

Jean-Pierre Duport

M. Jean-Pierre Duport est né le 11/07/1942 à Saint-Sever (Landes).

ENREGISTREMENT REALISE À PARIS, LE 12/04/2007 PAR MONSIEUR JEAN-PIERRE WILLIOT

FONCTION PRINCIPALE	Président de Réseau Ferré de France (2002-2005)
AXE DE L'ETUDE	Les dix premières années de RFF
SUJET PRINCIPAL	Organisation et mise en place de Réseau ferré de France : témoignage de Jean-Pierre Duport, président de RFF (2002-2005)
THEMES ABORDES	<p>Présentation de l'entretien</p> <p>Préfiguration de la création de RFF, aspects historiques et culturels de la SNCF, constat de l'absence de dimension prospective à la SNCF</p> <p>Arrivée de Jean-Pierre Duport à la présidence de RFF et conditions de son départ</p> <p>Évolutions apportées par le témoin lors de la présidence de RFF, relations avec les autorités de tutelle</p> <p>Relations et singularités de la SNCF et RFF : poids des organisations syndicales à la SNCF. La question des péages et la répartition du patrimoine ferroviaire</p> <p>De la gestion des infrastructures à la gestion du réseau ferroviaire</p> <p>Spécificité de la relation entre RFF et les collectivités locales par rapport à la SNCF</p> <p>Le développement de RFF dans le cadre d'une politique européenne des transports</p>
OUTIL DE CONSULTATION	CD audio
MATERIEL D'ENREGISTREMENT	Enregistreur numérique Zoom H4
DUREE DE L'ENREGISTREMENT	81 minutes
DUREE APRES TRAITEMENT DU SON	80 minutes

Carrière

Licence en droit – administrateur civil à la direction générale des collectivités locales, au ministère de l'Intérieur (1967-1972) – chargé de mission au commissariat général au plan – directeur du cabinet du commissaire au Plan (1974-1975) – directeur de l'Architecture au ministère de l'Urbanisme et du Logement (1981-1985) – directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme au ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports (1985-1987) – préfet de la Seine-Saint-Denis (1993-1997) – préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris (hors classe) (1998-2002) – président du conseil d'administration de Réseau ferré de France (2002-2005).

Autre(s) fonction(s)

Membre du Conseil économique et social, en qualité de représentant des entreprises publiques (depuis 2004).

Sources :

Fiche transmise par Réseau ferré de France, janvier 2008

Décorations

Officier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite
Chevalier du mérite agricole

Communication

Le témoin autorise, à partir du 12 avril 2007, la copie, la consultation, l'exploitation pour des travaux à caractère historique ou scientifique, la diffusion sonore et la publication de la transcription et de l'enregistrement avec mention de son nom.

Compte rendu analytique

I – Présentation de l'entretien par Jean-Pierre Williot

(Plage 01)

II – Préfiguration de la création de RFF, aspects historiques et culturels de la SNCF, constat de l'absence de dimension prospective à la SNCF

(Plage 02) Participation du témoin aux réflexions du GARP en 1992 (groupement des autorités responsables de transports publics) – le témoin n'a pas perçu l'émergence de l'idée d'une séparation de l'infrastructure et de l'exploitation quand il était administrateur de la SNCF (de 1989 à 1993) – l'idée de la régionalisation existait déjà : préfiguration de la généralisation de la régionalisation par la loi SRU (loi Solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000) – constat de l'absence de dimension prospective à la SNCF – les programmes de recherche de la SNCF sont orientés vers deux activités principales : la recherche technique (en lien avec Alstom) et la recherche sur la sécurité (sécurité des agents et des voyageurs) – absence de recherche socio-économique et de réflexion prospective sur l'avenir du transport ferroviaire, la SNCF estimant que ce domaine relève de la direction commerciale – exemple de la RATP qui s'est adaptée aux évolutions de la société – la SNCF ne s'est adaptée que dans des systèmes contraints et subis, notamment par la grève de 1995 et la nécessité de transposer la directive européenne 91/440/CEE du 29 juillet 1991 – la création de RFF est une réponse aux contraintes européennes, alors que des alternatives existaient – pas d'anticipation de la création de RFF – analogie avec la crise du fret – lien historique fort entre les différentes catégories sociales de la SNCF : union de l'ensemble du personnel cheminot (cadres, ingénieurs, et agents d'exécution) dans le mouvement Résistance-Fer (10mn:23s).

