

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités
et de M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau 2

Mercredi
7 février 2018
Séance de 8 heures 30

Compte rendu n° 31

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence de
Mme Barbara Pompili**
Présidente



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités et M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

Mme Barbara Pompili, Présidente. Mes chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités, et M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau, dans le cadre de nos travaux préparatoires au projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui est en cours d'élaboration. Quatre ans après la réforme du 4 août 2014, le législateur va devoir s'intéresser à nouveau au transport ferroviaire. Pour respecter les engagements européens de la France, il est en effet nécessaire de mettre en œuvre l'ouverture à la concurrence : après le fret et le transport international, voici venu le tour du transport intérieur de passagers.

Monsieur Pepy, monsieur Jeantet, comment voyez-vous ce projet d'ouverture et comment se situe la SNCF dans cette mise en concurrence ? De façon plus générale, qu'attendez-vous de la future loi sur les mobilités ?

Les Assises de la mobilité ainsi que les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures ont été riches en échanges et en propositions. S'agissant du secteur ferroviaire, le rapport d'étape du Conseil d'orientation, publié en décembre, comporte une liste de priorités concernant la réorientation des investissements. Quelle appréciation portez-vous sur cette liste ?

Par ailleurs, M. Jean-Cyril Spinetta a été chargé d'une mission portant spécifiquement sur le système ferroviaire, son fonctionnement et son modèle économique. Son rapport est très attendu, car il doit aborder notamment la difficile question de la dette de la SNCF. L'hypothèse de la reprise par l'État d'une partie de cette dette vous semble-t-elle réaliste et, le cas échéant, souhaitable ?

Enfin, les récentes difficultés rencontrées dans les gares parisiennes et les intempéries actuelles, qui feront sans doute l'objet de nombreuses questions de mes collègues, ont souligné l'urgence de procéder à une rénovation des équipements, notamment de signalisation. Pouvez-vous nous dire quels moyens vous comptez déployer pour procéder à cette rénovation et nous indiquer le calendrier de celle-ci ?

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Merci, madame la présidente. Je salue l'ensemble des membres de votre commission – beaucoup connaissent bien le ferroviaire – et je les remercie d'être aussi nombreux et de nous offrir l'occasion de venir nous expliquer devant la représentation nationale.

En préambule, je veux témoigner notre solidarité à l'ensemble des usagers des transports, qui connaissent de grandes difficultés ce matin. Je puis vous dire, pour l'avoir constaté hier soir à la gare Montparnasse, que les agents du service public sont sur le pont pour faire face au désordre provoqué par des chutes de neige brutales, les plus importantes depuis cinq ans. Ce matin encore, en Île-de-France, les conducteurs de train et les agents des gares ont eu beaucoup de difficultés à se rendre sur leur lieu de travail pour prendre leur service, vers quatre heures et demie ou cinq heures, notamment parce que les routes étaient en cours de salage et le trafic ralenti. La circulation demeure donc assez perturbée.

Pour être extrêmement bref et favoriser les échanges, je n'aborderai que trois ou quatre points.

Tout d'abord, la révolution des mobilités, dont on parle beaucoup depuis plusieurs années, n'est plus devant nous : elle est là, et c'est un bouleversement extraordinaire. Urgence écologique, priorité donnée aux trains de la vie quotidienne, développement du *low-cost* et, demain, des véhicules autonomes, approche privilégiant les usages plutôt que les infrastructures : tout cela est en train de bouleverser les modes de réflexion dans le secteur des transports – on parle du reste, aujourd'hui, de « mobilités » et non plus de « transports » –, en particulier le ferroviaire.

En tant qu'outil public, la SNCF a pour mission de s'adapter à cette révolution et, dans la mesure du possible, de l'anticiper, afin de répondre aux nouveaux enjeux. Nous sommes, du reste, un acteur central de cette révolution, au titre des trois métiers que nous exerçons. Premièrement, nous gérons les infrastructures, qui comprennent l'ensemble de notre foncier – nous sommes le second propriétaire foncier de France. Notre deuxième métier est la logistique. On en parle peu, mais nous sommes le premier acteur français dans ce domaine, et nous entendons développer cette activité. Enfin, notre troisième métier est évidemment le transport de voyageurs et, dans ce secteur, les mobilités quotidiennes sont notre priorité absolue.

