

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^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, conjointe avec la commission des finances, de
M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la
SNCF, sur les investissements en matière de matériel et de
réseau ferroviaires et les problématiques de
dysfonctionnements 2

Mercredi 6 mars 2024
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 40

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Coprésidence de
M. Jean-Marc Zulesi,**
*Président de la
commission du
développement durable
et de l'aménagement du
territoire, et de
M. Éric Coquerel,
*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 auditionné, conjointement avec la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF, sur les investissements en matière de matériel et de réseau ferroviaires et les problématiques de dysfonctionnements.

M. Éric Coquerel, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Après une première audition à l'initiative des rapporteuses spéciales en charge du programme 203 consacré aux infrastructures et services de transport, nous auditionnons M. Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, conjointement avec la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je remercie son président M. Jean-Marc Zulesi d'en avoir accepté le principe, car je crois que les enjeux de la SNCF intéressent directement nos deux commissions.

M. le président Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, je vous remercie pour cette initiative. Il me semble en effet que certains sujets dépassent les périmètres de nos commissions respectives et qu'il est important que nous puissions travailler conjointement sur des sujets tels que les transports.

Notre réunion doit permettre de faire le point sur un certain nombre de dysfonctionnements qui ont été largement médiatisés, et d'évoquer plus largement le sujet essentiel de la maintenance des matériels et des infrastructures ferroviaires.

L'actualité a par ailleurs révélé des résultats financiers positifs pour la SNCF, qui sont le fruit avant tout des cheminotes et des cheminots de cette belle entreprise et du travail de la direction. Peut-être pourrez-vous évoquer ces résultats et les dernières annonces relatives aux fonds de concours pour nous expliquer comment ces derniers participent à l'amélioration de nos infrastructures de transport.

Le sujet de l'évolution des péages ferroviaires constitue également un point important. Dans quelle mesure cette évolution est-elle bénéfique pour la maintenance de notre réseau ?

Concernant le matériel, quelle est la politique menée par la SNCF en matière d'anticipation des commandes, pour les TGV comme pour d'autres catégories d'équipement ?

M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF. Je suis venu chaque année depuis ma nomination devant l'Assemblée nationale ; c'est en revanche la première fois que je m'exprime devant vos deux commissions réunies. J'en suis honoré et cela prouve tout l'intérêt que vous portez à la SNCF et au mode ferroviaire.

Il s'agit d'un moment important pour moi et pour le groupe SNCF. Nous travaillons beaucoup pour de telles auditions car il est essentiel de pouvoir vous rendre compte de l'action que je conduis à la tête de cette entreprise publique depuis plus de quatre ans.

Vous souhaitez que je revienne sur les investissements en matière de matériel roulant, de réseau et d'infrastructures ferroviaires, ainsi que sur les difficultés auxquelles nous avons dû faire face au cours de ces derniers mois.

Les difficultés de la ligne Clermont-Ferrand-Paris ont été les plus reprises dans l'actualité, mais nous savons que d'autres lignes sont également concernées. Plusieurs

membres de votre assemblée s'en sont émus à juste titre et ont exprimé leur préoccupation face à ces problèmes de qualité de service.

En tant que président-directeur général de la SNCF, je n'en suis pas fier. J'ai une pensée pour tous les voyageurs qui ont pu être pénalisés par ces dysfonctionnements et qui ont eu à subir, pour certains, des retards très importants.

Je dirai tout d'abord que ces lignes font partie intégrante de l'ADN de la SNCF, même si elles sont difficiles à exploiter. Ce sont des radiales structurantes qui relient les territoires à la capitale et qui relient les territoires entre eux. Je crois bien sûr au rôle d'aménageur du territoire que la SNCF et le ferroviaire peuvent jouer à travers ces lignes. Je rappelle qu'elles sont aussi gérées par l'État à travers le concept et le contrat de trains d'équilibre du territoire, ou Intercités.

Le groupe SNCF doit être au service des territoires et des Français qui y vivent, et à l'écoute de leurs besoins. Il n'y a pas de lignes délaissées, de SNCF de seconde zone ou de voyageurs de seconde zone.

Nous avons tous conscience que ce sont des sous-investissements historiques dans le matériel roulant, comme dans les infrastructures, qui ont entraîné sur ces lignes la situation dégradée que nous connaissons aujourd'hui.

Nous avons bon espoir que la situation s'améliore, des décisions ayant été prises pour ces deux composantes majeures de l'exploitation ferroviaire. L'État a décidé que la SNCF allait investir près d'un milliard d'euros dans les lignes et 500 millions d'euros dans les matériels roulants. La situation devrait donc s'améliorer pour la ligne Clermont-Ferrand-Paris, mais aussi pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Un schéma directeur a été adopté et il est très régulièrement suivi. Avec des matériels neufs et une infrastructure rénovée, nous aurons enfin les conditions d'une qualité de service retrouvée.

Les travaux prendront d'autant plus de temps que des recours ont été engagés, qui conduisent à les retarder ; en outre, nos constructeurs ont également pris du retard. Les travaux de la ligne Clermont-Ferrand-Paris ne seront achevés qu'en 2026 et nous devons donc tenir dans l'intervalle.

Pour y parvenir, nous prendrons en compte les facteurs géographiques. Sur une distance de 140 kilomètres entre Montargis et Nevers, l'espace est dépourvu d'installations ferroviaires ; il s'agit d'un espace de fragilité car il traverse des zones forestières importantes. Or dans ces zones, le risque de percuter un animal qui arrêterait un train est réel et le changement climatique accroît les risques d'inondation et de chutes d'arbres sur les lignes. Il faut savoir que ces causes externes représentent quand même 60 % des causes des grands retards.

Par conséquent, nous avons décidé de traiter les lignes comme les lignes à grande vitesse, en déployant des clôtures qui permettront d'assurer leur protection longitudinale. Nous commencerons par la ligne Paris-Clermont-Ferrand sur un tronçon d'environ 20 kilomètres.

Nous avons aussi des accords avec des fédérations des chasseurs qui octroient des dérogations pour permettre aux associations locales de nous aider à réguler les populations de sangliers le long de la ligne.

L'ancienneté du matériel roulant est également problématique. Il faut mieux prévenir les pannes et améliorer la maintenance, notamment en renforçant les chaînes de traction électrique dont le dysfonctionnement a causé le très grand retard du 19 janvier. Nous devons aussi améliorer le temps d'intervention et nous renforcerons donc les moyens de secours, notamment à Nevers avec des locomotives de secours qui pourront intervenir plus rapidement. Les moyens humains seront également renforcés.

Ce plan puissant doit nous permettre de tenir en attendant l'arrivée de la solution plus structurelle que j'ai évoquée, à savoir un matériel neuf et des travaux importants sur la ligne.

Au-delà de ces lignes dont la situation est compliquée, je voudrais rappeler quelques chiffres. 15 000 trains circulent chaque jour, dont principalement des TER et des Transiliens. La régularité, indicateur clé de qualité, se situe au-dessus de la moyenne européenne, aux alentours de 90 %, soit un niveau correct et satisfaisant qui se stabilise dans le temps. Cela n'empêche pas que nous puissions connaître de mauvaises périodes et je pense notamment aux conséquences des événements climatiques qui ont pu entraîner des retards importants dans toute la France en fin d'année.

Il ne faut pas non plus oublier SNCF Réseau, avec énormément de chantiers ouverts chaque année (1 600 en 2024). Ces travaux préparent le réseau de demain, même s'ils peuvent perturber la circulation.

Parmi les autres motifs de satisfaction, le groupe SNCF (La SNCF ferroviaire et ses filiales, dont Geodis et Keolis) affiche des résultats positifs pour la troisième année consécutive. C'est une bonne nouvelle pour les Français qui n'ont plus à compenser de pertes. La réforme est efficace d'un point de vue économique puisque depuis sa mise en œuvre, le groupe SNCF ne perd plus d'argent.

De plus, il faut souligner que cet argent gagné est réinvesti dans le ferroviaire par le groupe public, y compris l'argent gagné par Geodis en Chine ou par Keolis en Australie. Cette solidarité, introduite par la loi de 2018, opère notamment par le biais du fonds de concours qui y est dédié.

Ces investissements portent sur les infrastructures mais aussi sur le matériel roulant. Nous manquons de TGV et nous avons donc décidé de commander 115 nouvelles rames. Alstom peine cependant à nous livrer dans les délais et nous devrions les réceptionner fin 2025 au lieu de fin 2023. Néanmoins, dès qu'elles arriveront, nous pourrions augmenter les capacités et les fréquences de circulation.

L'engouement des Français pour le train doit également être souligné. Nous sommes parfois surpris du taux de croissance de la fréquentation, qui s'établit à +4 voire +6 % par an, contre +2 % auparavant. Cette croissance très forte de notre fréquentation pose bien sûr des problèmes de taux d'occupation, puisque notre parc est limité.

Cette croissance ne concerne pas uniquement les TGV et la longue distance. Les TER affichent des croissances spectaculaires, parfois liées aux politiques tarifaires conduites par les régions et décidées par les conseils régionaux.

Geodis s'est très bien portée pendant la phase du Covid, mais la situation s'est compliquée depuis fin 2023 sous l'effet du tassement des échanges internationaux lié

notamment à une conjoncture économique dégradée en Allemagne ou en Chine. En revanche, le chiffre d'affaires de Keolis croît de près de +7 %.

Le fret (Rail Logistics Europe) a connu une année 2023 compliquée en raison des grèves liées à la réforme des retraites en début d'année et d'une conjoncture internationale mal orientée. La discontinuité imposée par la Commission européenne, qui consiste à réduire de manière volontaire l'activité de Fret SNCF, a également pesé sur l'activité.

Le rôle d'une entreprise publique est aussi de se projeter et d'envisager le temps long. Les investissements d'aujourd'hui représentent la qualité de service de demain. Si nous avons investi, il y a dix ou quinze ans, sur les lignes Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Limoges ou Paris-Briançon, nous n'aurions pas aujourd'hui de problèmes de qualité de service. C'est en investissant aujourd'hui sur ces lignes que nous aurons demain une bonne qualité de service.

La capacité à inscrire le ferroviaire et l'activité de la SNCF dans le temps long est absolument essentielle pour éviter de rencontrer des difficultés dans cinq ou dix ans. Je rappellerai d'ailleurs que le plan stratégique de la SNCF a été validé par l'État fin 2023. C'est un plan de développement à dix ans.

La réforme de 2018 a été l'acte I de l'assainissement financier du ferroviaire et de la SNCF. La reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 35 milliards d'euros a permis au groupe SNCF de se remettre sur une trajectoire positive, de réinvestir dans l'infrastructure et de se préparer à la concurrence qui arrive. L'acte II, c'est le développement. Le moment est venu, au nom de la transition écologique et de l'aménagement des territoires, d'offrir des solutions alternatives au tout-voitures ou à l'avion. Le ferroviaire est la bonne réponse, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Le plan stratégique prévoit par conséquent d'investir durablement dans l'infrastructure et le matériel pour permettre le développement du trafic et assurer un rebond du fret ferroviaire. Nous n'avons pas l'intention d'abandonner le fret ferroviaire, mais bien au contraire, de développer cette activité.

Le plan stratégique vise également le développement des filiales Geodis et Keolis. La France et les entreprises françaises ont besoin de logisticiens puissants. Je rappelle que lorsque la France a connu des problèmes de masques pendant le Covid, c'est Geodis qui est allée chercher des masques en trouvant des fournisseurs en Chine et qui, quand l'État français a fait appel à elle, est parvenue à les faire venir en France en une semaine. Il est très important pour la souveraineté de notre pays de disposer d'un logisticien contrôlé par la puissance publique.

Concernant le réseau, il faut se souvenir que la Première ministre Mme Élisabeth Borne a annoncé il y a environ un an un plan d'avenir pour les transports d'un montant de 100 milliards d'euros d'ici à 2040.

Cette somme doit être consacrée pour les deux tiers au développement, soit la construction de lignes et de nouveaux projets.

