

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, conjointe avec la commission des finances, de M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, sur la réforme ferroviaire 2

Mercredi

18 septembre 2013

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 92

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2012-2013

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

Président

et de

M. Gilles Carrez

*Président de la
Commission des*

*finances, de l'économie
générale et du contrôle
budgétaire*



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu, conjointement avec la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, **M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, sur la réforme ferroviaire.**

M. Gilles Garrez, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Nous avons souhaité, conjointement avec la commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire, mener plusieurs auditions sur différents sujets d'intérêt commun, dont la réforme ferroviaire.

Au mois de juillet dernier, nous avons ainsi reçu M. Jacques Rapoport, président de Réseau Ferré de France – RFF –, et nous devrions recevoir, le 2 octobre prochain, le ministre délégué chargé des transports, M. Frédéric Cuvillier.

Notre réunion porte aujourd'hui sur la création d'un pôle ferroviaire unifié, qui doit rassembler RFF et l'opérateur historique, la Société nationale des chemins de fer français – SNCF – : il s'agit donc de revenir sur la réforme opérée en 1997, laquelle avait à l'époque fait l'objet de nombreuses discussions. Le nouveau pôle ferroviaire comprendra trois établissements publics industriels et commerciaux – EPIC : le premier sera la SNCF proprement dite, le deuxième le gestionnaire des infrastructures unifiées – celles de la SNCF, de RFF et de la direction des infrastructures de transport du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie –, et le troisième un « EPIC-mère » chargé de la gestion des ressources humaines de l'ensemble.

Le but de cette réforme est de favoriser une amélioration de l'efficacité et de la productivité du système ferroviaire, ce qui est essentiel, car nous avons pu constater récemment, à l'occasion de l'accident dramatique de Brétigny-sur-Orge, qu'en dépit des efforts engagés au cours des dernières années, l'entretien du réseau ferroviaire pose encore des problèmes.

Nous devons également nous interroger sur l'endettement de notre système ferroviaire, qui s'élève à environ 40 milliards d'euros selon le rapport de M. Rapoport. Si nous voulons éviter que cette dette ne soit entraînée par un effet « boule de neige », il nous faut trouver 1,5 milliard d'euros, répartis en trois tiers : 500 millions d'euros pour l'entreprise SNCF elle-même, 500 millions d'euros par le biais de gains d'efficacité dans le système d'entretien des infrastructures ferroviaires, et 500 millions d'euros grâce à une meilleure gestion administrative de l'ensemble par l'État.

Je remercie M. Guillaume Pepy d'avoir répondu à l'invitation des deux commissions et je lui cède la parole, pour qu'il nous renseigne sur l'état du réseau et nous présente brièvement l'ensemble des enjeux de cette réforme, y compris dans ses aspects juridiques et techniques, et nous explique sa valeur ajoutée.

M. Guillaume Pepy, président-directeur général de la SNCF. Je remercie vos deux Commissions de m'accueillir aujourd'hui et de me donner ainsi la possibilité à la fois de m'exprimer et de répondre aux questions des députés. Cette audition survient à moment particulier pour la SNCF : le drame de Brétigny-sur-Orge est survenu il y a seulement deux mois, la SNCF vient de publier ses résultats pour le deuxième semestre de l'année 2013, nous préparons la réforme ferroviaire et le « quatrième paquet » est en cours à Bruxelles.

L'accident de Brétigny-sur-Orge a constitué pour chacun d'entre nous un choc terrible. La SNCF fait tout, conjointement avec RFF, pour faire face à cette situation aux côtés des familles des victimes – une réunion avec l'État, en présence de celles-ci, est d'ailleurs prévue d'ici la fin du mois. Des enquêtes, confiées à trois juges d'instruction et au Bureau Enquête Accident, sont actuellement en cours : il convient donc de se garder de toute conclusion hâtive, mais nous sommes attachés à ce que la vérité soit parfaitement claire pour les victimes de cette catastrophe et pour leurs proches, et à ce que toutes les leçons en soit tirées pour les voyageurs et pour les salariés des deux entreprises concernées. RFF et la SNCF sont responsables de la vie de leurs clients, c'est pourquoi nous avons, avec M. Jacques Rapoport, indiqué que notre responsabilité dans cet accident ne saurait être discutée.

S'agissant des résultats obtenus par la SNCF en termes de qualité de service, ils sont plutôt encourageants actuellement, puisque le premier semestre 2013 est légèrement meilleur que le premier semestre 2012, en dépit d'un volume de travaux beaucoup plus important sur le réseau. Les travaux ont connu, en deux ans, une augmentation de 30 %, ce qui entraîne inévitablement des perturbations et des ralentissements pour les usagers. En Île-de-France, les travaux ont même été multipliés par quatre en l'espace de cinq ans, ce qui a créé une situation très difficile pour les voyageurs, notamment pendant les mois de juillet et août dans le RER.

En termes de ponctualité, les résultats obtenus sont en progression pour les TER (92,3 %), les TGV (91 %), les trains Intercités (90,7 %), mais restent insuffisants pour les Transiliens et RER – 89 % –, ainsi que pour le fret – 85 % –. L'amélioration de la ponctualité des trains constitue un chantier de longue haleine, mais la remise à niveau du réseau ferroviaire commence à produire de premiers résultats. S'agissant du RER par exemple, le RER B, emprunté par 900 000 passagers chaque jour, a été entièrement rénové, et les autres lignes le seront bientôt.

Les résultats comptables ont été affectés par le ralentissement économique, mais se sont néanmoins élevés, au premier semestre de cette année, à 300 millions d'euros, ce qui est un peu mieux qu'au premier semestre 2012. La priorité demeure de maintenir l'effort d'investissement de la SNCF, qui atteint cette année un niveau sans précédent de 2,5 milliards d'euros, ce qui constitue une performance sans précédent pour un groupe dont le chiffre d'affaires s'élève à environ 33 milliards d'euros. Le ralentissement économique a conduit à une diminution du transport de marchandises, ainsi qu'à une croissance presque nulle du transport de proximité. La réaction de la SNCF a consisté à adapter ses charges afin de préserver ses marges pour financer ses investissements.

La dette de la SNCF, qui atteignait 7,5 milliards d'euros à la fin de l'année 2012, doit encore demeurer à ce niveau d'ici la fin de l'année 2013, ce qui demande beaucoup d'efforts car nous investissons beaucoup. Il nous faut en effet investir davantage sans augmenter notre endettement. Lors des Assises du ferroviaire et des États généraux du transport régional, les participants s'étaient accordés pour dire qu'il manquait 1,5 milliard d'euros par an pour assurer le financement du système ferroviaire. En outre, selon le rapport de M. Rapoport, la dette de RFF a augmenté de 3 milliards d'euros en 2012. Nous continuons donc à travailler avec l'État sur la façon dont la réforme permettra de trouver les 1,5 milliard d'euros manquant chaque année pour « boucler » notre financement.