Dans chacun de ces domaines, la France occupe une bonne position au plan mondial. Nous sommes ainsi le premier acteur des mobilités quotidiennes – ex aequo avec nos collègues allemands –, si l'on prend en compte le TER, le Transilien et Kéolis. Nous sommes, par exemple, le numéro un mondial du métro automatique et du tramway, et cela a une importance particulière à l'heure où les grandes métropoles souffrent de congestion et d'asphyxie. Nous ne sommes qu'au huitième rang mondial dans le secteur de la logistique ; c'est pourquoi nous voulons développer cette activité. Quant au réseau ferroviaire français, il est le deuxième d'Europe, et peut-être le premier en matière de travaux.

Ensuite, en tant que managers d'une entreprise publique, nous n'assumons pas de responsabilités politiques, mais nous sommes extrêmement impatients de connaître les décisions que le Gouvernement et le Parlement prendront sur les sujets que vous avez évoqués, madame la présidente, et qui sont tous d'ordre législatif, qu'il s'agisse de l'ouverture à la concurrence, de la loi d'orientation sur les mobilités, des priorités à définir en matière d'infrastructures ou de la dette.

En ce qui concerne la loi d'orientation sur les mobilités, trois questions au moins nous paraissent importantes. Premièrement, comment les mobilités vont-elles s'organiser et le ferroviaire reste-t-il la colonne vertébrale de ce secteur ? Deuxièmement, le train ne pouvant pas être présent partout, quel est son rôle par rapport aux autres modes de transport ? Quelle est sa zone de pertinence ? Enfin, la troisième question a trait aux choix d'infrastructures, sur lesquels M. Patrick Jeantet reviendra dans un instant.

Par ailleurs – et c'est le troisième point que je souhaitais aborder – il est nécessaire que nous poursuivions nos efforts pour améliorer notre performance technique et économique. Dans le domaine technique, force est de constater que l'on peut mieux faire. Certes, à l'échelle européenne, nous figurons probablement parmi les trois ou les cinq premiers, mais ce n'est pas suffisant : il faut que nous soyons les premiers ou que nous nous en rapprochions. Au plan économique, la performance est inégale : dans certains secteurs, nous avons beaucoup progressé ; dans d'autres, nous avons un peu plus de retard. Ainsi, nous avons fait

beaucoup de progrès dans le fret, puisque nous avons divisé le déficit de cette activité par cinq. Mais, en France et en Europe, le fret ferroviaire ne trouve pas son équilibre ; c'est un problème qui dépasse largement les opérateurs. Quant à l'ouverture à la concurrence, elle relève bien entendu d'un choix politique. Mais nous souhaiterions que le Parlement, s'il la décidait, accepte de traiter en même temps la question de la compétitivité de l'entreprise. En effet, on l'a vu pour le fret ferroviaire, si l'on ouvre à la concurrence en faisant l'impasse sur cette question, tout le monde est perdant. Les règles du jeu doivent être équitables pour tous les acteurs, non seulement pour les nouveaux entrants mais aussi pour l'entreprise historique.

Enfin, n'oublions pas la filière industrielle française du ferroviaire, qui est très importante car elle exporte ; c'est une filière de rang mondial. Bien entendu, la SNCF représente une part importante du socle de cette industrie à l'exportation. Elle réalise 30 % de son chiffre d'affaires hors de France, mais on retrouve l'industrie ferroviaire française dans de nombreux pays, notamment au Maroc, au Vietnam... Elle crée de l'emploi et de la croissance en France. Elle doit donc être prise en compte dans l'appréciation que l'on portera sur l'avenir du ferroviaire.

