

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

- En application de l'article 13 de la Constitution, audition, ouverte à la presse, de M. Jacques Rapoport, dont la nomination à la présidence du conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) est envisagée par le Président de la République..... 2
- Vote sur la nomination de M. Jacques Rapoport 18

Mercredi

12 décembre 2012

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 27

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

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



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné **M. Jacques Rapoport, dont la nomination à la présidence du conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) est envisagée par le Président de la République.**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le Président de la République envisage la nomination de M. Jacques Rapoport, directeur général-adjoint de La Poste, à la présidence du conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF). En application de l'article 13 de la Constitution, nous sommes donc conduits à l'auditionner.

Je précise qu'il est accompagné de M. Frédéric Leguay, directeur de cabinet du président de RFF, M. Christophe Piednoël, directeur de la communication et Mme Marie-Reine du Bourg, responsable des affaires publiques.

M. Jacques Rapoport. Je vous remercie, monsieur le président, mesdames et messieurs les parlementaires, de bien vouloir me consacrer du temps.

Je suis donc candidat à la présidence de RFF et j'envisage, si l'on me fait confiance, de placer l'action de l'entreprise dans un cadre très clair et très simple : permettre au système ferroviaire français de faire face aux immenses défis auxquels il est confronté.

Il n'est certes pas question de prétendre que de grandes choses n'aient été accomplies dans le passé, bien au contraire. L'histoire du système ferroviaire français date de près de deux siècles, de 180 ans exactement. L'un des tous premiers au monde, il est porteur d'une histoire fantastique et d'une tradition merveilleuse. Vecteur d'un professionnalisme hors pair, il a connu ces dernières années de grands succès comme le réseau TGV notamment, qui est le plus important de la planète. Le développement des transports de proximité a également pris un nouvel essor depuis l'intervention des régions, lesquelles ont investi considérablement dans ce domaine.

Les succès passés ne doivent pas nous empêcher de relever les défis à venir ou qui sont déjà devant nous, bien au contraire. Selon moi, ils sont de trois ordres.

Premier défi : des besoins d'investissement considérables.

La rénovation, tout d'abord. Depuis 2005 et l'audit de l'Ecole polytechnique de Lausanne, nous savons que notre réseau ferroviaire a vieilli, ce qui est tout à fait normal, et qu'il nécessite donc des investissements de renouvellement et de régénération très importants, lesquels sont d'ailleurs déjà en cours.

La modernisation, ensuite. Nous pouvons intensifier l'utilisation du réseau en faisant en sorte qu'un plus grand nombre de trains circule sur la même infrastructure grâce à un équipement technique de contrôle de commande des trains qui s'est considérablement modernisé suite à l'introduction de nouvelles technologies. Le développement des réseaux passe également par les nouvelles lignes, dont chacun connaît l'importance.

Deuxième défi : de graves déséquilibres financiers.

La dette de RFF dépasse 30 milliards d'euros cette année, celle de la SNCF étant bien moindre même si elle s'élève à plusieurs milliards. Toutes les projections financières qui ont été longuement examinées dans le cadre des Assises du ferroviaire ont montré qu'elle ne

pouvait que s'accroître. De plus, 1 à 1,5 milliard font chaque année défaut à RFF pour couvrir les charges normales d'entretien et de gestion de l'infrastructure.

Troisième défi, enfin : l'ouverture à la concurrence.

Aujourd'hui, le fret et le transport international de voyageurs sont des secteurs concurrentiels mais, en 2019, ce sera également le cas de l'ensemble du transport de voyageurs. Or, dans un système ferroviaire de la dimension et de la complexité que nous connaissons, 2019, c'est demain. C'est donc maintenant que nous devons préparer l'ouverture à la concurrence.

Je suis évidemment très sensible à la confiance que le Gouvernement m'accorde en me proposant pour cette importante et difficile fonction qu'est la présidence de RFF. Si vous-mêmes et le Président de la République la confirmez, je compte exercer ma mission avec détermination et persévérance. Cela vous semblera banal mais, au fond, je ne crois pas que cela soit le cas.

Détermination, parce que face à de tels défis, la voie de la facilité consiste à laisser filer l'endettement et à laisser le réseau vieillir doucement. A court terme, il peut être en effet commode de ne pas relever les défis dont on ne s'avise pas immédiatement de l'importance. Les années passent, et la situation se dégrade vraiment. Il faut donc faire montre de détermination afin d'engager sans délai les actions nécessaires.

Persévérance, ensuite, parce que nous connaissons la lourdeur du système ferroviaire français. Ce n'est pas par des coups d'éclat ou des effets d'annonce que le problème sera traité mais par des actions continues dans la durée, pendant des décennies.

Exercice délicat, il m'appartient également de valoriser mon parcours.

J'ai toujours travaillé au sein du service public, dans l'administration des finances et l'administration sociale - dont je garde en particulier un souvenir très fort -, à la RATP, où j'ai exercé pendant quinze ans des fonctions financières et, surtout, opérationnelles à la tête du métro et des services techniques. J'ai eu en effet l'immense privilège de diriger les ingénieurs de cette entreprise qui, comme ceux de RFF et de la SNCF, je n'en doute pas, sont des gens formidables. J'ai aussi exercé des responsabilités en province, dans le domaine des transports, en l'occurrence à Lyon Keolis. Depuis cinq ans, enfin, je suis en charge du réseau des bureaux de poste, que j'ai essayé de transformer et d'améliorer.

J'ai donc une bonne connaissance du transport public, en particulier quant à sa dimension technique et humaine – je songe au service aux voyageurs et à la gestion sociale de cette population extrêmement attachante qu'est celle des travailleurs des transports.

Dans la fonction que j'occupe à La Poste, j'ai acquis une vision territoriale des problèmes qui se posent. J'ai également pris conscience du rôle des élus territoriaux ainsi que des enjeux d'équilibre et de préservation des territoires fragiles.

Je souhaite maintenant dire quelques mots sur le travail qui a été effectué ces dernières années.

Je connais le président Hubert du Mesnil depuis longtemps. Sous son mandat, depuis cinq ans, l'entreprise RFF et l'ensemble du système ferroviaire ont accompli des progrès considérables. M. du Mesnil a joué un rôle majeur dans la prise de conscience de la nécessité

d'accélérer l'entretien du réseau. Il n'est certes pas le seul mais ses connaissances, ses compétences et son autorité ont beaucoup pesé dans la décision qui a été prise de doubler le rythme de rénovation. Ce doublement, comme l'a montré l'Ecole polytechnique de Lausanne, était absolument indispensable et le demeure puisque la mise à jour de l'étude réalisée montre qu'il est encore nécessaire non seulement de poursuivre les efforts engagés mais de les accentuer.

M. du Mesnil a également joué un rôle essentiel dans le lancement des quatre lignes TGV nouvelles actuellement en travaux.

