réforme annoncée le permettra-t-elle enfin ? Trouverez-vous un accord à ce sujet avec le président de la RATP ?

En tant que rapporteur du projet de loi relatif au Grand Paris, je me félicite que le Premier ministre ait réaffirmé la volonté du Gouvernement de poursuivre le projet de réseau dit « *Grand Paris Express* » et pour cela, d'apporter le milliard d'euros nécessaire pour commencer les travaux d'infrastructures en 2015. Lors de l'examen de ce texte, les parlementaires avaient insisté sur la nécessité de poursuivre dans le même temps la modernisation du réseau existant. Ils avaient également demandé la réalisation d'une liaison entre les aéroports parisiens et les grandes gares. Cela figure dans la loi, mais le CDG Express, véritable serpent de mer, devait faire l'objet d'un partenariat public-privé avec Vinci, et cette entreprise n'a pas donné suite. Je sais que vous avez travaillé avec la RATP à un partenariat public-public qui se traduirait par une liaison entre l'aéroport de Roissy et la gare de l'Est à Paris. Quel est l'état d'avancement de ce projet, indispensable pour la France, première destination touristique mondiale ?

M. Bertrand Pancher. Le groupe UDI éprouve quelque difficulté à forger sa doctrine sur la question du gestionnaire d'infrastructures unifié. Certes, l'État est le propriétaire des rails, dont le seul utilisateur est la SNCF. Il paraît donc logique que, pour rationaliser le fonctionnement de l'entreprise, un même opérateur soit chargé de coordonner le transport et la gestion des infrastructures. Toutefois, nous nous méfions des monopoles, et nous n'ignorons pas que la France est tenue de prendre en compte la réglementation européenne. Or, quelles sont les réactions européennes à ce projet ?

Le quatrième « *paquet ferroviaire* » européen, en cours de finalisation, pourrait imposer une séparation stricte entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires. Par ailleurs, la Commission européenne a récemment rappelé que les États membres ne peuvent intégrer le gestionnaire indépendant dans une holding à laquelle appartiennent également les entreprises ferroviaires, sauf à prévoir des mesures supplémentaires pour garantir l'indépendance de la gestion. Enfin, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs est prévue, on le sait, en 2019. À cela s'ajoute la forte opposition au projet de différentes personnalités. Ainsi, Lord Tony Berkeley, président de Rail Freight Group, considère que « *ce nouvel arrangement annihilera toute concurrence et assurera que la SNCF occupe une position de monopole jusqu'à ce qu'elle éradique complètement le fret ferroviaire* ». Quant à M. François Coart, président de l'Association européenne du fret ferroviaire, il dit s'inquiéter « *de la survie des nouveaux opérateurs dans un système totalement contrôlé par la SNCF* » ajoutant que « *l'ouverture du marché [ferroviaire] français à la concurrence ne semble pas être à l'agenda de ce gouvernement malgré les importants engagements européens en ce sens* ».

Comme vous l'avez souligné, le choix des modalités de la réforme revient au Gouvernement et au Parlement, mais j'imagine mal le ministre des transports s'engager dans un projet de réforme qui n'aurait pas été validé par la SNCF ; quelle est donc votre opinion sur ces questions ?

Par ailleurs, si le regroupement envisagé se faisait, permettrait-il la poursuite effective de l'ouverture à la concurrence ? Surtout, quelle assurance avons-nous que vous parviendrez à moderniser le réseau ferroviaire français mieux que n'a pu le faire RFF, dont l'École polytechnique fédérale de Lausanne a conclu dans un audit récent qu'il n'avait pas réussi à enrayer le vieillissement ? Quels tarifs la SNCF, gestionnaire de réseau, appliquera demain à la SNCF, transporteur, pour faire circuler ses trains ? Enfin, comment les entreprises privées concurrentes de la SNCF accepteront-elles le nouveau système ?

M. François-Michel Lambert. Au moment où s'engagent les travaux de la commission *Mobilité 21*, le groupe écologiste souhaite connaître votre position sur l'équilibre à trouver entre les trains « *du quotidien* » d'une part, les projets d'infrastructures relatifs aux lignes à grande vitesse, dont on sait qu'elles ne répondent que partiellement aux besoins quotidiens de mobilité, d'autre part. Plus précisément, quelle est votre stratégie de renouvellement des trains Corail ? L'état du matériel roulant n'est pas à la mesure de l'enjeu. Dans un autre domaine, recommanderez-vous de mieux faire participer les élus locaux aux décisions, en application du principe « *qui paye décide* » ?

D'autre part, diverses autorités organisatrices de transports sont parfois concurrentes, ce qui a pour effet de déstabiliser aussi bien l'offre que l'économie des collectivités concernées ; que faire à ce sujet ?

Mme Fabienne Keller avait publié un rapport dans lequel elle plaidait en faveur du rôle des gares comme facteur de dynamisation des centres villes. Comment envisagez-vous les gares de demain, qu'elles soient situées dans des métropoles, des villes moyennes ou des communes rurales ?

À propos du fret, SNCF-Géodis semble encline à privilégier les grands flux, se plaçant ainsi en concurrence frontale avec les autres grands opérateurs européens, alors que de nombreuses opportunités pourraient être saisies dans les territoires. Elles sont certes très difficiles à capter, mais elles existent. Une forte volonté politique locale doit donc se manifester et, peut-être, une autre approche que celle qu'a adoptée la SNCF jusqu'à présent.

L'annonce a été faite d'une prochaine éco-redevance poids lourds. Au-delà, ne faudrait-il pas s'interroger sur les conséquences de la gratuité, ou de la presque gratuité, de l'utilisation des autoroutes ? Ainsi, les autoroutes sont gratuites en Île-de-France, alors que les utilisateurs du transport ferroviaire de fret doivent payer des coûts élevés ; cela donne le sentiment d'une distorsion de concurrence en faveur du transport routier.

Enfin, on a l'impression diffuse que la SNCF ne serait plus la SNCF, opérateur ferroviaire, mais une société d'offres de mobilité : de très nombreuses sociétés lui sont maintenant rattachées qui ne sont pas purement ferroviaires. Qu'en est-il ?