Parmi ces derniers, il convient de mentionner les services express régionaux métropolitains (SERM) qui offriront à nos concitoyens vivant autour des grandes métropoles une vraie alternative à la voiture. Ces projets multimodaux devront combiner le ferroviaire

avec le vélo, les bus, les cars, les voitures ou encore les voitures électriques. Les collectivités locales doivent être les moteurs de ces projets.

La relance des lignes à grande vitesse est aussi une priorité, qu'il s'agisse de Bordeaux-Toulouse, de la ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur, ou encore de Roissy-Picardie.

Le fret est également inscrit dans les nouveaux projets avec l'amélioration des accès ferroviaires au tunnel sous les Alpes ou le contournement fret de l'agglomération lyonnaise, indispensable pour développer le trafic ferroviaire entre la Méditerranée et le Nord de l'Europe.

Un tiers du plan d'avenir sera par ailleurs consacré à la régénération du réseau. Un énorme effort de rattrapage a été réalisé grâce à la loi de 2018 et au financement qui a été consenti, puisque nous sommes passés de 1 milliard d'euros par an à presque 3 milliards consacrés à cette régénération. Ce n'est cependant pas encore suffisant et nous devons être capables d'arriver à 4, voire 4,5 milliards d'euros dans les prochaines années. Les efforts sont réels, puisqu'est prévue une contribution supplémentaire de 2,3 milliards d'euros entre 2024 et 2027, mais ils doivent être poursuivis et ancrés dans la durée. Le Parlement pourra peut-être d'ailleurs y travailler et voir comment il serait possible de sécuriser les investissements en matière de régénération du réseau.

J'ajouterai que le matériel roulant ne se limite pas au TGV. Je suis très fier que la SNCF travaille sur des projets comme Draisy (matériels régionaux très innovants, plus légers et électriques) ou Flexy (un engin mi-voiture, mi-train permettant de combiner desserte routière et desserte ferroviaire).

Concernant les relations sociales, j'ai la conviction que le dialogue est nécessaire. Les bons résultats de l'entreprise viennent des cheminots et j'ai beaucoup de respect pour tous les métiers cheminots dont nous avons besoin pour produire le service ferroviaire attendu par les Français. Ils sont au rendez-vous. Souvenez-vous que nous avons transformé des TGV en hôpitaux pour transférer des malades de l'Est de la France vers le Sud-Ouest. Nous avons également transformé des TER en trains de marchandises pour approvisionner en eau, nourriture et médicaments des villages coupés du monde lors des crues et des inondations qui ont touché les Alpes-Maritimes.

J'essaie de respecter un principe d'équilibre entre les enjeux économiques et sociaux, avec un retour vers ces derniers lorsque la situation économique est satisfaisante. C'est ce que nous avons fait pendant les trois ans de forte inflation, avec une augmentation de la masse salariale de la SNCF de +20 % (+1,5 milliard d'euros). Cependant, le social doit aussi tenir compte de l'économique. Les revendications exprimées doivent rester acceptables.

Le second principe que j'essaie d'appliquer est le refus que les questions catégorielles l'emportent sur les enjeux généraux. Je suis le président de tous les cheminots et lorsqu'une revendication est trop spécifique et trop catégorielle, j'aime bien la placer dans un ensemble plus vaste pour ne léser personne. C'est un principe de cohésion et d'équité sociale que j'essaie de mettre en place et que je partage très largement avec les organisations syndicales de l'entreprise.

Je voudrais aussi citer nos actions en matière d'écologie et de protection de l'environnement. Nous avons décidé l'année dernière que la SNCF deviendrait un producteur

d'énergie électrique en installant massivement des panneaux solaires. Ainsi, en 2030, nous devrions produire entre 15 % et 20 % de l'électricité que nous consommons et en 2050, je pense que la SNCF peut être autosuffisante grâce à 10 000 hectares de panneaux solaires. C'est le cap que nous nous sommes fixé. Or si la SNCF, qui est le plus gros consommateur d'électricité, devient autosuffisante, ce sera autant de moins qu'EDF aura à fournir. C'est très important pour la souveraineté de notre pays.

Par ailleurs, nous avons arrêté l'usage du glyphosate depuis fin 2021. Nous recyclons également tout notre ballast et nos rails, et nous avons installé une filière de recyclage des vêtements professionnels à Amplepuis, dans le Rhône.

Enfin, nous avons réussi la Coupe du monde de rugby ; les Jeux olympiques représentent le challenge de cette année. Au risque de vous surprendre, je suis confiant. La SNCF sera au rendez-vous sur le plan technique et les cheminots sont motivés.

En conclusion, je souhaite que l'entreprise publique SNCF, qui appartient aux Français et à l'État français, soit utile au pays et utile aux territoires. Je pense que nous le sommes, et qu'il y a encore beaucoup à faire. Le ferroviaire, c'est le temps long.

Sur tous ces sujets, j'aurai besoin de vous, j'aurai besoin du Parlement pour poursuivre l'effort engagé pour que la SNCF soit utile au pays.

M. Éric Coquerel, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Nous passons maintenant aux questions.

Je voudrais savoir dans quelle mesure vous pensez que le groupe SNCF sera affecté par la décision du Gouvernement d'annuler, en 2024, 341 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement inscrits au programme 233, « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » ? Pensez-vous que cette décision peut avoir des répercussions sur le prix des billets de train, alors qu'une hausse de +2,6 % en moyenne est prévue sur celui des billets de TGV ?

La dernière fois que nous vous avons interrogé le 12 avril 2023, après l'annonce d'un plan de financement de 100 milliards d'euros par Mme Élisabeth Borne, vous nous disiez que le groupe SNCF pourrait être sollicité, mais vous précisiez qu'il devait l'être « *à la hauteur de sa capacité contributive, réelle mais limitée* ». Vous avez ajouté : « *On peut participer, mais certainement pas tout financer* ». Un an après la présentation du plan d'avenir pour les transports, quel regard portez-vous sur les incertitudes persistantes quant à son financement ? Eu égard aux orientations économiques récemment décidées par le Gouvernement, ne craignez-vous pas que la SNCF soit mise excessivement à contribution pour le financer, l'obligeant ainsi à augmenter à nouveau le prix des billets ? Cela réduirait l'attractivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes plus polluants.

Je suis absolument convaincu de la nécessité de développer le fret ferroviaire, mais je suis opposé au fait que cela implique un début de démantèlement de la filière de fret de la SNCF. Or il était prévu pour fin 2024 que la filiale Fret SNCF soit répartie en deux nouvelles sociétés de droit privé, une pour l'activité capacitaire et l'autre, pour la maintenance. De plus, afin que cela n'apparaisse pas trop proche de la société d'origine, une cession de vingt-trois lignes de transport (soit soixante-deux locomotives et environ 30 % du trafic) à des entreprises extérieures serait obligatoire. Je voudrais que vous nous informiez sur l'avancement de ce projet, parce que je vous avoue que je suis plus que méfiant sur le résultat.

L'autosuffisance électrique annoncée me paraît très intéressante. Comment comptez-vous financer ce projet ?

M. le président Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je voudrais pour ma part revenir sur les péages ferroviaires. Que pensez-vous de leur évolution ?

Nous comprenons que la SNCF participe grandement grâce au fonds de concours dédié à l'investissement dans le réseau, mais je crois que notre responsabilité est aussi d'aller chercher d'autres sources de financement. Quelle autre source de financement serait envisageable— je pense notamment aux quotas carbone ?

Monsieur Jean-René Cazeneuve, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Merci pour votre enthousiasme au service de SNCF.

Vous avez parlé d'investissements et de nouveaux trains sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand. Quel est la part respective des contributions de l'État, des collectivités territoriales et de la SNCF pour ces investissements ?

Par ailleurs, chacun peut constater des grèves récurrentes de la SNCF, avec un impact conséquent sur les usagers, à des périodes importantes pour les Français. Quelles garanties pouvez-vous nous donner pour la période des Jeux olympiques ? Êtes-vous favorable aux initiatives législatives d'un certain nombre de députés et de sénateurs ?

Vous avez annoncé des résultats positifs pour la SNCF. Je voudrais vous féliciter, ainsi que l'ensemble des cheminots, pour ces résultats. Je rappellerai quand même que ce 1,2 milliard d'euros est à mettre en rapport avec le soutien de l'État qui s'établit à 3,5 milliards d'euros pour le régime de retraite, auxquels s'ajoutent 10,1 milliards de subventions d'exploitation et de redevances diverses, 6,2 milliards d'investissements pour 2022, et 836 millions d'euros prévus pour 2024 pour la charge de la dette. Cela représente environ 20 milliards d'euros. Comment envisagez-vous d'utiliser les bénéfices dégagés en 2023 ?

Avez-vous des annonces pour la ligne Toulouse-Auch, qui est toujours aussi lente, en matière d'investissements ?

Enfin, concernant l'investissement dans 10 000 hectares de panneaux solaires, il s'agit d'une immobilisation importante en termes de Capex. Comment ferez-vous cohabiter celle-ci avec vos investissements dans le ferroviaire ?

M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF. Pour le moment, la baisse des dépenses publiques annoncée par le ministre de l'économie et des finances ne devrait pas avoir d'impact sur les fonds prévus pour le mode ferroviaire.

Concernant le plan de financement de 100 milliards d'euros, la SNCF ne finance pas ou peu les projets. Les SERM seront des projets *ad hoc* sans participation a priori de la SNCF. Il en est de même des lignes à grande vitesse (LGV) et des grosses infrastructures de fret : pour ces dernières, ce seront surtout l'État, voire l'Europe, qui seront sollicités.

La SNCF sera en revanche appelée à participer à la régénération du réseau, qui comporte des travaux de maintenance lourds et de changement des pièces physiques du

réseau. Je rappelle que la loi de 2018 prévoit un fonds de concours alimenté par les dividendes de la SNCF. Les bénéficiaires de la SNCF (au moins 60 %, voire plus) sont transférés à l'État via ce fonds et sont intégralement destinés au réseau.

Une trajectoire du fonds de concours est prévue par la loi de 2018 en contrepartie du désendettement. L'État désendette SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d'euros et, en contrepartie, une partie des résultats est « recyclée » dans le réseau.

J'ajoute que lors du Covid, les TGV ne roulaient plus et la SNCF ne pouvait donc plus honorer ses engagements au titre du fonds de concours. C'est pourquoi, dans le cadre du Plan de relance pour le pays, l'État a décidé d'un plan de relance spécifique pour le rail. 4 milliards d'euros ont été globalement alloués en 2020, 2021 et 2022 pour aider SNCF Réseau.

Depuis, la SNCF monte en puissance dans le fonds de concours, puisqu'un milliard d'euros y sera versé au titre de 2023 et que ce montant pourrait atteindre 1,7 milliard d'euros en 2024. J'ajoute que les 2,3 milliards d'euros précédemment mentionnés pour la période 2024-2027 seront payés par la SNCF via le fonds de concours, avec un milliard d'euros supplémentaire en 2027.

La question qui n'est pas encore tranchée porte sur les moyens de financer, tous les ans, 1,5 milliard d'euros supplémentaires. Le besoin est établi, mais il faut le financer.

La SNCF indique dans son plan stratégique qu'elle peut s'engager à hauteur de 500 millions d'euros. Il reste donc un milliard d'euros à financer chaque année sur le très long terme. Cette question n'est pas encore résolue et dans la délibération sur le plan stratégique, il est fait référence à une clause de revoyure qui pourrait intervenir dans le courant de l'année 2025 et qui permettrait à l'État de reprendre la discussion pour voir comment ce milliard pourrait être financé.

Est-ce qu'il y a des sources de financement possibles ? J'en vois au moins une très accessible.

À partir de 2027, le transport aérien et le transport par poids lourds seront soumis au système de quotas carbone. Au total, ce sont près de 20 milliards d'euros qui pourraient être versés, chaque année, au niveau de l'Union européenne, dont 2 milliards d'euros pour la France. Ces recettes fiscales supplémentaires pourraient servir à désendetter l'État, mais une partie pourrait aussi compléter le milliard d'euros nécessaire.