J'insiste sur un élément, sans doute moins évident que les précédents, mais qui a considérablement contribué à la préparation de l'ouverture à la concurrence : le développement de la régulation, à travers la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) et la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), dont le rôle est et sera de plus en plus important tant d'autres développements sont nécessaires dans le domaine de la régulation. M. du Mesnil a joué un rôle majeur afin de convaincre chacun de la nécessité de mettre en place des régulateurs indépendants qui garantissent le bon fonctionnement des différentes structures et la performance technique de notre réseau.

Il a aussi contribué à renforcer le rôle des régions, autorités organisatrices territoriales dont le rôle est aujourd'hui reconnu par tous comme éminent et probablement appelé à se développer encore dans le cadre de la réforme en cours.

Enfin, pendant ces dernières années et ces derniers mois, M. du Mesnil a beaucoup milité en faveur d'une évolution structurelle fondamentale du système via la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) dont M. le ministre des transports a donné le coup d'envoi le 30 octobre dernier.

Les défis sont donc considérables mais le travail fondateur de M. du Mesnil facilitera la tâche de son successeur.

Je tiens maintenant à insister sur quelques points qui me paraissent essentiels pour l'avenir.

Le premier d'entre eux, j'y ai fait allusion, est l'annonce faite le 30 octobre par M. le ministre des transports d'une réforme profonde du système. Nous savons fort bien, comme l'ont d'ailleurs montré les Assises du ferroviaire, que la séparation entre un gestionnaire d'infrastructures qui ne détient pas les moyens opérationnels de sa mission et un gestionnaire délégué d'infrastructures qui détient ces moyens-là mais pas la capacité de décision, constituait un facteur de « frottement » et d'insuffisantes performances. La mise en place du GIU constitue évidemment l'enjeu principal du travail du futur président de RFF.

On parle beaucoup de cette réforme, de ses objectifs, de son sens. Elle a selon moi deux fondements essentiels.

Le premier : le système ferroviaire français repose sur près de deux siècles de fortes et magnifiques traditions avec un niveau de professionnalisme, de maîtrise technique et d'implication des personnels de toutes catégories hors pair. Il revendique une seule place : la première. Cela me semble un point fondamental qu'il convient de préserver et de développer. Ce pôle d'excellence doit être conforté.

Le second : il faut aller plus loin dans le sens d'une amélioration de la performance du système ferroviaire tant en ce qui concerne les voyageurs – nous savons fort bien qu'ils pâtissent de nombreux incidents – que sur les plans technique – nous pouvons intensifier l'utilisation de notre réseau – et économique – le poids de la dette est terrible et nous devons rechercher tous les moyens afin de maîtriser les éléments financiers de notre système.

M. le ministre a donc annoncé une unification du gestionnaire d'infrastructures qui s'inscrit, a-t-il ajouté, dans le cadre d'un pôle public unifié (PPU) rattaché à la SNCF – ce que l'on a appelé d'une manière fort peu poétique « le GIU dans le PPU ».

Les deux logiques d'intégration et d'unification – non de division et de subordination – ont du sens. L'infrastructure, je l'ai dit, constitue une fonction essentielle du système ferroviaire, même si elle est loin d'être la seule, et elle doit être placée sous une responsabilité intégrée, aux deux sens du terme : la responsabilité des résultats obtenus et la mise à disposition des moyens et des leviers lui permettant d'être effective – d'où la perspective d'unification de SNCF Infra et de la Direction de la circulation ferroviaire avec RFF.

Si l'on n'y prend garde, une telle évolution pourrait conduire à une forme de fracture et de séparation entre l'infrastructure et les circulations ferroviaires. Comme j'ai pu le constater de très nombreuses fois lorsque j'exerçais des responsabilités au sein de la RATP, il n'existe pas de séparation claire et nette entre les trains qui circulent et l'infrastructure qui les porte. Les systèmes ferroviaires sont intégrés « sol/bord » avec des réseaux radio qui permettent la circulation de l'information entre l'un et l'autre. Considérer qu'il est possible de séparer l'infrastructure fixe et les circulations de trains est une vue de l'esprit qui ne correspond en rien à la réalité opérationnelle du système. D'où cette notion de PPU qui vise à conférer à la SNCF, forte de ses traditions, de son savoir-faire, de ses capacités techniques et de son dynamisme, la possibilité d'assurer la cohérence de l'ensemble entre les trains qui circulent – ce qui relève de la responsabilité de l'opérateur ferroviaire – et les infrastructures fixes qui, quant à elles, relèvent de celle de RFF.

Outre cet élément technique essentiel, la notion de PPU comporte un aspect social : dès lors que les cheminots seront répartis dans deux structures, il est nécessaire de bénéficier d'un pilotage social intégré. Dans l'esprit du ministre et dans le mien, il n'existe qu'un statut des cheminots, quelle que soit l'entreprise dans laquelle ils travaillent. M. le ministre a confié à M. Jean-Louis Bianco une mission visant à approfondir cette question et à en définir les éléments pratiques. M. Jacques Auxiette, président de la Région Pays de la Loire, est quant à lui chargé de définir le nouveau rôle qui pourrait être dévolu aux régions dans le développement du système ferroviaire.

En ce qui concerne RFF, le ministre a défini un certain nombre de chantiers et de priorités à mettre en œuvre.

Tout d'abord, il s'agit de participer à la définition du GIU placé au sein du PPU rattaché à la SNCF. M. Guillaume Pepy, pour la SNCF, et les responsables de RFF apportent donc tout leur concours à la mission de M. Jean-Louis Bianco. La demande de M. le ministre est très précise et je suis très serein quant à notre capacité à y répondre : nous formulerons bien des propositions conjointes. Les deux opérateurs contribueront à l'élaboration du projet de loi sur lequel travaille M. Jean-Louis Bianco.

Compte tenu des procédures et des délais, la future loi devrait être applicable en 2015. Or, le système ferroviaire ne pouvant pas attendre, des progrès immédiats doivent et

peuvent être accomplis en matière de coordination entre le transport et l'infrastructure mais aussi d'harmonisation sociale, de gestion du trafic et des incidents, d'immobilier et d'achats. Un grand nombre de secteurs relevant du PPU peuvent donc être développés immédiatement.

Je sais que bien des débats ont eu lieu entre RFF et la SNCF. J'ai rencontré M. Guillaume Pepy, que je connais d'ailleurs depuis fort longtemps, et je suis absolument serein : nous serons en mesure de formuler des propositions sur les deux plans, et quant à la contribution à la mission de M. Jean-Louis Bianco sur la réforme elle-même, et quant à l'accentuation, d'ores et déjà active, de la coopération dans les deux sens que je viens d'indiquer.

En outre, le futur président de RFF devra poursuivre et accélérer le plan de rénovation et de modernisation du réseau. Au printemps prochain, il devra présenter au Gouvernement un grand plan pluriannuel en ce sens.

J'insiste sur la distinction entre rénovation et modernisation car certaines infrastructures ont besoin d'être renouvelées et d'autres, rénovées. Les techniques, en effet, diffèrent selon le type d'équipements permettant d'assurer la pérennité des ouvrages et leur bon fonctionnement.