M. Jacques Krabal. Je prends la parole au nom du groupe RRDP pour rappeler que, selon une récente étude publiée par UFC-Que Choisir, 63 % des clients de la SNCF sont satisfaits de ses services, alors qu'ils étaient 73 % à penser de la sorte en 2006. Pour ce qui concerne l'appréciation de la ponctualité, la chute est encore plus brutale, 49 % des sondés se disant satisfaits contre 71 % il y a six ans. Nos concitoyens perçoivent donc une dégradation du service ; comment comptez-vous améliorer la situation ? Comment la modernisation des trains et des voies engagée se concrétisera-t-elle ? Le nombre de voyageurs a augmenté de 30 %, ce qui est bien, mais il faut moderniser la flotte et acquérir de nouveaux matériels ; combien de temps faudra-t-il pour cela ?

Vous avez annoncé le lancement, en avril 2013, de OUIGO, le TGV *low cost*, et indiqué que les habitants de la banlieue Est de Paris se verraient proposer une offre qui ne pourrait que les satisfaire. Les 4 000 Picards qui, chaque jour, utilisent la gare de Château-Thierry bénéficieront-ils aussi des améliorations prévues ? Plus largement, quelle offre prévoyez-vous pour les usagers du TER ? Qu'en est-il de la modernisation des petites gares des villes situées en limite des banlieues, gares dont l'état est peu satisfaisant, et où l'accessibilité des personnes à mobilité réduite n'est pas assuré ? Nous avons appris avec beaucoup de plaisir l'inscription de crédits nettement supérieurs aux années antérieures pour la remise en état des voies, mais il faudra du temps. Enfin, quel est l'état d'avancement de la mise en œuvre de la ligne de fret Reims-Fère-en-Tardenois-La Ferté Milon-Meaux ?

M. Philippe Duron. Le ministre des transports a annoncé la réforme de notre système ferroviaire. Le Gouvernement a fait le choix d'un pôle public intégré. En un mot, monsieur le président de la SNCF, c'est votre vision qui a prévalu. Cette réforme, qui s'apparente au modèle allemand, devrait permettre de renforcer l'efficacité du système ferroviaire français. Celui-ci est affecté par plusieurs maux, dont l'un est particulièrement préoccupant : son incapacité à équilibrer ses dépenses de fonctionnement, dont le coût annuel est de 21 milliards d'euros - 9 milliards de recettes propres auxquelles s'ajoutent des subventions. Ce montant ne suffit pas, et le système ferroviaire français génère un déficit annuel de quelque 1,5 milliard d'euros. Comment maîtriser cette situation ? Faut-il agir sur la taille du réseau, dont l'École polytechnique fédérale de Lausanne dit qu'il est surdimensionné ? Faut-il agir sur la maîtrise des coûts, notamment des coûts salariaux, qui augmentent plus vite que dans les autres secteurs économiques français ? Faut-il agir sur la productivité, notamment par la modernisation du réseau ? Ou faut-il privilégier un autre arbitrage entre subvention et tarification, sachant que le passager contribue à hauteur de 28 % au coût de fonctionnement des TER, de 39 % pour le Transilien et d'à peine 80 % pour les trains d'équilibre du territoire ?

M. Jean-Marie Sermier. Depuis le 9 décembre 2011, les TGV qui relient Paris à Besançon ne passent plus par le Jura et la présence de TGV dans les gares jurassiennes est maintenant suspendue au maintien de la ligne Paris-Lausanne, commercialisée par *Lyria*. Or cette ligne est très fortement concurrencée au Nord et au Sud. La ligne Paris-Lausanne par Dole et Mouchard sera-t-elle pérennisée ? La question se pose avec d'autant plus d'acuité

qu'à partir du 9 décembre prochain, le TGV ne s'arrêtera plus en gare de Mouchard. Cette décision inadmissible provoque la colère de tout le Revermont. Ce 9 décembre en tout cas, le TGV devra bel et bien s'arrêter à Mouchard, car je mènerai une délégation d'élus sur les voies. Quelle est, monsieur le président de la SNCF, la pérennité de cette ligne Lyria ?

M. Philippe Bies. Lors des études de faisabilité de la LGV Est européenne, les prévisions de fréquentation et de rentabilité étaient très mauvaises. Pour débloquer le projet, les collectivités, notamment les régions et les grandes agglomérations, ont participé au financement de la construction de cette ligne. Aujourd'hui, le taux de remplissage des trains sur la ligne Paris-Strasbourg est supérieur à celui des autres TGV. Dans un récent rapport, la Chambre régionale des comptes d'Alsace révèle que les tarifs pratiqués entre 2007 et 2011 pour la LGV Est européenne ont été supérieurs de 36 à 54 % à ceux qui étaient pratiqués avant la mise en service de la grande vitesse et que cette évolution s'est assortie d'une moindre information sur les horaires et sur les prix, la tarification pratiquée sur cette ligne étant plus complexe que sur les autres. Enfin, les tarifs de la LGV Est Paris-Alsace sont, de tous ceux qui sont appliqués sur les lignes à grande vitesse, les plus élevés. Pourtant, en supplément du règlement de son titre de transport, l'usager de la LGV Est habitant l'Alsace a contribué à la construction de cette infrastructure – sans bénéficier d'un tarif plus avantageux, tout au contraire. La SNCF compte-t-elle revoir la tarification en vigueur sur cette ligne et remédier ainsi à une situation que beaucoup jugent, à juste titre, anormale ?

Mme Valérie Lacroute. Je suis élue d'une circonscription de la Grande Couronne francilienne. Le cadencement a permis l'amélioration du niveau de services pendant les heures creuses et les heures de pointe, et la fusion des zones a entraîné la baisse du prix des transports ; je me félicite de ces améliorations. Mais, dans le même temps, des arrêts supplémentaires ont entraîné l'allongement des temps de parcours, les trains sont bondés et le réseau francilien est fragilisé. Les habitants de la Grande Couronne acceptent difficilement ces conditions de transports, qui sont loin de s'améliorer : j'ai constaté récemment un manque de chauffage et des trains trop courts. Au-delà, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a supprimé des trains directs Intercités ou régionaux, à destination de Nemours-Saint-Pierre, ce qui contredit l'objectif de désengorgement du trafic et nuit à l'attractivité de la Grande Couronne. Peut-on envisager de revoir cette décision, de manière que les trains Intercités ou régionaux continuent de s'arrêter dans les gares des villes « *trait d'union* » situées aux portes de l'Île-de-France ? Cela permettrait le désengorgement partiel du réseau ferroviaire et, à terme, le rééquilibrage de l'installation des populations et des entreprises au bénéfice de la Grande Couronne.