Concernant le fret, nous sommes tous d'accord pour ne pas le laisser disparaître. Malgré tout, le camion présente des avantages physiques très importants par rapport au mode ferroviaire et si nous laissons faire le marché, le fret ferroviaire disparaîtra. Ce serait quand même un problème au vu de la saturation des autoroutes et des rocade, sans parler de la pollution. Je pense donc qu'il est dans l'intérêt général de renforcer l'activité de transport ferroviaire de marchandises en Europe et en France. Il faut d'ailleurs souligner que la France est en retard par rapport à la moyenne, avec une part de marché de 9 %, quand la moyenne européenne atteint 18 % et que les meilleurs sont à 25 % ou 30 %.

Il faut faire ce que les autres font. Il faut maintenir, voire renforcer, le système d'aides à l'exploitation pour le secteur des wagons isolés qui a été mis en place depuis le plan de relance. Une décision de principe a d'ores et déjà été prise, avec l'affectation de

200 millions d'euros d'aides par an pour ce secteur. Cela permettra de mieux équilibrer les coûts entre la route et le train.

Il faut aussi que de l'argent public soit investi dans les infrastructures. Nos grands centres de triage ne sont pas en bon état.

Au sujet de la discontinuité, je rappelle que la direction générale de la concurrence de l'Union européenne a ouvert une procédure contre l'État français qu'elle suspecte d'avoir mis en place un système d'aides illégales dont aurait profité Fret SNCF depuis 2007. La direction générale de la concurrence reproche à l'État français d'avoir épongé les déficits de cette activité depuis 2007 et estime qu'il s'agit d'une aide d'État illégale.

Le Gouvernement français a choisi de négocier avec la Commission européenne et a accepté le mécanisme de la discontinuité. Cela conduit à renoncer volontairement à 30 % de l'activité, 20 % du chiffre d'affaires et 10 % des effectifs. Outre cet abandon volontaire d'activité, la discontinuité impose de scinder la société en deux sociétés, l'une pour le transport et l'autre pour la maintenance du matériel. Une cession d'actifs est également prévue, ainsi qu'une ouverture du capital pour aller au bout de la transformation de la société.

J'ai reçu en mai 2023 une lettre du ministre M. Clément Beaune me demandant de mettre en place toutes ces étapes. Le processus est engagé et se poursuivra jusqu'à fin 2025-début 2026, avec l'ouverture du capital.

L'autosuffisance électrique de la SNCF se déroulera en deux étapes. Tout d'abord, 1 000 hectares de panneaux photovoltaïques d'ici 2030 (soit 1 000 mégawatts-crête). Les bons résultats de la SNCF permettent de financer cet objectif. Par contre, le financement du passage à 10 000 hectares à l'horizon de 2050 n'a pas encore été bouclé. Nous savons cependant que certains financeurs sont prêts à nous rejoindre. Nous n'aurons pas de difficultés à lever des fonds et à trouver des partenaires financiers pour accompagner l'investissement dans les panneaux solaires. Nous sommes d'ailleurs déjà sollicités.

Les péages ferroviaires sont élevés ; faire rouler des trains sur le réseau coûte cher. La France a le système de péages quasiment les plus élevés en Europe. La décision a été prise dans les années 1997-1998 de faire payer plutôt l'utilisateur que le contribuable. Le coût du péage est en effet répercuté sur le prix du billet. Des pays voisins ont fait d'autres choix (les péages ferroviaires sont deux fois moins élevés en Espagne, trois fois moins en Italie), mais le besoin de financement est le même. Si l'utilisateur payait moins, le contribuable devrait payer plus.

Concernant la ligne Paris-Clermont-Ferrand, je rappelle qu'il existe depuis 2010-2011 un contrat entre l'État et la SNCF. L'État devient l'autorité organisatrice des trains sur cette ligne et la SNCF n'en est plus que le producteur. Au titre de ce contrat, les investissements relèvent de l'État. Les nouvelles rames qui arriveront en 2026 sont donc financées à 100 % par l'État.

S'agissant des infrastructures, c'est essentiellement l'État qui s'en charge (éventuellement aidé par les collectivités), mais aussi parfois SNCF Réseau.

À propos des Jeux olympiques, je répète que je suis confiant. Nous nous préparons techniquement et sur le plan social, les choses ne se passent pas si mal. Les syndicats nous interrogent sur l'organisation de l'entreprise pendant cette période et nous leur répondons.

Ce sujet présente aussi un aspect financier. Je ne suis pas choqué qu'une forme de récompense puisse être attribuée aux cheminots qui accepteront de décaler leurs vacances et que des primes soient accordées à ceux dont l'engagement sera particulièrement fort dans la période. Ces principes sont d'ailleurs partagés dans d'autres secteurs. Des sommes ont donc été proposées, et je suis confiant dans notre capacité à converger. Je pense donc que tout se passera bien.

Par contre, s'il y a un lien entre les Jeux olympiques et d'autres sujets au champ plus large, la situation sera plus incertaine. Ce n'est cependant pas mon hypothèse de base.

En ce qui concerne les initiatives encadrant le droit de grève, je ne m'aventurerai pas sur ce terrain. Mon terrain, c'est le dialogue social, et je m'efforce qu'il soit de qualité dans cette entreprise. C'est la meilleure façon de résoudre les problèmes sociaux. Je suis un soutien infatigable du dialogue social, et les résultats ne sont pas si mauvais. Depuis quatre ans, les grandes grèves ont des motifs extérieurs à la SNCF.

Je n'ai pas d'informations à vous donner aujourd'hui sur la ligne Toulouse-Auch, qui dépend largement de la région, mais je sais qu'il existe un important plan « Rail » en Occitanie. Nous pourrions nous renseigner et vous apporter une réponse.

M. le président Éric Coquerel. Je pense comme vous que la question du fret ferroviaire est absolument fondamentale. J'ai bien entendu que vous feriez ce qui vous a été demandé, sans pour autant déceler un quelconque enthousiasme.

Avant de créer une usine à gaz, peut-être le pire peut-il encore être évité. Je ne suis pas sûr qu'un bilan très favorable puisse en être tiré d'ici deux ou trois ans.

Je vous propose de laisser la parole aux orateurs de groupes.

Mme Danielle Brulebois (RE). Monsieur le président-directeur général, je tiens à saluer votre engagement et votre implication pour la SNCF ainsi que les performances remarquables du groupe pour l'année 2023, dues au travail de vos personnels pour répondre aux besoins des usagers dont le nombre a considérablement augmenté (+6 % en 2023).

Il faut rappeler que l'État a répondu présent pour soutenir le groupe quand il en a eu besoin. C'est notre majorité qui a décidé – il était grand temps – de la reprise de la dette finalisée en 2022 à hauteur de 35 milliards d'euros ainsi que la recapitalisation post-Covid à hauteur de plus de 4 milliards d'euros. La situation financière du groupe est ainsi assainie.

En 2023, la SNCF a consolidé sa trajectoire de croissance. Le chiffre d'affaires global a atteint 41,8 milliards d'euros, en augmentation de +5,4 %. C'est pourquoi les notations du groupe AA et Aa3 traduisent la solidité financière du groupe SNCF due à sa forte proximité avec l'État.

Pour relever le défi de la transition écologique et de la décarbonation et appliquer le contrat de performance État-SNCF 2021-2030, vous pourrez aussi vous appuyer sur le plan d'investissements de 100 milliards d'euros annoncé par le Gouvernement et soutenu par notre majorité.

Selon les recommandations de l'excellent Conseil d'orientation des infrastructures (COI) présidé par David Valence, le réseau ferroviaire y est prioritaire car il joue un rôle crucial dans l'aménagement et le développement économique des territoires. Cependant, nos

départements ruraux restent confrontés à des défis en termes de maintien des lignes ferroviaires et des liaisons TGV, et de fréquence des services.

Pouvez-vous nous décrire la stratégie de la SNCF, hors les services express régionaux métropolitains de notre excellent président Jean-Marc Zulesi, pour utiliser justement l'argent du contribuable et rendre le train accessible dans la ruralité, et pour maintenir et développer les lignes moins rentables dans cette fameuse diagonale du vide où la voiture reste la seule solution, le réseau ferroviaire français continuant à se construire en étoile autour de la capitale ?

À ce sujet, l'ouverture à la concurrence a créé de nouveaux emplois. En tant que gestionnaire d'infrastructures, la SNCF est chargée du rôle crucial d'assurer l'accès au réseau de toutes les entreprises ferroviaires. Pouvez-vous nous dire comment SNCF Réseau s'adapte à cette concurrence ?

M. Matthieu Marchio (RN). Même si SNCF Voyageurs dément tout projet de fermeture de ligne, la réalité est toute autre selon un document interne datant de 2023.

Quarante ans après la première circulation des TGV, cette fierté nationale semble en danger. Les menaces de fermetures dues aux pertes financières deviennent maintenant réalité. En effet, face à l'arrivée de la concurrence et la nécessité de financer la régénération du réseau, la compagnie ferroviaire réfléchirait à alléger le poids de la circulation des TGV sur les lignes classiques. Deux pistes sont envisagées, réduire le nombre d'allers-retours chaque jour sur certaines lignes ou mettre en place un apport financier des collectivités locales afin de maintenir des correspondances.

Le TGV, depuis son origine, permet le maintien d'un certain niveau d'aménagement du territoire. Ce serait une grave erreur de revenir sur cet outil. Les enjeux de décarbonation appellent le développement du transport vert pour nos concitoyens.

Les décisions politiques actuelles doivent relancer les lignes capillaires et donner à la ruralité un nouvel accès au train. Déjà en 2019, sur la ligne Paris-Douai, une réduction des dessertes a été mise en place en s'attaquant à la ligne entière. Cette dernière permet pourtant le désenclavement du territoire et son expansion économique. Elle est indispensable aux habitants du Douaisis. La SNCF ne doit pas délaissier nos petites et moyennes villes en se concentrant uniquement sur de grandes métropoles déjà développées.

Après une année 2022 qualifiée d'âge d'or du train par la SNCF avec une fréquentation record, vous auriez pu vous attendre à des bénéfices en hausse, mais les effets de l'inflation, la hausse des prix de l'énergie et les conséquences des mouvements sociaux au premier trimestre 2022 en ont décidé autrement. Quelles vont être les conséquences pour les usagers qui subissent déjà des augmentations de tarifs ? Monsieur le président, pouvez-vous vous engager sur le maintien du nombre de dessertes indispensables en France ?

Mme Marianne Maximi (LFI-NUPES). Monsieur le président, on pourrait penser que vous avez porté malheur aux usagers de la ligne Clermont-Ferrand-Paris. Quarante-huit heures après votre venue à Clermont-Ferrand, les retards se sont encore accumulés.

Bien entendu, ces dysfonctionnements ne tiennent en rien à la malchance. Notre ligne, comme beaucoup d'autres, souffre d'un sous-investissement chronique depuis des années mais aussi d'un manque d'investissement immédiat et à venir. Cette ligne devient

impraticable, avec un retard de plus de trois heures qui survient tous les quinze jours et la suppression de 150 trains entre décembre et février.

Je suis aussi inquiète pour la sécurité des usagers. Les syndicats de cheminots m'indiquent que les opérations de maintenance sont de moins en moins menées et vos annonces sont franchement ridicules. Seulement dix kilomètres de voies sécurisées et clôturées et pour le reste, c'est la fédération des chasseurs qui va tout régler. Une locomotive de réserve positionnée sur la ligne est présentée comme la solution miracle sur les réseaux sociaux, alors que c'était la norme, il y a encore quelques années, d'avoir des locomotives en réserve sur les lignes.

Vous nous promettez que 100 % des locomotives seront révisées d'ici la fin de l'année, mais avec quels moyens humains ?