La modernisation, quant à elle, doit favoriser une meilleure circulation du fret, lequel passe aujourd'hui après le transport de voyageurs. Il est possible d'améliorer les possibilités de circulation des trains de fret en modernisant les équipements de contrôle-commande de manière à accroître la « productivité du capital », en faisant passer plus de trains sur la même infrastructure, ce qui nécessite le renouvellement des équipements ferroviaires avec des techniques modernisées. Cela a un coût, certes, mais c'est aussi une opération très importante.

Le problème n'est donc pas seulement de savoir si l'on procède d'abord à l'entretien du réseau ou à son développement. Il s'agit aussi de savoir si l'on procède à un entretien « point » ou à un entretien « modernisation ». En ce qui me concerne, je suis un ardent partisan de la modernisation, qui permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes et de développer le trafic à un coût bien moindre. Cela ne signifie pas qu'il ne faille pas créer, parallèlement, des lignes nouvelles, mais il est possible d'améliorer la situation à partir du réseau existant.

J'ai conscience que dans le cadre de cette politique de rénovation et de renouvellement, les priorités doivent être bien définies. Des besoins considérables existent dans les zones très circulées, notamment en Île-de-France, où les travaux sont encore plus difficiles qu'ailleurs. Il est également nécessaire de préserver les équilibres du territoire et la possibilité d'être présent partout car le transport ferroviaire constitue un élément important de l'aménagement du territoire.

Enfin, l'ouverture à la concurrence, définie par l'Union européenne et la France, est en ligne de mire. Elle peut être la pire et la meilleure des choses.

La pire des choses, si elle n'est pas règlementée : le *dumping* sera dans ce cas-là au rendez-vous sur un plan social, certes, mais aussi sur un plan technique. « *Demain, ça roule, et dans cinq ans, nous verrons bien ce qui se passera !* ». Une telle situation s'est produite très souvent dans les pays où des opérateurs privés ont réalisé de sympathiques résultats jusqu'au jour où des dépenses considérables sont devenues nécessaires parce que les travaux essentiels visant à pérenniser le système n'ont pas été assurés.

En revanche, la concurrence peut-être la meilleure des choses si elle est régulée via des autorités comme l'ARAF, si des règles garantissent l'équité tant sur le plan technique, en prescrivant un certain nombre d'activités d'entretien et de règles, que sur le plan social. D'où la détermination du Gouvernement et de RFF à élaborer un cadre social harmonisé permettant d'assurer une telle concurrence.

RFF est un acteur essentiel du développement et des lignes nouvelles, lesquelles font l'objet de débats très importants puisque les enjeux financiers sont considérables.

En l'occurrence, il importe de maîtriser la pertinence du calcul économique éclairant les décideurs. Les méthodes sont connues mais, en fonction des évaluations de trafics réalisées, on peut toujours dire ce que l'on veut. Il importe donc de disposer d'organismes s'assurant de la pertinence économique des travaux effectués dans ce domaine.

Le financement de projets peut également constituer un outil permettant de ne pas accroître la dette et, surtout, de maîtriser les risques inhérents à ces projets en les faisant partager avec les financeurs de manière à ce que les collectivités ou les entreprises publiques ne soient pas les seules à les supporter. Là encore, ce chantier doit être poursuivi et RFF devra y contribuer.

Nous devons réaliser d'importantes transformations de l'ensemble de notre système institutionnel en matière de priorités d'action, le système ferroviaire constituant un service public essentiel pour l'équilibre de notre territoire et pour satisfaire les besoins de la population. Nous devons garder à l'esprit... cet esprit de service public.

Après quinze ans passés à la RATP – nous sommes très fiers d'être le premier transporteur urbain au monde – je puis témoigner que la France possède une excellence ferroviaire, laquelle doit être préservée et développée. Nous disposons des moyens permettant de garantir la pérennité de notre système ferroviaire et de sa réussite dans le contexte concurrentiel à venir.

M. Rémi Pauvros. Au nom du Groupe SRC je vous remercie, Monsieur Jacques Rapoport, d'avoir accepté ce débat car il est aisé pour les parlementaires d'attendre des réponses à des questions qui sont extrêmement difficiles.

Vous êtes volontaire pour gérer une entreprise publique qui évolue dans un cadre très tendu. Vous avez répété que vous étiez très serein, ce qui me semble nécessaire pour diriger une structure dont la dette est très importante – 1,5 milliard de déficit d'exploitation en l'état – et un réseau de 30 000 kilomètres dont nous savons qu'il a besoin d'être en grande partie rénové ou modernisé, sachant que RFF réalise des interventions sur 1 000 kilomètres chaque année.

Dans ces conditions, comment envisagez-vous l'évolution financière de RFF ? Nous avons travaillé sur ses recettes dans le cadre du rapport budgétaire et nous en connaissons les limites. Pouvez-vous être une force de propositions afin de répondre à cet endettement et aux investissements nécessaires alors que l'ouverture à la concurrence se profile et impliquera que notre réseau soit particulièrement opérationnel ?

Comment envisagez-vous les relations entre RFF, la commission sur la révision du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), le contrat de performance 2013-2017 et le quatrième paquet ferroviaire ?

S'agissant de la gouvernance et de la gestion sociale des ressources humaines dans le cadre du nouveau groupement annoncé par le ministre, vous avez insisté sur le statut du cheminot mais comment envisagez-vous, au-delà, l'interaction entre RFF et la SNCF ? Pouvez-vous déjà formuler des préconisations ?

Vous avez peu évoqué la question de la recherche. Des projets en cours, dont *Railenium*, permettent d'imaginer une évolution technique de nos outils. Quelle est votre position quant à ce centre d'essais et aux capacités d'innovation, en particulier en matière de maintenance ?

J'insiste sur l'importante question de la décentralisation sur laquelle le président Jacques Auxiette apportera des éléments essentiels, quoique les régions ne soient pas les seules concernées. Comment envisagez-vous donc l'acte III de la décentralisation ?

Vous serez responsable d'un patrimoine important et souvent difficile à gérer. RFF le protège et éprouve parfois quelques difficultés à négocier avec les collectivités locales en particulier quant à l'utilisation du foncier dans les projets de pôles gare ou d'aménagements de multi-modalité. Que pensez-vous d'une telle situation ?

Enfin, *quid* de la dimension européenne sur le plan transfrontalier ? Comment concevez-vous le développement des complémentarités de réseaux ?

M. Martial Saddier. Conformément à la modification de la Constitution que nous avons souhaitée lors de la législature précédente, nous sommes réunis pour donner un avis quant à votre nomination. Au nom du Groupe UMP, je vous assure, monsieur Jacques Rapoport, que n'avons aucun doute concernant votre capacité à assumer la fonction pour laquelle vous êtes candidat non plus que sur la qualité de votre engagement pour le service public. Lorsque l'on a été capable, comme vous, de gérer la rénovation et le maintien de La Poste sur l'ensemble de notre territoire, la représentation nationale ne peut qu'être rassurée.