S'agissant du gestionnaire des infrastructures ferroviaires, nous pensons pouvoir faire progresser de 10 % l'efficacité de la gestion et du fonctionnement du réseau ferroviaire, notamment grâce à de meilleurs achats en partenariat avec l'industrie ferroviaire, qui devraient nous permettre de faire face plus facilement aux pics de charge. Nous avons

identifié d'autres sources de progrès. Ainsi, une simplification drastique de nos règles de fonctionnement devrait nous permettre d'économiser environ 150 millions d'euros par an, en réduisant le nombre de redondances et la complexité administrative résultant, par exemple, des multiples annulations ou reports de chantiers. Il serait aussi possible d'alléger les frais de support et les frais administratifs. Globalement, l'objectif est de doubler ~~ses~~ les gains d'efficacité du gestionnaire d'infrastructures, en les portant de 1 à 2 % par an.

Les gains attendus de la réforme ferroviaire sont multiples. Ainsi, s'agissant du futur opérateur de mobilité, la mise en place d'un plan de performance a pour objectif d'économiser 700 millions d'euros sur trois ans, en frais de fonctionnement – dépenses requises pour l'immobilier, les achats et les fonctions support notamment. En 2013 nous aurons ainsi économisé environ 170 millions d'euros. L'objectif de la réforme est d'assurer une production de meilleure qualité avec moins de moyens : nous espérons ainsi pouvoir économiser 1,3 milliard d'euros en cinq ans. Les gains d'efficacité obtenus tant en ce qui concerne les fonctions support que le volet industriel de l'activité ferroviaire permettront de proposer un transport moins cher pour la collectivité, ainsi que pour les voyageurs et les chargeurs. Nous offrirons ainsi le meilleur système ferroviaire possible, tout en ajustant son coût pour ceux qui le financent.

L'avant-projet de loi sur la réforme ferroviaire prévoit la possibilité, pour SNCF Mobilité de verser des dividendes à l'établissement public mère, dans une logique de groupe intégré. Cette nouvelle architecture devrait permettre d'améliorer l'efficacité de l'organisation du système ferroviaire selon des mécanismes que l'État arrêtera.

Même s'il existe parfois un certain scepticisme quant à l'efficacité du système ferroviaire, la réforme prévue, qui est systémique et européenne, et dont la logique industrielle est affirmée, reflète l'engagement pris envers le pays d'obtenir des gains d'efficacité industrielle : il s'agit d'une forme de contrat d'engagement avec les Français, que les établissements concernés entendent bien tenir.

M. Rémi Pauvros. M. le Président Pepy, nous avons l'habitude de vous entendre, et nous ne pouvons que nous en satisfaire. Nous vous reverrons d'ailleurs très prochainement pour des rendez-vous importants en ce qui concerne le secteur ferroviaire notamment à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances, pour le quatrième « paquet ferroviaire » de la Commission européenne, pour le projet de loi de réforme du système ferroviaire français, ainsi qu'au moment des débats sur la prochaine phase de décentralisation, qui aura nécessairement un impact sur le secteur ferroviaire.

Je souhaiterais tout d'abord vous interroger sur l'aspect social de votre projet de réforme du secteur ferroviaire. Vous avez évoqué dans votre introduction l'idée de revenir sur le projet d'entreprise. Nous connaissons l'attachement de l'ensemble des cheminots à leur entreprise, dont nous avons encore eu la démonstration lors du drame de Brétigny-sur-Orge. Cette réforme devrait déboucher sur un nouveau cadre social harmonisé entre les différentes composantes du système ferroviaire français. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Pouvez-vous également évoquer l'adaptation aux besoins de la population du système ferroviaire ? Certaines orientations nouvelles ont été prises : le « tout TGV » n'est plus forcément la priorité, nous cherchons aujourd'hui des solutions pour le transport au quotidien, en faveur de la multimodalité, de la proximité. De quelle manière ce projet de réforme peut-il permettre de mieux répondre aux nouvelles attentes de nos concitoyens, ainsi

qu'à nos propres souhaits récemment relayés par le Premier ministre au travers du plan d'investissements d'avenir ?

Par ailleurs, je voulais aussi vous demander de quelle manière pourrait évoluer la relation avec les régions à la suite de cette réforme, ces collectivités territoriales étant essentielles en ce qui concerne les TER, dont vous avez souligné l'efficacité et les bons résultats ? L'entité ferroviaire intégrée ainsi créée pourra-t-elle par exemple, nouer des contrats avec les régions, notamment à l'occasion des nouveaux contrats de plan ?

Concernant le fret, sujet d'actualité, le nouveau groupe sera-t-il en mesure de relever ce défi, afin de proposer un service plus performant ?

Vous pouvez compter sur l'attention du groupe SRC qui sera très volontariste concernant cette réforme.

M. Alain Gest. Vous souhaitez avec cette réforme développer un meilleur service public moins onéreux. C'est là une ambition partagée. Néanmoins, vous avez également employé le terme de « scepticisme » et c'est un peu ce sentiment qui va transparaître dans les questions que je vais vous poser. Le groupe UMP attend le projet de loi définitif avant de prendre position, mais je peux dès à présent indiquer que nous souhaitons une réforme pérenne du système ferroviaire français, préservant le rôle des acteurs respectifs et donnant à l'État un véritable rôle de stratège.

La nouvelle organisation envisagée nous pose quelques problèmes. L'idée d'un gestionnaire d'infrastructures unifié – GIU – nous convient parfaitement, organisation que nous avons déjà promue dans le passé, de même pour l'EPIC abritant la SNCF opérateur historique. En revanche, l'EPIC de tête nous pose quelques soucis : s'il lui incombe un rôle de stratège, quel serait alors le rôle de l'État ? Quelle serait la répartition précise des rôles entre les trois EPIC ? Quelles seraient les fonctions communes ? Quel type de relations entretiendraient-ils entre eux ? Le fait qu'il soit envisagé un président du GIU et un président de la SNCF nous interpelle : en cas de désaccord entre les deux présidents, qui tranchera ? De notre point de vue, les fonctions des différents acteurs doivent être très clairement identifiées et séparées, notamment en matière de flux financiers, point auquel nous sommes extrêmement sensibles.

Par ailleurs, l'avenir de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires – ARAF – nous pose également question. Il nous semble que ce projet de la loi la vide de sa substance. Le contournement de cette autorité ne nous paraît pas aller dans le bon sens.

Enfin, nous avons dès le départ indiqué être préoccupés par la compatibilité de la réforme avec le marché ferroviaire unique européen. À ce jour, nous ne sommes toujours pas convaincus de la pertinence de ce projet par rapport à l'approche européenne et j'aimerais que vous nous apportiez un nouvel éclairage qui pourrait faire évoluer la position de notre groupe politique vis-à-vis de votre projet de réforme.