(Plage 03) Les réflexions du GARP ont porté davantage sur la question de la centralisation du système ferroviaire français que sur la création d'une entité gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire telle que RFF – plans sur les moyen et long termes centrés sur le développement de la grande vitesse – le témoin participe avec la DTT (direction des Transports terrestres) à l'élaboration du premier schéma directeur des liaisons à grande vitesse (approuvé en avril 1991) – évocation de la desserte du Limousin (4mn:14s).

III – Arrivée de Jean-Pierre Duport à la présidence de RFF et conditions de son départ

Plage non communicable sur Internet

(Plage 04) Rappel par l'enquêteur de la chronologie de la constitution de RFF – le témoin est préfet d'Île-de-France en 2002 et apprend que le gouvernement souhaite lui donner un successeur – refus d'un poste à la Commission nationale du débat public – candidature à la présidence de RFF – intérêt pour un poste correspondant à son tempérament actif et qui l'amènerait à gérer de nombreux projets – compétences en matière d'aménagement du territoire compensant son manque de compétences techniques – candidature acceptée par l'Élysée et le ministère des Transports – conditions de son départ : peu de liberté d'action – bien que nommé pour 5 ans, on lui demande de partir pour laisser la place à l'ancien directeur du cabinet du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin à la fin du gouvernement de celui-ci (7mn:15s).

IV – Évolutions apportées par le témoin lors de la présidence de RFF, relations avec les autorités de tutelle

(Plage 05) Le témoin arrive à la présidence de RFF au moment où sont étudiés les projets prévus dans les contrats de plans État-Régions – constate en arrivant l'absence de réunions des représentants de l'État

préalables aux conseils d'administration – intérêts contradictoires entre la direction du Budget et la DTT – mise en place en accord avec Patrice Raulin (directeur des Transports terrestres) de réunions préparatoires aux conseils d'administration avec les représentants de l'État et du ministère des Finances – comités existant auparavant (comité des investissements, comité financier) mais modifiés en fonction des recommandations préconisées par l'APE (Agence des participations de l'État) – innovation principale initiée par le témoin résidant dans la mise en place des réunions avec les autorités de tutelle et notamment avec la direction de la DTT (4mn:27s).

(Plage 06) Problèmes posés par la tutelle du gouvernement sur RFF et son exercice liés surtout à des problèmes budgétaires – l'endettement de la SNCF n'était pas considéré comme une dette de l'État et n'entrait pas dans les critères de Maastricht – isolement du gestionnaire d'infrastructure par la création de RFF – article 4 du décret 444 (décret de mai 1997 créant RFF) : garde-fou pour les investissements car il empêchait RFF de dépenser plus que ce qu'il n'avait – préoccupation budgétaire prégnante et intérêts contradictoires des acteurs – CIIACT (Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires) de décembre 2003 : arrêt du programme à moyen terme de développement des infrastructures ferroviaires – arbitrage rendu par Jean-Pierre Raffarin refusé par le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie car il était jugé déraisonnable – position inconfortable de RFF placé entre le ministère des Transports et celui de l'Économie, des Finances et de l'Industrie au carrefour d'intérêts contradictoires – le témoin estime que l'article 4 limitant la dette de RFF est un garde-fou pour assurer une bonne gouvernance – budget de RFF de 320 millions d'euros voté en 2004 – circonstances du vote de ce budget avant le départ du témoin – incidence de l'article 4 sur le calcul de la participation de l'État – faible impact des PPP (partenariats public-privé) dans le calcul de cette participation – arbitrage difficile entre la SNCF et RFF (8mn:03s).