Monsieur le président Chanteguet, mes propos ne vous visent absolument pas mais je note qu'il n'est pas convenable que le Gouvernement demande à notre commission de donner un avis sur la nomination du futur président de RFF et, probablement, du futur GIU – serez-vous candidat, monsieur Rapoport, en 2013 ? – alors que le ministre des transports n'est pas venu exposer sa réforme devant nous. A tout le moins pourrait-il être auditionné afin de présenter le projet gouvernemental sur la mise en place de la future organisation. Les questions que je m'appête à vous poser, monsieur Rapoport, auraient donc dû lui être adressées. Je regrette d'autant plus son absence que nous traitons d'un sujet consensuel. La législature précédente s'est en effet achevée avec les Assises du ferroviaire dont la conclusion, elle aussi consensuelle, était qu'il fallait absolument réunifier le gestionnaire des infrastructures de transport. Plusieurs possibilités avaient été évoquées : la fusion ou la constitution d'une *holding*, laquelle avait été proposée en alternative à une éventuelle position de l'Union européenne. Qu'en est-il de la position des instances européennes en la matière ?

Depuis quelques semaines, on nous a souvent servi l'exemple allemand dans le domaine énergétique. Qu'en pensez-vous dans le secteur qui nous préoccupe ?

Je le répète : les responsabilités que vous avez occupées à La Poste sont de nature à rassurer les élus locaux dont il importe, monsieur le président Chanteguet, qu'ils soient présents dans cette maison pour faire remonter à Paris les réalités du terrain. Deux décisions sont toujours difficiles à prendre pour un maire ou un président d'EPCI, et ce n'est pas une

boutade : couper un arbre et faire passer un tuyau sous une ligne SNCF ou RFF. Quelle sera donc votre position à l'endroit des collectivités territoriales ?

Enfin, le ministre ayant évoqué un décret « socle » et le volet humain étant très important dans le rapprochement des futures structures, quels en seront les enjeux ?

M. Bertrand Pancher. Nous nous apprêtons à formuler un avis individuel quant à votre nomination éventuelle à la tête de RFF, monsieur Rapoport. Comme M. Martial Saddier, le Groupe UDI est rassuré par votre parcours professionnel et ne doute pas de votre capacité à mener à bien les missions qui vous seront confiées.

Néanmoins, vous arriverez à la tête de RFF dans un contexte particulièrement difficile. L'entreprise est très endettée et ne tient que grâce à la garantie de l'État, ce qui rend très hasardeux un changement de statut et, notamment, un rapprochement direct avec la SNCF comme le Gouvernement l'avait à un moment envisagé.

Ce dernier, de surcroît, souhaite redéfinir ses priorités en matière d'investissements alors que les capacités d'intervention sont relativement faibles puisque nous pensions que les moyens provenant de l'AFITF seraient accrus grâce au versement du Fonds transport, or, les aides de l'État diminueront à hauteur de 2,3 milliards par an, 400 millions étant par ailleurs affectés à la rénovation des lignes notamment. Cela suffit-il ? Nous cherchons en permanence des moyens complémentaires mais nous avons observé que les redevances directement liées aux tarifs payés par les usagers sont, me semble-t-il, 30 % plus faibles que la moyenne européenne. Quels moyens financiers supplémentaires pourraient-ils donc être mobilisés ?

Quelles sont vos préconisations en matière d'investissement pour l'entretien du réseau et la rénovation du matériel, sachant que nous avons sous-estimé la question particulièrement importante de l'inter-modalité des gares et des nœuds ferroviaires, et que les élus réclament quant à eux de grandes infrastructures ?

Je doute encore de l'effectivité de la création d'un pôle ferroviaire intégré puisque celle-ci est soumise à l'accord de l'Union européenne et qu'elle dépend également de la bienveillance des agences de notation. Il n'en reste pas moins que, dans le cadre d'une cohésion d'ensemble, le rapprochement des personnels de la SNCF s'occupant notamment de l'entretien des lignes avec les personnels de RFF me semble nécessaire. *Quid*, dès lors, de la différence statutaire avec RFF ? La SNCF étant également tentée de diminuer ses coûts, les négociations sociales s'annoncent particulièrement complexes. Comment envisagez-vous les discussions avec le personnel de manière à ce qu'elles s'engagent dans une ambiance plutôt apaisée ?

M. François-Michel Lambert. Au nom du Groupe Ecologiste, je vous remercie de tous les éléments dont vous nous avez fait part. Vous serez confrontés à des évolutions sensibles et votre mission sera primordiale dans les domaines du fret et du transport de voyageurs, lesquels doivent retrouver toute leur place après des années de délaissement, notre réseau n'étant plus à la hauteur de ce qu'il fut. Nous avons besoin d'une nouvelle dynamique afin de revenir au premier plan mondial.

Comment articuler ces deux réseaux et résoudre les problèmes qui se posent sur les petites lignes servant principalement au fret ? Les régions ayant un rôle à jouer en la matière, quelle place envisagez-vous de leur donner et qu'en attendez-vous ?

Quelle sera la position de RFF dans le cadre des réouvertures de lignes tant attendues par les voyageurs ? La région PACA, de ce point de vue-là, dispose du maillage le plus faible en termes de kilomètres par habitant. Outre des réouvertures, des engagements quant à la création de nouvelles lignes devraient être pris.

Des marges économiques ne peuvent-elles être réalisées sur les coûts d'entretien ? Les prix des prestations de la SNCF semblent en effet présenter des écarts importants par rapport à ceux d'autres prestataires, lesquels sont déjà mobilisés puisqu'en région PACA, par exemple, les Chemins de fer de Provence ont proposé des services bien moins coûteux.

Le Gouvernement s'est engagé à mettre à disposition du foncier public afin de favoriser sa politique du logement. Evidemment, tout le monde regarde en priorité vers RFF, qui détient de nombreux terrains. Que pensez-vous de cet enjeu majeur ?

Enfin, nous sommes très intéressés par votre engagement en faveur de la biodiversité. Comment RFF aborde-t-il ce problème essentiel tant en ce qui concerne les constructions et les rénovations que l'entretien du réseau ? Quelle est votre approche s'agissant des enjeux liés au carbone et au CO₂ dans le cadre, là encore, de la construction ou de la rénovation des voies ?

M. Jacques Krabal. Nombre d'intervenants ont rappelé que votre parcours au sein de la RATP et de La Poste plaide en votre faveur, monsieur Jacques Rapoport. Si j'en suis convaincu s'agissant de la RATP, je le suis moins en ce qui concerne La Poste car en tant qu'élus d'un territoire rural, j'ai tendance à voir le verre à moitié vide plutôt qu'à moitié plein.

Quelle sera votre place au sein du GIU regroupant les cheminots de la SNCF chargés de l'entretien des voies, RFF, la Direction de la circulation ferroviaire ? Comment vous organiserez-vous avec M. Pepy ? Si vous nous avez rassurés en arguant que vous vous entendez très bien avec ce dernier, comment cette opération s'articulera-t-elle concrètement sur le plan régional ?