Il y a aussi les petites lignes, ces petites lignes du quotidien, qui ferment et qui nourrissent le sentiment de déclin des zones rurales.

Je pourrais aussi vous parler de l'échec catastrophique des premières semaines du train de nuit entre Paris et Aurillac. L'Auvergne, comme de nombreuses régions, est abandonnée par la SNCF mais aussi par le Gouvernement qui vient de supprimer par décret 7,5 % du budget des infrastructures de transport.

Alors que le train doit être la pierre angulaire de la décarbonation de nos mobilités, le ministre des transports a même ouvert la porte à l'augmentation des liaisons aériennes pour compenser les défaillances du train. À l'heure de l'urgence écologique, délaissé le train pour l'avion n'a aucun sens.

Enfin, le plan de la SNCF pour 2024 indique des réductions d'allers et retours sur les lignes Paris-Dijon, Paris-Nancy et Paris-Grenoble ainsi que l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs au niveau national, ce qui ne présage rien de bon pour les lignes peu rentables. Pourtant, vous l'avez dit, la SNCF est une entité structurellement bénéficiaire.

Alors, qu'allez-vous faire du 1,3 milliard d'euros de bénéfices réalisés en 2023 pour les TER et les Intercités, mais aussi pour augmenter les salaires au lieu de combattre le droit de grève ?

M. Nicolas Ray (LR). Monsieur le président-directeur général, vous êtes venu le 23 février dernier à Clermont-Ferrand pour annoncer votre plan d'actions d'urgence pour la ligne Paris-Clermont-Ferrand, une ligne de la honte marquée par d'innombrables défaillances, comme notamment le 19 janvier dernier, lorsque la locomotive est tombée en panne, laissant pendant cinq heures les voyageurs bloqués sur la voie sans électricité, sans chauffage et sans sanitaires.

À la suite de cet incident, les parlementaires d'Auvergne et les grands élus ont interpellé le Gouvernement. Le plan que vous avez annoncé était bien sûr indispensable, mais il consiste avant tout à poser des pansements sur une ligne en très mauvais état.

Quand j'explique aux habitants que les solutions apportées consistent avant tout à faire suivre les derniers trains qui partent de Clermont-Ferrand ou de Paris d'une locomotive de secours, ils viennent presque à en rire.

Quand j'explique que le plan consiste aussi à débroussailler la voie et à l'engrillager pour la protéger des animaux et de la végétation, alors que nous réclamons ces mesures depuis des années, les gens se demandant pourquoi cela n'a pas été fait depuis longtemps.

Au-delà de ces mesures d'urgence, nous attendons, Monsieur le président, de vrais engagements pour l'après 2026, notamment pour réduire le temps de parcours.

Mais cette ligne Paris-Clermont-Ferrand n'est pas la seule à rencontrer des difficultés, d'où votre appel, Monsieur le président, pour un plan de relance d'ici quinze ans afin d'enrayer la baisse des investissements.

Mme Élisabeth Borne et M. Clément Beaune ont annoncé un plan ferroviaire de 100 milliards d'euros d'ici 2040, mais ont quitté leurs fonctions avant de nous expliquer comment il serait financé. Pour l'instant, l'effort est surtout supporté par la SNCF. Selon vous, Monsieur le président, dans quelles proportions ce plan doit-il être supporté par l'État, la SNCF et les collectivités ?

Enfin, comment réagissez-vous à la suppression de 341 millions d'euros de crédits affectés aux transports dans le cadre du plan d'économies de 10 milliards d'euros qui vient d'être annoncé ? Avec mon groupe, dès l'automne, nous avons alerté sur le fait que le budget était fondé sur une prévision de croissance insincère. Nous avons fait des propositions de réductions de dépenses, mais sans sacrifier les dépenses de mobilité indispensables au développement et à l'aménagement de notre territoire.

Mme Delphine Lingemann (Dem). 110 retards de plus d'une heure en 2022, 163 en 2023. Un retard de plus de trois heures tous les quinze jours en moyenne.

Derrière ces chiffres, la triste ligne Paris-Clermont-Ferrand. Une ligne d'équilibre des territoires tragiquement abandonnée par tous les gouvernements successifs depuis des décennies. Aucune maintenance de matériel, aucun entretien des infrastructures, aucune trajectoire budgétaire, avec pour résultats la situation de dégradation extrême que les usagers subissent aujourd'hui.

En réaction, le Gouvernement a lancé un plan de régénération et de modernisation des infrastructures inédit de 1,2 milliard d'euros d'investissements pour la période 2018-2026. Des investissements actés, fléchés, dans un délai annoncé à fin 2026.

D'ici 2026, nous devons faire face aux dysfonctionnements et un plan d'urgence de 40 millions d'euros a été présenté par le ministre Christophe Béchu à Clermont-Ferrand le 23 février dernier. Des mesures ont été co-construites avec ma collègue Perrine Goulet, députée de la Nièvre, et le collectif Objectif Capitales que j'associe pleinement à cette intervention.

40 millions d'euros ont été actés et je ne reviendrai pas sur l'ensemble de ces mesures qui ont été bien perçues parce qu'attendues sur nos territoires. Mais je m'interroge sur les conséquences qu'auraient des promesses non tenues pour les Auvergnats et les Nivernais. Alors qu'une baisse des effectifs de SNCF Réseau Auvergne serait envisagée, pouvez-vous aujourd'hui nous apporter toutes les garanties que ces annonces pourront être mises en œuvre par la SNCF dans les délais souhaités par le Gouvernement et attendus par les usagers ? Je parle du déploiement du plan d'urgence, de la modernisation de la ligne et de la livraison de nouvelles rames.

Le ministre Christophe Béchu nous a également demandé d'examiner l'adéquation des commandes de rames, a priori insuffisantes, aux besoins de la ligne quand elle sera opérationnelle. Pouvez-vous aujourd'hui nous faire un premier retour sur ce point ?

Enfin, et parce que l'après, c'est tout de suite, comment la SNCF, avec l'appui du Gouvernement, va-t-elle agir pour faire passer le temps de trajet en dessous de trois heures ?

Mme Christine Pires Beaune (SOC). Je voudrais remercier les membres du bureau de la commission des finances et en particulier son président d'avoir accepté cette audition que j'ai réclamée après l'incident du 19 janvier : huit heures de retard, 700 personnes sinistrées secourues par le Croix-Rouge et des images qui ont choqué à juste titre.

Le Président de la République a bien compris l'importance du sujet puisqu'il a mandaté tout un aréopage d'élus et de responsables de la SNCF à Clermont-Ferrand le 23 février. Ce 23 février, vous avez annoncé, Monsieur Farandou, un plan d'actions. Nous, les élus et les associations, voulons le suivre. Pour cela, nous voulons la transparence des chiffres.

Pour connaître la réalité de la non-fiabilité du train Paris-Clermont-Ferrand, il faut certes un indicateur des retards mais aussi des trains supprimés et des trains déprogrammés. De plus, nous voulons aussi des précisions sur les retards et sur leur durée. Vous le faites pour les TGV, mais pour les Intercités, rien. Prenez-vous l'engagement de nous transmettre ces chiffres régulièrement, ainsi qu'aux associations d'usagers et à l'association Objectif Capitales ?

Vous avez évoqué le plan de 100 milliards d'euros dont un tiers irait à la régénération, et c'est sur ce tiers que la SNCF peut intervenir en termes de financement. Pouvez-vous nous indiquer si la ligne Clermont-Ferrand-Paris est vraiment concernée par ce tiers ?

Nous nous sommes par ailleurs interrogés sur les douze rames Oxygène qui ne seraient selon certains pas suffisantes. À Clermont-Ferrand, le ministre Christophe Béchu a assuré qu'il commanderait une étude pour vérifier ce point. Je suppose que ce sont vos services qui en seront chargés. Avez-vous été saisi sur ce point depuis la réunion à Clermont-Ferrand ?

M. François Jolivet (HOR). Monsieur le président, la création de SNCF Renouvelables traduit la volonté de créer de l'énergie afin d'avoir une perspective d'autosuffisance à l'horizon 2050. Vous devenez donc un des premiers partenaires du développement durable et de la décarbonation en matière de production d'énergie. Nous souhaiterions savoir comment se passent les relations avec les autres opérateurs EDF, puisque vous êtes leur premier client.

Par ailleurs, vous dirigez un groupe dont la gouvernance a été profondément renouvelée et modifiée par le législateur il y a quelques années. Souvent, des rapports d'évaluation sont publiés ou de nouvelles demandes émises afin de caler les phases de réglage qui auraient été oubliées par le législateur. Avez-vous des propositions dans ce domaine ?

Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES). Nous connaissons toutes et tous ici l'importance cardinale du ferroviaire pour réussir la transition écologique et l'attachement affiché par le Gouvernement pour ce transport décarboné, avec 100 milliards d'euros

annoncés en février 2023 ; un an plus tard, quasiment jour pour jour, Bruno Le Maire, ministre de l'économie, décide tout seul dans son bureau d'annuler 350 millions d'euros d'investissements en faveur des infrastructures de transport. Mener la transition écologique n'est décidément pas une urgence pour le Gouvernement.

Pourriez-vous nous dire, Monsieur le président, quelles seront les conséquences de cette décision sur les investissements en termes de matériel et de réseau ferroviaire ? Quels projets en pâtiront et pouvez-vous nous indiquer si la SNCF a été associée à une concertation au sujet de cette coupe budgétaire ?

Par ailleurs, j'aurais voulu échanger avec vous sur certains sujets plus précis. Je ne parlerai pas de la ligne Paris-Clermont-Ferrand qui a fait l'objet de nombreuses questions. Est-il prévu d'étendre les dispositifs tels que vous les avez imaginés pour les lignes Intercités en difficulté et tous les trains de nuit, et sinon pourquoi ?

Les arbitrages internes de SNCF Réseau en termes de régénération et de maintenance du réseau classique mériteraient une plus grande transparence. Prévoyez-vous de rendre ces éléments publics, au moins au travers des comités de suivi des lignes ?

Que dites-vous de la décision du Conseil d'État annulant la tarification pour 2024, pourquoi l'information des usagers n'a-t-elle pas été effectuée par SNCF Réseau et que comptez-vous faire pour y remédier ?

Enfin, vous vous dites attaché au dialogue social. Pensez-vous que la distribution de Dragibus Haribo soit de nature à consolider le lien avec les agents qui s'investissent sans compter dans une entreprise dont ils sont fiers ?

M. Édouard Bénard (GDR-NUPES). L'année 2023 a été synonyme de performances historiques pour la SNCF, après une année 2022 déjà inédite pour le groupe ferroviaire se délivrant un auto-satisfecit ; l'énoncé des faits par les orateurs qui m'ont précédé doit nous faire garder raison.

En premier lieu, faute d'investissements suffisants par le passé, l'âge moyen du réseau ferroviaire se dégrade. Un retard de rajeunissement de trois ans est évoqué. Que compte faire la SNCF pour combler ce retard ?

En tant que législateurs, nous sommes également intéressés par votre appréciation, Monsieur le président, quant à une révision du contrat de performance signé entre la SNCF et l'État, afin notamment d'assouplir la règle d'or qui, de toute évidence, pénalise aujourd'hui les travaux de régénération des petites lignes ferroviaires, qui plus est dans un contexte de sollicitation toujours plus accrue de la SNCF via les fonds de concours créés en 2018, comme cela a été évoqué. Dans les choix de fléchage, vous disposez d'un cash-flow libre et disponible conséquent, de plus de 2,5 milliards d'euros pour l'exercice 2023. Plutôt que d'opter pour des stratégies de développement concurrentiel à l'étranger que mon groupe et moi-même considérons aléatoires et affaiblissant les potentialités d'offre au plan national, pourquoi ce capital n'est-il pas orienté vers des choix plus conformes au développement de l'entreprise sur le plan national, avec la volonté de satisfaire à la fois des exigences environnementales, d'atteindre les objectifs de croissance du trafic ferroviaire et de contribuer au désenclavement des territoires – avec des lignes de vie, disons-nous – en résonance avec les orientations du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ?