M. Yannick Favennec. En premier, au nom du groupe UDI, je vous remercie pour votre intervention et la clarté de vos propos. Le projet de loi sur la réforme ferroviaire est actuellement examiné par le Conseil d'État, qui devrait rendre son avis d'ici la fin du mois. Cette réforme, dans laquelle vous êtes personnellement très engagé, va-t-elle selon vous réellement voir le jour ? Les conditions sont-elles réunies à ce jour ? La stabilisation de l'endettement du système ferroviaire est-elle programmée ? Où en sommes-nous concernant

les différends qui vous opposent aux régions, je pense notamment aux facturations de prestations jugées opaques par les conseils régionaux ?

Je souhaiterais également vous interroger sur les inquiétudes de l'ARAF quant à la suppression par le projet de loi d'une compétence essentielle de cette autorité administrative indépendante : celle de rendre des avis conformes. Mon collègue Bertrand Pancher, avait indiqué le 24 juillet dernier, lors de l'audition de M. Pierre Cardo, président de l'ARAF, qu'il conviendrait plutôt de réfléchir à l'élargissement des compétences de cette autorité. Si cette disposition devait être maintenue, elle serait jugée tout à fait choquante et inacceptable par les députés du groupe UDI, car en l'absence de transparence du système ferroviaire français, les prérogatives d'une autorité indépendante de régulation doivent être considérées comme totalement acquises pour ne pas entraver le jeu de la libre concurrence, pour permettre à la SNCF de se développer dans un cadre harmonisé sur le plan européen mais aussi pour contribuer à réduire le déficit de fonctionnement abyssal du secteur ferroviaire français.

M. Nicolas Sansu. Nous sommes très satisfaits de voir que le système ferroviaire et que l'offre ferroviaire font aujourd'hui l'objet de beaucoup d'attention de la part du Gouvernement mais aussi de la part des gestionnaires d'infrastructures et des propriétaires d'infrastructures. Cet intérêt découle notamment des Assises du ferroviaire, des États généraux des services publics ferroviaires mais aussi de la commission « Mobilité 21 », qui a remis au goût du jour l'idée d'une modernisation du réseau existant, qui est à nos yeux l'élément le plus important. La réunification de la SNCF et de RFF, qui est conditionnée par un certain nombre de règles européennes, est envisagée. Pourtant, une réintégration complète, avec la suppression de RFF et l'intégration de l'ensemble des fonctions ferroviaires dans une seule et même entreprise publique, pourrait être de mise. *A priori*, cette intégration complète ne semble pas être l'option retenue par le Gouvernement, alors qu'une entreprise totalement intégrée pourrait bien confier l'allocation des sillons au ministère des Transports, et donc respecter les règles européennes. Cette intégration plus poussée, qui n'est pas actuellement retenue, pourrait-elle être tout de même envisagée ?

En cas d'ouverture à la concurrence, dans le cadre du quatrième « paquet ferroviaire », quel en sera selon vous l'impact sur l'activité transport voyageurs de la SNCF mais également sur les usagers en terme de desserte, de matériels et de prix du billet ?

Qu'advient-il des trains d'équilibre du territoire – TET – dans cette nouvelle organisation, puisque la convention les concernant a été renouvelée jusqu'en 2014 avec l'État, qui est aujourd'hui l'autorité organisatrice de ces lignes ?

Concernant le financement, vous avez évoqué la dette abyssale de RFF et dans une moindre mesure de la SNCF en nous expliquant qu'il fallait, par conséquent, dégager des marges. On sait que l'augmentation des péages n'est plus une solution envisageable, cette augmentation ayant au demeurant essentiellement servi à acter le désengagement de l'État vis-à-vis de RFF, comme l'avait souligné le Président de RFF, M. Jacques Rapoport, et ayant obligé de fait la SNCF à se substituer à l'État pour un certain nombre de financement de RFF via les revenus tirés du paiement des péages.

Plusieurs mesures d'économies sont envisagées dans le cadre de la réforme, mais on ne voit pas apparaître de ressources nouvelles. Ne serait-il pas opportun d'envisager de lever de l'épargne populaire via un livret vert ou le livret de développement durable, dont les encours pourraient être affectés aux infrastructures ferroviaires ou bien peut-être – solution trop facilement abandonnée – prélever un impôt sur les sociétés d'autoroutes, qui ne sont pas

les plus à plaindre, pour le financement du secteur ferroviaire ? En matière de développement durable, prendre un peu sur les sociétés d'autoroutes serait sans doute plus bénéfique pour l'environnement et pour notre avenir.

En ce qui concerne le statut des personnels, vous comptez 150 000 agents qui sont cheminots et contractuels, et 1 500 agents qui n'ont pas du tout le même statut au sein de RFF. Comment va donc s'opérer la fusion entre les deux entités ?

Au sujet du fret, quelle impulsion la nouvelle entité va-t-elle pouvoir apporter au redémarrage de ce secteur ?

M François-Michel Lambert. Nous sommes confrontés à des enjeux d'importance car nous oublions trop souvent que les transports en commun doivent avant tout permettre de garantir le droit à la mobilité pour tous et aussi apporter une réponse concernant le pouvoir d'achat mais également répondre aux enjeux de pollution et d'impact environnemental. Concernant le GIU, nous soutenons évidemment cette restructuration du système ferroviaire, mais les questions se poseront plutôt sur la capacité, une fois ce GIU mis en place, de conserver de la souplesse dans ce système global pour que d'un côté ce champion français apporte les réponses souhaitées et que de l'autre puissent se développer des solutions beaucoup plus régionales, notamment avec la possibilité de création de régies complémentaires et ajustées aux besoins des territoires concernés. Dans le même ordre d'idées, la Commission européenne a prévu un seuil relativement bas pour l'attribution directe auprès d'un opérateur. Que pensez-vous d'une augmentation de ce seuil ?

Nous souhaiterions également obtenir des précisions sur ce qu'il adviendra des différents personnels dans le nouveau système.

Par ailleurs, nous soutenons tout à fait un transfert de contribution du secteur autoroutier vers le secteur ferroviaire, le groupe Écologie ayant d'ailleurs défendu des amendements en ce sens lors de la discussion du dernier projet de loi de finances. Pouvons-nous mettre de nouveau à contribution les sociétés autoroutières ?

Enfin, sur le fret, quelle est la vision à moyen terme du groupe SNCF ?

M. Jacques Krabal. Je tiens à vous remercier pour la tenue de cette nouvelle audition de M. Pepy, que la commission du Développement durable a déjà eu le plaisir d'auditionner. Nous allons maintenant un peu plus loin dans les annonces, parce que non seulement l'on passe à des aspects plus opérationnels mais également parce que vous vous engagez fortement en faveur de la prise en compte du transport au quotidien, ce qui est vraiment notre préoccupation. Au premier semestre, vous avez fait de nombreux efforts et de réels progrès, mais nous ne sommes pas encore satisfaits – surtout pour ce qui concerne les Intercités – au-delà de ce qui a déjà pu être fait pour l'Île-de-France. À plusieurs reprises au cours de votre présentation de cette réforme, vous avez employé le mot « défis », qui traduit une volonté de simplification et d'efficacité. Ce ne sont cependant que des mots, et il importe à présent de passer à des aspects plus concrets, et d'entrer véritablement dans l'opérationnalité.