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Mesdames et messieurs les députés, je suis très honoré de m'exprimer devant vous ce matin. J'évoquerai en particulier la situation de SNCF Réseau, donc des infrastructures.

Notre réseau ferré national, qui est le deuxième plus grand réseau ferré d'Europe, est, en fait, à deux vitesses, puisqu'il se compose du réseau des Lignes à grande vitesse (LGV) et du réseau classique. Le premier comprend environ 2 700 kilomètres de lignes depuis l'inauguration, le 2 juillet dernier, des lignes Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays-de-la-Loire et, au mois de décembre, du contournement de Nîmes-Montpellier. Même si les plus anciennes commencent à vieillir, la qualité de ces lignes est tout à fait satisfaisante puisqu'on a investi dans leur renouvellement progressif.

Le second réseau, en revanche, le réseau historique, pâtit d'un sous-investissement chronique depuis la création du premier, soit une petite trentaine d'années. Notre priorité est donc de rattraper ce retard de renouvellement. Pour vous donner un ordre de grandeur, dans les années 2000, nous investissions dans sa rénovation de 500 millions à 700 millions par an, quand nos voisins allemands ou britanniques, dont le réseau est comparable, investissaient 3 à 4 milliards. Des rapports ayant mis en évidence le manque de renouvellement du réseau classique, nous avons porté le montant de nos investissements à 2,7 milliards l'année dernière, avec l'objectif d'atteindre 3 milliards – avant productivité – à l'horizon 2020. Mais sachez que le réseau comprend 30 000 kilomètres de lignes, dont 17 000 – ou, plus exactement 34 000 kilomètres, puisque ce sont des lignes à double voie – sont très circulées. Or, depuis que nous avons augmenté nos investissements, nous en renouvelons environ 1 000 à 1 100 kilomètres par an. Le renouvellement de l'ensemble de ces lignes prendra donc plus de trente ans. L'effort devra être soutenu pendant plusieurs années avant d'obtenir une amélioration significative de la qualité des infrastructures. Du reste, dans le cadre des recommandations émises par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) suite à l'accident de Brétigny, nous allons publier, à la fin du mois de mars, un nouveau rapport qui confirme que, si l'investissement a bien augmenté, il devra être maintenu sur une longue période et que, pour le moment, nous sommes loin du compte puisque l'on commence à peine à inverser légèrement les courbes de ce que l'on appelle la consistance de la voie.

Deuxièmement, nous avons signé, en avril dernier, un contrat de performance qui, vous le savez, puisque vous avez auditionné son président, a été très contesté par l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Cependant, du point de vue de SNCF Réseau, il présente l’immense avantage de définir, pour la première fois, des trajectoires d’investissement de rénovation sur dix ans, de sorte que nous pouvons désormais programmer nos travaux. Auparavant, et c’est encore le cas cette année, les travaux étaient planifiés trois à cinq ans à l’avance, mais les arbitrages budgétaires du mois de décembre nous contraignaient bien souvent à en déprogrammer un certain nombre, parfois important, au mois de janvier, ce qui avait des conséquences sur la circulation et l’organisation de la société. Le contrat de performance – et, je le répète, c’est un point extrêmement important – nous offre donc une visibilité sur les investissements. Les critiques de l’ARAFER portent notamment sur l’équilibre financier qui, de fait, pose problème – je vais y revenir.

J’ajoute que, si nous n’augmentons pas nos investissements, nous serons obligés, dans le cadre du contrat de performance, de diminuer ceux que nous consacrons à la rénovation des voies pour renforcer la part allouée à la signalisation et à la caténaire, qui continuent de se détériorer. J’ai donc demandé au Gouvernement que le montant des investissements annuels soit porté de 3 milliards à 3,5 milliards afin que nous puissions à la fois maintenir nos investissements dans le renouvellement des voies et accélérer la rénovation de la signalisation, dont dépend en grande partie la qualité du service. Dans la plupart des cas, en effet, celle-ci est dégradée par des incidents de signalisation ou de caténaires dus à l’ancienneté et à l’obsolescence du système. L’état des voies, quant à lui, a plutôt des incidences sur la sécurité. Lorsqu’une voie est usée, on limite la vitesse, jusqu’à son renouvellement. Le nombre de ces limitations de vitesse a ainsi augmenté substantiellement ces dernières années, puisqu’elles concernent désormais environ 5 000 des 30 000 kilomètres de lignes.