M. Philippe Plisson. Contre toute logique environnementale, le fret ferroviaire continue de décroître en France. Il est maintenant inférieur à ce qu'il est en Allemagne, alors que la situation était inverse il y a moins de dix ans. Comment expliquez-vous cette évolution ? La taxe « *poids lourds* » contribuera-t-elle à résoudre le problème ? Sinon, comment comptez-vous relever ce défi vital ?

Dans le contexte de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et de la raréfaction de la ressource pétrolière, le désenclavement des territoires ruraux passe par le développement des transports en commun. La SNCF ne devrait-elle pas faire porter son effort sur la réouverture des lignes de désenclavement plutôt que sur le financement de lignes à grande vitesse ?

Mme Laurence Abeille. Les champs électromagnétiques émis par les caténaires des lignes SNCF posent des problèmes environnementaux et de santé publique. Les risques sont connus, même si les connaissances doivent encore être approfondies. Dans un rapport publié en 2010, l'Office parlementaire des choix scientifiques et technologiques demandait

instamment à la SNCF de procéder à une étude épidémiologique à ce sujet. Je vous avais envoyé un courrier à ce sujet ; comme il est resté sans réponse à ce jour, je saisis l'occasion qui m'est donnée de vous demander quel est l'état d'avancement de cette étude.

Mme Sophie Rohfritsch. Je m'élève, comme mon collègue Philippe Bies, contre la tarification de la LGV Alsace-Paris, beaucoup plus élevée que pour les autres lignes à grande vitesse. J'y insiste d'autant plus qu'à partir du 9 décembre, vous supprimerez l'offre de votre filiale ID-TGV. La mesure a déjà été prise pour la ligne Lyon-Paris en arguant de problèmes techniques ou du fait que la fréquentation de ces rames serait moindre que celle des trains traditionnels. Quoi qu'il en soit, cette offre s'appauvrit de mois en mois, sans qu'aucune concertation n'ait eu lieu avec les associations de consommateurs. Je le déplore, comme tous les élus. Cette décision est-elle définitive ? Pouvons-nous nous attendre à une offre tenant compte de la très forte contribution des collectivités à cette ligne ?

M. Gilles Savary. Vous avez indiqué qu'aucun pays n'avait trouvé un modèle économique satisfaisant pour le fret ferroviaire, signalant une perte cumulée de 2,5 milliards d'euros en trois ans dans cinq pays européens. Le cas de la France me semble toutefois plus grave que d'autres. Quel est le niveau de la perte du fret SNCF, et quelle solution envisagez-vous pour remédier à cette situation ?

S'agissant de la réforme, regrouper l'allocation de capacités et l'entretien ne me choque pas. Il n'y a pas de lien entre l'ouverture à la concurrence et le degré de séparation des deux activités. Ainsi, des pays dont le système ferroviaire est réputé très ouvert ne sont pas ouverts à la concurrence, alors que d'autres, tels l'Allemagne ou la Suisse, dont les systèmes sont très intégrés, comptent 200 ou 300 compagnies ferroviaires. Toutefois, la réforme envisagée induit deux types de responsabilités. La première porte sur la productivité – il a d'ailleurs été suggéré d'assortir la réforme d'un plan de productivité, car elle ne peut signifier la protection de situations acquises –, la SNCF doit être plus efficace et le coût du train doit baisser. Ensuite, comment la SNCF garantira de manière absolument impartiale l'arrivée de nouveaux entrants ? Peut-on transposer en France le modèle allemand ?

M. Christophe Léonard. Lorsque, avec les autres parlementaires du département des Ardennes, je vous ai rencontré le 23 octobre dernier, nous avons parlé de la ligne Charleville-Givet, tronçon de la ligne Reims-Namur. Pour mémoire, dans les Ardennes, le taux de chômage est de 12 %, 7 700 emplois industriels ont été perdus au cours des dix dernières années et 3 000 emplois supplémentaires sont menacés. Dans le même temps, le moins que l'on puisse dire est que les trains n'ont pas gagné en vitesse dans le département : en vingt ans, le temps de parcours s'est allongé de vingt minutes entre Charleville et Givet, les infrastructures ferroviaires étant particulièrement dégradées. Nous avons évoqué avec vous la possibilité de faire reconnaître cet axe comme d'intérêt international. La réforme à venir vous permettra-t-elle d'agir en ce sens et de réunir les quelque 200 millions d'euros nécessaires pour que les Ardennes bénéficient d'un équipement essentiel à leur développement économique et touristique ?

M. Jean-Pierre Vigier. Le département de la Haute-Loire est traversé du Nord au Sud par la ligne Paris-Clermont-Nîmes-Marseille, et le célèbre train Le Cévenol permet le développement de tous nos territoires ruraux. L'Association des élus pour la défense du Cévenol rassemble des élus de toutes tendances, très attachés au maintien de cette ligne. Or, le bruit court que le tronçon Nîmes-Marseille serait supprimé. Si tel était le cas, le département tout entier en subirait les conséquences. Pouvez-vous apaiser nos inquiétudes en confirmant que ce segment sera maintenu ?

M. Yann Capet. On ressent, en entendant les interventions de nos collègues, l'enjeu que représente la desserte des villes moyennes équipées de lignes à grande vitesse,

particulièrement dans un contexte international où la connexion peut se faire au détriment de l'aménagement du territoire local.