La première question que nous nous posons – et qui a déjà été formulée – c'est de savoir, par rapport à Bruxelles, si le nouveau système que vous proposez sera vraisemblablement validé ou non.

Notre deuxième question, qui a également déjà été évoquée, tient, elle, au calendrier : aucune date déterminée n'a été fixée pour les mois qui viennent.

Enfin, je tiens à vous faire part d'une réflexion plus personnelle : vous avez fait acte de candidature auprès de la société qui est en charge du réseau ferroviaire grec. Pourriez-vous nous indiquer quelle est la compatibilité de cette candidature avec la nécessité de faire des économies ? Nous savons en effet que le ministre délégué chargé des Transports a accepté que 500 millions d'euros de dividendes que vous devez reverser soient intégrés dans la diminution de la dette de 1,5 milliard euros. Nous aimerions savoir s'il y a une cohérence dans la démarche globale qui vous anime.

M. Philippe Duron. Je voudrais tout d'abord féliciter M. Pepy et l'ensemble des personnels de la SNCF pour la façon humaine, efficace et tout à fait remarquable avec laquelle ils ont géré la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, qui a constitué un moment difficile pour l'entreprise.

J'avais un certain nombre de questions, mais beaucoup ont d'ores et déjà été évoquées par plusieurs de nos collègues concernant la formule d'un directoire à deux membres. On peut en effet penser que les cas de mésentente ou de conflit entre les présidents des deux EPIC pourraient paralyser un peu le système, bien que le président du conseil de surveillance doive servir d'arbitre.

Ma deuxième question est liée à une disposition de l'avant-projet de loi, à savoir l'article L. 2111-10 du code des transports, qui met en place des règles prudentielles pour maîtriser la dette de RFF. Il prévoit de mettre en place des ratios qui limiteraient la possibilité d'intervention de RFF sur des projets nouveaux pour le cas où l'amortissement ne serait pas assuré ou pour le cas où cet investissement dégraderait plus encore la dette de l'entreprise. Cela signifierait que, pour des projets nouveaux qui seraient souhaités soient par l'État soit par des collectivités territoriales – je pense notamment à la liaison Poitiers-Limoges, pour laquelle la procédure de déclaration d'utilité publique vient d'être lancée, le gestionnaire de l'infrastructure ne serait plus en capacité d'apporter des financements comme il le fait actuellement. Cela oblige à clarifier les relations financières entre la SNCF, les collectivités locales et l'État.

Enfin, ma dernière question, qui a également déjà été posée, concerne l'autorité organisatrice de transports pour les Intercités. La convention, qui expire bientôt, prévoit qu'elle puisse être prolongée d'un an ; est-ce là votre intention ou, plus exactement, l'intention de l'État ? De plus, comment voyez-vous l'évolution de la gouvernance des trains Intercités à l'avenir ?

M. Guillaume Pepy. Pour répondre à M. Rémi Pavros, même si j'ai beaucoup parlé des enjeux financiers, il est clair pour moi que la modernisation sociale doit faire partie de nos ambitions. Il y a, plus précisément, deux sujets à négocier avec les organisations syndicales : d'abord, un pacte social pour le nouveau groupe. Un autre intervenant a évoqué le fait que les personnels de RFF et de SNCF n'ont pas les mêmes types de contrat. Il faut donc négocier leur harmonisation. Ensuite, plus généralement, l'ambition de notre pays est de disposer d'un cadre social unique pour l'ensemble du secteur. En cela, on ne fait que copier ce qu'ont déjà réalisé les Allemands il y a quinze ans et ce que les Italiens et les Néerlandais viennent de faire : négocier une convention collective pour tout le secteur ferroviaire. Cette perspective me semble, aujourd'hui, faire l'objet d'un large assentiment. Elle est nécessaire pour moderniser le cadre social et je suis très confiant dans le fait que nous y arriverons, à l'instar

de nos voisins. Si on ne le faisait pas, avec le développement de la concurrence, on aboutirait à un double cadre social ; le cadre public pourrait sembler meilleur, mais, année après année, la charge disparaîtrait au profit du privé. Je pense qu'il y a une prise de conscience de la nécessité d'un cadre social harmonisé et nous allons engager ces négociations avec les organisations syndicales.

Quant aux objectifs de la SNCF, dans la lignée des préconisations du rapport de M. Philippe Duron validées par le Gouvernement, les priorités absolues sont le réseau existant et les transports de la vie quotidienne. Sur ce second champ, l'Île-de-France est une priorité nationale car les retards de modernisation y sont les plus importants. Je rappelle que les voyages du quotidien représentent 90 % des voyageurs des transports collectifs publics. S'agissant de la relation avec les régions, une page se tourne, une nouvelle s'ouvre : les régions veulent refonder leurs rapports avec le système ferroviaire – avec raison. Elles veulent une transparence leur permettant de véritables choix dans l'allocation des ressources ; elles veulent un service public de qualité, mais moins cher car leurs moyens ne progressent plus, et un service qui intègre non seulement les trains, mais aussi les bus et tramways – les « modes doux ». Demain, au congrès de l'Assemblée des régions de France, nous ferons des propositions en ce sens.

Enfin, sur le fret, cet après-midi, le ministre préside une table ronde avec toutes les parties prenantes. Il me semble que la presse a déjà évoqué l'annonce d'une nouvelle autoroute ferroviaire. C'est la voie qui nous paraît la plus prometteuse, à savoir le modèle du tunnel sous la Manche : les autoroutes ferroviaires fonctionnent ; elles assurent réellement du transfert modal ; et c'est un système d'avenir qui s'est déjà développé un peu partout en Suisse et en Autriche. L'avenir du fret se joue beaucoup autour de l'innovation et du transport de longue distance qui se substitue aux autoroutes et permet de rejoindre les ports – une dimension très importante.

Certaines des questions de M. Alain Gest s'adressent plutôt au Gouvernement et au ministre, notamment sur les choix de l'avant-projet de réforme. Je ne peux m'exprimer que du point de vue d'un opérateur. Avec M. Jacques Rapoport, nous avons fait des propositions très simples au Gouvernement : il faut aussi bien un gestionnaire du réseau de plein exercice qu'une entreprise de transport de plein exercice. Mais si on les place en face à face avec des intérêts financiers et stratégiques désalignés, on aboutit à la situation de ces dernières années, celle de deux entreprises publiques en conflit permanent. Pour aligner leurs intérêts, il faut un État stratège et, généralement, un établissement public de tête, comme à France Télévisions et dans d'autres secteurs de l'économie, afin que les deux entités – le réseau et les services – travaillent constamment ensemble. Cet alignement des intérêts nous paraît être une source importante d'efficacité économique et d'efficacité du service public.