Troisièmement, j’ai proposé au Gouvernement, et je vous propose, d’accélérer la modernisation du réseau. Il s’agit d’utiliser les innovations technologiques actuelles pour modifier progressivement le système de contrôle-commande des trains, dont le système de signalisation, en adoptant l’ERTMS 2 (*European rail traffic management system*). Ce système standardisé au niveau européen permet, d’une part, de diminuer l’écart entre deux trains, donc d’augmenter la capacité d’une infrastructure existante sans avoir à reconstruire une nouvelle ligne, d’autre part, d’améliorer grandement la qualité du service. Deux projets phares vont être lancés : le premier sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, le second sur la ligne Marseille-Vintimille. Ce basculement représente, dans le domaine du ferroviaire, un changement équivalent à l’introduction du métro automatique. Il ne s’agit pas encore tout à fait d’un train autonome – ce sera l’étape suivante –, mais nous pourrions réduire les écarts entre les trains et augmenter la capacité des infrastructures existantes.

En matière de productivité, nous nous sommes engagés, dans le contrat de performance, à économiser, durant les cinq premières années du contrat, c’est-à-dire à l’horizon 2021, 500 millions d’euros par an sur une base de coûts de 8,5 milliards, qui inclut investissements de rénovation, charges d’exploitation et coûts de maintenance courante. Ce plan de productivité, qui est actuellement déployé dans l’entreprise, comprend 39 leviers de productivité. Des systèmes de gestion et de maintenance assistées par ordinateur permettent, par exemple, de géolocaliser les tournées et de les regrouper ou de « monitorer » le temps de réparation. Par ailleurs, nous nous sommes engagés à porter, à l’horizon de dix ans, le montant de ces économies de 500 millions à 1,2 milliard par an. En 2018, nous allons donc travailler à identifier les leviers de la seconde phase. Je pense notamment à la restructuration de la formation, dont le coût représente actuellement environ 7,5 % de la masse salariale ;

notre objectif est d'abaisser ce taux à 5 %, ce qui nous permettrait d'économiser 30 à 50 millions d'euros.

Avant de conclure, je souhaite évoquer l'équilibre financier de SNCF Réseau. Celui-ci est compliqué par la gouvernance financière. Nous avons une économie à coûts fixes, qui dépend très peu des circulations. Outre les trajectoires d'investissement, c'est-à-dire les fameux 3 milliards, les coûts d'exploitation sont à peu près fixes : nos coûts variables sont de 10 à 15 %. Quant à nos recettes, elles sont issues, à hauteur de 55 %, des péages dont s'acquittent les entreprises ferroviaires, le reste provenant des concours publics. L'ARAFER souhaite que les péages baissent, de sorte qu'à terme, un plus grand nombre de trains circulera sur les voies. Toutefois, l'élasticité du coût n'étant pas très importante, le trafic se maintiendrait à son niveau actuel pendant plusieurs années. Dès lors, sachant que le ministère du budget ne souhaite pas accroître les concours publics, une baisse des péages nous conduirait soit à augmenter la dette, ce qui n'est sans doute pas envisageable, soit à diminuer les investissements. La gouvernance, qui permet actuellement à l'ARAFER d'imposer de telles baisses de tarifs à terme, mérite, me semble-t-il, l'attention du Parlement.

En conclusion, j'ai lancé un projet stratégique, intitulé « Nouvelle ère », qui se concentre sur la rénovation du réseau structurant, les transports du quotidien et les travaux sur les grands nœuds ferroviaires, puisque c'est là que se trouvent les grandes masses de clients finaux, ainsi que sur la modernisation du réseau, qui vise à augmenter la capacité des infrastructures et à améliorer la qualité du service.