(Plage 07) À l'arrivée du témoin à la direction de RFF, absence de lettre de mission et de contrats de plan – prise de conscience par le témoin du fait que le déclenchement par la SNCF d'une grève suite à des décisions prises par RFF pouvait avoir un impact politique important – nécessité d'agir en prenant en compte ces facteurs politiques – Dominique Bussereau (secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, de mai 2002 à mars 2004) donne la responsabilité de l'attribution des sillons à RFF) en 2003 : décision majeure pour RFF prise contre l'avis des syndicats du personnel de la SNCF et de Louis Gallois (président de la SNCF de juillet 1996 à juillet 2006) – d'autres décisions d'arbitrage de ce type seraient nécessaires : l'État n'a cessé de pousser RFF à faire pression sur la SNCF pour réduire les coûts de l'entretien du réseau qui lui est confié – propositions de modification de la convention de gestion consistant notamment à faire des propositions pour améliorer la productivité à la SNCF – manque d'arbitrage et de soutien de la part de l'État – double discours de l'État – convention de gestion entre la SNCF et RFF non signée à ce jour (3mn:35s).

V – Relations et singularités de la SNCF et RFF : poids des organisations syndicales à la SNCF. La question des péages et la répartition du patrimoine ferroviaire

(Plage 08) La principale différence entre RFF et la SNCF réside dans le poids des organisations syndicales – les principaux syndicats de la SNCF (CGT et Sud Rail) continuent à nier l'existence de RFF – pourtant, RFF a prouvé sa capacité et son efficacité : succès de la LGV-Est achevée par RFF dans les délais prévus – la menace d'une grève à la SNCF est considérée comme un frein aux décisions adoptées par la tutelle – évocation de Jacques Couvert (directeur général délégué Patrimoine-Recherche-Ingénierie de la SNCF) – recherche d'économies par la SNCF : réduction du nombre de postes de commande – sureffectif à la SNCF – manque de poids de RFF en raison de la faiblesse de son effectif (6mn:55s).

(Plage 09) Arbitrage de Dominique Bussereau sur la question des péages qui a rapproché le prix des péages de la réalité économique – évolution des péages sur 5 ans arbitrée par la tutelle – répartition du patrimoine toujours pas effectuée en 2002 – rétention d'informations de la part de la SNCF – litiges pour la gare de triage de Nancy – affaire de la répartition de Telecom Développement ayant fait perdre 1 milliard de francs à RFF – critique de l'attitude de la SNCF qui ne donnait pas les informations nécessaires permettant de déterminer la répartition du patrimoine – le témoin estime que l'attitude la SNCF est injuste car RFF prend en charge la dette de la SNCF sans contrepartie – dénonciation de l'incapacité de la tutelle qui n'a pas su trancher entre les 2 établissements – mise en place d'un système d'arbitrage : affaire réglée après 2005 –

l'État récupère finalement les biens – incapacité de la tutelle à régler le problème de la répartition du patrimoine pendant 8 ans (8mn:29s).