S'agissant des questions posées par MM. Alain Gest et Yannick Favennec sur la régulation, je n'ai pas à me prononcer sur ce que prévoit l'avant-projet de loi. Nous savons, M. Jacques Rapoport et moi-même, qu'au fur et à mesure que le secteur ferroviaire s'ouvrira à la concurrence et deviendra plus européen, il y aura besoin d'un régulateur fort. Son existence est aussi dans notre intérêt car il jouera le rôle d'un « juge de paix » en nous disant comment cela fonctionne d'un point de vue économique et technique ainsi qu'en termes de sécurité, et réagira en temps réel, contrairement à la justice, qui met du temps à trancher les différends.

À propos des enjeux européens, la lutte est vive, aujourd'hui, à Bruxelles et à Strasbourg sur le quatrième « paquet ferroviaire ». Je souligne devant la représentation nationale qu'il nous paraît important que notre pays puisse peser dans ces discussions sur la

législation européenne. Si la France n'a pas pris ses propres options, elle aura peu d'influence dans ce futur débat. En revanche, si le Parlement français a examiné, voire adopté, le projet de loi, la France aura défini une vision du système ferroviaire et pourra défendre ses positions sur des questions-clefs telles que l'Europe des trains, la concurrence, le financement... Le plus inquiétant serait que la réforme française soit faite par l'Europe. Il est important que l'énergie collectivement mobilisée pour préparer cette réforme se concrétise.

J'en viens aux autres questions de M. Yannick Favennec. Je me suis déjà exprimé sur le calendrier de la réforme. S'agissant ensuite de l'endettement, avec M. Jacques Rapoport, nous sommes convaincus que le système ferroviaire français est en danger de mort si nous ne nous donnons pas, un objectif de stabilisation absolu de sa dette. Celle-ci agit un peu comme une drogue sur le système ferroviaire : les projets se rajoutent, avec la conviction que le suivant est meilleur. Mais le résultat est qu'on a accumulé 32 milliards d'euros de dette pour le gestionnaire du réseau et 7 milliards pour l'entreprise de service ferroviaire, soit près de 40 milliards d'euros.

M. Henri Emmanuelli. Comment en sortir ?

M. Guillaume Pepy. Si nous parvenons, collectivement, à résoudre la question des 1,5 milliard d'euros annuels, nous pouvons stabiliser la dette du système ferroviaire - même si ce sera à un niveau supérieur compte tenu des coups partis. C'est une nécessité.

En écho aux remarques de M. Nicolas Sansu sur les Intercités, j'annonce que les nouvelles sont bonnes pour les Corails : le système de conventionnement – avec l'État comme autorité organisatrice – va être reconduit. Nous réfléchissons déjà au conventionnement de 2015. Le point-clef est l'optimisation entre Corails et TER : il y a sans doute une réflexion à mener, région par région, pour définir ce qui doit relever de l'autorité nationale et ce qui relève du trafic régional. La deuxième bonne nouvelle est la décision de renouveler la totalité du matériel roulant, aujourd'hui hors d'âge. Le conseil d'administration de la SNCF va commander une première tranche dans les semaines qui viennent. Elle amorcera un renouvellement, qui prendra sans doute cinq à sept ans, de l'ensemble du parc Corail dont l'ancienneté se situe entre trente et trente-cinq ans. Entre des TER et des TGV très modernes, il existait ainsi une sorte de « trou » avec des Corails voués à une mort lente, alors qu'ils assurent un service public pour des populations résidant dans des régions, des villes et des agglomérations qui ne peuvent s'en passer. C'est donc une excellente orientation.

Quant au fret ferroviaire en réponse notamment à la question de M. François-Michel Lambert, je me suis engagé à ce que la SNCF continue à faire du transport de marchandises et du fret ferroviaire. C'est un métier très difficile, étant donné la concurrence routière en Europe. Mais cette activité fait partie de notre légitimité. Il s'agit cependant d'offrir un transport ferroviaire de marchandises du XXI^e siècle. Nous avons peu de chances de réussir si nous nous confrontons directement au camion, mais grâce à nos autoroutes ferroviaires et à la logistique urbaine, nous sommes capables de faire des choix d'innovation, comme des trains très longs qui se substituent à des files de camions – ce que nous sommes en train de réaliser avec des trains de 850 à 1 500 mètres. Cela prend du temps, mais c'est la bonne orientation. Parmi les projets en cours de réalisation, on peut citer le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise par une voie dédiée au fret. Il permettra de faire passer 30 % du fret ferroviaire par une voie qu'aucun train de voyageurs n'emprunte. Cela pourra fonctionner efficacement 24 heures sur 24, tout en protégeant l'environnement. Je crois au fret ferroviaire, non pas isolé, mais de porte-à-porte et multimodal. Si l'on considère l'expérience du port du

Rhin à Strasbourg, il faut faire de la proximité, du combiné, du long parcours, et articuler ces offres ensemble pour proposer une alternative aux camions.

Pour répondre à l'interrogation de M. Jacques Krabal sur la Grèce, j'observe que le vendeur a toujours intérêt à dire qu'il a beaucoup d'acheteurs. Nous avons donc retiré le dossier, de même que nous avons retiré les dossiers d'autres entreprises ferroviaires européennes en vente : quand a été évoquée la vente de Bay Cargo, la filiale de fret ferroviaire belge, ou quand Transdev a annoncé que sa filiale allemande, Transdev Germany, pourrait être vendue. Ce n'est pas parce que nous avons retiré le dossier que nous allons faire une offre. Il faut étudier la situation, regarder les chiffres, la stratégie.

Enfin, en réponse à M. Philippe Duron, je redis que si la réforme était votée, notre principal engagement, pour M. Jacques Rapoport et moi-même, serait l'alignement de nos intérêts et la volonté de réussir ensemble. Je viens de vivre avec M. Hubert du Mesnil, ancien président de RFF – sans mettre les personnes en cause –, une période pendant laquelle les deux systèmes divergeaient. Pour l'illustrer, je rappelle que le foncier a été partagé en deux, avec un cadastre propre à chaque établissement. Or, ces deux cadastres sont étroitement imbriqués car ils ont été établis rétrospectivement sur l'état de 1997. Cette situation gèle, pour vous élus, un nombre considérable d'opérations petites et grandes. Notre première décision a été de définir un plateau commun et d'unifier les décisions de gestion du foncier et de l'immobilier, pour une administration plus dynamique qui dégage plus de recettes, mais aussi pour débloquer des centaines d'opérations, parfois minuscules, comme un terrain de 300 mètres carrés que vous réclamez mais qui reste bloqué depuis dix ans. Nous avons des dizaines d'autres exemples du même ordre.

M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je remercie M. Guillaume Pepy pour son intervention et M. Gilles Carrez pour avoir contribué à organiser cette audition commune.