J'applaudis quant à moi des deux mains au rapprochement entre la SNCF et RFF, tant des dysfonctionnements ont été constatés pendant de nombreuses années. Certes, cela ne règlera pas tous les problèmes mais, en tant qu'élus local, j'espère que nous pourrions bénéficier d'un interlocuteur identifié pour tout ce qui concerne, par exemple, les problèmes de domanialité ou de passage de canalisations. La constitution d'une seule entreprise disposant des compétences techniques et d'une maîtrise globale des budgets – les enjeux sont colossaux – sera la bienvenue.

Comptez-vous mettre un terme aux recours à des entreprises privées, qui ont pris une part de plus en plus importante dans les travaux d'entretiens des voies ?

Par ailleurs, je suis optimiste quant à l'unique statut, qui devrait tirer l'ensemble vers le haut, dont bénéficieront les cheminots de la SNCF et les employés de RFF.

Pour la première fois, des présidents de régions, qui jouent un rôle important dans les domaines des réseaux de TER et du fret, sont entrés au conseil d'administration de RFF. Qu'en sera-t-il demain ?

Une volonté affirmée s'est fait jour quant à la réhabilitation, à la rénovation et à l'entretien des lignes secondaires, surtout dans le domaine du fret. Dans ma circonscription, l'entreprise Vossloh Gogifer, qui réalise des aiguillages, est l'une des plus performantes au

monde mais ne peut, hélas, accéder au fret, la ligne étant en mauvais état. Ce dossier, m'a-t-on dit, est sur le bureau de votre prédécesseur. J'espère que vous le remettrez en haut de la pile et que vous pourrez nous donner des réponses assez rapidement !

Au nom du Groupe RRDP, je vous souhaite bon courage pour résoudre la quadrature du cercle ! Nous jugerons quant à nous en fonction des résultats.

M. David Douillet. Quelles sont vos pistes pour résoudre le problème du milliard et demi de déficit d'exploitation et des 30 milliards de dette ?

Quel est votre avis sur ce « serpent de mer » qu'est le rapprochement de RFF et de la SNCF avec la RATP afin d'améliorer le cadencement et le trafic ?

Mme Geneviève Gaillard. Je vous souhaite beaucoup de courage, monsieur Rapoport, et beaucoup de réussites dans une situation complexe et délicate.

Vous l'avez dit : les besoins de rénovation et de modernisation sont considérables dans les zones circulées ou qui le sont moindrement, et le service public des transports est essentiel à l'équilibre de notre territoire. Dans une circonscription de l'ouest comme la mienne, qui n'est pas très circulée, nos besoins de modernisation des réseaux sont néanmoins très forts. Serez-vous à notre écoute ?

Nos relations avec La Poste ont toujours été excellentes. Lorsque nous voulons dialoguer, nous trouvons toujours un interlocuteur. Or ce n'est pas le cas aujourd'hui avec la SNCF et RFF. Que proposez-vous aux élus de terrain que nous sommes afin que nous soyons désormais certains que nos appels téléphoniques ou nos courriers soient entendus ou lus ?

M. Yves Albarello. Après avoir passé quinze ans dans cette très belle maison qu'est la RATP dans les domaines de la sécurité, de l'exploitation et de l'ingénierie, vous êtes évidemment un professionnel du transport ferroviaire et, comme tel, à même de remplir la mission qui vous sera sans doute confiée. Tous nos espoirs reposent donc sur vos épaules afin de tirer vers le haut ce bel établissement public qu'est RFF et, peut-être, de dépasser un jour les Allemands.

Il est bel et bon de se congratuler, certes, mais les faits sont têtus. Vous êtes conscient de la fragilité financière de RFF. Comment appréhendez-vous sa gestion ? De quelles marges de manœuvres disposerez-vous ?

Que pensez-vous de l'éventualité d'un partenariat public-public entre la SNCF, RFF, Aéroports de Paris (ADP) et la RATP quant au tracé Roissy-Charles-de-Gaulle/Paris-Gare de l'Est ?

Que pensez-vous du Grand Paris Express, projet dans lequel votre établissement pourrait jouer un rôle très important dans la prochaine décennie ?

Enfin, j'ai voulu regarder sur le site de RFF l'évolution de la note qui vous est attribuée par les établissements financiers, notamment Standard & Poor's et Fitch Ratings, et je me suis rendu compte que les rapports sont rédigés en anglais. Si vous pouviez donner des instructions afin qu'ils le soient désormais en français, ce serait fort bien !

Mme Martine Lignières-Cassou. Je vous souhaite bon courage, monsieur Rapoport.

Je souhaite aussi que le GIU avance très rapidement. Outre que la direction de RFF est en effet vacante, cet établissement n'est pas présent sur le terrain, notamment pour discuter de projets structurants avec les collectivités locales. Or, compte tenu des projets de développement en cours, il ne sera pas possible d'attendre l'application de la loi en 2015. Quelles consignes donnerez-vous à vos directions régionales afin qu'elles soient parties prenantes des opérations en attendant que la structure rapprochant la SNCF et RFF soit opérationnelle ?

M. Jean-Marie Sermier. Je suis assez surpris par la teneur de certains propos qui opposent quasiment le statut du cheminot, qui serait le gage de toute réussite, et celui de l'entreprise privée qui se rendrait coupable d'un *dumping* social ou technique. Outre que depuis 1991, la directive 91/440 devrait permettre l'ouverture à la concurrence, nous constatons la dégringolade catastrophique du fret ferroviaire demeuré sous l'égide de la SNCF, lequel a baissé de 21 % en 2009 et de 7 % en 2010. Pratiquerez-vous donc l'ouverture à la concurrence à l'endroit d'un certain nombre de structures, celle-ci favorisant l'émulation, laquelle contribue à améliorer l'ensemble des systèmes ? La concurrence sera-t-elle normale et organisée ? Dans ce cadre-là, quel sera le rôle de l'ARAF ?

Mme Suzanne Tallard. Vous avez dit que le système ferroviaire est un service public essentiel à l'équilibre du territoire, ce dont les membres de notre commission ne peuvent que convenir. Votre passé professionnel et les grandes orientations dont vous nous avez fait part étant de nature à nous rassurer, nous vous souhaitons pleine réussite dans vos fonctions, qui attestera de la réussite du système ferroviaire français. Sachez, toutefois, que nous nous montrerons attentifs et, même, exigeants.

J'associe à mes questions mon collègue Christian Assaf, qui ne peut être des nôtres aujourd'hui.

Quel levier comptez-vous mettre en œuvre pour développer de façon équilibrée notre territoire ? Dans un souci de proximité, des objectifs peuvent-ils être fixés en termes de lignes secondaires ? Quelle contribution RFF peut-il apporter au désenclavement de certains territoires ?