Pour ma part, je souhaite revenir sur la question du fret ferroviaire et de ses difficultés, singulièrement en France. Vous êtes venu récemment sur la Côte d'Opale où vous avez pu constater qu'il est possible de connecter autoroutes ferroviaires et autoroutes maritimes. Ce serait, me semble-t-il, un commencement de solution. C'est dire l'importance de définir des modalités de transfert, les différentes techniques pouvant jouer un rôle dans la compétitivité du fret ferroviaire. Pourriez-vous nous en dire davantage sur les autoroutes ferroviaires, celle qu'exploite Lorry-Rail par exemple ?

M. Guillaume Chevrollier. J'appelle votre attention sur l'inquiétude des communes, notamment rurales, qui se trouveront obligées d'assurer la sécurité et l'entretien des ponts-routes situés au-dessus des voies ferrées dont la domanialité leur a été transférée par l'État. Ce sont ainsi 57 communes de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine, qui subiront les conséquences de l'ouverture de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire. Or, cette obligation entraîne des dépenses supplémentaires que certaines communes ne peuvent assumer ; que pouvez-vous proposer aux élus ?

Enfin, le nouvel élu que je suis utilise le TGV fréquemment, depuis six mois, sans noter aucun dysfonctionnement. Je tiens donc à vous féliciter pour la qualité du service.

Mme Marie-Line Reynaud. Vos services ont adressé à de nombreuses communes rurales et à autant de caisses centrales d'activités sociales (CCAS) un courrier les informant qu'à dater du 1^{er} janvier 2013, il ne leur serait plus possible de disposer d'un compte client auprès de la SNCF pour un chiffre d'affaires annuel inférieur à 10 000 euros. De ce fait, de nombreuses communes rurales ne pourront plus distribuer des bons de transport, ce qui obèrera l'accès de tous au service public. Cette décision entraînera la réorganisation complète de certains services de petites communes. Un délai supplémentaire est-il possible ? Plus largement, quelle solution alternative pourrait-on trouver ? Si aucune ne se dégage, il faudra se résoudre à passer par des agences de voyages, ce qui coûtera fort cher à des CCAS dont la vocation n'est pas de recourir à ces coûteux services.

M. Claude de Ganay. Je souhaite évoquer l'avenir de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Le ministre du budget a annoncé que le Gouvernement souhaite réexaminer une dizaine de projets de lignes à grande vitesse et il y a de fortes raisons de penser que la ligne POCL sera soumise à ce réexamen. Elle figure pourtant dans le programme de 2 500 kilomètres de voies supplémentaires fixé dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement. Cette ligne, en permettant la desserte à grande vitesse de treize villes, serait un nouveau maillon structurant du réseau ferré national. Ce projet est essentiel à l'ouverture du Loiret au territoire national et à l'Europe. Quelle est votre position sur ce projet crucial ?

Mme Martine Lignières-Cassou. Je ne dirai rien de la réforme du système ferroviaire - dont je pense que c'est une bonne chose -, ni des lignes à grande vitesse du Sud-Ouest Atlantique, ni de la desserte Béarn-Bigorre... (*Sourires*) Je parlerai, en revanche, de la modification des horaires prévue pour entrer en vigueur le 9 décembre prochain et qui, dans ma région en tout cas, entraînera des dysfonctionnements encore plus prononcés que les années passées et une colère plus grande encore des usagers. J'observe de plus que la concertation avec les parlementaires vient vraiment très tard.

M. Jean-Luc Moudenc. Étant donné la remise à plat décidée par le Gouvernement, le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne va être rediscuté. Quel

regard portez-vous sur ce projet, très attendu par tous les élus qui plaident pour une liaison allant jusqu'à Narbonne ?

Vous avez évoqué l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs en 2019. Comment envisagez-vous ce bouleversement majeur ? Quelles orientations la SNCF doit-elle prendre pour être pleinement compétitive à cette date ? Dans quels domaines doit-elle réduire ses coûts ou améliorer ses performances socio-économiques ?

Mme Catherine Quéré. J'associe ma collègue Geneviève Gaillard à ma question. Le projet existe en Poitou-Charentes d'électrifier une ligne pour amener le TGV jusqu'à Royan en passant par Saintes. Deux itinéraires sont possibles au départ de Poitiers : soit Niort-Saint Jean d'Angély-Saintes, soit Angoulême-Cognac-Saintes. Nous soutenons bien sûr le premier itinéraire puisque une ligne à grande vitesse passe déjà à Angoulême, qui peut être reliée à d'autres TGV. Qu'en pensez-vous ? Ne convient-il pas de privilégier le développement équilibré de nos territoires et ne pas oublier la desserte de territoires ruraux ? Nous craignons que la concurrence entre les territoires s'intensifie et que les disparités s'aggravent. Notre inquiétude est grande.

M. Yannick Favennec. Mon collègue Chevrollier et moi-même sommes élus du même département mais nous ne devons pas choisir les mêmes trains (*Rires*). Je constate de nombreux dysfonctionnements sur la ligne Paris-Laval : changements d'horaires, retards à répétition, allongement du temps de parcours, en bref une désorganisation du trafic qui entraîne des gênes multiples pour les usagers. Sur la ligne Le Mans-Laval, les travaux de raccordement à la future ligne à grande vitesse entraînent des allongements ponctuels du temps de parcours de 3 à 5 minutes et des fermetures de lignes pendant 24 à 36 heures. Outre cela, la décision unilatérale a été prise de supprimer le train qui quitte Laval pour Paris le dimanche soir, et un changement significatif d'horaire a été décidé pour le vendredi soir. Pourtant, une convention de garantie de desserte a été signée en janvier 2007 entre l'État, les deux régions concernées et RFF, qui prévoit le maintien du nombre d'arrêts et de la qualité de service existante. Qu'en sera-t-il ?