M. Guy Bricout (LIOT). Je suis un habitué de la ligne Cambrai-Paris et lorsque je vais prendre le train, je me demande toujours quels problèmes je vais rencontrer. Je pense que plus d'une fois sur trois, je rencontre une difficulté. Encore hier, une heure et quart de retard, alors que j'étais heureux que la semaine précédente, tout se soit bien passé.

Pour votre information, notre commission a décidé une mission flash sur les essais de matériel ferroviaire, qui ne sont pas faciles en France. Il faut parfois les effectuer en Tchéquie, ce qui pénalise notre industrie ferroviaire puisque les trains sont livrés avec retard, alors que cette industrie est performante. Des lignes pourraient-elles être affectées pour cela ?

Qu'en est-il des aides européennes qui semblent aujourd'hui se réduire, par exemple pour l'équipement du matériel roulant au standard ERTMS (système européen de gestion de trafic des trains) ?

Dans un rapport produit dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024, deux collègues sénateurs soulignaient que faire porter par la seule SNCF le financement de la modernisation du réseau était parfaitement inégalitaire dans le cadre de la concurrence. Comment réagissez-vous à ces craintes ? L'Autorité de régulation des transports (ART) a d'ailleurs recommandé dans une étude sur l'avenir du réseau ferroviaire français, en juillet dernier, de renforcer le pilotage des investissements qui seront retenus par l'élaboration d'un document de planification unique détaillé et transparent régulièrement actualisé. J'imagine que vous partagez cette préconisation.

Les aléas climatiques sont de plus en plus nombreux, causant de nouvelles pannes. Comment la SNCF s'y prépare-t-elle d'une année sur l'autre ? Comment allez-vous financer la prolongation de la durée de vie d'une centaine de TGV que vous envisagez dès 2026 ?

Beaucoup de problèmes sont liés à l'âge des appareils de signalisation. Où en êtes-vous de leur régénération ?

M. Jean-Pierre Farandou. Merci pour l'intérêt manifesté et les nombreuses questions posées.

Concernant la stratégie de desserte et d'aménagement du territoire, je rappelle que le TGV, ce n'est pas du service public. C'est un service commercial qui ne bénéficie d'aucune subvention ; les recettes du trafic paient les coûts et doivent financer l'achat du matériel et la construction des ateliers.

Comme nous sommes une entreprise publique, nous avons depuis toujours pratiqué la péréquation. Une ligne TGV sur deux est rentable, tandis qu'une autre ne gagne pas suffisamment d'argent pour acheter le matériel roulant lorsqu'il sera usé. Cependant, cette péréquation est remise en question par l'arrivée de la concurrence qui nous attaque sur les lignes rentables. Ce n'est pas encore très grave, puisque la concurrence reste limitée et que nous pouvons la supporter. Si dans dix ou vingt ans, la concurrence prend 20 % ou 30 % de l'activité en se concentrant sur les lignes rentables, la SNCF serait privée de la rentabilité de ces lignes et nous aurions un problème d'équilibre.

Nous faisons de la péréquation bien volontiers et sans aucun contrat, mais il faut réfléchir à l'évolution à plus long terme.

Nous ne pouvons pas empêcher, non plus, SNCF Voyageurs d'ajuster parfois les fréquences. Cela est d'autant plus important que nous manquons de rames et que celles que

nous pouvons dégager sont réinvesties immédiatement dans des lignes où la poussée du trafic est importante. Nous cherchons en permanence à optimiser l'occupation des rames dans un contexte où nous manquons de rames face à la demande.

Sur les trains d'équilibre du territoire et les TER, la stratégie est définie par les autorités organisatrices.

Ce n'est pas la SNCF qui détermine le nombre d'allers-retours Paris-Clermont-Ferrand, c'est l'État.

Ce n'est pas la SNCF qui détermine le nombre de trains entre Toulouse et Auch, c'est la région Occitanie.

Nous, nous sommes là pour les enjeux de production. Votre courroux est légitime quand vous constatez qu'il y a des difficultés de production, mais les prix, les dessertes et les arrêts relèvent de l'autorité organisatrice.

Au sujet des investissements et de la ligne Paris-Clermont-Ferrand, la solution de fond est connue : matériel neuf et travaux sur l'infrastructure. Les décisions sont prises mais le problème, c'est le délai. Les dates se décalent par rapport à ce qui était espéré, et le constructeur nous annonce désormais une échéance en 2026. Je peux cependant vous garantir que les plans sur lesquels nous nous sommes engagés devant l'État et devant les élus rassemblés à Clermont-Ferrand seront mis en œuvre.

Les renforcements que nous prévoyons sur la ligne n'existent nulle part ailleurs. Nous traiterons cette ligne classique avec des standards de ligne à grande vitesse. La construction des clôtures et des barriérages est solide, puisque nous creuserons jusqu'à 80 centimètres de profondeur. 20 kilomètres de clôtures seront installés et représentent déjà des millions d'euros.

Sur les bénéfices, nous sommes une entreprise publique avec un conseil d'administration au sein duquel l'État est présent et la transparence des comptes est totale. L'usage de l'argent, c'est le réinvestissement.

Nous réinvestissons dans l'infrastructure à travers le fonds de concours car il y a un rattrapage important à réaliser, ainsi que sur le matériel roulant du TGV (les investissements dans les trains d'équilibre du territoire et les TER relèvent respectivement de l'État et des régions). Tout l'argent gagné par le groupe, y compris à l'international, revient dans l'investissement sur le ferroviaire français. Il y a aussi une forme de retour vers le personnel puisque nous avons augmenté la masse salariale de +1,5 milliard d'euros en trois ans.

Concernant la réduction du temps de parcours, nous savons que les Clermontois sont attachés à la fiabilité de la ligne et à la réduction du temps de parcours. Cela demandera des investissements plus importants.

Les investissements qui sont faits aujourd'hui visent à remettre la ligne en état. Ils ne permettront pas de réduire le temps de parcours. Si nous voulons le réduire d'un quart d'heure ou d'une demi-heure, il faut investir car il faut rouler plus vite. Il faut supprimer des passages à niveau, redresser des lignes, peut-être construire des bouts de lignes nouvelles. C'est une étude importante et si les deux ministres en ont accepté le principe, il faudra trouver de nouvelles sources de financement importantes.

S'agissant des réductions annoncées de 340 millions d'euros sur les crédits du ministère de l'écologie et des transports, je répète qu'à ma connaissance, le ferroviaire n'est pas touché. Il n'y a pas d'impact sur les crédits consacrés au ferroviaire.

Par ailleurs, la revue du contrat de performance annoncée peut effectivement permettre de clarifier les engagements réciproques entre l'État et SNCF Réseau sur une durée de huit à dix ans. Un avenant solide au contrat de performance peut permettre d'apporter des réponses aux sujets de long terme que j'ai pu évoquer. Les travaux n'ont pas encore repris, mais je ne doute pas que vos deux commissions y seront associées pour clarifier un sujet important qui est peut-être la solution aux enjeux que j'indiquais.

Je regrette, Monsieur le député, que vous ayez eu un retard sur la ligne Paris-Cambrai. Il a été provoqué par des inondations, ce qui prouve que nous sommes soumis à des aléas externes. Merci d'avoir dit que la semaine précédente, tout se passait bien.

Vous avez raison sur le fond, le changement climatique est un vrai sujet de préoccupation pour la qualité du ferroviaire.

Nous sommes notamment concernés par les canicules qui ont des effets sur les caténaires et les rails ainsi que sur les éléments informatiques à bord des trains. Des solutions ont été identifiées sur les infrastructures. Pour le matériel roulant, nous prévoyons de climatiser les armoires techniques dans les engins afin de maintenir les températures à un niveau acceptable. Cela demandera de nouvelles mesures de conception pour protéger les équipements à bord des trains des chaleurs excessives.

L'eau est aussi un problème. Nous avons chaque année des problèmes importants, qui posent la question de la captation du ruissellement. Beaucoup de lotissements ont été construits dans notre pays sans se préoccuper du ruissellement de l'eau et par conséquent, celle-ci termine sur les voies ferrées. Il faudrait peut-être normer et réglementer pour que les promoteurs assurent mieux la captation de l'eau et la dirigent vers un réseau de captation plutôt que de la laisser couler. Se posent aussi des sujets d'argile et de tenue des remblais.

Nous menons des études de vulnérabilité et vous avez raison : dans les investissements futurs, il faudra consacrer des sommes d'argent pour mieux protéger le réseau de l'ensemble de ces aléas.

EDF est aujourd'hui notre principal fournisseur d'électricité. Même si nous visons l'autosuffisance à l'horizon 2050, il ne sera pas si simple de se passer entièrement d'EDF. L'énergie solaire est une source d'énergie intermittente et il n'est pas simple de la stocker. Par ailleurs, nous connaissons des pics de consommation chaque matin, lorsque les trains démarrent. Nous travaillons sur ce sujet avec Enedis car produire de l'énergie solaire ne suffit pas. Il faut aussi une connexion au réseau.

Concernant la gouvernance révisée, je trouve qu'elle fonctionne plutôt correctement, même si elle est un peu complexe. Cela permet de conserver un groupe SNCF intégré, tout en assurant de manière équitable l'arrivée des nouveaux entrants.

Sur les 100 milliards d'euros, je confirme que la SNCF ne peut pas tout payer. Il y a donc un problème à résoudre.

Au sujet des péages, leur montant pourrait être réduit, mais il faudrait alors augmenter la contribution du budget au financement de la maintenance du réseau. L'équation est assez simple.

Concernant le dialogue social, je passe du temps avec les syndicats et je ne le regrette pas. J'ajoute que j'ai besoin de syndicats représentatifs et puissants car je ne sais pas piloter une entreprise de 150 000 cheminots sans des corps intermédiaires. Je les respecte beaucoup pour ce rôle indispensable au fonctionnement de l'entreprise publique. L'émergence de coordinations directes et collectives sur les réseaux sociaux est en revanche très compliquée à gérer. Nous avons besoin des syndicats pour maintenir une démocratie sociale solide au sein de nos entreprises.

À propos des arbitrages de SNCF Réseau, nous ne sommes pas opposés à la recommandation de l'ART qu'ils soient plus transparents. SNCF Réseau doit faire des choix et agit en toute indépendance. Je ne m'en occupe pas, la loi me l'interdit ; je ne dois pas intervenir dans les fonctions essentielles de SNCF Réseau, et notamment les arbitrages sur telle ou telle ligne.

Nous respectons la décision du Conseil d'État. Notre lecture, c'est que celui-ci a estimé que la procédure d'approbation avait été trop rapide et tronquée, et n'avait pas permis aux différentes parties prenantes d'exprimer leur avis en bonne et due forme. Le Conseil d'État donne jusqu'au mois d'octobre à SNCF Réseau pour refaire la procédure. Elle sera donc relancée et, en attendant, les tarifs actuels restent valables à titre temporaire. SNCF Réseau mettra en œuvre les demandes et les décisions du Conseil d'État.

Concernant nos actions en faveur des régions rurales, il faut bien évidemment que le train continue à aller dans ces territoires. Les lignes qui desservent les régions rurales doivent continuer à y avoir des dessertes. Nous serons souvent dans le registre des trains d'équilibre du territoire ou des TER. La densité des régions rurales est moindre et la capacité commerciale à rentabiliser les trains est moins évidente. Ce n'est cependant pas un motif pour qu'il n'y ait plus de train. Les collectivités concernées, l'État ou les régions, doivent continuer à intervenir. Dans ce contexte, la SNCF contribue au matériel roulant et il est important d'inventer de nouveaux matériels qui soient moins chers. Nous devons être capables de produire des matériels avec un coût réduit de -30 %, voire de -50 %. Ils doivent aussi être plus légers afin de moins solliciter l'infrastructure qui deviendra alors moins coûteuse. C'est tout l'écosystème ferroviaire qui doit être allégé en poids et en argent. J'en profite pour rappeler deux projets en cours, le Draisylab et le Flexy, qui confirment le souci d'offrir des solutions à base de ferroviaire pour desservir toutes les régions, y compris les régions rurales, bien évidemment.