Dans le secteur dont vous allez sans doute avoir la charge, les projets sont forcément soumis à des procédures longues et complexes. Or, souvent, les acteurs locaux comme les associations, les collectivités ou les particuliers ne s'estiment pas suffisamment informés en amont et considèrent qu'ils ne peuvent intervenir que trop tardivement. Ils ont le sentiment que les décisions sont déjà prises et que la concertation ne fait qu'entériner des choix qui sont déjà définis. Quels outils entendez-vous mettre en œuvre pour associer le plus en amont possible les partenaires de terrain et, plus généralement, le public ?

M. Laurent Furst. Votre discours m'a un peu peiné, ou troublé ou choqué tant cette ode au système ferroviaire m'a semblé absolue. Je suis certes d'accord pour que l'on évoque les qualités du système ferroviaire, sa sécurité, ses prestations, le professionnalisme de nos cheminots et de nos entreprises, mais il faudrait aussi parler des sidérants coûts de production : outre que les TER sont financés à 80 % par l'impôt et à 20 % par les tarifications, on ne compare jamais le nombre de kilomètres par passager avec celui d'autres systèmes ferroviaires, par exemple celui du Japon.

Je note, également, que le législateur n'a pas manqué de logique lorsqu'il a estimé qu'il fallait séparer les compétences qui allaient être dévolues à RFF par rapport à la SNCF. Il ne s'agissait pas d'une « vue de l'esprit » et bien des objectifs ont été réalisés.

Vous avez évoqué un grand plan de modernisation du réseau mais si les infrastructures sont en mauvais état, c'est aussi parce que le système ferroviaire ne dégage pas les moyens lui permettant de s'auto-entretenir en raison des surcoûts de production et d'immenses problèmes de productivité.

Je veux bien que l'on compose une ode magnifique à notre système ferroviaire, car nous avons besoin d'un service public de qualité, mais parler de service public n'exclut pas de considérer aussi les problèmes qui se posent, notamment en matière de coûts. De ce point de vue-là, vous avez « mis les deux coudes dessus ».

M. Gilles Savary. Il est toujours très difficile d'auditionner un responsable de RFF car il doit être de l'avis de sa tutelle.

Même si M. Martial Saddier joue les ingénus, il est probable que si le ministre chargé des transports n'est pas venu présenter sa réforme, c'est qu'elle n'est pas encore écrite.

M. Martial Saddier (*montrant un article du Monde*). Elle l'est en tout cas dans les journaux !

M. Gilles Savary. Ce n'est pas le *Journal officiel* ! La réforme dépendra beaucoup du contenu du quatrième paquet ferroviaire qui est aujourd'hui « sur la table » de l'Union européenne. De plus, on oublie trop souvent qu'en la matière, les compétences sont partagées : nous transposons en effet beaucoup de textes européens. Vous savez, de surcroît, que des recours ont été déposés devant la Cour de justice afin de savoir s'il est ou non possible de constituer une *holding*. Enfin, le ministre a lancé deux missions très importantes et n'a pas vocation à expliquer ce qu'il fera lorsque l'organigramme du futur groupe aura été constitué et comment il engagera la négociation sociale avant que MM. Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette aient fait part de leurs conclusions.

La question du rapprochement avec la RATP qu'a évoquée M. David Douillet paraît un peu anodine mais il a eu raison de la poser. Si le quatrième paquet ferroviaire est adopté, les RER et donc la RATP seront confrontés à la concurrence non pas en 2039, comme le texte français assez complaisant du 8 décembre 2010 en a disposé, mais en 2019. La RATP relèvera donc, d'une certaine manière, du droit commun. Sera-ce dans le cadre d'un second PPU, avec un « RFF » dédié, ou en profitera-t-on pour réaliser une fusion, RFF récupérant l'ensemble des infrastructures ? Je ne suis pas sûr que cette question, dont je n'ai pas entendu parler récemment, soit tranchée mais elle ne manquera pas de se poser très vite.

En tant que coordonnateur européen sur un Réseau Transeuropéen de Transport, je travaille beaucoup sur la situation des chemins de fer en Europe centrale. Certains pays développent des lignes nouvelles et d'autres rénovent les réseaux, mais j'en connais très peu qui font les deux. L'Allemagne, en particulier, a complètement bloqué le développement des réseaux. Le SNIT fera l'objet d'arbitrages saignants alors qu'il ressemble un peu au catalogue de La Redoute ou, plutôt, de Cartier tant il est luxueux – on y trouve presque que des lignes à grande vitesse à 340 kilomètre/heure – donc, extrêmement coûteux. Compte tenu des retards accumulés, il me paraît impossible de lancer le SNIT et de reprendre la modernisation du réseau français.

Enfin, êtes-vous favorable au transfert de la gestion d'un certain nombre de réseaux locaux aux régions ? C'est une hypothèse de travail, monsieur Martial Saddier, mais qui ne figure pas comme telle dans la réforme.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Dans l'entretien auquel M. Martial Saddier a fait allusion, le ministre a livré les grandes orientations de son projet et non son contenu.

M. Martial Saddier. Vous avez raison, mais je n'ai pas tort ! (*Sourires*)

M. Jacques Rapoport. Je vous remercie de ces questions.

Malgré les lourds défis que vous avez également soulignés, je ne peux pas m'empêcher d'être serein, sans pour autant être naïf, pour une raison fondamentale : les Français aiment le train. L'histoire a montré que l'on finit par trouver les solutions lorsque l'on est déterminé à faire en sorte qu'un pôle d'excellence français le demeure et se développe. Je ne doute donc pas que nous les trouverons.

J'ai d'autant moins de doutes que les évolutions de ces dernières années, avec les Assises du ferroviaire, la création de RFF, la modernisation de la SNCF ou la régionalisation des TER, montrent que beaucoup a d'ores et déjà été fait. Si les défis sont immenses, les leviers qui ont été mis en place et qui continueront de l'être doivent permettre d'y faire face.

Il n'en est pas moins vrai que la question de la dette est considérable. Nous sommes confrontés à un déséquilibre qui n'est pas comptable mais économique entre les 7 milliards de coût du réseau et les 6 milliards de ressources puisque, parmi les 7 milliards, nous comptons un milliard de frais financiers. L'équilibre économique, en réalité, n'est pas loin d'être assuré, les péages et les subventions qui s'y substituent, notamment pour le fret, parvenant à couvrir à peu près les coûts du réseau à proprement parler, hors le financement des 30 milliards de dette. Cette réponse ne résout rien, j'en suis bien conscient, mais il faut l'avoir à l'esprit. Le système produit un milliard de dette chaque année, c'est exact, parce que la dette crée de la dette, mais il peut *grosso modo* fonctionner.

Pour faire face à la dette, je n'entrerai pas dans le débat qui consiste à se demander s'il faut faire payer le contribuable ou l'usager. Je suis en tout cas convaincu qu'une partie de la réponse se trouve dans le système ferroviaire lui-même. Certains d'entre vous ont souligné avec raison qu'il comporte des gisements de productivité. Comme nous l'avons constaté avec La Poste, des gains de productivité sont en effet possibles dans toutes les grandes organisations publiques ou privées, non parce que les salariés se reposeraient trop ou ne travailleraient pas assez mais parce que l'évolution des méthodes de travail et des technologies permet que des activités traditionnelles changent tout en améliorant le service rendu aux usagers, aux clients ou aux administrés, et en favorisant ainsi une plus grande productivité. Les méthodes de maintenance, par exemple, peuvent évoluer. La maintenance prédictive – et non plus curative – repose par exemple sur des techniques très complexes qui nécessitent de disposer d'ingénieurs de très haut vol, et nous les avons.