M. Lionel Tardy. Les activités de la SNCF à l'étranger compensent des foyers de pertes en France. La part de l'international dans votre chiffre d'affaires est passée de 15 % à 23 % et, globalement, la progression de périmètre du groupe SNCF en dehors de ses métiers historiques a fait passer son chiffre d'affaires de 23 milliards d'euros en 2007 à plus de 34 milliards en 2012, en augmentation de 44 % en cinq ans. Mais, selon la presse, cette stratégie de croissance, obtenue pour moitié par des acquisitions, ne serait plus d'actualité, étant donné l'augmentation de la dette du groupe, passée de 4,5 milliards d'euros en 2007 à 8,3 milliards en 2012, et vous considéreriez un désendettement de 2,3 milliards comme l'une de vos priorités d'ici à 2017. Pourtant, vous avez réaffirmé dernièrement que votre objectif est de réaliser 30 % de votre activité hors de nos frontières ; dans le même temps, le Gouvernement souhaite que vous concentriez vos efforts sur le train du quotidien. Quelles sont donc vos ambitions réelles à l'international étant donné toutes ses contraintes ?

M. Guillaume Pepy. M. Rémi Pavros m'a interrogé sur les choix d'investissement de l'entreprise. Du point de vue de la SNCF, qui n'est ni le ministère, ni le Parlement, nous considérons que priorité absolue doit être donnée, d'une part, aux infrastructures existantes qui sont soit saturées soit en mauvais état, et d'autre part, aux zones dans lesquelles la circulation est très dense ou proche de la saturation : l'Île-de-France, la région lyonnaise et le Pas-de-Calais. En 2012, la SNCF aura investi quelque 2,5 milliards d'euros, un pic sans précédent – nous en étions à 2 milliards d'euros il y a deux ans. En cette période de crise, l'entreprise aura donc embauché 10 000 personnes et investi davantage que les années

précédentes. J'ajoute que 60 % de ces investissements sont destinés à l'acquisition de trains neufs et à la rénovation de trains, réalisées à 99 % en France.

Pour ce qui concerne le renouvellement des trains Corail, le ministre des transports s'est engagé à trouver une solution en dégagant des ressources à 3, 5 et 7 ans. Le remplacement de ces matériels est fondamental ; ne pas y procéder signifierait réduire un service public essentiel auquel il n'y a souvent pas d'alternatives routières. Je suis très optimiste : nous avons signé une convention de service public pour l'exploitation et le ministre devrait exposer dans les prochains mois la solution qu'il a trouvée. Il a d'autre part annoncé le lancement d'une expérimentation en Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais visant à effacer les frontières, parfois artificielles, entre certains TER et les trains Intercités.

Monsieur François-Michel Lambert, les gares sont désormais pour nous une priorité absolue, quelle que soit leur taille. Nous les considérons maintenant comme des gares ferroviaires mais aussi comme les gares de l'auto-partage, de la voiture électrique, du vélo et du piéton. Elles doivent être conçues comme des nœuds de correspondance avec les autres modes de transports. Il nous revient par ailleurs de reconquérir les espaces tristement qualifiés de « *délaissés ferroviaires* », ce que la réunification va simplifier, car la disjonction entre la SNCF et RFF avait considérablement compliqué le cadastre des propriétés respectives.

M. Yves Albarello m'a interrogé sur la situation économique de l'entreprise en 2012. Avec un chiffre d'affaires de près de 34 milliards d'euros, nous ne sommes pas très loin du premier opérateur mondial, la *Deutsche Bahn*, dont le chiffre d'affaires est de 40 milliards d'euros. Nous sommes la 17^e ou la 18^e entreprise française, loin devant Michelin, L'Oréal ou Air France-KLM, et notre croissance a dépassé 40 % ces cinq dernières années. Enfin, parce que nous avons très bien tenu les coûts, notre marge sera supérieure à 3 milliards d'euros, avec un résultat net récurrent nettement positif, ce qui permettra de verser un dividende à l'État, et aussi aux 150 000 salariés de la SNCF. En 2011, le dividende salarial avait été de 400 euros.

Qu'advient-il de la dette lors de la réforme ferroviaire ? C'est l'une des questions sur lesquelles M. Jean-Louis Bianco mènera la concertation. Lors des états généraux du transport ferroviaire régional de l'Association des régions de France et des Assises du ferroviaire lancées par Mme Kosciusko-Morizet, alors ministre, trois idées étaient apparues : stopper absolument l'augmentation de la dette ferroviaire ; assurer chaque année l'équilibre d'exploitation qui permet d'en payer les intérêts ; trouver, à moyen terme, des solutions de remboursement progressif, sachant qu'une dette que l'on sait stabiliser et rembourser n'est pas un surendettement. La tâche de M. Jean-Louis Bianco est de trouver des solutions de long terme. À titre d'illustration, si la SNCF obtient des résultats et qu'elle peut les affecter, un jour, au remboursement d'une partie de la dette, cela ne suffira certes pas à un désendettement complet, mais cela y contribuera. Des solutions combinées permettront de traiter ce sujet.

Le rapport Goldberg-Morange contenait plusieurs recommandations que je m'étais engagé à suivre. L'une était, comme vous le demandez, d'unifier la responsabilité de la ligne B du RER. Ce sera fait : le 13 avril prochain, cette ligne aura un centre de commandement unique, y compris pour ce qui concerne l'information des voyageurs et, en octobre 2013, la partie nord du RER aura une organisation du type de celle du métro, avec une infrastructure dédiée : les trains du RER B seront les seuls à circuler sur ce tronçon et les arrêts se feront à toutes les stations avec du matériel rénové. Mais, pour l'instant, je le sais, la situation est dure pour les usagers, entre autres choses en raison de la restructuration de cette ligne vieille d'une trentaine d'années.

À propos du projet CDG Express, le Gouvernement a demandé à M. Canepa, préfet de la région Île-de-France, de lui remettre une proposition associant la SNCF, RFF, Aéroports

de Paris et la RATP. Les quatre entreprises ont déjà signé un accord sur la proposition commune que nous remettrons à M. Canepa. Le Gouvernement s'en saisira en janvier. Nous croyons à ce projet.

Vous m'avez interrogé, monsieur Bertrand Pancher, sur le choix de réforme fait par le Gouvernement et vous me demandez ce qu'en pensent nos concurrents et ce qu'en pense l'Europe. Les concurrents de la SNCF réunis au sein de l'Union des transports publics sont favorables à l'unification car ils préfèrent un système unifié qui fonctionne bien à un système éclaté qui fonctionne moins bien.