Ce sujet de la réforme ferroviaire est particulièrement important. Il ne s'agit pas d'une simple réforme de la gouvernance. D'abord par la prégnance des problèmes financiers : avec une dette du système ferroviaire qui s'accroît tous les ans de 1,5 milliard d'euros, il faut y apporter une réponse. La question a déjà été posée : comment arriverons-nous à maîtriser l'évolution de cette dette ? Il est envisagé de mobiliser trois fois 500 millions, à savoir 500 millions respectivement pris sur la marge opérationnelle de la SNCF, sur le gestionnaire de réseaux et sur des dividendes qui ne seraient plus versés à l'État pour réduire l'endettement du système ferroviaire.

La question centrale est : quelle politique ferroviaire veut-on porter ? Les réflexions déjà conduites par la commission « Mobilité 21 » et les décisions prises par le Gouvernement y répondent : M. Guillaume Pepy a évoqué les réseaux existants, ainsi que les transports de la vie quotidienne. Comment les collectivités territoriales qui sont autorités organisatrices de transports – en particulier les régions – pourraient-elles participer à l'amélioration de la situation financière du système ferroviaire ? Enfin, vaut-il mieux adopter la réforme du système ferroviaire avant ou après le vote du quatrième « paquet » ferroviaire ?

M. Philippe Plisson. J'étais opposé au démantèlement de nos services publics par l'Europe au nom de la concurrence soi-disant libre et non faussée. Je tiens donc à exprimer mon entier soutien au rapprochement de RFF et de la SNCF, qui va dans le sens de la rationalisation et de l'efficacité. Je souhaiterais d'ailleurs qu'il en aille de même pour EDF, RTE et ERDF. Concrètement, à la veille de la Conférence environnementale, on peut penser

que les choix induits par le rapport « Mobilité 21 » de notre excellent collègue Philippe Duron recommandant de privilégier l'aménagement du territoire, c'est-à-dire les réseaux secondaires et le fret, sont aussi ceux de la SNCF. Or aujourd'hui, sur le terrain, que constate-t-on ? Dans ma circonscription, très enclavée, tous nos efforts ont consisté à promouvoir les transports en commun, en particulier le TER Saint-Mariens-Saint-André-Bordeaux, mais l'intendance ne suit pas. Ce train est tellement bondé aux heures de pointe que les habitants reprennent leur voiture et accroissent ainsi les embouteillages. Je sais que vous allez me renvoyer vers la région Aquitaine, que j'ai déjà interpellée, mais je souhaiterais avoir votre sentiment sur cette question.

M. Jean-Marie Sermier. La réforme en cours vise tout simplement à l'ouverture à la concurrence d'ici 2019. Compte tenu de l'enjeu, je souhaite connaître votre positionnement par rapport à un concurrent particulièrement ambitieux, la Deutsche Bahn. Quelles sont ses perspectives sur le marché français ? À l'inverse, comment comptez-vous attaquer le marché allemand, alors que depuis 2006, l'ouverture du fret à la concurrence a malheureusement fait perdre des parts de marché à la SNCF ?

Je salue également la décision, annoncée hier, d'arrêter à nouveau les TGV Paris-Lausanne dans la gare jurassienne de Mouchard à compter de 2014.

Mme Carole Delga. Dans le cadre de la réforme ferroviaire, il importe que l'État garde son rôle et que la politique ferroviaire ne soit pas l'apanage de la SNCF. La notion de service public semble passer au second plan pour la SNCF, comme en témoignent les objectifs de rentabilité financière assignés à ses filiales (Gares et Connexions, Keolis, Geodis), dont je souhaiterais d'ailleurs connaître le nombre exact. S'agissant de transparence financière, il est difficile de connaître les résultats exacts des TER, alors même que les régions y exercent un rôle notable. De même, leur place n'est pas suffisante au conseil d'administration de RFF, alors qu'elles devraient être de véritables partenaires au sein de cette structure.

M. Guillaume Chevrollier. Certains journaux font état de votre impatience devant le temps mis par le Gouvernement à donner forme à la réforme ferroviaire. Ce texte dont nous parlons depuis des mois pourrait finalement n'avoir qu'une portée très limitée, alors même qu'il faut réduire une dette abyssale de 40 milliards d'euros. Comment contenter à la fois des syndicats et une majorité variée ? Comme pour les retraites, va-t-on aboutir à une réformette, ou peut-on encore espérer la véritable réforme ferroviaire dont notre pays a besoin pour mener à bien son redressement économique ?

M. Jean-Jacques Cottel. Ma question porte sur la tarification de la ligne TGV Lille-Paris. Le mensuel *Nordway* titre en ce mois de septembre sur le « scandale du TGV Nord ». L'annonce de billets à 20 euros n'a pas calmé la colère des usagers, le nombre de ces billets étant très limité. En réalité, la ligne reste très chère et la hausse des tarifs s'élève à 3,8 % en 2013. Quels efforts envisagez-vous pour les passagers du Nord-Pas-de-Calais, qui sont 13 000 chaque jour sur cette ligne, tandis que 14 millions de voyageurs l'empruntent chaque année entre Paris et différentes villes de la région ?

M. Michel Heinrich. M. Jacques Rapoport nous a récemment indiqué qu'un kilomètre de fret coûte 15 euros, mais que le client n'en paye que 1,70. Le fret est-il condamné aux déficits ou un retour à l'équilibre est-il envisageable ?

M. Gilles Savary. Nous pourrions parler longuement de la réforme ferroviaire quand nous disposerons du détail du projet de loi, ce qui ne saurait tarder. Ce que l'on attend de ce texte, pour que les trains fonctionnent mieux, c'est de permettre une rénovation du réseau, dont le vieillissement a été très nettement caractérisé par l'École polytechnique de Lausanne. Pour cela, il faut trouver des marges de manœuvre financières. Votre mission, avec M. Rapoport, est de réussir à financer le milliard et demi qui manquait chroniquement ces dernières années pour couvrir les nouveaux investissements, alors que le vieillissement du réseau était à peine endigué.

Pourrions-nous disposer d'une carte du réseau classique et de ses fragilités ? En effet, nous connaissons les problèmes de nos circonscriptions, mais nous manquons d'une vision globale de l'état du réseau et des besoins d'investissement, notamment s'agissant des goulets d'étranglement des agglomérations.

Par ailleurs, où en sont les travaux sur la convention collective ? Ils ne doivent pas déboucher sur des clauses dont le coût serait incompatible avec la concurrence routière et fatal au fret ferroviaire.

Mme Sophie Rohfritsch. Quelle est la qualité de service attendue à l'issue de la réforme ferroviaire, notamment pour l'offre pilote bimodale que vous proposez aux passagers en partance pour des vols internationaux depuis Strasbourg ? Pour l'instant, la qualité de la desserte ferroviaire de Roissy-Charles de Gaulle depuis Strasbourg est loin d'être irréprochable : suivi des bagages, accompagnement des passagers, fréquence des trains, articulation avec les grands vols internationaux. La déception est grande.