M. le président Éric Coquerel. Merci. Nous passons aux questions supplémentaires.

M. Charles de Courson (LIOT). Est-ce que vous pourriez donner à la commission l'évolution de la part de marché du transport ferroviaire de marchandises depuis la libéralisation de la concurrence en la matière ? Quels sont vos objectifs d'éventuelle remontée de cette part ?

M. Joël Giraud (RE). Comme vous le savez, je fais partie de ceux qui, dans le gouvernement de M. Castex, ont œuvré au retour des trains de nuit et à la modernisation des couchettes de ces services. Parmi ces trains, certains, comme le Paris-Briançon, sont des

éléments essentiels d'aménagement du territoire car ils n'ont pas d'alternative. Or le Paris-Briançon connaît des dysfonctionnements majeurs avec un taux de retard supérieur à 50 %, et même 70 % en décembre et en janvier derniers. Il s'agit de retards de deux à cinq heures, avec des records qui ont atteint onze heures. Il y a parfois même des rebroussements de chemin à Paris.

Ces retards s'expliquent pour l'essentiel par la priorité accordée par SNCF Réseau aux trains de marchandises entre Dijon et Valence. Je voudrais que ce conflit d'usage entre les Intercités de nuit et le fret puisse être réglé par vos services. Au-delà, j'aimerais qu'à l'instar de la ligne Paris-Clermont-Ferrand, vous favorisiez la création d'un groupe de travail transverse sur la ligne Paris-Briançon. En 2030, quatre sites des Jeux olympiques d'hiver auront pour site le terminus de cette ligne et il convient donc de l'anticiper.

M. Damien Adam (RE). Le groupe SNCF a dégagé en 2023 un résultat net de +1,3 milliard d'euros. L'État, actionnaire à 100 % de la SNCF, ne récupère pas de dividende pour soutenir les activités ferroviaires en France. À quoi concrètement vont être affectés ces résultats ?

Dans votre rapport financier pour 2023, vous indiquez que 50 % du chiffre d'affaires de la SNCF provient d'activités positives pour l'environnement. Je m'interroge sur les 50 % restants. Pouvez-vous nous donner les détails de ces activités et les perspectives à l'avenir ?

Enfin, je porte une proposition de loi sur le verdissement des flottes des grandes entreprises. Selon une étude de Transport & Environnement, vous n'avez que 4 % de votre flotte de 7 932 véhicules qui est électrique ou hybride en 2023, bien en deçà de l'obligation légale de 10 %. J'aimerais vous entendre sur ces résultats et votre ambition pour vous conformer aux obligations légales.

M. Daniel Labaronne (RE). Monsieur le président, si je pouvais vous écrire moins souvent, j'en serais ravi pour les usagers de la SNCF. Encore récemment, je vous ai écrit pour signaler l'humiliation d'une jeune fille ou la résiliation de l'abonnement d'une autre qui toutes deux avaient contesté les conditions d'un contrôle de titre de transport. Je vous ai aussi écrit pour m'étonner de l'augmentation extravagante des prix des abonnements Max Actif et Max Actif Plus sans respect, apparemment, d'un délai de prévenance.

Pourquoi la numérotation des places des voitures est-elle anarchique et ne respecte-t-elle pas un ordre chronologique ? Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas de standardisation de cette numérotation.

Pourquoi ne dématérialisez-vous pas les titres d'identité d'abonnement de vos clients ?

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Monsieur le président de la SNCF, merci d'avoir confirmé votre volonté de vous engager en faveur du contournement de la métropole de Lyon en matière de fret ferroviaire.

Ma question porte sur l'éboulement de plus de 10 000 mètres cubes de roches dans la vallée de la Maurienne le 27 août dernier, qui a entraîné la fermeture de la ligne alors que celle-ci reçoit 26 trains par jour, dont 19 pour le fret, et qu'elle pourrait recevoir 130 trains par jour. Elle est toujours en travaux depuis.

En fin d'année 2018 déjà, deux éboulements avaient eu lieu et entraîné la réalisation de travaux durant l'année 2019 pour un montant de 5 millions d'euros, dont 1,5 million d'euros d'engagements pour la SNCF. Le cabinet de conseil mandaté par le maître d'ouvrage estimait en 2019 qu'il n'y avait pas de risque d'éboulement massif dans les années qui viennent. Pourtant, 15 000 mètres cubes de roches n'ont pas été purgés et n'ont pas fait l'objet de travaux. Pourtant, des capteurs de mesure des mouvements des roches de la maison technique de la Maurienne ont bien démontré qu'un risque d'effondrement était prévisible.

Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas plaidé en faveur de la réalisation intégrale des travaux, alors que nous savons que ces travaux sont nécessaires depuis le premier rapport du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) en 1975 ?

M. Laurent Alexandre (LFI-NUPES). Monsieur le président-directeur général, je souhaiterais vous entendre sur deux points très précis.

Le Gouvernement a annoncé une enveloppe de 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour moderniser le réseau. Cet investissement vous paraît-il suffisant ? Cette annonce est-elle suivie de faits ?

Le train de nuit Paris-Rodez connaît de multiples incidents depuis de trop long mois. Cette ligne est très impactée par les chantiers ferroviaires et circule avec des horaires inadaptés aux besoins des usagers. Une partie des problèmes est due à un manque d'agents formés disponibles, suite à la baisse du budget de gestion des circulations sur la période 2017-2022. Cela contraint à fermer une partie du réseau la nuit, allongeant considérablement les temps de trajet. Une étude a été commandée par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité (DGITM) à SNCF Réseau pour étudier des itinéraires alternatifs en mai 2023 pour contourner les chantiers. Pouvez-vous vous engager à rendre cette étude publique, pour la bonne information de tous ? Pouvez-vous garantir qu'aucun voyageur ne restera à quai en cas d'incident et qu'à tout le moins, des bus de substitution seront mis en place ?

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). La SNCF se porte économiquement bien, avec une troisième année consécutive de bénéfices record. Par contre, le quotidien de nos cheminots et l'offre se dégradent fortement. Nous le savons, le « tout concurrence » n'est pas la solution. La SNCF ne peut fonctionner à la manière d'une multinationale, mais doit rester concentrée sur la notion de service public. Elle doit prendre soin de ses salariés, garants de la sécurité des passagers mais aussi à l'origine des bons résultats de l'entreprise. Pour cela, les revendications syndicales sont simples : des primes à transformer en salaire, une prise en compte de la pénibilité inhérente au métier, au moins deux contrôleurs par train (il est impossible pour un seul employé de s'occuper correctement de 300 usagers), et une augmentation des salaires au moins au niveau de l'inflation.

Monsieur Farandou, quand allez-vous enfin accepter ces revendications et compenser par le salaire les huit années d'austérité qui viennent de s'écouler ? Vous avez quelques mois pour tout cela, les JOP arrivent vite, à moins que vous n'espériez qu'un député de droite vous sauve avec une énième proposition de loi visant à casser le droit de grève.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Comme vous le savez, je viens des Hautes-Pyrénées. Pour venir jusqu'à l'Assemblée nationale, en cohérence avec mes convictions face au changement climatique, je prends le train. Je prends souvent le TGV,

parfois le train de nuit. Il faut dire qu'avec dix-neuf jours de circulation supprimés sur le Paris-Tarbes ce mois-ci, prendre le train de nuit relève de l'exploit.

D'après l'Autorité de régulation des transports, 35 % du réseau est en moyenne fermé pour travaux les nuits de semaine. Le train de nuit, tout comme le fret, en pâtissent sévèrement. Pour quelles raisons ? Parce que les voies dans les deux sens sont rénovées en même temps.

Pourtant, rénover une voie à la fois, en laissant rouler les trains sur la voie contiguë, est possible. SNCF Réseau le fait et le faisait souvent, il fut un temps. Quelles sont selon vous les évolutions à apporter pour rénover les voies sans empêcher la circulation des voyageurs et des marchandises ?

Mme Chantal Jourdan (SOC). Mon collègue Inaki Echaniz tient à alerter sur les dysfonctionnements de la ligne de train de nuit Paris-Bayonne-Pau-Tarbes. Il s'agit de dénoncer l'insuffisance des informations ou même quelquefois les informations erronées données aux usagers, ainsi que le trop faible nombre de trains en circulation malgré les engagements pris.

Quant à moi, qui suis de l'Orne, je souhaite vous interroger sur ce qui est envisagé pour la desserte d'Alençon où la demande de transport par train est largement supérieure à l'offre de circulation. Par ailleurs, quand peut-on espérer une amélioration des correspondances, régulièrement demandée par les collectifs d'usagers, notamment de la ligne Paris-Granville ou bien du Mans ?

M. Stéphane Delautrette (SOC). Personne n'a encore évoqué la situation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Si j'osais, je reprendrais les argumentaires du Clermont-Ferrand-Paris tellement la situation est identique. Nous avons compris que la situation resterait compliquée, alors ma question est simple : pendant ces deux ans, quelles sont les mesures qui seront mises en place pour limiter les effets des désagréments que nous subissons depuis trop longtemps ?

Sans un autre programme d'investissements dans la modernisation et l'acquisition de nouvelles rames Oxygène, il ne sera pas possible de descendre en dessous des trois heures. Ne pensez-vous pas que Clermont-Ferrand, comme Limoges, mérite une connexion à Paris en moins de trois heures ? C'est une question d'égalité des citoyens face à un service public.

M. Bruno Millienne (Dem). Monsieur Farandou, vous avez évoqué la question des investissements dans la régénération et la modernisation du réseau. La SNCF supportera un effort considérable dans les trois prochaines années ; ma question porte donc sur l'après 2027.

Les efforts devront se poursuivre après cette date pour continuer à régénérer notre réseau ; je souhaiterais donc savoir comment vous envisagez la période post-2027 tant au niveau des capacités d'investissement de la SNCF que de l'accompagnement dont vous pouvez déjà estimer avoir besoin après 2027.

Par ailleurs, nous préconisons avec mon collègue Gérard Leseul, dans notre rapport commun sur les ZFE (zones à faibles émissions), le développement des services express régionaux métropolitains (SERM). La dynamique est lancée ; je souhaiterais avoir votre avis sur le sujet du financement de ces SERM et savoir si les moyens consacrés sont en adéquation avec nos ambitions.

M. Victor Habert-Dassault (LR). Le Conseil d'État a examiné début janvier le recours de nombreuses régions, dont la région des Hauts-de-France. Il a donné raison à huit d'entre elles. Ce recours visait les augmentations des tarifs de péages exigées pour les années 2024, 2025 et 2026 pour faire rouler le TER.

La majoration des péages a atteint 8 % en moyenne pour l'année 2024. Après des années d'augmentations inférieures à l'inflation, quelle est votre stratégie pour présenter des péages soutenables pour les régions ?

Mme Perrine Goulet (Dem). Jusqu'à présent et encore maintenant, quand il y a une panne dans la Nièvre, ce sont les équipes de Clermont-Ferrand qui montent dépanner le train.

Vous avez accepté, sur ma proposition, qu'une équipe soit à nouveau déployée sur le technicentre de Nevers. Je vous en remercie. Je me demande cependant comment et pourquoi l'équipe qui existait auparavant a été supprimée. Est-ce un impact de la filialisation de la SNCF, qui l'empêcherait de faire intervenir le personnel de Nevers en direct ? Si tel est le cas, j'aimerais comprendre comment parvenir à faire travailler vos filiales en transversal afin de pouvoir améliorer le service rendu aux clients. La réduction des délais d'intervention est une priorité.

M. Vincent Descoeur (LR). Monsieur le président, je voudrais me réjouir avec vous et devant vous de la remise en service du train de nuit Aurillac-Paris le 10 décembre dernier, conformément aux engagements pris par Jean Castex. Je tiens à souligner l'implication de vos services en région.