La Commission européenne est en train de préciser ses propositions qui, selon moi, tendent à la radicalisation. Elle préconise une séparation obligatoire totale entre gestionnaire d'infrastructures et entreprises ferroviaires, et demain, qui sait ?, avec les gares ou le matériel roulant. La Commission pense que de toutes petites unités régulées autonomes fourniraient un meilleur service ferroviaire. Certains pays sont de cet avis, mais d'autres, et non des moindres – l'Allemagne, l'Italie, la Suisse, la France, l'Autriche – pensent qu'une autre voie est possible pour assurer la qualité de services et la performance. Un débat doit donc avoir lieu en Conseil des ministres et au Parlement européen, dont j'espère qu'il fera apparaître que deux systèmes sont possibles pour atteindre le même objectif : développer le rail dans des conditions économiques et sociales satisfaisantes, tout en faisant en sorte que le marché soit ouvert.

Comme l'a souligné M. Gilles Savary, dans certains pays, il y a séparation des activités mais il n'y a pas concurrence, cependant que dans d'autres, il y a intégration et concurrence. Je souhaite donc que l'Europe nous autorise à conserver deux systèmes différents visant tous les deux à atteindre les objectifs de l'Europe du rail.

Il est fondamental, monsieur François-Michel Lambert, que les élus soient associés à la réforme et jouent un plus grand rôle dans la gouvernance du système ferroviaire, selon le principe « *qui paye décide* ». Ainsi, je crois savoir que le ministre va nommer au conseil d'administration de RFF d'éminents représentants des élus, et je souhaite qu'il en soit de même, en février prochain, lors du renouvellement du conseil d'administration de la SNCF, où les élus doivent trouver toute leur place. La nouvelle étape de la décentralisation se traduira par ailleurs par l'établissement d'un schéma prospectif régional, une ressource nouvelle est en discussion, et une manière nouvelle d'aborder les grands projets d'infrastructures donnera une plus grande place à la responsabilité des élus. J'observe qu'aujourd'hui ces derniers se plaignent de la séparation entre la SNCF et RFF. À quoi bon, en effet, rénover des voies si les matériels neufs n'arrivent pas en même temps et, inversement, à quoi bon du matériel neuf sur des voies qui ne sont pas rénovées ? La réforme permettra une plus grande cohérence.

M. Jacques Krabal a fait état d'enquêtes menées par des associations de consommateurs auprès de leurs adhérents et lecteurs. Je respecte ces enquêtes mais elles ne reflètent pas obligatoirement l'avis de tous les usagers. Ainsi, une enquête réalisée par le ministère des transports il y a moins d'un an indique que 77 % des Français sont plutôt satisfaits ou très satisfaits de leur service de train. La France ressort par ailleurs placée au deuxième rang, pour ce qui concerne l'efficacité du système ferroviaire, d'une enquête menée dans les vingt-cinq pays de l'Union qui ont un chemin de fer. Les critiques peuvent se comprendre car des progrès restent à faire, mais il faut savoir distinguer les points forts et les points faibles de l'entreprise.

S'agissant du TGV éco, nous lancerons en avril 2013, une nouvelle liaison entre les gares TGV d'Île-de-France et les régions du Sud-Est – et sans doute, demain, du Sud-Ouest. Prendre le train à Paris quand on habite en Grande Couronne implique souvent un trajet en

voiture, puis la recherche d'une place de parking, tous obstacles qui incitent parfois à prendre directement l'autoroute plutôt que de monter dans un train. C'est ce qui nous a poussés à créer des services supplémentaires de lignes à grande vitesse en Grande Couronne, à des tarifs très étudiés : un million de places seront proposées à moins de 25 euros.

Comment couvrir le déficit annuel du système ferroviaire, m'a demandé M. Duron ? Ce n'est pas à la SNCF mais à MM. Bianco et Auxiette de mener les concertations qui s'imposent, puis au Gouvernement de faire les choix. Je n'annoncerai donc rien ; mon rôle est de contribuer à la réflexion du Gouvernement. À cet égard, nous avons admis que l'unification du gestionnaire d'infrastructures permettrait de doubler le rythme annuel de l'efficacité. Ce progrès se chiffre à 200 millions d'euros et, ultérieurement, à 300 ou 350 millions. Nous pensons par ailleurs que si nous parvenons, avec les élus, à remettre à plat et à coordonner les offres proposées par les agglomérations, les départements et les régions, qui ne sont pas toujours d'une parfaite cohérence, nous parviendrons à offrir un meilleur service public à un meilleur coût pour la collectivité. Enfin, nous sommes confiants en notre capacité à être « *multimodaux* », c'est-à-dire à apporter des réponses différenciées, en termes de services et de coûts, à des besoins différents. Je pense que la France a beaucoup de retard sur ce plan. Ce sont là autant de sources d'économies qu'il faudra combiner pour trouver le milliard d'euros manquant.

Comme vous l'avez indiqué, monsieur Jean-Marie Sermier, la ligne Rhin-Rhône « évite » des gares qui étaient desservies par la ligne classique. Il faut trouver des solutions. Je confirme que jusqu'en 2014, les dessertes *Lyria* sont garanties, mais nous avons à ce sujet un débat difficile avec les Suisses, qui n'accordent pas à cette ligne la même importance que nous. Nous nous battons pour que les destinations actuellement desservies, dont Dole et Pontarlier continuent de l'être. J'examinerai plus précisément la situation de Mouchard, que je ne connaissais pas.

Mme Sophie Rohfritsch et M. Philippe Bies ont évoqué la LGV Est européenne. Je respecte les travaux des chambres régionales des comptes, sans être obligatoirement d'accord avec elles. Ce n'est pas parce qu'une chambre régionale dit quelque chose qu'un débat n'est pas nécessaire. Pour ma part, j'ai la conviction que les contributions de la région Alsace à la ligne à grande vitesse Est européenne et à la ligne Rhin-Rhône ont été des choix politiques d'aménagement du territoire : il s'agissait d'« *accrocher* » le Grand Est au réseau français et européen à grande vitesse. Sans ces contributions et celles de l'État, ces deux lignes n'existeraient pas. Elles ont donc permis de réaliser un projet qui n'était pas rentable. Ensuite, la contribution, très importante, de RFF s'est traduite par des péages élevés et, en conséquence, par des tarifs plus élevés qu'ailleurs. L'investissement ne correspondait pas à une stricte économie de marché ; en revanche, la décision qui a été prise tendait à désenclaver le Grand Est et elle a eu pour effet de renforcer considérablement son attrait. C'est ce que j'ai fait valoir dans un courrier que j'ai adressé à de nombreux élus de l'Est de la France. Je souhaite que le débat se poursuive sans que l'on s'arrête aux conclusions de la chambre régionale des comptes d'Alsace.

J'adresserai à Mme Valérie Lacroute une réponse écrite. Je précise seulement que les arrêts des trains Intercités, trains d'aménagement du territoire, sont décidés par l'État et non par la SNCF.

M. Philippe Plisson m'a interrogé sur l'avenir du fret ferroviaire. La bonne nouvelle est que notre pays s'engage progressivement dans une fiscalité écologique, dont le premier axe est la taxe « *poids lourds* », qui signale un véritable changement environnemental. Pour parvenir à relancer le fret ferroviaire en France, il convient de sanctuariser les investissements destinés aux lignes qui lui sont dédiées. Actuellement, quelque 27 % du fret ferroviaire

français passent dans la tranchée de Lyon. Si le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise prévu dans le plan Borloo de 2008 n'est pas réalisé, il n'y aura pas une tonne-kilomètre de plus de fret en France. La desserte ferroviaire du Havre est tout aussi indispensable. Il faut absolument préserver ces investissements stratégiques.

Par ailleurs, nous ne parvenons pas à obtenir de régulation sociale dans le secteur du transport routier européen, alors même que le secteur ferroviaire s'engage dans une régulation accrue, avec un cadre social harmonisé et un dialogue social européen. Si l'on persiste à ne pas traiter cette question, si le secteur du transport routier demeure durablement dérégulé pendant que l'Europe prend des décisions courageuses concernant le transport ferroviaire, on ne s'en sortira pas.

Je vous adresserai dans les tout prochains jours, madame Laurence Abeille, la réponse écrite précise que vous attendez à propos des champs électromagnétiques. Je puis déjà vous dire que nos normes sont conformes à celles qu'ont établies l'Union internationale des chemins de fer et l'Agence européenne de l'environnement.

Comment, m'a demandé M. Gilles Savary, faire progresser le fret ferroviaire, et quel modèle adopter ? Je pense avoir indiqué deux pistes : il convient pour commencer de s'interroger sur l'environnement et social de cette activité, car si cinq pays en viennent à cumuler 2,5 milliards d'euros de pertes, si nos collègues allemands, champions européens du fret ferroviaire, sont obligés de procéder à une restructuration de cette activité en raison des pertes qu'ils subissent, c'est que la crise n'est pas seule en cause et que le problème est structurel. Il y a un désir de fret ferroviaire, mais l'Europe ne parvient pas à concrétiser les conditions qui en permettraient le développement. En France, j'observe que le taux de satisfaction des clients de Fret SNCF, calculé par un organisme indépendant, a augmenté de dix points cette année. Le travail de fond entrepris depuis quatre ans a donc donné des résultats.

Pour ce qui est de la productivité du réseau, je suis le premier à considérer que si le Parlement confie au pôle public SNCF les responsabilités envisagées, il lui confiera en même temps une lourde responsabilité en matière de performances et de transformation de la société. À ce jour, chacun des deux opérateurs peut se renvoyer la balle. L'unification achevée, il n'en sera plus question et l'opérateur unique devra fournir un meilleur service public à un meilleur coût pour la collectivité.

Nous avons évoqué ensemble la ligne Charleville-Givet, monsieur Christophe Léonard ; vous me demandez maintenant ce que la réforme permettra. Encore faut-il qu'elle soit votée, que MM. Auxiette et Bianco fassent des propositions au Gouvernement et que celui-ci arbitre. D'après ce que j'ai cru comprendre, le projet de loi ne sera examiné qu'à la fin 2013 ou au début 2014 ; il faut encore attendre.

Je tiens à rassurer monsieur Jean-Pierre Vigier, qui s'inquiète du Cévenol. Entre Nîmes et Marseille, il y a 17 allers et retours de trains – TER, Intercités, TGV. a question douloureuse est de savoir si le Cévenol continuera d'être le 18^e train à aller de Nîmes à Marseille. Dans le sens Nîmes-Marseille, il ne pourra pas circuler, à cause des travaux, à partir du 9 décembre prochain, mais un autre train permet de faire ce trajet à une demi-heure près. Dans le sens Marseille-Nîmes, le Cévenol ne pourra pas circuler jusqu'au 3 avril, mais il circulera à nouveau ensuite.

Je crois, monsieur Yann Capet, à l'avenir des autoroutes ferroviaires, qui consistent à faire voyager des semi-remorques sur des trains. Deux existent déjà : la ligne Perpignan-Luxembourg et la ligne Lyon-Turin. Le ministre des transports a annoncé qu'une troisième reliera le Nord-Pas-de-Calais au Pays basque, et il nous a demandé d'étudier l'éventualité

d'une ligne reliant le Pas-de-Calais à l'Allemagne et, peut-être, demain, le sillon rhodanien. Je suis persuadé que ce mode de transport attractif a un avenir.

Je répondrai par écrit à M. Guillaume Chevrollier qui m'a interrogé sur le financement des ponts-routes ainsi qu'à Mme Reynaud à propos du dispositif de paiement des bons de transport délivrés par des CCAS quand le chiffre d'affaires est faible.

La présence de M. Philippe Duron, président de la commission *Mobilité 21*, chargé à ce titre de hiérarchiser et de planifier les projets inscrits dans le Schéma national des infrastructures de transport, m'incite à répondre avec une extrême prudence à M. Claude de Ganay à propos de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Le jour où M. Philippe Duron m'auditionnera à ce sujet, je lui dirai que la ligne POCL, c'est-à-dire le doublement par le Massif central de la magistrale Nord-Sud qui relie Amsterdam et Londres à Séville et à l'Italie, a une utilité de long terme certaine car ce tronç commun sera, un jour, saturé. Il reste à déterminer à quelle échéance la réalisation pourra être faite. Les élus et la population sont très demandeurs, mais il s'agit d'un projet d'une ampleur exceptionnelle, d'intérêt national sinon européen. Il conviendra donc de déterminer à quelle date la programmation est possible.

Il en va de même, monsieur Jean-Luc Moudenc, pour la ligne Paris-Toulouse-Bordeaux : elle a du sens, mais là encore, quelles capacités pourra-t-on mobiliser, quel tour de table régional, national et européen pourra-t-on réunir pour mener à bien un projet de cette ampleur ? Il reviendra à la commission présidée par M. Philippe Duron puis à la représentation nationale d'en décider.

J'évoquerai la semaine prochaine avec Mme Martine Lignières-Cassou les questions d'horaires qui la troublent.

Mme Catherine Quéré a fait état des deux itinéraires possibles entre Saintes et Royan. L'étude comparative en cours permettra de dresser un bilan socio-économique ; les conclusions sont attendues en février. Un scénario paraît meilleur que l'autre ; le choix sera fait par les élus et par l'État, non par la SNCF.

Vous avez mentionné, monsieur Yannick Favennec, des retards sur la ligne TGV Atlantique. Cette ligne a vingt ans et la circulation y est beaucoup plus forte qu'initialement prévue. Lors de l'inauguration, on pensait qu'au maximum 120 trains par jour y circuleraient ; on en est à près de 200. Pour cette raison, nous commençons à changer les rails, la nuit, ce qui nous oblige parfois à annuler le dernier train. La garantie de desserte a été signée en 2007, sous l'autorité de M. François Fillon. Je me suis engagé, au nom de la SNCF, à ce qu'une fois réalisée la ligne nouvelle Bretagne-Pays de la Loire, les dessertes soient au moins égales à ce qu'elles étaient précédemment. Cet engagement sera tenu mais parce qu'il nous faut effectuer treize passerelles entre la ligne actuelle et la ligne en construction, nous ne pourrons faire circuler, pendant les travaux, tous les TGV.

M. Lionel Tardy m'a interrogé sur les modes de développement de la SNCF. Il ne s'agit pas de choisir « *entre fromage et dessert* » : la SNCF est une entreprise française de service public qui assume de très fortes responsabilités sur l'ensemble du territoire français, où elle doit faire son travail, qui n'est pas que ferroviaire, investir, se transformer et se moderniser. Mais le ferroviaire est aussi l'un des secteurs où la France occupe l'une des trois premières places mondiales, dans un marché en formidable développement. Nous sommes candidats à des appels d'offres à Boston et en Australie, et à nos candidatures sont associés des entreprises et des savoir-faire français. La SNCF doit absolument tenir son rang. C'est l'une des raisons fondamentales de la réforme. Lorsque je me rends en Inde, où nous avons remporté le marché d'exploitation du métro d'Hyderabad, avec des élus lyonnais qui savent dire tout le bien qu'ils pensent de ce que nous faisons dans leur agglomération, j'y représente

le système ferroviaire français dans son ensemble, avec ce qu'il évoque de compétences et de savoir-faire en matière de sécurité et de qualité de service. Nous continuerons d'être présents hors de nos frontières, mais sans sacrifier la modernisation du service public en France.

Ces raisons expliquent pourquoi la SNCF donne sans doute le sentiment de courir – et, dans toute course, il est forcément des périodes où le confort est moindre. Mais si nous sommes lancés dans cette course de vitesse, en France et à l'étranger, c'est pour faire gagner le système ferroviaire français.

Madame Sophie Rohfritsch, nous avons renoncé à la rame ID-TGV d'Alsace parce qu'elle n'était pas assez remplie. Depuis cette suppression, je constate un enthousiasme général dont je regrette qu'il ne se soit pas manifesté auparavant (*Sourires*). Chaque rame de TGV coûte 30 millions d'euros ; notre devoir est de les utiliser là où le nombre de voyageurs est le plus grand, c'est-à-dire sur les lignes qui vont vers le Sud-Ouest et le Sud-Est. Toutefois, si l'Alsace, tout à coup, veut absolument développer cette offre, et si nous sommes certains qu'il y aura du monde dans cette rame, nous la rétablirons.

Cette question nous ramène à l'interrogation de M. Jean-Luc Moudenc : quels leviers de compétitivité actionner pour faire face à l'échéance de 2019 ? Parce que la SNCF souffre de frais de structures beaucoup trop élevés, j'annoncerai dans quelques jours un programme de réduction des dépenses de 200 millions d'euros par an sur trois ans, sans toucher ni à la production, ni à la présence humaine vis-à-vis des usagers. Ce programme d'économies sans précédent portera sur les frais administratifs, l'informatique, les achats, les locations et l'usage du foncier. Il nous permettra de réduire le coût des services régionaux sans, je le répète, détériorer ni la production ni le service aux usagers. Les structures de la SNCF résultent d'un héritage historique heureux, mais nous devons faire un effort pour voyager léger. Nous ne pouvons continuer d'avoir des frais de structure aussi lourds. Je sais que cet effort inédit demandera une grande pédagogie, du savoir-faire dans le changement et de nombreux échanges avec les organisations syndicales. Mais je suis persuadé que tout le monde l'attend : il s'agit de maintenir les qualités et les forces de la SNCF en réduisant ses frais de structure.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le président, je vous remercie pour la précision de vos réponses.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 20 novembre 2012 à 17 heures

Présents. - Mme Laurence Abeille, M. Yves Albarello, M. Serge Bardy, M. Philippe Bies, M. Christophe Bouillon, M. Yann Capet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cottel, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Alain Gest, M. Charles-Ange Ginesy, M. Jacques Krabal, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Jean-Luc Moudenc, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pavros, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, Mme Sophie Rohfritsch, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Florent Boudié, Mme Sabine Buis, M. David Douillet, M. Christian Jacob, M. Arnaud Leroy, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville, M. David Vergé

Assistaient également à la réunion. - M. Christophe Léonard, M. Lionel Tardy