S'agissant des modes de financement, l'expérience des dernières années a montré qu'une contribution du secteur privé constitue un mécanisme régulateur à condition qu'il s'inscrive dans le cadre d'une mainmise publique. Il n'est pas question de déléguer le cahier des charges mais une partie de son exécution.

Enfin, je souscris à l'idée selon laquelle la concurrence est un aiguillon favorisant la mise en place de dynamiques plus efficaces mais, là encore, à condition qu'elle soit régulée. J'insiste : la régulation de la concurrence concerne certes l'aspect social mais, également, l'aspect technique. Dans des activités de très long terme comme le ferroviaire, il est possible de réaliser de la productivité à court terme, que l'on engrange, mais qui se répercute plus tard.

Quoi qu'il en soit, le système ferroviaire pose une question de finances publiques.

S'agissant des choix d'investissement et des priorités d'action, nous avons des besoins importants en matière de rénovation dans les zones urbaines mais, également, en matière de modernisation, afin de faciliter le trafic fret. Nous devons veiller à l'équilibre des territoires en maintenant des circulations ferroviaires dans les zones qui en ont vraiment besoin et en développant des lignes nouvelles.

M. Gilles Savary a souligné combien il est difficile de concilier rénovation et modernisation d'un côté et développement de l'autre. Ma conviction de technicien, c'est que la préservation du patrimoine est la première des priorités. Nous devons également trouver le bon équilibre entre les milieux urbain et rural, l'aménagement du territoire et la préservation des zones les plus fragiles. Tout le monde sait que de graves problèmes se posent en région parisienne, notre réseau étant complètement saturé alors que le trafic ne cesse d'augmenter. C'est d'ailleurs assez étonnant puisque, lorsque je travaillais à la RATP, nous considérons que ce dernier était indexé sur le PIB alors qu'il augmente plus vite, ce qui soulève des problèmes considérables parce que les ressources, elles, dépendent évidemment du PIB. J'ajoute que la rénovation des lignes en zones urbaines est particulièrement délicate puisque cela suppose d'interrompre le trafic dans des zones très denses.

En ce qui concerne le GIU dans le PPU, Madame Lignières-Cassou, il est évidemment hors de question d'attendre 2015. Le projet de loi, selon le ministre, sera déposé à l'été 2013, après la mission de M. Jean-Louis Bianco et les discussions qui s'en suivront entre le Gouvernement et toutes les parties prenantes. On peut raisonnablement penser, selon votre serviteur, qu'il sera définitivement voté en 2014 et qu'il sera appliqué au début de 2015. Il est donc absolument exclu que nous restions l'arme au pied pendant deux ans. Le ministre a demandé à M. Guillaume Pepy et au futur président de RFF que j'espère devenir de formuler des propositions d'améliorations immédiates préfigurant le GIU et le PPU.

En outre, tous les domaines ne requièrent pas une loi : Dieu merci, pour que la SNCF et RFF travaillent ensemble, il n'est pas nécessaire de lire le *Journal officiel* ! Il en va ainsi, par exemple, de différents travaux, de la maintenance, du plateau commun avec RFF, de l'intégration des circulations.

Mme Geneviève Gaillard s'étant gentiment félicitée de la politique de La Poste, j'apporterai à RFF toute mon énergie postale ! L'essentiel du PPU et du GIU peut donc être préfiguré dans le cadre de la législation existante, même si une adaptation législative s'imposera.

Le service annuel 2012, décidé au mois de décembre 2011, a été l'occasion d'un psychodrame. Or, tout s'est bien mieux passé que d'aucuns le prédisaient. Je note, d'ailleurs, que l'on n'entend pas parler du service annuel 2013, qui a pourtant commencé ces jours-ci.

Mme Martine Lignières-Cassou. On peut en discuter si vous le souhaitez !

M. Jacques Rapoport. Disons que l'on en parle beaucoup moins que du précédent. Qui qu'il en soit, l'exercice est compliqué puisqu'il s'agit d'arbitrer entre la circulation des trains et les travaux. Cela ne peut pas être un long fleuve tranquille ! Néanmoins, les conditions de 2013 sont, me semble-t-il, meilleures qu'en 2012.

Le PPU est-il contraire aux règles européennes ? Nous ignorons le contenu du quatrième paquet ferroviaire. Raisonnablement, on peut considérer que l'Europe fixera des obligations de résultat et, donc, un objectif de concurrence. Il appartient dès lors aux États membres de veiller aux moyens qu'ils mettent en oeuvre pour qu'elle soit effective. Je ne pense pas – hors quelques-uns, qui ont des arrière-pensées – qu'ils acceptent que l'Europe décide de l'organigramme des entreprises.

Le PPU risque-t-il de conférer un avantage concurrentiel indu à la SNCF ? Selon moi, ce n'est absolument pas le cas. Le PPU comprend deux grands « paquets » : le gestionnaire d'infrastructures et la gestion sociale.

En ce qui concerne le premier, une coordination et une grande cohérence s'imposent entre les techniques ferroviaires – équipements embarqués et au sol, traitement des incidents, respect des règles ferroviaires de conduite et d'utilisation du réseau – et l'entreprise ferroviaire. Certes, il faut que cela soit le cas avec toutes les entreprises ferroviaires mais ne perdons pas de vue que l'une d'entre elles est en charge de 98 % de la circulation. Je ne suis pas juge à la Cour européenne de justice mais je considère que la France peut défendre cette idée selon laquelle une bonne cohérence entre les installations fixes et le matériel roulant ainsi que des règles communes garantissant un bon fonctionnement du système est parfaitement conforme aux règles de l'Union européenne et n'induit aucune distorsion de concurrence.

En ce qui concerne la seconde, je ne vois pas en quoi les règles européennes empêcheraient que les 50 000 personnels du gestionnaire d'infrastructures et les 100 000 personnels de l'entreprise ferroviaire relèvent du même statut.

Le cadre social harmonisé, quant à lui, vise à faire en sorte qu'il n'existe pas de différences sociales créant un désavantage compétitif définitif au détriment de la SNCF dans la perspective de la concurrence. Il doit faire l'objet de négociations dont, là encore, on peut supposer qu'elles ne seront pas un long fleuve tranquille mais c'est ainsi, en particulier dans le secteur des transports où les traditions sociales sont fortes. L'objectif est bien de faire en sorte que les personnels soient placés sous des régimes de travail proches, avant l'ouverture à la concurrence. Après, les négociations d'entreprise quant aux spécificités de chaque métier joueront leur rôle.