Cette nouvelle liaison a su trouver une clientèle, en dépit d'horaires inadaptés du fait de travaux sur la ligne, mais de très nombreux dysfonctionnements, principalement dus à une défaillance du matériel, sont à déplorer. Ils pourraient compromettre la réussite de ce projet pourtant essentiel pour Aurillac qui souffre d'une situation inédite d'enclavement.

Pouvez-vous nous indiquer quels moyens supplémentaires peuvent être déployés pour que le service soit plus opérationnel et réponde aux attentes des usagers ?

Pouvez-vous nous assurer que l'engagement pris par le ministre d'une circulation quotidienne dès 2025 pourra être tenu ?

M. Jean-Pierre Taite (LR). La crise des gilets jaunes l'a rappelé, il n'y a pas d'alternative à la voiture pour les habitants des territoires ruraux. Le réseau des petites lignes est indispensable. Votre plan stratégique invite les collectivités à reprendre les lignes dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et de la loi dite « 3DS ». Sachant que les régions sont dans l'incapacité de porter seules ces infrastructures, que proposez-vous pour sauver ces petites lignes ?

SNCF Réseau ne devrait-il pas abaisser ses tarifs et référentiels de voie sur ces lignes ?

La SNCF compte-t-elle déployer des alternatives en train léger, dont les coûts de maintenance et d'exploitation sont plus faibles ?

M. Fabien Di Filippo (LR). Un rapport sénatorial s'inquiétait du financement des infrastructures. L'État et le Gouvernement français s'avancent dans une impasse budgétaire ; comment garantir aux usagers que cela ne sera pas répercuté sur le prix des billets ?

Mon collègue Jean-Yves Bony s'interroge par ailleurs sur l'entretien des voies. Par quel produit avez-vous remplacé le glyphosate ?

M. Pierre Vatin (LR). Monsieur le président de la SNCF, vous évoquiez précédemment la régularité des trains. Je vais vous parler d'un problème du quotidien qui concerne la régularité d'un agenda établi par la SNCF, qui semble menacée. Il s'agit du remplacement du pont routier Saint-Ladre à Crépy-en-Valois dès février 2025, a priori. Dès 2013, la SNCF a annoncé le nécessaire remplacement de ce pont construit par la Compagnie du Nord en 1929. Ce pont a continué de se dégrader, alors qu'il supporte un trafic de 8 000 véhicules légers au quotidien. Les poids lourds en sont bannis depuis plusieurs années. Or il y a trois semaines, la SNCF a fait savoir lors d'une énième réunion que la réservation des voies n'était finalement plus envisageable en février 2025, du fait de priorités multiples et changeantes, nous renvoyant à 2027, voire 2028. Dès lors et compte tenu du danger que représente ce pont, attendez-vous son effondrement ?

Je vous demande que l'agenda soit respecté et que les travaux débutent en février 2025, comme la SNCF s'y était fermement engagée en septembre dernier.

M. Gérard Leseul (SOC). Monsieur Farandou, élu de la circonscription située entre Rouen et Le Havre, je ne peux m'empêcher de vous interroger sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Ce projet prévoit la création d'une nouvelle gare sur la rive gauche de Rouen et la réalisation d'un tunnel sous la Seine en direction du nord-ouest pour ressortir sur le plateau de Caux afin de se raccorder à la ligne existante en direction du Havre.

Les premières réflexions mettent en évidence un fort impact potentiel de ce projet pour les habitants, l'environnement et les terres agricoles de Pissy-Pôville, Saint-Jean-du-Cardonnay, La Vaupalière ou encore Roumare. Si l'objectif de ce projet est principalement de rapprocher Le Havre de Paris, il est possible d'interroger sa pertinence actuelle. La section nouvelle entre Rouen et Le Havre ferait gagner cinq à sept minutes, pour un montant financier qui apparaît déraisonnable. Ne serait-il pas préférable de concentrer les investissements sur les aménagements qui sont réellement en mesure d'améliorer le niveau de service et de réduire fortement le temps de parcours entre Rouen et Paris ?

Pouvez-vous vous engager à limiter les nuisances pour les riverains avec le prolongement du tunnel d'à peu près cinq kilomètres, jusqu'au point de raccordement avec la ligne existante ?

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). La ligne Valence-Briançon est essentielle à la vie de la vallée de la Drôme et des Hautes-Alpes et le train de nuit Briançon-Paris y circule quotidiennement avec un statut de train d'équilibre du territoire, enfin, quand il le peut.

Le service de train de nuit y est particulièrement défaillant. Depuis plus de six mois, moins de la moitié des trains parviennent à atteindre Briançon à l'heure prévue. Le matériel est vieillissant et les habitants de ma circonscription me font également état de situations rocambolesques. Par conséquent, pouvez-vous nous indiquer les critères qui ont permis la réintégration des quatorze lignes régionales au réseau structurant ? La ligne Valence-Briançon sera-t-elle réintégrée au réseau structurant lors de la prochaine révision du contrat de performance de SNCF Réseau prévu en 2024 ?

La perspective des JO d'hiver 2030 sera-t-elle celle de trains et de trains de nuit vers les Alpes réservés aux skieurs et sportifs, au détriment des habitants de nos vallées ?

M. Daniel Grenon (RN). Les systèmes des TER ont toujours été déficitaires et nous entendons régulièrement que le TER est par nature déficitaire. Dans un esprit de co-construction, pourriez-vous nous indiquer quelles seront selon vous les éventuelles pistes pour remettre ces budgets à l'équilibre ?

M. Benoit Mournet (RE). Monsieur le président de la SNCF, je voudrais d'abord saluer les résultats et votre engagement à la tête du groupe, et vous interroger pour savoir si vous avez pu mener un retour d'expérience sur l'incident très regrettable de l'été dernier concernant des pèlerins, parmi lesquels des malades, venant de Sicile pour aller à Lourdes, qui ont dû descendre à Vintimille, soit une noria de trente cars et plus de quarante-huit heures de voyage pour ce trajet. Je vous avais écrit à ce sujet.

Cela me conduit à une question sur les trains de nuit sur les lignes transversales et en particulier avec l'Italie, qui sont un bon moyen de décarboner le transport touristique. Le Sud-ouest, et en partie les Hautes-Pyrénées, prennent leur part dans le financement du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), avec une hausse de +34 % de la taxe de séjour, même si nous ne verrons pas de sitôt les trains passer.

M. Nicolas Ray (LR). La société Imerys a un projet d'extraction de lithium dans l'Allier. Il doit permettre l'équipement annuel de 700 000 véhicules électriques et la création de centaines d'emplois. Ce projet prévoit d'utiliser la ligne ferroviaire Gannat-Montluçon pour transporter le minerai. Or l'état actuel de la ligne ne permet pas d'assurer la circulation de trains de marchandises lourds. L'utilisation du rail est pourtant essentielle pour diminuer l'impact environnemental de ce projet, éviter l'encombrement du réseau routier et réduire les nuisances pour les riverains. Que comptez-vous faire pour adapter cette ligne et permettre ce projet industriel ?

Mme Danielle Brulebois (RE). Monsieur le président-directeur de la SNCF, je vous ai interpellé plusieurs fois sur la suppression du TGV reliant Strasbourg à Marseille et passant par Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse. En raison de travaux en gare de Lyon Part Dieu, cette ligne n'a pas été remise en circulation. La SNCF argue du fait que cette ligne n'est pas rentable, mais ce n'était pas l'avis de vos prédécesseurs. Pourrions-nous avoir un état des lieux et un bilan de la rentabilité de cette ligne, sachant qu'elle est très utile au département du Jura ? C'est le seul TGV qui passe par la ville préfecture.

Des investissements importants ont été réalisés et il n'y a besoin d'aucuns travaux pour la remettre en service. Tous les ans, la SNCF affrète d'ailleurs un TGV rempli de 600 voyageurs pour aller à Lourdes.

Le conseil départemental du Jura – j'associe ma collègue députée du Jura Marie-Christine Dalloz à ma question –, a déposé une motion, ainsi que de nombreux élus de Bourg-en-Bresse, pour remettre en service cette ligne. Où en sommes-nous ?

Mme Mathilde Paris (RN). Suite à la promulgation de la loi sur les services express régionaux métropolitains qui vont à la fois permettre le déploiement de mobilités autour des métropoles et également de désenclaver les territoires ruraux situés dans un périmètre d'environ quatre-vingts kilomètres autour des métropoles, je souhaite vous alerter sur le fait que les comités de pilotage qui ont été mis en place dans les régions en vue de la labellisation

des projets n'ont intégré pour le moment que les communes les plus proches des métropoles, excluant ainsi les communes les plus enclavées, pourtant situées dans ce fameux rayon de quatre-vingts kilomètres.

C'est notamment le cas de la ville de Gien, avec ses 13 000 habitants, située à soixante kilomètres de la métropole d'Orléans, et qui ne dispose aujourd'hui d'aucune alternative à la voiture pour la rejoindre.

Quelle est selon vous la distance maximale de déploiement des SERM ? Compte tenu du bénéfice réalisé par la SNCF en 2023, quelle somme avez-vous prévu d'investir pour la réalisation de ces projets ? Quel rôle jouera la SNCF dans la prise de décision ?

Par ailleurs, avez-vous clairement défini les rôles respectifs de la SNCF et de la Société des grands projets (SGP) ? Avez-vous des inquiétudes particulières à ce sujet ?

Enfin, pensez-vous que les coupes budgétaires de 2 milliards d'euros dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables » puissent retarder le déploiement de ces SERM ?

M. Jean-Pierre Farandou. La part de marché du fer peut être appréhendée de deux manières. Il y a la part de marché du fer par rapport à la route, qui est de 9 %. La concurrence est arrivée en 2007, la part de marché a peu évolué. La concurrence n'a pas développé le secteur.

Par contre, à l'intérieur du secteur, Fret SNCF n'assure plus que 60 % de l'activité. Il y a 40 % de nouveaux entrants. Fret SNCF a perdu des parts de marché à l'intérieur d'un secteur qui a plutôt perdu des points par rapport à la route.

L'objectif serait que la part de marché de 9 % passe à 18 %. Nous voudrions revenir aux alentours de la moyenne européenne.

Le transport combiné est un segment plutôt dynamique et nous pourrions remplir plus de trains. Nous prévoyons d'ailleurs de construire une nouvelle plateforme à Rungis.

Les trains entiers renvoient, quant à eux, à la réindustrialisation du continent européen et à la massification des flux.

Le wagon isolé, qui permet de s'adresser à beaucoup plus d'entreprises, a en revanche besoin d'aide.

Ce sont les conditions à remplir pour atteindre cet objectif d'une part de marché du fret de 18 %.

Concernant les trains de nuit sur la ligne Paris-Briançon, ils font partie des trains d'équilibre du territoire qui souffrent des mêmes maux, à savoir des locomotives anciennes. Ainsi, à Aurillac, les dessertes se sont arrêtées faute de locomotives. Seul l'achat de locomotives permettrait de sécuriser tous les acheminements.

Je ne suis pas informé des conditions de circulation. Vous semblez dire que les trains de marchandises passent avant les trains de voyageurs, je me renseignerai.

Je rappelle par ailleurs que le groupe SNCF ne se limite pas au train. Geodis et Keolis représentent la moitié de l'activité. En se limitant à l'aspect ferroviaire, notre empreinte carbone est à 80 %, ce qui nous place dans la bonne moyenne européenne. Par contre, nos filiales émettent des gaz à effet de serre et nous travaillons au verdissement des flottes. Je veux que Geodis et Keolis soient en pointe dans leur secteur d'activité. Ainsi, Geodis sera l'un des premiers acteurs de son secteur à utiliser des camions électriques.

Nous avons effectivement un taux de verdissement de la flotte assez bas, ce qui tient à plusieurs facteurs : nous avons des parcours assez longs, qui dépassent l'autonomie des véhicules électriques ; nous ne souhaitons pas forcément solliciter des fournisseurs chinois et nous attendons que l'industrie européenne, voire française, soit capable de produire des véhicules ; enfin, les véhicules restent assez chers.