M. Olivier Falorni. Depuis un an, le projet de loi sur la réforme ferroviaire a beaucoup évolué, d'une structure bicéphale à un EPIC mère ou grand gestionnaire d'infrastructure unifié SNCF, présidé par vous-même, assisté d'un vice-président, M. Rapoport, actuellement président de RFF. Le projet de loi prévoit également que ces deux entités transitionnelles soient baptisées SNCF mobilité et SNCF réseau et respectivement présidées par vous, M. Pepy, et par M. Rapoport. Le schéma de gouvernance envisagé est-il conforme à l'ouverture à la concurrence prévue par le quatrième paquet ferroviaire, adopté début 2013 par la Commission européenne, qui réaffirme l'obligation d'étanchéité totale entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs ?

Cette réforme permettra-t-elle d'endiguer réellement la spirale d'endettement du rail français et de le rendre plus compétitif ? Quel est l'état des réflexions sur les économies nécessaires pour les deux groupes publics et le financement de la modernisation du transport ferroviaire ?

Vous allez négocier des accords de branche avec les partenaires sociaux. Les agents revendiquent le maintien des conditions de travail actuelles à la SNCF, qui permettent de répondre aux contraintes de service public, notamment en matière de sécurité. Comment envisagez-vous les discussions avec les organisations syndicales ?

M. Jean-Pierre Vigier. L'objectif de la réforme est de mettre en place un marché ferroviaire unique européen. Cela imposera de faire des choix sur les lignes existantes. Dans ce contexte, j'attire votre attention sur la nécessité de maintenir la desserte des territoires ruraux. Ainsi le Cévenol, entre Clermont-Ferrand et Nîmes, est-il une ligne nationale classée TET. Cette ligne ne doit en aucun cas devenir un TER, ce qui signifierait le désengagement de l'État. Le désenclavement des territoires ruraux est-il bien pris en compte

par la réforme ? Soutiendrez-vous le statut des TET auprès de l'État, et en particulier celui du Cévenol ?

Mme Eva Sas. En tant que députée de l'Essonne, je vous remercie des efforts accomplis à l'égard des victimes de la catastrophe de Brétigny ainsi que pour faciliter le déroulement des enquêtes.

S'agissant de la rénovation des gares, la constitution de pôles unifiés est indispensable, même si pour la gare de Juvisy, la séparation des organisations a pu être surmontée. Pourtant, le tour de table financier, pour la septième gare française de passagers a été très difficile à constituer ; c'est manifestement plus facile dans les régions qu'en Île-de-France.

La dette de RFF est liée aux grands projets, mais aussi à la réduction de la subvention de l'État, dont M. Rapoport nous a indiqué qu'elle avait diminué de 750 millions d'euros entre 2008 et 2012. L'objectif du Grenelle de l'environnement était de porter la part du ferroviaire et du fluvial dans les transports de marchandises de 14 à 25 % en 2022. Il ne sera manifestement pas atteint. La commission « Mobilité 21 » a donc préconisé de renforcer les investissements, et souligné que l'enjeu principal était le service rendu aux entreprises (souplesse et régularité). Dans le deuxième scénario préconisé par la commission « Mobilité 21 », qui pourrait, aux dires du Premier ministre, être financé, il apparaît que la LGV Bordeaux-Toulouse est maintenue, alors que l'interconnexion sud Île-de-France pourrait être reportée au-delà de 2030. Elle permettrait pourtant de désengorger le réseau francilien mais aussi d'améliorer la desserte interrégionale.

Mme Valérie Lacroute. Monsieur Pepy, lorsque vous êtes récemment venu à Nemours, nous avons eu l'occasion d'évoquer les problèmes de régularité et de qualité des transports en grande couronne francilienne. Vous avez évoqué la création d'un plateau commun, qui devrait permettre d'améliorer la gestion des abords des gares – parkings, terrains en friche qui pourraient être proposés aux communautés de communes pour un développement économique. Beaucoup de dossiers méritent en effet d'être débloqués, comme c'est le cas à Avon dans ma circonscription.

Mme Christine Pires Beaune. Dans le cadre du plan « Investir pour la France », 5 milliards d'euros sont inscrits en faveur des infrastructures de transport, notamment pour la modernisation des trains Intercités. Quel est le calendrier de mise en œuvre de ce plan en faveur de ces trains ? Il est prévu la rénovation de rames de TGV, qui seraient utilisées sur les lignes Paris-Limoges et Paris-Clermont-Ferrand. Le recours à ce matériel aurait-il vocation à se substituer à la modernisation de ces trains Intercités ?

M. Jean-Pierre Gorges. Afin de réduire le temps de parcours entre domicile et travail, les investissements les plus rentables ne sont pas à faire sur les lignes mais au sein des gares afin de les rendre plus accessibles. Je suis donc particulièrement sensible aux travaux de rénovation des gares.

Par ailleurs, mon expérience de maire m'a prouvé que la dissociation entre SNCF et RFF était source de lourdeurs dans la conduite des projets. Je soutiens donc le rapprochement des deux entités.

M. Marc Goua. Je crains, M. Pepy, que vous n'ayez oublié que la priorité de la SNCF doit être les usagers, dont votre prédécesseur avait déclaré qu'ils étaient devenus des

clients. Dans ma région, en particulier, même s'il est tout à fait normal que des travaux soient réalisés, la SNCF ne tient pas compte du fait que de nombreuses personnes travaillent à Paris et que certaines d'entre elles seront amenées à cesser leur activité en raison de la suppression annoncée de trains en soirée.

M. David Douillet. Je tiens d'abord à rappeler que notre système ferroviaire est l'un des meilleurs du monde. Ma préoccupation est l'usager. Que va lui apporter la réforme ? Permettra-t-elle une amélioration du service ? Va-t-elle entraîner une hausse des prix ?

M. Michel Vergnier. Usager régulier de la ligne Paris-Limoges-Toulouse, j'ai vécu le drame de Brétigny comme une grande blessure. Je veux saluer ce qui a été fait à la suite de cet accident qui a notamment coûté la vie à des personnes originaires de mon département.

Confirmez-vous que la rénovation des lignes historiques d'équilibre du territoire sera prioritaire par rapport à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse non encore engagée ? Pouvez-vous nous garantir l'unicité des lignes Intercités, sans recours, sur ces lignes, à des TER ? Pouvez-vous nous garantir que les projets d'aménagement des voies et de modernisation du matériel seront bien mis en œuvre avant 2015 ?

M. Claude de Ganay. Cette réforme me paraît importante – en particulier du fait de la nécessité de traiter la question de la dette du système ferroviaire – mais inachevée. En particulier, seul l'article 1^{er} du projet de loi mentionne l'usager, qui n'est donc pas le centre de cette réforme. Je m'interroge sur le cadre réglementaire applicable aux opérateurs : nécessite-t-il l'introduction de dispositions dans le texte ?

M. Hervé Mariton. M. Pepy, vous avez dit que les intérêts de la SNCF et ceux du gestionnaire du réseau doivent être alignés. Qu'en est-il, dans ces conditions, du respect de la concurrence ? Par ailleurs, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de votre relation avec le régulateur et du rôle de celui-ci ?