VI – De la gestion des infrastructures à la gestion du réseau ferroviaire

(Plage 10) Importance de la déconcentration – absence de contrat de plan à l'arrivée du témoin à la présidence de RFF : élaboration d'un plan d'entreprise – nécessité de déconcentrer RFF – concilier la régionalisation des TER avec une structure RFF qui serait centralisée lui semble impossible – impossibilité de monter des projets de lignes à grandes vitesses nouvelles sans appréhender le réseau dans son ensemble – choix pertinent de placer une équipe de LGV Sud-Europe Atlantique à Bordeaux – importance de la logique du fonctionnement en réseau – débats publics révélateurs : exemple du débat public sur la LGV entre Marseille et Nice – intérêt des Niçois pour l'aspect « grande vitesse » du projet alors que d'autres accordaient plus d'importance au réseau : articulation de la LGV dans le réseau – le témoin a été sensibilisé par Jean-Michel Richard (directeur de l'exploitation de RFF) à l'importance de la modernisation du système de radio-communication – problème des ralentissements institués par la SNCF sur certaines lignes – apport positif du PPP dans ce domaine – incapacité de RFF à persuader les décideurs politiques, davantage intéressés par la grande vitesse, de l'intérêt de suivre une logique du – audit du réseau réalisé par Robert Rivier en accord avec Louis Gallois – le rapport Rivier a posé la question de l'avenir du réseau – plafonnement de la contribution de l'État à 900 millions d'euros au financement des travaux d'amélioration du réseau – le témoin juge cette décision mauvaise – cette restriction budgétaire avait pour but de contraindre RFF à des efforts de productivité – RFF a tenu 2 ans en faisant un minimum de travaux – nécessité de rentabiliser les « suites rapides » (10mn:32s).

(Plage 11) Nécessité de transférer le réseau qui supporte les TER (trains express régionaux) aux régions – pas d'intérêt national à maintenir des lignes locales – évocation de Jean-Marie Bertrand (directeur général de RFF) qui constate que RFF peut dépenser jusqu'à 1,5 million d'euros pour maintenir une ligne transportant quelques dizaines de voyageurs par jours – évocation des rails à double champignon – le témoin estime que le choix de maintenir des lignes doit revenir aux conseils généraux – la modernisation des TER a une incidence sur le réseau : trains plus rapides et plus lourds donc plus contraignants pour la voie ferrée – financement des LGV tronçon par tronçon : les conseils généraux sont en droit de demander un retour sur investissements – système de financement intéressant car il permet une marge de négociation plus importante avec les partenaires régionaux, néanmoins cette vision fragmentaire du réseau opère un changement considérable dans le mode de financement – importance d'avoir une vision d'ensemble du réseau et non ligne par ligne – l'une des missions de RFF est de rappeler à ses interlocuteurs qu'il est nécessaire d'entretenir le réseau dans son ensemble – nécessité d'appréhender le réseau par capillarité (8mn:11s).

VII – Spécificité de la relation entre RFF et les collectivités locales par rapport à la SNCF

(Plage 12) Pas d'incapacité particulière de la SNCF à travailler avec les élus locaux (exemple des TER) – apport de RFF résidant dans la transparence apportée à ce dispositif – distinction du financement de l'infrastructure de celle de l'exploitation – exemple du cadencement : système de cadencement bâti à partir de la région Rhône-Alpes – réflexions initiées avec le conseil régional Rhône-Alpes – réactions positives à l'intérieur de la SNCF et notamment de la part des équipes fret – le cadencement garantit les sillons fret – hostilité au cadencement au sein de la SNCF, notamment de la part de la direction grandes lignes et TGV – le cadencement a une incidence sur les horaires, il conforte le fret et le TER mais bouleverse les TGV (5mn:20s).

VIII – Le développement de RFF dans le cadre d'une politique européenne des transports

(Plage 13) Importance de RFF dans l'établissement d'une politique européenne des transports : rôle majeur dans l'interopérabilité et la sécurité – exemple de la création de l'Agence européenne de sécurité ferroviaire

– rôle à jouer sur certains corridors européens (Paris-Ljubljana *via* Turin) – bons rapports avec les instances européennes – évocation de François Lamoureux, décédé en août 2006 (directeur adjoint du cabinet d'Édith Cresson à la Commission européenne puis directeur général de la direction générale Énergie et Transports de la Commission européenne en 1999) – apport réciproque des instances européennes et de RFF dans la mise en œuvre d'une politique européenne de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité (2mn:50s).