Quoi qu'il en soit, l'intention de verdir notre flotte est réelle et nous basculerons massivement vers des flottes électriques lorsqu'existeront des véhicules électriques européens à coût accessible avec une autonomie suffisante.

Les prix sont un vaste sujet pour lequel il est compliqué de rentrer dans un débat précis. Je le répète, le TGV n'est pas un service public. Il faut que le TGV couvre ses coûts, qui sont importants. Les péages en représentent 40 % et le matériel roulant est cher. Une rame coûte près de 30 millions d'euros. La structure des coûts est élevée et à la hauteur des performances. Il ne faut pas banaliser le fait de rouler à 300 kilomètres/heure.

Je répète également que l'argent gagné par le TGV fait fonctionner tout le système ferroviaire. Il ne faut pas l'oublier.

La remarque sur le caractère anarchique de la numérotation des places de train est exacte. Il doit y avoir une explication, mais je ne la connais pas.

Sur la vallée de la Maurienne, SNCF Réseau a suivi les recommandations du cabinet de conseil sollicité. Ce dernier a estimé qu'il n'était pas nécessaire de purger, SNCF Réseau a suivi cette recommandation.

Une chute de roches massive est survenue et SNCF Réseau s'est engagée à rouvrir la ligne à l'été prochain. La SNCF se mobilise pour réduire au maximum les délais de remise en état du tunnel. Cela passe par la purge de la paroi, et ce n'est pas simple.

Le montant de 100 milliards d'euros me semble suffisant et nous serions ravis de parvenir à sécuriser ces financements. Concrètement, le projet avance. Les SERM se mettent en place et des financements dans les contrats de projet État-région vont permettre d'engager les études et tous ces projets. De plus, nous ajouterons 2,3 milliards d'euros dans la régénération. Il y a encore des questions sur le long terme mais à court terme, il y a des débuts de passage à l'acte. Les lignes bougent dans le bon sens.

Concernant la ligne Paris-Rodez, la situation est comparable à celles de Paris-Aurillac et Paris-Briançon. Il y a des difficultés de production, d'autant plus que la fin de la ligne n'est pas électrifiée.

Au sujet des chantiers ferroviaires, il est plus facile de couper la circulation sur les deux voies. Le chantier avance plus vite et la sécurité des personnels est bien meilleure. Pour des raisons d'efficacité industrielle et de sécurité, il est préférable de procéder ainsi. Des

procédures permettent de conserver une voie en activité, mais ce ne peut être une technique généralisée. Nous y recourons uniquement lorsque c'est nécessaire.

Un député a le souci des cheminots, je le partage également. La rémunération a augmenté à la SNCF, les chiffres l'attestent. La pénibilité est prise en compte et le dialogue social est vivace et intense au sein de la SNCF.

Dans les Hautes-Pyrénées, le train de nuit est électrifié et il n'y a pas de problème, hormis des travaux importants qui ont imposé un changement de sens d'accès. Ces travaux sont indispensables pour moderniser la ligne, des équilibres sont à trouver.

En Normandie, les lignes sont toutes gérées par le conseil régional de Normandie qui a repris toutes les lignes, y compris les anciennes lignes Intercités. Les horaires et les correspondances sont instruits au plan technique par la SNCF, mais décidés par le conseil régional.

La ligne POLT connaît en effet une situation similaire à celle de Paris-Clermont-Ferrand. Les mêmes causes produisent les mêmes effets. Il y a des sujets de voies ferrées, de matériels roulants, il y a le sujet des trois heures de trajet... Si nous voulons réduire le temps de trajet, il faut investir massivement.

Concernant l'achat de rames supplémentaires sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand, des études sont en cours et il n'est pas exclu de renforcer les commandes. Je ne doute pas qu'il y aura le même type d'études pour la ligne POLT.

Par ailleurs, la montée en charge est à peu près sécurisée jusqu'en 2027. Nous avons donc du temps pour nous organiser. Il reste encore à converger sur la manière de financer dans la durée le fameux 1,5 milliard d'euros après 2027. La SNCF est prête à contribuer à hauteur de 500 millions d'euros, mais le débat n'est ni instruit, ni conclu.

À propos des SERM, les financements permettant les études des projets sont mis en œuvre. Toute la dynamique est engagée, même si nous n'en sommes pas encore à évaluer finement le coût de chaque projet et à étaler le financement de leur réalisation. Nous estimons qu'en moyenne, un projet de SERM représente entre 1 et 2 milliards d'euros. Ce sont des projets accessibles, car les tours de table sont pluriels.

Comme je l'ai déjà signalé, le Conseil d'État a demandé que la procédure de validation soit recommencée. Il ne faudrait surtout pas que la conclusion soit de mettre à nouveau moins d'argent dans le ferroviaire, car ce manque d'argent est la cause profonde de tous les problèmes. Il faut mettre l'argent nécessaire pour qu'il n'y ait plus de dysfonctionnement sur les lignes Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Limoges, etc.

La filialisation est-elle une gêne ? Je ne sais pas si c'est la filialisation qui a expliqué qu'il n'y avait plus personne à Nevers pour s'occuper de la ligne. Quoi qu'il en soit, rien n'interdit aux différents services de la SNCF de travailler ensemble, à condition de ne pas brider la concurrence. À titre personnel, je prône beaucoup la transversalité de tous les services de la SNCF.

Quant aux petites lignes, ce sont la plupart du temps les lignes les moins utilisées. L'argent qui est investi dans ces lignes est souvent le résultat d'une addition entre l'argent de l'État et celui des régions. Je pense qu'une vraie dynamique est à l'œuvre sur les petites lignes et que la situation s'améliore, pour la voie comme pour les dessertes. Je confirme en outre la

nécessité de trains légers et je répète qu'à ce titre, le Draisie fabriqué par l'entreprise Lohr près de Strasbourg me paraît la bonne réponse en matière de matériel roulant.

Je confirme que nous avons arrêté le glyphosate et j'ajoute que cette décision est coûteuse. Nous ne regrettons pas cette décision, mais ce n'est pas un choix neutre. Le produit de substitution est une solution de désherbage moins efficace.

Je n'ai pas de réponse concernant le pont routier de Crépy-en-Valois. Je me renseignerai. Il en est de même pour la section nouvelle entre Rouen et Le Havre, le sujet est un peu pointu pour moi. Je vous répondrai par écrit.

Je voudrais revenir sur les Jeux olympiques d'hiver qui se dérouleront dans les Alpes. C'est une très bonne opportunité pour améliorer la desserte et j'engage à la mobilisation de tous.

Le TGV Strasbourg-Marseille connaît selon nous une fréquentation limitée et comme nous manquons de rames TGV, nous priorisons d'autres lignes. Lorsque nous aurons reçu les 115 nouvelles rames, nous pourrons reconsidérer notre stratégie de desserte.

Sur les TER, ils sont déficitaires et je crains qu'ils le restent. C'est consubstantiel au service public. Les recettes payées dans les TER couvrent 30 % des coûts, mais il faut l'accepter. Il ne me semble pas choquant qu'un conseil régional finance le déficit d'exploitation pour assurer la desserte des territoires à un prix raisonnable pour les utilisateurs.

Au sujet du train des pèlerins et de l'état de la voie Gannat-Montluçon, je n'ai pas les réponses. Je vous répondrai ultérieurement.

Concernant les SERM, je pense qu'il faut laisser chaque territoire décider. Il peut y avoir des conceptions un peu différentes. Ainsi par exemple, la région PACA a souhaité inclure dans ce concept des relations plus longues comme Marseille-Toulon. Par rapport à la problématique de Gien, il faut avoir ce débat au sein de la région Centre-Val de Loire. Il n'y aura pas de cadrage national là-dessus.

Monsieur le président Éric Coquerel. Est-ce que vous pouvez nous faire part de votre ambition sur le recrutement d'agents formés pour assurer les itinéraires de contournement lors de travaux et ne pas se reposer uniquement sur des sous-traitants ?

M. Jean-Pierre Farandou. C'est une question importante. Nous avons repris les recrutements de manière massive avec plus de 8 000 CDI par an dans le ferroviaire pour tous les métiers, y compris les métiers de la circulation. Cependant, il faut au moins six mois pour former un agent de circulation et cela peut expliquer le recours à la sous-traitance. Notre intention profonde est de réinternaliser une partie des missions, les missions de sécurité et de maîtrise d'ouvrage notamment.

Monsieur le président Éric Coquerel. Merci pour vos réponses. J'ai bien noté que vous devez quelques réponses écrites et qu'il nous faudrait auditionner le ministre. J'ai cru comprendre qu'il y avait des questions que vous nous proposiez de lui poser directement.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 6 mars 2024 à 9 h 35

Présents. - M. Damien Abad, M. Damien Adam, M. Laurent Alexandre, M. Gabriel Amard, M. Christophe Barthès, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. José Beaurain, Mme Lisa Belluco, M. Édouard Bénard, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, M. Jorys Bovet, M. Guy Bricout, M. Jean-Louis Bricout, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, Mme Bérangère Couillard, Mme Annick Cousin, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Luc Fugit, M. Daniel Grenon, Mme Clémence Guetté, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, Mme Florence Lasserre, M. Gérard Leseul, Mme Delphine Lingemann, M. Jean-François Lovisolo, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, M. Matthieu Marchio, Mme Alexandra Masson, Mme Manon Meunier, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Hubert Ott, M. Jimmy Pahun, Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback, M. Loïc Prud'homme, M. Nicolas Ray, Mme Véronique Riotton, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, Mme Huguette Tiegna, M. Pierre Vatin, Mme Anne-Cécile Violland, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - M. Olivier Becht, Mme Pascale Boyer, M. Aymeric Caron, M. Jean-Victor Castor, Mme Cyrielle Chatelain, Mme Claire Colomb-Pitollat, Mme Sandrine Le Feu, M. Marcellin Nadeau, Mme Sophie Panonacle

Assistaient également à la réunion. - M. Franck Allisio, Mme Christine Arrighi, M. Erwan Balanant, M. Karim Ben Cheikh, Mme Émilie Bonnivard, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Frédéric Cabrolier, M. Sylvain Carrière, M. Jean-René Cazeneuve, M. Florian Chauche, M. Éric Coquerel, Mme Josiane Corneloup, M. Charles de Courson, Mme Marie-Christine Dalloz, Mme Christine Decodts, M. Jocelyn Dessigny, M. Fabien Di Filippo, M. Benjamin Dirx, Mme Alma Dufour, Mme Stella Dupont, Mme Sophie Errante, M. Luc Geismar, Mme Félicie Gérard, M. Joël Giraud, Mme Perrine Goulet, Mme Géraldine Grangier, M. David Guiraud, M. Victor Habert-Dassault, Mme Nadia Hai, M. Patrick Hetzel, M. Alexandre Holroyd, M. François Jolivet, M. Daniel Labaronne, M. Emmanuel Lacresse, M. Mohamed Laqhila, M. Michel Lauzzana, M. Marc Le Fur, M. Tematai Le Gayic, Mme Constance Le Grip, M. Pascal Lecamp, Mme Charlotte Leduc, M. Philippe Lottiaux, Mme Véronique Louwagie, Mme Lise Magnier, M. Emmanuel Mandon, Mme Alexandra Martin (Gironde), M. Bryan Masson, M. Jean-Paul Mattei, M. Kévin Mauvieux, Mme Marianne Maximi, M. Benoit Mournet, Mme Mathilde Paris, Mme Christine Pires Beaune, Mme Marie Pochon, M. Robin Reda, M. Sébastien Rome, M. Xavier Roseren, M. Alexandre Sabatou, M. Michel Sala, Mme Eva Sas, Mme Danielle Simonnet, M. Jean-Philippe Tanguy, Mme Sarah Tanzilli, M. Jean-Marc Tellier