Mme Zivka Park. J'interviens au nom du groupe La République en Marche.

Le Gouvernement souhaite une transformation profonde de notre politique de mobilité. Ainsi, après avoir organisé les Assises des mobilités, qui se sont tenues l'année dernière pendant trois mois, il prépare un projet de loi sur les mobilités, dont un volet important concernera la SNCF. Une réflexion globale a donc été menée sur l'ensemble du modèle ferroviaire. La priorité est donnée à la modernisation et à l'entretien du réseau existant plutôt qu'à de nouveaux grands projets d'infrastructures. Vous avez du reste commencé à nous expliquer comment la SNCF se préparait à la réforme du système ferroviaire et vous nous avez apporté quelques éléments d'information sur la refonte du modèle d'exploitation des TGV que vous êtes en train de préparer.

Les résultats de la SNCF en 2017 doivent être salués : 10 millions de clients supplémentaires par rapport à 2016, une augmentation de la fréquentation des TGV et des Intercités ainsi que du nombre de TGV qui circulent sur le réseau. Il n'en reste pas moins que l'entreprise doit relever un certain nombre de défis pressants, au premier rang desquels figure la dette financière du réseau. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières fait en effet état de premiers signes d'inquiétude et des risques de dérives à moyen et long terme des trajectoires financières. Comment la SNCF peut-elle améliorer sa situation financière alors qu'elle doit, dans le même temps, travailler à la modernisation et à l'amélioration de la fiabilité de son réseau existant ?

Vous prévoyez un doublement du nombre de voyageurs « Ouigo » pour atteindre 14 millions en 2018. La SNCF est-elle prête à faire face à cette augmentation et, si oui, comment ?

Le sous-investissement chronique dont pâtissent depuis des décennies les réseaux du quotidien a causé des dysfonctionnements et des incidents répétés ces derniers mois. Des mesures ont été annoncées : un diagnostic complet des systèmes d'alimentation électrique et de signalisation ainsi que des postes informatiques est en cours dans toutes les grandes gares. Pouvez-vous nous communiquer les premières conclusions de cette radiographie ?

Vous avez récemment annoncé dans la presse faire de l'information des voyageurs et de la transparence votre objectif, mais quelles sont vos marges de manœuvre pour améliorer le système d'information des voyageurs et le rendre plus réactif ?

Par ailleurs, pouvez-vous nous décrire, dans leurs grandes lignes, les principaux axes d'amélioration de la mobilité du quotidien, notamment en ce qui concerne les Transilien ?

S'agissant de la sécurité, la quasi-totalité des trains circulant en Île-de-France n'ont plus de contrôleurs à bord : des brigades anti-fraude sont chargées de contrôler les titres de transport et d'assurer la sécurité des voyageurs. Les trains sans contrôleurs sont-ils amenés à se généraliser dans les zones peu denses et, si oui, dans quelle mesure ?

Enfin, l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire de voyageurs suscite questions et débats, notamment à propos du cadre des relations contractuelles entre régions et opérateurs que vous entendez développer. Quel est l'avenir du pôle Gares & Connexions et son positionnement dans le groupe SNCF dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ? Comment voyez-vous le renforcement des capacités d'endettement de ce pôle ?

Mme Valérie Beauvais. Messieurs les présidents, je vous remercie, au nom des membres du groupe Les Républicains, pour vos exposés sur la situation de la SNCF et, plus largement, sur les enjeux et perspectives auxquelles votre entreprise est confrontée.

La mobilité et les transports sont au cœur des préoccupations de notre commission. Nous sommes très attachés au transport ferroviaire, qui doit répondre aux enjeux actuels de notre société : offrir des capacités de déplacement sur l'ensemble du territoire tout en ayant une incidence la plus faible possible sur l'environnement. Si nous n'avons pas de doute quant à sa capacité d'être un acteur de la mobilité de demain, nous émettons néanmoins plusieurs réserves quant à votre capacité à tenir le premier rôle de la mobilité si vous ne menez pas plusieurs réformes.