M. le président Gilles Carrez. Jean-Pierre Gorges a raison de souligner l'importance de l'accessibilité des gares. La question de leur saturation, notamment en région parisienne, est centrale.

M. Guillaume Pepy. S'agissant de l'apport de la réforme aux besoins des usagers, il est triple. En premier lieu, le rapprochement entre RFF et SNCF devrait permettre d'améliorer la sécurité car, comme le récent accident en Espagne l'a montré, la question de la sécurité revient à poser celle des liens entre un mobile – le train – et le sol – le réseau. Il faut conserver la préoccupation de l'interaction entre la voie et le mobile. Une meilleure sécurité passe par une vision système. En deuxième lieu, ce rapprochement devrait permettre d'améliorer la régularité, car celle-ci passe nécessairement par la réalisation de travaux sur les voies. Or, l'expérience a montré que la gestion de ces travaux était jusqu'à présent défailante. Enfin, s'agissant du prix, l'exigence de sa baisse est légitime. Pour cela, nous devons faire des gains de productivité, en particulier une utilisation plus efficace des 50 milliards de capitaux mobilisés dans le système ferroviaire, par exemple au moyen d'une plus grande utilisation des trains, des ateliers et des voies.

La réforme française n'a pas pour objectif la concurrence mais elle doit être compatible avec le futur calendrier d'ouverture à la concurrence. Nos propositions sont compatibles avec ce cadre qu'elle requiert. L'objectif n'est d'ailleurs pas de revenir à ce qu'était la SNCF avant 1997 mais de constituer un champion national, qui porte, à

l'international, les compétences françaises industrielles ou en matière d'ingénierie. Les autres opérateurs peuvent déjà se retourner vers l'ARAF ou vers l'Autorité de la concurrence s'ils s'estiment lésés.

Le lien avec l'État stratège est maintenu car l'État nommera le conseil de surveillance et son président.

Le TER en Aquitaine a souffert de phénomènes de saturation. Il y a une course de vitesse entre l'arrivée des matériels et les besoins des usagers. La Deutsche Bahn – DB – reste le numéro un mondial, la SNCF étant le deuxième. La DB a l'intention d'opérer aujourd'hui des lignes vers Londres et Bruxelles et de concurrencer l'Eurostar et le Thalys, mais pas de faire circuler des Intercity-Express – ICE – en France, compte tenu du niveau de péages dans notre pays. Il n'y a pas ainsi de concurrence frontale entre nos pays sur la grande vitesse.

Les résultats économiques de la SNCF lui permettent d'investir – tout euro gagné (hors dividende) – est investi –, les dividendes représentent un tiers du résultat net permanent de la SNCF. S'agissant de la place des régions, on peut noter que deux présidents de régions siègent depuis décembre 2012 au conseil d'administration de RFF. Le moment est sûrement venu de conduire une « vraie réforme ferroviaire ». Nous disposons de rapports très utiles et le texte du projet de loi lui-même est prêt ; il devrait être adopté en Conseil des ministres en octobre prochain puis soumis à l'examen du Parlement. Nous sommes ainsi dans les temps de l'Europe. La SNCF est disposée à aller de l'avant, comme le sont les salariés et les clients.

Pour le TGV Nord, la priorité est donnée à l'amélioration de la qualité du service par l'introduction de rames modernisées. Des offres promotionnelles ont été faites, mais les signaux tarifaires qui sont donnés doivent respecter le principe d'équité.

Quel est le plus gros frein à l'activité de fret ferroviaire en France ? Tous les intervenants sont d'accord pour estimer que c'est la qualité des sillons, autrement dit des horaires fournis aux entreprises qui est essentielle. Or, les sillons ne sont pas toujours de bonne qualité notamment compte tenu du niveau de travaux.

D'ici à quelques jours, le conseil d'administration de RFF va adopter un Grand plan de modernisation du réseau faisant suite au « plan Perben » pour la période 2015-2020. S'agissant des points de fragilité, des schémas précis seront par ailleurs mis en place pour chaque ligne, pour que tout se retrouve sur des cartes simples.

S'agissant de la convention collective, l'État a désigné le président de la commission de la négociation collective ; la négociation devrait pouvoir commencer. Les avantages historiques liés à la sécurité des cheminots seront-ils garantis ? Il faut laisser sa chance à la négociation, à la confrontation des points de vue. Nous arriverons à négocier cette convention collective.

L'offre d'Air France Strasbourg-Roissy a bien été supprimée et remplacée par une offre TGV, mais on pourra enregistrer ses bagages jusqu'à Strasbourg et depuis Strasbourg.

Le ministre des Transports s'est engagé à ce que « Le Cévenol » et « L'Aubrac » restent des trains d'équilibre du territoire, ce que je répète.

S'agissant des retards pour la rénovation des gares en Île-de-France, il faudra trouver avec le conseil régional pour le prochain contrat de projets État-région une formule plus simple. Pour la question des parkings, nous disposons d'un pôle foncier commun, qui a la

responsabilité de régler les dossiers fonciers immobiliers « enkystés » et avec la libéralisation du foncier SNCF et RFF, on devrait pouvoir dégager des surfaces foncières nouvelles aux abords des gares. Je rappelle que l'une des priorités du projet d'entreprise est le porte à porte et la multimodalité.

Des changements de matériels ont été effectués sur les lignes Paris-Limoges et Paris-Clermont-Ferrand. Des expertises ont été demandées par le ministre des Transports au Conseil général du développement durable sur deux scénarios : modernisation de matériel TGV ou achat de matériel neuf. La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse reste en toute hypothèse une grande ligne d'aménagement du territoire.

Une réforme va-t-elle garantir la réalisation des investissements ? Il faudrait que notre pays se dote d'une grande loi de programmation ferroviaire, donnant un horizon et des priorités et constituant une sorte de « fil rouge » pour les différents projets.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La véritable question posée est celle de la politique ferroviaire que l'on veut mettre en œuvre : comment répondre aux besoins des clients ? Comment préserver cette filière industrielle ? Nous souhaitons tous que le système ferroviaire retrouve un équilibre financier et que le service rendu soit amélioré. En toute hypothèse, des moyens financiers nouveaux doivent être prévus pour conduire une vraie politique ferroviaire.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 18 septembre 2013 à 9 h 45

Présents. - Mme Laurence Abeille, M. Alexis Bachelay, M. Serge Bardy, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, M. David Douillet, M. Philippe Duron, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Jean-Christophe Fromantin, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Alain Gest, M. Michel Heinrich, M. Jacques Krabal, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, Mme Viviane Le Dissez, M. Michel Lesage, M. Jean-Luc Moudenc, M. Philippe Noguès, M. Rémi Pauvros, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, Mme Sophie Rohfritsch, M. Gilbert Sauvan, 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. Vincent Burroni, Mme Florence Delaunay, M. Christian Jacob, M. Jacques Kossowski, M. Franck Marlin, M. Bertrand Pancher, M. Napole Polutélé, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville