

DEBAT SUR L'AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

M. le président.- L'ordre du jour appelle le débat sur l'avenir du service public ferroviaire à la demande du groupe CRC.

Mme Mireille Schurch, pour le groupe CRC. - Depuis de trop nombreuses années, le fer a été mis à mal par une succession de réformes libérales imposées par Bruxelles qui ont démantelé le service public ferroviaire de personnes ou de marchandises, au mépris du statut et des droits des cheminots qui sont si attachés à la notion de service public.

Après les Assises du ferroviaire, monsieur le ministre, vous avez annoncé une réforme d'ampleur, encourageante, puisqu'elle porte sur la création d'un pôle public ferroviaire, dont le contenu doit être encore précisé. La réforme ne doit pas en rester à des questions d'organisation ou de gouvernance, mais définir ce que doivent être un service public ferroviaire et ses missions. D'où la tenue de ce débat. Les sénateurs CRC accordent à la question ferroviaire beaucoup d'importance, celle-ci doit faire l'objet d'une forte maîtrise publique -je crois, monsieur le ministre, que vous partagez cette vision.

L'enjeu est climatique d'abord. La lutte contre le réchauffement et les émissions de gaz à effet de serre est une priorité. Les transports représentent 28 % des émissions totales de CO2 dans l'Union européenne. C'est dire que le report modal est un enjeu d'intérêt général. Le Grenelle de l'environnement avait défini des objectifs ambitieux dans ce domaine, mais les politiques des gouvernements de droite ont jeté encore plus de camions sur les routes. Comment la réforme ferroviaire, monsieur le ministre, pourra-t-elle opérer concrètement le nécessaire rééquilibrage ?

L'aménagement du territoire est un deuxième enjeu majeur. La rétraction des réseaux est trop longtemps demeurée un *leitmotiv*. N'est-il pas urgent de mettre en avant l'utilité économique et sociale des liaisons ferroviaires, en milieu rural comme en milieu urbain ? N'est-ce pas pour cela qu'existe un ministère de l'égalité des territoires ? Cela nécessite des investissements publics et une vision programmatique.

Troisième enjeu, une nouvelle conception du droit à la mobilité pour tous. Le transport n'est pas une prestation pour ceux qui peuvent se l'offrir, mais un droit. La politique tarifaire ne doit-elle pas être appréhendée sous le prisme de l'égal accès de tous ? De fait, le droit à la mobilité conditionne le droit à travailler, à se soigner, à accéder à la culture et aux loisirs. Partagez-vous, monsieur le ministre, cette vision du ferroviaire qui place au premier plan l'intérêt général -ce qui justifie la qualification de service public ?

Notre groupe a déposé une proposition de loi qui fixe les contours d'un tel service public. Il faut en finir avec le dogme de la concurrence. Notre gouvernement doit agir avec force au niveau européen pour obtenir, avant le lancement du quatrième paquet, un bilan des trois précédents. En a-t-il l'intention ?

Rien n'oblige à se diriger vers l'ouverture à la concurrence, qui n'est actée par aucun des paquets existants ; le règlement OSP n'y oblige nullement, pas plus qu'est nécessaire la fin du monopole de la SNCF. L'ouverture à la concurrence en 2014 ou 2019 n'est ni une obligation, ni la solution, au regard des expériences de libéralisation que nous connaissons. Partagez-vous ce sentiment, monsieur le ministre ? Cela impose de ne pas laisser agir le marché. Il faut réaffirmer la nécessaire maîtrise publique de ce secteur-clé de l'économie. Nous sommes particulièrement inquiets de la possibilité annoncée de confier aux régions de nouvelles prérogatives. Plus des deux tiers des lignes seraient transférées aux régions. Le transfert de compétences dans le cadre de l'acte III de la décentralisation s'opère dans un contexte financier particulièrement difficile. Pouvez-vous vous engager, monsieur le ministre, au maintien de l'ensemble des lignes d'aménagement du territoire ?

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

Les régions doivent se voir confirmer dans leur rôle d'autorité organisatrice. Cela implique l'entrée des régions au conseil d'administration de la SNCF et l'octroi de ressources pérennes, par exemple la généralisation du versement transport au bénéfice des régions. Etes-vous favorable à une telle évolution ?

La dernière loi de finances indique une baisse des crédits de la mission transports. Ce n'est guère encourageant. Il est indispensable de faire preuve de précision juridique et d'obtenir pour le fret ferroviaire et l'activité de wagon isolé la qualification de service d'intérêt général -ce que demandent les groupes de gauche depuis longtemps. Il est opportun d'agir auprès de la SNCF afin qu'elle n'abandonne pas le potentiel de développement du fret. Elle a déjà fermé 262 gares de triage, il faut que cela cesse.

L'État doit dégager de nouvelles ressources. Confirmez-vous, monsieur le ministre, votre engagement pour le fret ferroviaire et le wagon isolé, activité de service public d'intérêt général ?

Aujourd'hui la route dispose d'une fiscalité très favorable ; il faut rééquilibrer les conditions de la concurrence en prenant en compte les coûts externes. La révision du décret permettant le recours à des camions de plus en plus volumineux -jusqu'à 44 tonnes !- est nécessaire.

Le financement des infrastructures est un enjeu crucial. La priorité doit être donnée à la régénération de celles-ci et à la modernisation des lignes. Toutes les capitales régionales devraient être reliées à la grande vitesse. Ce n'est pas le cas d'Orléans, de Limoges ou de Clermont-Ferrand.

Il semble difficile pour l'État de s'engager à reprendre la dette de RFF. Que proposez-vous, monsieur le ministre ?

Les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) doivent être sécurisés, voire renforcés -je vous renvoie au diagnostic sévère de la Cour des comptes en 2009. La privatisation des concessions d'autorité a été unanimement décriée. La question de leur renationalisation doit être étudiée. Quelles sont les intentions du Gouvernement ? Comment comptez-vous dégager de nouvelles recettes pour le système ferroviaire ?

Nous confirmons notre intérêt pour la notion de pôle public. Nous sommes très attachés à ce qu'il se structure autour de la SNCF-Epic et à ce que les autres éléments du pôle soient des établissements publics. La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié est une bonne décision. C'est le gage d'une meilleure efficacité.

La qualité du volet social sera décisive pour rassembler la grande famille cheminote, afin qu'elle continue à assurer un service public de qualité aux usagers.

Nous attendons vos réponses, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur les bancs CRC et socialistes)*

M. Jean-Vincent Placé. - L'avenir du service public ferroviaire est pour le moins incertain. Je remercie le groupe CRC d'avoir pris l'initiative de ce débat sur un sujet essentiel pour nos concitoyens, mais aussi pour nos entreprises.

Le transport ferroviaire répond à un enjeu environnemental. La réduction de notre empreinte carbone doit guider notre cap. La question ferroviaire est aussi économique. Le fret est un poumon de l'activité industrielle. Ce secteur souffre d'un manque criant d'investissement.

Je salue mes collègues franciliens. Je déplore le sous-investissement catastrophique de l'État...

M. Roger Karoutchi. - Il n'y a pas que l'État !

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

M. Jean-Vincent Placé. - La régionalisation des transports a joué un rôle bénéfique : l'offre de TER a crû nationalement de 20 %, et de 6,5 % en Île-de-France. Les régions sont les autorités les plus compétentes pour mener une politique de transports et d'aménagement du territoire cohérente. Pour autant, faute de moyens, tous les dysfonctionnements ne sont pas réglés. Et la part de marché de la route reste : près de 90 % en Île-de-France !

La question de l'ouverture à la concurrence, souvent présentée comme la solution miracle, est sensible. Nous ne sommes pas pour le dogme concurrentiel. L'expérience britannique nous incite à la plus grande prudence, voire à la défiance.

La recherche systématique des bénéfices dans les entreprises privées risque de provoquer un *dumping* social et le sous-financement des infrastructures, d'aboutir à une France à deux vitesses, avec des transports de qualité et fréquents en zone dense pour les clients aisés, et un service *low cost* et vétuste pour les zones les plus isolées et les usagers les moins favorisés. Certains affirment que l'ouverture à la concurrence est inéluctable. On verra. Encore faudra-t-il l'encadrer. Il faut pouvoir compter sur un couple État-région solide. Les régions devront bénéficier de ressources dynamiques -un versement transport additionnel est une solution logique et vertueuse.

Madame Schurch, je salue votre constance sur le sujet ; je salue aussi le ministre, il sait combien j'apprécie le travail qu'il a initié. (*M. Roger Karoutchi rit*)

Il est essentiel de défendre notre système au niveau européen, pour concilier ouverture à la concurrence et respect du principe de subsidiarité.

Quelle place et quels moyens souhaitons-nous donner aux régions ? Quelle volontarisme impulser en faveur du fret qui a bien besoin de moyens, plus peut-être que certains projets à l'ouest ou vers Turin ? (*Sourires*)

Telles sont les pistes du groupe écologiste. (*Applaudissements à gauche*)

M. Roger Karoutchi. - Le commissaire aux transports de l'Union européenne, M. Kallas, qui semblait jusqu'ici sensible aux arguments de la France et de l'Allemagne, a -hélas !- réaffirmé qu'il présenterait le 30 janvier l'ensemble du projet d'ouverture à la concurrence. J'imagine qu'il le fera adopter. En réalité, la vision de la Commission n'a guère changé, quel qu'ait été le gouvernement français. Elle veut ouvrir à la concurrence les lignes nationales à grande vitesse dans l'ensemble de l'Union à partir de 2019. Le fret a certes déjà été ouvert à la concurrence, mais pour les passagers, seules les lignes internationales l'avaient été ; jusqu'ici la SNCF n'a pas trop souffert...

Dans le cadre du quatrième paquet, la Commission souhaite aussi renforcer la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant ferroviaire, ce qui nous posera problème au regard des orientations récemment annoncées par le Gouvernement. Nous ne sommes pas seuls. *Deutsche Bahn* contrôle aussi le gestionnaire du réseau allemand. Les assises du ferroviaire, lancées par Nathalie Kosciusko-Morizet et Jean-Louis Borloo avaient conclu à la nécessité de rapprocher le gestionnaire RFF et l'exploitant SNCF. Le Gouvernement a repris à son compte ces conclusions. Il n'y a donc pas d'affrontement politicien entre nous, bien plutôt une discussion franco-européenne.

Au-delà de la réforme consistant à unifier la gestion des infrastructures, il est prévu un cadre social harmonisé. Celui-ci est indispensable pour se battre à armes égales avec nos concurrents, dont la *Deutsche Bahn*.

L'idée d'ouverture à la concurrence date d'il y a 22 ans ; tous les gouvernements, de gauche comme de droite, y ont mis la main. On peut l'encadrer, la préparer mais elle est devant nous ; il faut le faire avec les régions en leur donnant les moyens de continuer à organiser TER et TET. Sur ce point, je suis d'accord avec M. Placé. Il faudra des contrats de service public. De toute façon, nos régions ne se désengageront pas du transport -c'est un élément politique sur lequel

[Texte]

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

elles sont jugées, on le sait en Île-de-France. Les collectivités territoriales gèrent déjà des appels d'offres représentant des sommes importantes dans d'autres secteurs. Et puis, pour faire face à la SNCF, les autres opérateurs devront être particulièrement solides.

La tendance européenne est là. Si le 30 janvier, la Commission européenne maintient sa position, si des directives particulièrement contraignantes pour la France s'annoncent, comment le Gouvernement entend-il réagir ?

On a beaucoup parlé aujourd'hui de l'ouverture à la concurrence des lignes à grande vitesse ; parlons aussi de l'augmentation des tarifs rendue indispensable par le plan d'investissement de la SNCF...

En quelques mots, je dirai ce que je pense vraiment du service public ferroviaire en Île-de-France. (*Marques de curiosité sur divers bancs*) Avec 6 200 trains et 1 350 kilomètres de lignes, la région concentre 65 % des voyages de jour et 40 % des trains de la SNCF sur seulement 10 % du réseau. L'augmentation du trafic entre 2010 et 2012 a été de 32 à 33 %. L'Île-de-France a-t-elle été bien traitée ? Non, par les gouvernements de gauche comme de droite, car on considérait que la région était riche. Ajoutez à cela l'irresponsabilité totale de la SNCF qui n'a consenti aucun investissement et la région qui n'a donné aucun moyen pour répondre aux besoins. Même l'amortissement du matériel roulant n'était pas réinvesti dans la région mais allait aux TGV... La situation s'est améliorée depuis cinq ou six ans avec le transilien, l'achat de matériels roulants pour le RER et la création de nouvelles lignes. Mais la réalité reste triste.

Certes, la région Île-de-France peut faire plus mais il arrive un moment où on ne sait plus faire. Le retard accumulé depuis quinze ans ne pourra être rattrapé. Comparez les TER dans la plupart des régions de France avec nos trains de banlieue. Sincèrement, nous subissons encore les « petits gris » vétustes et mal équipés, les retards ou les annulations de train, l'inconfort. Un plan d'urgence a été adopté après un accord entre l'État et la région ; celle-ci a mis de l'argent, celui-là pas encore... Que fera le Gouvernement cette année et en 2014 ? Sans ce plan, on risque l'embolie. Et qui dit l'Île-de-France embolisée, dit la France perturbée car nombre de TGV partent de Paris...

M. Jean-Vincent Placé. - Tous !

M. Roger Karoutchi. - En effet ! En outre, la région n'est pas si riche d'autant qu'elle paye pour tous. Elle a payé son écot pour la LGV est. Franchement, les transports en Île-de-France relèvent aussi du niveau national. Par rapport au plan d'urgence de 15 milliards, comment le Gouvernement entend-il intervenir ?

Tous les Français sont attachés au service ferroviaire, c'est un élément de l'identité, de l'histoire même de notre pays avec l'image du cheminot résistant de la Seconde guerre mondiale. Donc pas de remise en cause de l'outil public, mais que faire face à l'Europe ? Quels nouveaux financements quand on refuse la hausse du versement transport, n'en déplaise à M. Placé ?

M. Jean-Vincent Placé. - Quoi d'autre ?

M. Roger Karoutchi. - Ces défis ne sont pas faciles. Vous avez, monsieur le ministre, une responsabilité considérable. (*M. Vincent Capo-Canellas applaudit*)

M. Michel Teston. - La SNCF, depuis sa création en 1938, représente un grand service public ferroviaire. Grâce à quoi, elle a pu conserver et développer un grand réseau ; à preuve, 1 884 km de lignes nouvelles à grande vitesse. Grâce à l'implication du personnel, les services sont globalement bons, ce qui explique l'attachement que les Français lui accordent.

Que faire pour assurer son avenir ? À mon sens, réunir quatre conditions.

D'abord, un schéma d'organisation cohérent. Celui de 1997, entérinant la séparation entre la gestion du réseau et son exploitation, est artificiel. J'approuve donc la création d'un gestionnaire

[Texte]

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

unifié à partir de la SNCF et de RFF. On ne peut pas ne pas évoquer les trains d'équilibre du territoire, les conseils régionaux qui ont renouvelé les TER. Quant au fret, s'il ne relève pas du service public, il doit être conforté. Faut-il lui accorder le qualificatif de service public ? La question a été posée au Sénat.

Deuxièmement, un cadre social harmonisé. Depuis que l'Union européenne a ouvert sans précaution le fret ferroviaire à la concurrence, celui-ci n'a cessé de diminuer tandis que s'installait un cadre social à deux vitesses avec le RH0077 applicable aux cheminots de la SNCF et le décret d'avril 2010 pour ceux des autres opérateurs. On fait ainsi courir un risque majeur au ferroviaire. Dans le nouveau cadre social qui sera défini par décret, il ne faudra pas que l'harmonisation soit faite par le bas. Aux opérateurs entrants de faire le plus gros effort.

Troisième condition, un réseau performant. À la suite de l'audit de 2005 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, nous avons adopté un plan d'1,7 milliard par an pour moderniser 1 000 kilomètres de voies. Un deuxième audit de la même école, mené en 2012, montre qu'il faut poursuivre.

Il faut, enfin, un financement maîtrisé. Beaucoup se plaignent que la France n'ait pas repris la dette de RFF, comme l'Allemagne l'a fait avec son gestionnaire de réseau. Où trouver le milliard et demi manquant ? Nous parlerons bientôt de l'écotaxe poids lourds. On peut aussi espérer gagner en efficacité grâce à l'unification de gestion, un gain qui pourrait atteindre les 300 millions.

Il faut tenir tête à la Commission européenne et se mobiliser face à la logique de la concurrence.
(Applaudissements à gauche)

M. Gérard Le Cam. - Merci à Mme Schurch d'avoir présenté les enjeux de la question ferroviaire. Nous attendons les réponses du Gouvernement, en particulier sur la libéralisation du transport de voyageurs et le fret de proximité même si celui-ci n'est pas un service public au sens européen. Il pourrait proposer un moratoire sur les trois paquets ferroviaires ainsi qu'un bilan précis. Nous romprions ainsi avec cette fuite en avant libérale. La France peut oeuvrer, comme l'Allemagne, pour un service public unifié et sous contrôle public.

Pour le fret, la situation est dramatique. La faute en revient à la SNCF avec la complicité du gouvernement précédent. Celui-ci avait pourtant pris des engagements dans le Grenelle : 25 % de transport de marchandises en 2022. Qui veut se débarrasser de son chien dit qu'il a la rage... C'est ce qui s'est passé : on parlait de vétusté du matériel quand 332 machines sont à l'arrêt à Sotteville-les-Rouen, dont 164 neuves. Cette casse de l'outil industriel est insupportable. À l'heure où l'on parle tant du redressement productif, il faut travailler avec les régions et les entreprises pour relever cet outil. Notre pays a une longue histoire ferroviaire, honorons-la ! Les élus locaux que nous sommes sont souvent sollicités pour améliorer les transports de marchandises lors de l'installation d'entreprises. L'urgence de la réduction de la dette n'est pas un argument. Nous attendons autre chose d'un gouvernement de gauche !

Nous sommes favorables à la réunification de la famille ferroviaire autour d'un pôle public. Où en êtes-vous, monsieur le ministre, de la réflexion ? Nous serons vigilants sur les réformes à venir, nous entendons y être associés pour un service public ferroviaire ambitieux.
(Applaudissements à gauche)

M. Vincent Capo-Canellas. - Notre système ferroviaire est à l'aube de réformes importantes. Le gouvernement précédent avait réuni des assises du rail pour dresser un bilan partagé qui inspire les projets actuels. Malgré les efforts des cheminots, notre système souffre de difficultés. Certains disent qu'il est à bout de souffle. En 2011, les deux tiers des Français disaient souhaiter sa réforme. Dette de RFF, manque d'investissements, services peu performants, les défaillances sont nombreuses. Il faudra y remédier en respectant les contraintes environnementales.

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

La dette se monte à 35 milliards, et risque d'atteindre les 60 milliards en 2025, dont 51 pour RFF, qui perd un milliard par an. La SNCF, après transfert de sa dette, enregistre une dette de 8 milliards. La Cour des comptes a esquissé des pistes : rationalisation, intermodalité. Les choix sont parfois douloureux. Il faut consentir un effort de productivité, ce qui sera impossible sans un cadre social rénové. Le nombre de kilomètres de ralentissement a triplé en dix ans. Les dépenses de renouvellement des voies ont baissé de moitié à partir de 1990. Bref, le problème est ancien. Il faut rénover avant de construire de nouvelles lignes. La croissance passe par une offre plus compétitive.

J'en viens à la région Île-de-France : avec près de 3 millions de voyageurs, elle concentre plus du tiers des déplacements en France sur 10 % du réseau. La situation dégradée est le fait de l'État mais la région n'y est pas pour rien, elle qui gère le Syndicat des transports en Île-de-France (Stif). Chaque année, la ponctualité régresse. Cette situation s'explique aussi par un problème de gouvernance spécifique à l'Île-de-France. Nous souffrons de la multiplication des acteurs. Il faudrait un chef de file sur chaque ligne. La ligne B, que j'emprunte pour venir au Sénat du Bourget avec un bonheur contrasté, transporte un million de voyageurs.

Un jour, j'ai eu un instant de stupeur. Oui ! Un beau train tout neuf ?

M. Roger Karoutchi. - « Ce n'est pas pour nous ! »

M. Vincent Capo-Canellas. - C'était un TER picard.

M. Roger Karoutchi. - Eh oui !

M. Vincent Capo-Canellas. - Sur la ligne B, un train sur cinq est en retard ou supprimé. Nous avons besoin d'un chef de file. Cette situation ne peut plus durer. Le général de Gaulle ne tolérait un pareil désordre qu'à condition qu'il soit « organisé », c'est une exigence minimale pour le transport en Île-de-France. Il y a eu des points d'accord sur la gouvernance lors des Assises du ferroviaire. Que faire si Bruxelles bloque ?

Donnons-nous des objectifs clairs et ambitieux pour plus d'intermodalité dans un cadre social rénové. Malheureusement, je n'ai pas le temps de parler du fret. Monsieur le ministre, vous avez la lourde responsabilité de tracer un chemin, nous serons attentifs à vos propositions.

M. Jacques Mézard. - Merci au groupe communiste d'avoir demandé ce débat. Le train et le service public, voilà un sujet qui nous rassemble, à propos duquel les Français ont une image contrastée : grande vitesse et grands retards. Ceux qui croyaient le rail dépassé ont dû revoir leur copie. La technologie française du ferroviaire apparaît désormais comme un atout pour nos exportations et en interne. Le service public ferroviaire doit intégrer la grande vitesse, le transport régional et le fret -les trois tiennent ensemble.

En période de crise, une logique de grands travaux est plus que jamais d'actualité. Dans nos territoires ruraux, nous rêvons d'entendre à nouveau « siffler le train » (*Sourires*), le train qui incarne l'aménagement du territoire si malmené par la V^e République.

Monsieur le ministre, vous avez engagé les concertations, c'est bien. Vous en avez exclu un seul groupe politique, le mien, et c'est moins bien. La création d'un ministère d'égalité des territoires n'aura de sens que si les discours se traduisent en actes. La V^e République s'est acharnée à contourner le Massif central.

M. Roger Karoutchi. - Il n'y a pas qu'elle !

Mme Mireille Schurch. - Certes.

M. Jacques Mézard. - Faut-il rappeler l'article L.111-3 du code des transports, qui définit très bien la desserte de tous les territoires par le service public ? Encore un texte inappliqué !

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

Aurillac est la préfecture la plus enclavée de France. Le train de nuit qui la reliait à Paris a été supprimé en 2003, la liaison directe en 2004. Depuis lors, la durée du trajet oscille entre six heures deux minutes et dix heures trente, avec des tronçons en autocar, qui le rallongent d'une demi-heure. En 1905, on prenait le train à Paris à 20 h 45 pour arriver à 8 h 5 à Aurillac. Je vous remettrai l'horaire, monsieur le ministre ! Mais le changement, c'est maintenant, n'est-ce pas ?
(Sourires)

Nous ne voyons pas d'un bon oeil l'ouverture à la concurrence. La France doit s'opposer au quatrième paquet ferroviaire. La France a besoin d'une grande politique ferroviaire, d'une politique volontariste. Nous l'attendons de votre gouvernement ! (Applaudissements sur les bancs socialistes)

M. Roland Ries. - En exergue, une citation tirée de *Homo juridicus* d'Alain Supiot : « la différence entre l'État et l'entreprise tient moins à des questions de structure que de référence ». Oui, l'État est référé au « temps long de la vie des peuples », l'entreprise au temps court des marchés. Et d'ajouter que les différences s'effacent entre les pouvoirs politique, économique et industriel. Alors, la question est d'abord politique, il faut rendre à la puissance publique son autorité et sa responsabilité dans le service public ferroviaire.

Celui-ci est devenu un peu fou : une dette de RFF faramineuse qui dépassera 60 milliards d'euros, un corps social inquiet et donc rétif aux évolutions, des usagers désemparés. Littéralement, il a perdu la tête.

Il doit donc se réformer en redonnant du sens à son action. Comment ? Réunifions la gestion et l'exploitation au sein d'une même infrastructure. Le système de 1997 a montré ses limites ; vous l'avez dit, monsieur le ministre, le 30 octobre dernier. Ce consensus politique vous rendra plus fort pour plaider la position française devant la Cour de Luxembourg, où nous sommes mis en accusation pour non-respect des décisions européennes.

À partir de là, que faut-il faire. Intégration complète comme les Allemands ? Séparation complète comme les Espagnols ? La séparation complète relève du dogme. Elle a été un échec pour le fret. Je crois en un lien organique entre l'opérateur historique et le gestionnaire du réseau au sein d'une *holding* à la française. La dette de RFF fait figure d'épée de Damoclès. Certes, la situation des finances publiques n'autorise pas sa reprise totale par l'État. Il faut tout de même une implication de l'État, un effort de productivité de l'opérateur historique et une contribution accrue de la route.

Quant au statut des cheminots, la réforme de la dette devrait permettre un accord global, afin d'éviter que la concurrence ne provoque un *dumping* salarial. Bien entendu, les entreprises ferroviaires resteront libres dans ce cadre. Monsieur le ministre, il y a du pain sur la planche. Je vous fais confiance pour avancer avec les organisations syndicales. (Applaudissements à gauche)

M. Jean-Jacques Filleul. - Je porte au rail un profond attachement, comme tous les Français : les cheminots résistants, les TGV, font partie de notre histoire. Le législateur de 1982, avec la Loti, a voulu mettre en place un système qui satisfasse le « droit aux transports », posé à l'article 2. La SNCF devenue un Epic et consacrée comme un opérateur unique -je me sentais bien dans cette organisation. Mais la Commission européenne est, en matière ferroviaire, très impérative. Ainsi, la directive de juillet 1991 a exigé la séparation comptable entre gestion des infrastructures et exploitation. Les gouvernements de droite ont créé en 1997 RFF, juste avant la dissolution. Cet excès de zèle idéologique n'a rien assaini.

Nous savons, monsieur le ministre, combien vous souhaitez revenir à une vision plus propre du service public ferroviaire. Nous attendons avec impatience vos propositions. Le commissaire européen aux transports souffle le froid et le chaud. Une réforme libérale pure et dure constituerait une attaque frontale. Finalement, c'est un texte adouci qui pourrait être présenté.

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

Je ne doute pas que l'ouverture du trafic passagers à la concurrence sera discuté. Vous savez l'importance que j'attache au transport de marchandises par rail et par voie d'eau. La route a pris l'ascendant sur tous les autres modes : elle détient plus de 90 % du marché, à l'encontre de la demande sociale. Les conditions de rééquilibrage modal ont échoué, du fait de l'absence de législation européenne sur les conditions et le temps de travail. Il y a urgence à mener une politique globale de rééquilibrage. La tâche est rude et ambitieuse. Je crois à toutes les formes de transport combiné, totalement ignorées ; elles sont conformes à la demande sociale.

Ne soyons pas catastrophistes. Nous sommes à vos côtés, monsieur le ministre, pour accompagner le renouveau dans lequel vous êtes engagé. Le rail est aussi un enjeu industriel, avec le TGV du futur, l'intercité, le TER. J'espère que la grande aventure du rail retrouvera un nouvel élan. *(Applaudissements à gauche)*

Mme Delphine Bataille. - Le chemin de fer fut conçu dès l'origine dans une logique de service public, désormais remise en cause par des directives européennes qui poussent à ouvrir le marché des voyageurs à la concurrence. Les cheminots et la filière dans son ensemble sont inquiets, après le démantèlement subi ces dernières années. Le marché des marchandises ouvert à la concurrence depuis 2006 s'est effondré.

Nous sommes attachés à un service public d'intérêt national. Nous refusons toute scission d'un service qui a toujours fonctionné de manière satisfaisante du point de vue de l'intérêt général. L'idéologie libérale veut le tronçonner en plusieurs services. Ce n'est pas nous, c'est M. Barroso et la Commission européenne qui font de l'idéologie avec obstination.

Le précédent gouvernement avait décidé d'accélérer la libéralisation du transport domestique de voyageurs. Je suis heureuse, monsieur le ministre, que vous ayez choisi de ne pas précipiter cette évolution, afin de préserver notre filière industrielle, notre savoir-faire, nos emplois. Vous vous êtes exprimé à ce sujet dans le Nord, récemment, avec Mme la ministre du commerce extérieur et M. le ministre du redressement productif. Notre région est au troisième rang mondial de ce secteur. Elle donne l'exemple en matière de réseau ferroviaire.

Je compte sur vous pour construire un service public de transport assurant l'égalité des citoyens et un aménagement du territoire dynamique et équilibré. *(Applaudissements à gauche)*

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* - J'ai gardé en tête les horaires d'Aurillac ! Merci au groupe CRC d'avoir organisé ce débat que j'appelle de mes vœux.

La réforme ferroviaire est en marche, sur la base de principes, avec une concertation en cours et une discussion parlementaire à la fin du semestre. Nous en sommes aux prémices.

Notre débat exprime le sentiment partagé d'un engagement nécessaire. Nos territoires ont besoin d'une vision et d'une efficacité. Avec le ministère de l'égalité des territoires, nous avons à coeur de répondre à cet enjeu.

Le système ferroviaire actuel ne peut poursuivre sa dégradation. Ce ne sont pas les hommes, MM. Le Cam et Teston l'ont souligné, qui sont en cause. Nous connaissons leur dévouement. Ce qui est en cause c'est un système qui doit se rénover en profondeur pour améliorer sa qualité de service.

À l'occasion des 75 ans de la SNCF, j'ai annoncé les grands axes de la réforme ferroviaire. Elle fait l'objet d'une concertation poussée. Je remercie Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette.

Les politiques régionales et la décentralisation ont un rôle majeur à jouer.

Monsieur Karoutchi, vous faites du commissaire européen aux transports Kallas dans le texte, sans le texte ! Les discussions sur le quatrième paquet ferroviaire sont en cours, rien n'est figé. J'ai confiance dans la force et l'équilibre de nos positions. La France doit répondre à l'invitation

[Texte]

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

au débat. J'agis de même en matière maritime lorsqu'il s'agit de la pêche. La France n'a pas à pratiquer la politique de la chaise vide : elle doit porter sa propre vision en Europe, pour faire bouger les lignes. Quelle alliance franco-allemande ? Il y a une position française et une réforme concomitante, heureux hasard, indispensable ; saisissons-nous de ce débat européen.

Je tiens à vous rassurer sur notre vision. Il ne peut y avoir d'euro-incompatibilité sur un texte qui n'a été soumis ni à débat européen ni à débat parlementaire.

Il s'agit d'adopter une organisation qui réponde aux besoins des usagers et des entreprises. J'ai annoncé la création d'un gestionnaire d'infrastructure unique rattaché à la SNCF au sein d'un pôle public. Telle est la base de la discussion parlementaire et de la discussion avec les partenaires sociaux.

Monsieur Karoutchi, monsieur Capo-Canellas, vous dites que nous nous sommes inspirés du précédent gouvernement.

Là aussi, la pédagogie est nécessaire. Les assises du ferroviaire ? En décembre 2011, il était temps de réfléchir, en effet. Il est dommage d'avoir tant attendu. Au moins, notre réforme répondra à l'exigence de simplification et d'efficacité, afin d'optimiser les moyens. Cela ne peut se faire en dehors de l'opérateur historique.

Certains préconisent de forcer le pas de la libéralisation et d'ouvrir le transport domestique de marchandises dès 2014, sans avoir tiré les leçons des paquets européens précédents. La libéralisation du fret a conduit à réduire sa part dans le transport de marchandises quand le Grenelle fixait l'objectif ambitieux de le porter à 25 % en 2022. La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié assurera un pilotage efficace du réseau. Le rattachement à la SNCF développera une culture professionnelle, en tirant partie des savoir-faire communs. La séparation isole les acteurs, chacun dans sa propre légitimité. Nous préférons travailler en réseau.

Vous avez évoqué les aspects financiers qu'il n'est pas question de dissimuler. Les dérives financières se traduisent par une augmentation annuelle de la dette de plus d'1,5 milliard. C'est autant d'argent qui ne va pas à la modernisation du réseau.

Mettons l'accent sur la priorisation des projets d'investissements, sur l'établissement de règles vertueuses, afin de stabiliser le dispositif de la dette. Cet effort d'équilibre nécessitera de repenser le fonctionnement et l'organisation.

Les partenaires du ferroviaire auront l'occasion de conclure un nouveau pacte social. La SNCF doit bénéficier des mêmes capacités d'organisation que les autres opérateurs. Toutes les entreprises de la branche -elles sont dix-huit- doivent opérer dans le même cadre. Ce nouveau dispositif, qui comprend le maintien du statut et de la protection sociale, fera l'objet d'un décret.

Les principaux aspects du temps de travail seront précisés au regard des exigences de sécurité. La convention collective de branche pourra être complétée par des accords d'entreprise.

Cette réforme sera défendue par la France, afin de bâtir une Europe du rail durable. C'est cela aussi l'État stratège. Je négocierai avec le commissaire Kallas.

Le principe de subsidiarité s'applique en la matière. Le modèle français prendra en compte la réalité européenne. Je crois le commissaire européen sincère dans sa volonté de favoriser la mobilité, l'interopérabilité. Nous devons défendre notre propre conception.

L'ouverture à la concurrence n'est pas inéluctable. Elle n'est pas une priorité. Il y a des textes européens à peine stabilisés et nous les remettons en cause. J'ai demandé du temps. C'est vrai pour le ferroviaire, comme pour l'aérien. Tirons les conséquences des expérimentations.

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

J'espère que la Commission comprendra l'intérêt de notre proposition, de notre discussion, de nos suggestions. À Berlin, j'ai rencontré mon homologue à l'occasion du 50^e anniversaire du traité de l'Élysée. Pour nos amis allemands aussi le ferroviaire est un enjeu.

Sur le quatrième paquet, la France a fait part de sa position. Elle est évolutive. Nous avons enfin un dialogue entre la France et la Commission. Il est heureux que nous l'ayons renoué. Pas de chaise vide, bien au contraire.

Le bilan de l'ouverture à la concurrence est nécessaire, de même que l'harmonisation des conditions de travail, le respect du principe de subsidiarité, du principe de l'égalité d'accès aux réseaux.

La France a agi très en amont pour que le quatrième paquet ne contienne pas d'obligation de séparation. Dans certaines formules, elle se serait appliquée dès le 1^{er} janvier 2013. Elle n'existe plus !

La discussion ne sera pas close avant d'avoir été ouverte.

Précisons nos propositions, afin que la Commission améliore son texte. Nous serons vigilants sur la séparation.

Vous avez évoqué l'efficacité, la rénovation du réseau. J'ai demandé à RFF, après l'audit de l'École polytechnique de Lausanne, un plan tendant à accroître la qualité de service, qui figure dans la lettre de mission du nouveau président. Il porte sur plus de 2 milliards d'euros.

Pour rénover le matériel roulant, j'ai annoncé avec Nicole Bricq et Arnaud Montebourg, vendredi 11 janvier, le déblocage d'une première enveloppe de 400 millions d'euros en 2013. On me dit dans le Nord-Pas-de-Calais et dans d'autres régions qu'il y aura un trou d'air en 2015. D'où la commande du TGV de demain aux industriels concernés à l'horizon 2018. Le président de la République a annoncé la mobilisation des investissements d'avenir. Trois à 4 milliards d'euros de commandes publiques sont en jeu pour le renouvellement des TER dans les dix prochaines années. Nous débattons ultérieurement du versement transport, qui relèvera de la loi de décentralisation et des lois financières qui la suivront.

Cette relance des commandes renforcera les liens entre donneurs d'ordres et sous-traitants, afin de faire émerger les PME innovantes et de développer celles qui existent dans nos territoires. Il en va de notre dynamisme économique et de l'emploi.

Le gouvernement précédent a bâti un grand Schéma national des infrastructures de transport (Snit). Au mieux, les chantiers sont inachevés, au pire ils n'ont pas reçu le début d'un commencement d'exécution. Tirons-en les conséquences. Le schéma s'élève à pas moins de 245 milliards d'euros, l'Afitf ne peut en financer que 2 milliards !

Nous allons devoir faire une expertise, parce que toutes les promesses ne pourront être tenues.

J'ai souhaité une commission parlementaire, où députés et sénateurs de toutes tendances puissent expertiser les différents projets, qui devront être hiérarchisés et équilibrés sur le territoire. Cela permettra de réorienter ce grand chantier. Merci pour vos contributions.

La décentralisation fait partie des autres actions en cours. J'ai entendu vos inquiétudes sur les trains d'équilibre du territoire. Il faut rationaliser en tenant compte de l'ensemble des modes de transport.

Le prochain acte de décentralisation pourra créer un instrument permanent, au niveau régional, permettant d'articuler les différents modes de transport. La simplification et la lisibilité, la qualité de service aux usagers, la cohérence entre les schémas de long terme et les actions immédiates sont nos objectifs.

[Texte]

Compte rendu analytique officiel du 24 janvier 2013 – séance plénière

Nos reviendrons sur le financement dans la loi de décentralisation en clarifiant les compétences de chacun. Le fret ? Il est dans une situation qui n'est pas propre à la France : partout, il régresse avec la crise. Chez nous, la part est tombée à 9,1 % en 2011 après 10,2 % en 2010. D'où le projet d'autoroutes ferroviaires car ce mode de transport est d'autant plus compétitif que la distance est longue. La route doit y avoir sa place, M. Filleul l'a bien dit. Le fret doit être une exigence : 30 % d'activité et 70 % de déficit, ce n'est plus acceptable.

Vos interventions subtiles et denses mériteraient de longs discours. En quelques mots, l'État n'a pas attendu pour un chef de file sur le RER B. Nous reviendrons sur Aurillac, monsieur Mézard, le transport aérien, monsieur Placé. En attendant, sachez que nous défendons une politique de transport dynamique et ambitieuse pour nos entreprises et les usagers. Nous voulons un transport qui ne soit pas subi, mais agréable. Nous avons à coeur, messieurs les parlementaires, de vous rendre heureux de ce point de vue !

M. le président.- Merci de conclure sur cette vision du bonheur. *(Sourires)*

Prochaine séance lundi 28 janvier 2013, à 15 heures.

La séance est levée à 19 h 5.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

ORDRE DU JOUR

du lundi 28 janvier 2013

Séance publique

À 15 HEURES ET LE SOIR

Proposition de loi portant création d'une Haute autorité chargée du contrôle et de la régulation des normes applicables aux collectivités locales (n°119, 2012-2013)

Rapport de M. Alain Richard, fait au nom de la commission des lois (n°282, 2012-2013)

Texte de la commission (n°283, 2012-2013)