En effet, on nous a présenté la réforme ferroviaire comme la mère des réformes pour améliorer la qualité du service public pour tous, mais, quelques années plus tard, force est de constater que tous les objectifs inscrits dans la loi n'ont pas été atteints. Je pense notamment à la place et au rôle des régions dans la politique des transports. La précédente majorité n'avait pas accepté de donner une plus grande place aux représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires, et ce malgré les efforts financiers sans précédent consentis par les régions. Non seulement leur représentativité est limitée, mais elles ne maîtrisent pas l'ensemble de la politique tarifaire des TER et elles subissent les décisions de la SNCF, notamment en ce qui concerne les contrôleurs. Ainsi, pour ne parler que du Grand Est, sur certaines lignes TER, les usagers sont confrontés à des grèves à répétition, alors que la région a réalisé d'importants investissements pour faciliter la mobilité de ses habitants. Face à ce constat, ne pensez-vous pas que la place et la représentativité des régions mériteraient d'être redéfinies afin que le service public soit réellement amélioré pour les usagers quotidiens des TER ?

En conclusion, l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires de voyageurs est devenue inéluctable depuis l'adoption du quatrième paquet ferroviaire en décembre 2016. Cet ensemble de textes européens impose l'ouverture à la concurrence des services conventionnés : en France, les trains TER et les trains d'équilibre du territoire dès le 3 décembre 2019 ; les services commerciaux, les TGV, à partir du 14 décembre 2020. Pouvez-vous nous indiquer les conditions dans lesquelles, selon vous, cette ouverture à la concurrence doit être réalisée afin de respecter l'aménagement du territoire français et le maintien des 230 dessertes TGV ? En d'autres termes, pouvez-vous nous dire quel est le choix de la SNCF entre une ouverture à la concurrence en *open access* et une ouverture en franchise de lignes ?

Mme Aude Luquet. Le Gouvernement a affirmé son ambition de refonder le système ferroviaire en se concentrant sur les trains du quotidien. La ministre des transports, Mme Élisabeth Borne, s'est vu remettre récemment par le Conseil d'orientation des infrastructures, un rapport qui trace différentes perspectives afin d'anticiper les besoins en mobilité des Français dans les vingt prochaines années. M. Jean-Cyril Spinetta doit lui remettre également dans les prochains jours un rapport attendu sur le modèle du transport ferroviaire. Ces différentes réflexions doivent aboutir à la présentation d'un projet de loi sur les mobilités en avril. Le groupe Mouvement Démocrate et apparentés constate que le Gouvernement a donc pris acte de la nécessité de répondre aux besoins des usagers, qui subissent chaque jour la vétusté des installations, alors que la dernière loi d'orientation date de 1982.

Depuis des décennies, les différents gouvernements ont privilégié, à travers le TGV, les transports de longue distance, qui ne profitent qu'à une fraction de la population, et ce au détriment de l'offre de transports du quotidien, pourtant empruntés par 90 % des personnes transportées. Le transport est devenu une source majeure de stress, dès lors que le moindre grain de sable peut enrayer la machine. Les usagers pouvant passer plusieurs heures par semaine dans les transports, faciliter leur déplacement, c'est améliorer directement leur qualité de vie au quotidien.

Ces dernières années, la SNCF s'est considérablement développée à l'international ; le rail représente désormais à peine plus de la moitié du chiffre d'affaires du groupe et la France une partie de plus en plus réduite du marché. Face à cette croissance externe, certains craignent une perte d'effectifs et une baisse de compétences par le recours accru à des sous-traitants. D'autres redoutent une moindre qualité des prestations et une perte d'intérêt de la SNCF pour le marché français. Selon vous, ces craintes sont-elles fondées ?