La place des régions est devenue essentielle. Peut-on accroître leur champ de compétences vers d'autres activités dont, peut-être, le fret ? L'idée qui prévaut, à ce stade, est de leur conférer une compétence multimodale dès lors que les transports se complètent, ce qui est conforme à l'intérêt public, ou se concurrencent. Le développement territorial, l'aménagement du territoire, la protection des territoires fragiles constituent autant d'enjeux pour l'ensemble des services publics et doit être un critère de décision essentiel dans la définition des travaux prioritaires.

Serai-je candidat à la présidence du futur GIU ? Outre que la question ne se posera probablement pas en 2013 mais un peu plus tard, cela relève de la responsabilité des pouvoirs publics.

J'entends souvent citer l'Allemagne en exemple mais je ne suis pas du tout sûr que notre système ferroviaire soit moins performant. Il est vrai qu'il coûte cher, peut-être trop, mais il n'est là encore pas sûr qu'il soit plus cher que celui de notre voisin. Compte tenu de la densité des populations, de la pression et de la concentration du trafic, notre système atteint sans doute des niveaux de performance dont nous n'avons pas à rougir, ce qui ne signifie d'ailleurs pas qu'ils ne soient pas perfectibles. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas de complexe à entretenir à l'endroit de l'Allemagne.

Je connais bien la RATP. Les débats entre cette dernière et la SNCF sur la ligne B du RER datent de la création de celle-ci. Mon expérience m'incite à penser que cette question est plus simple à poser et à résoudre sur le papier que dans la réalité. Les systèmes d'exploitation de la RATP et de la SNCF, en effet, diffèrent profondément, de même que la réglementation ferroviaire, la formation des personnels, la signalisation, les postes de commandes. Ce sont deux histoires qui se sont développées séparément. Si la mise en place d'un opérateur unique résolvait l'ensemble des problèmes, elle aurait été actée depuis longtemps. L'unification présente de réels avantages mais les difficultés sont tout aussi réelles. Chaque pays a ses dynamiques propres, chaque entreprise a son histoire : celle du métro a 110 ans, celle de la SNCF 170 ans. Nous savons fort bien, de surcroît, que le métro parisien a été construit pour s'opposer aux Chemins de fer, d'où un écartement des voies différent. Il n'est donc pas simple, humainement et techniquement, d'unifier l'exploitation de la ligne, ce qui ne signifie d'ailleurs pas qu'il ne faille pas le faire.

Je n'ai effectivement pas parlé de la recherche de façon explicite mais c'est elle que j'avais en tête lorsque j'ai évoqué la question de la modernisation. Dans le domaine ferroviaire, des technologies, des méthodes, des travaux de R&D mobilisent d'ores et déjà la SNCF et RFF. En outre, des instances communes à la profession ont été créées.

Charles-de-Gaulle Express est un vieux « serpent de mer ». L'idée qui a prévalu jusqu'ici est que l'on ne pouvait développer une ligne nouvelle à la tarification très élevée tant que la situation de la ligne B du RER serait aussi dégradée. Les transports publics, dans le cas contraire, souffriraient d'une mauvaise image. Même si elle est loin d'être au bout de ses peines, la ligne B s'est améliorée, le projet Charles-de-Gaulle Express est prêt, de même que les quatre entreprises publiques mobilisées. Problème : le bouclage du financement. « Normalement », Charles-de-Gaulle Express n'étant pas un service public au sens légal du terme, un autofinancement s'impose. Or, depuis une dizaine d'années, l'expérience montre que nous n'y parvenons pas, malgré une tarification élevée puisque réservée à la desserte aéroportuaire.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je vous remercie d'avoir répondu très clairement aux différentes questions qui ont été posées, ce dont je me félicite.

Tous nos vœux vous accompagnent. Votre tâche sera immense mais passionnante compte tenu des enjeux et des objectifs qui ont été fixés. Il est vrai que vous arrivez à un moment crucial puisque nous nous engageons dans une réforme ferroviaire particulièrement importante. Vous en avez décrit les grandes orientations, comme l'a fait le ministre des transports voilà quelques semaines, M. Martial Saddier l'a rappelé.

J'approuve les réponses que vous avez formulées concernant les choix à effectuer puisque nos moyens financiers sont limités.

Les élus locaux ne se sont pas gênés pour faire rajouter des lignes supplémentaires dans la loi dite Grenelle I. Alors qu'avec les quatre LGV qui sont en cours de réalisation nous disposerons de 2 200 ou 2 400 kilomètres, ils ont en effet fait rajouter 2 000 kilomètres supplémentaires à l'horizon de 2020 et, au-delà, 2 500 kilomètres de plus. Sur le plan financier, il ne sera pas possible d'accomplir de tels efforts. La commission « *Mobilité 21* » mise en place dans le cadre de la révision du SNIT devrait formuler un certain nombre de propositions mais nous savons bien que le choix repose entre une irrigation nouvelle des territoires par des LGV ou l'amélioration du service rendu aux usagers. Nous nous orientons plutôt, et c'est ce que je souhaite, vers le second terme. De nombreux efforts doivent en effet être accomplis en matière d'entretien, de modernisation et de renouvellement des matériels.

La mise en place de la réforme ferroviaire ne se fera pas en 2015 mais bien avant. M. Guillaume Pepy, que nous avons auditionné il y a quelques semaines, est allé dans le même sens que vous, ce qui nous rassure. Des économies et des améliorations sont possibles. Comme vous l'avez dit, nous devons faire en sorte que la dette de RFF ne s'accroisse pas, la différence entre les dépenses et les recettes étant liée, en particulier, aux intérêts de la dette.

Monsieur Martial Saddier, nous ne connaissons que les grands objectifs de la réforme, non ses termes précis. Lorsque les travaux de la commission « *Mobilité 21* », présidée par M. Philippe Duron, et ceux de MM. Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette auront suffisamment avancé, nous aurons l'occasion d'auditionner ces derniers, tout comme le président de RFF.

M. Martial Saddier. L'opposition est exclue de cette commission ! C'est scandaleux !

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Vous savez bien que c'est faux !

Je vous remercie à nouveau, monsieur Jacques Rapoport.

*

* *

Après le départ de M. Jacques Rapoport, il est procédé au vote sur la nomination par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant Mme Sophie Errante et M. Alexis Bachelay.

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition sont les suivants :

Nombre de votants	19
Bulletins blancs ou nuls	0
Abstention	1
Suffrages exprimés.....	18
Pour	14
Contre.....	4

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 12 décembre 2012 à 16 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Alexis Bachelay, M. Serge Bardy, M. Philippe Bies, Mme Sabine Buis, M. Yann Capet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. David Douillet, Mme Sophie Errante, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, M. Alain Leboeuf, Mme Viviane Le Dissez, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Jean-Luc Moudenc, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Martial Saddier, 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. Christophe Bouillon, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Jacques Cotel, M. Michel Heinrich, M. Christian Jacob, M. Franck Marlin, M. Edouard Philippe, M. Christophe Priou, M. Gilbert Sauvan, M. Gabriel Serville, M. Thierry Solère, M. David Vergé.