Ces dernières années, la fréquentation du train a diminué au profit des autres modes de transport : voitures particulières, avions, autocars. De fait, de nouvelles propositions de mobilité, comme le covoiturage et les autocars, ont connu une forte croissance. Pour faire face à ce phénomène, la SNCF a investi dans ces transports périphériques pour proposer une offre multimodale. Dans un marché où les acteurs se sont multipliés, cette concurrence multimodale est-elle une chance pour la SNCF ou, au contraire, fragilise-t-elle le modèle ferroviaire ? De même, le développement d'une offre *low-cost*, avec Ouigo, concurrence de plus en plus le TGV dit classique. Quelles sont les perspectives de la SNCF pour faire cohabiter ces deux offres ?

Si le transport de voyageurs est un enjeu majeur, vous avez évoqué, monsieur Pepy, la situation du fret ferroviaire. Quelles sont les perspectives de développement de ce marché ?

Enfin, quels engagements prenez-vous vis-à-vis des usagers du RER et du Transilien, auxquels le directeur général du Transilien et le directeur de SNCF Réseau Île-de-France ont récemment annoncé que les huit prochaines années allaient être difficiles et qu'il était d'ores et déjà prévu d'interrompre pendant plusieurs jours le trafic de certaines lignes ?

M. Bertrand Pancher. Je salue vos engagements et la ténacité dont vous faites preuve pour manœuvrer ce grand bateau qu'est la SNCF. Les défis sont immenses ; il faudra du temps. J'observe que l'on vous fait trop souvent payer les absences de l'État stratège qui, alors qu'il n'a donné ni indications claires ni moyens pérennes, rejette la responsabilité des difficultés sur les dirigeants et le personnel. Je tiens donc à vous apporter le soutien du groupe UDI Agir et Indépendants.

Ma première question a trait à l'entretien du réseau. M. Patrick Jeantet a dit avoir besoin de moyens supplémentaires, mais 1 600 chantiers sont en cours et il paraît difficile d'aller plus vite. Le fait de réclamer des moyens supplémentaires ne va-t-il pas entraîner d'autres retards et d'autres difficultés ?

Ma deuxième question porte sur le rapport du Conseil d'orientation sur les infrastructures. C'est un très bon rapport, mais il comporte un certain nombre de contradictions. Plus d'un milliard d'euros supplémentaires par an seraient nécessaires pour répondre aux engagements présidentiels, sans compter l'absence de financement du canal Seine-Nord, du tunnel Lyon-Turin et les ambiguïtés quant au Bordeaux-Toulouse. Ces infrastructures ne risquent-elles donc pas d'être « payées par le roi de Prusse », c'est-à-dire par l'endettement ?

Il est par ailleurs nécessaire d'augmenter la productivité, de modifier le statut de la SNCF, d'ouvrir à la concurrence. Quel est le climat social ? N'êtes-vous pas en train d'essayer d'en faire trop ?

S'agissant de la desserte des territoires, quelles sont vos relations avec les régions ? Nous avons bien compris que toutes les dessertes de TGV existantes n'étaient pas forcément nécessaires, mais est-on certain que les suppressions seront bien compensées par des TER ?

Enfin, je souhaiterais connaître le jugement que vous portez sur l'ARAFER. Le gendarme nous dit qu'il n'a pas les moyens de bien mener sa mission. Quelle est votre appréciation sur cette autorité de contrôle ?

M. Christophe Bouillon. Il existe deux jobs particulièrement exposés dans notre pays, l'entraîneur de l'équipe de France et le patron de la SNCF, car tout le monde a son idée de la question ; il y a parfois même plus de commentateurs que de voyageurs... Quoi qu'il en soit, aux yeux des membres du groupe Nouvelle Gauche, cette audition tombe à pic, entre la publication du rapport Duron et le rapport Spinetta attendu sur le modèle économique ferroviaire, et à un moment où beaucoup de voyageurs ont à subir des désagréments liés aux intempéries.

Ma première question porte sur la multiplication des incidents. J'ai encore en mémoire celui de la gare Saint-Lazare, le 26 décembre dernier. Vous avez déclaré qu'il y avait à la fois un manque de résilience de l'exploitation et sans doute de la vétusté dans les infrastructures. Quant à l'ARAFER, elle indique que les suppressions de trains, les annulations de dernière minute ou les déprogrammations ont réduit l'offre initialement prévue en 2016 de 5 %, et que 55 % des minutes perdues par les trains de voyageurs proviennent de

causes maîtrisables, soit par le gestionnaire de réseau soit par l'entreprise ferroviaire. Comment comptez-vous maîtriser ces causes ?

Par ailleurs, M. Alain Krakovitch, directeur général du Transilien, a annoncé, avec des accents quelque peu churchilliens, qu'il fallait s'attendre à beaucoup de désagréments pendant huit ans. Comment allez-vous gérer l'information aux voyageurs ?

En ce qui concerne les grands projets, le rapport Duron a le mérite de fixer des calendriers et de dire combien cela coûte. Selon l'étude de l'ARAFER en 2016, on compte 1,2 milliard de passagers par an, dont 88 % pour les transports dits du quotidien, TER et Transilien, donc une faible proportion pour les trains Intercités. Pourtant, l'essentiel des investissements porte sur les grandes lignes, qui ont reçu 30 milliards de 1990 à 2015. Quelle sera la part des trains du quotidien ? Je prends un cas d'école, concernant la ligne Paris-Normandie, notamment un tronçon entre Rouen et Yvetot qui n'est pas un nœud de saturation pour le fret et n'est pas d'une importance majeure pour le voyage de passagers, et où il est pourtant prévu d'investir un milliard d'euros pour gagner quatre minutes... Je pense qu'il existe d'autres solutions.

M. Loïc Prud'homme. J'interviens au nom du groupe La France Insoumise.

Le 15 janvier, je visitais la gare de triage d'Hourcade, à Bègles. Le vacarme y était assourdissant : pas un seul train, mais le passage des camions sur le pont de la rocade juste au-dessus, un par seconde. C'est un naufrage industriel. En 1985, 30 % du transport de marchandises était assuré par le rail, aujourd'hui 10 %. Dans les années 2000, 1,8 million de camions ont été remis sur les routes, parallèlement au démantèlement du fret ferroviaire orchestré par la SNCF et encouragé par une série de capitulations politiques.

Vous avez supprimé en 2009 le wagon isolé, reportant ainsi le trafic des PME vers Geodis, premier transporteur routier et filiale à 100 % de la SNCF, Geodis qui emploie des chauffeurs routiers venus de Roumanie payés moins de 300 euros bruts par mois. Vous organisez en interne la concurrence du rail. En 2009 encore, vous annoncez à la télévision votre intention de mettre fin aux murs de camions qui ceinturent nos agglomérations et à faire la révolution du transport écologique. Allez-vous réitérer ce mensonge devant la représentation nationale ? Finalement, au vu de l'histoire du fret, nous savons à quoi nous attendre pour la partie « voyageurs » qui sera ouverte à la concurrence en 2020 : toute idée de service public sera jetée aux oubliettes face à la privatisation. C'est une vente à la découpe.

J'anticipe l'objection que vous me ferez pour justifier ces renoncements : la dette. Je ne suis pas économiste, aussi pourriez-vous m'éclairer sur l'utilité de feu le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), créé en 1991 avec 5,5 milliards de dette à gérer, et sur votre belle réussite avec, au final, 8 milliards de dette à la fin de ce service en 2017 ? Pourriez-vous m'expliquer aussi le passage d'une dette totale de 31,7 milliards en 1996 à 46,4 milliards vingt ans plus tard, alors que dans le même temps SNCF Mobilités est bénéficiaire chaque année et a versé 49,74 milliards d'euros en péages pour la même période – j'ai fait les comptes hier soir ?

Je souhaite souligner votre contribution directe à cette dette. Je pense notamment à l'inauguration de la LGV Tours-Bordeaux, dont le coût se monte à 6 millions d'euros selon la police, 3 millions selon les organisateurs, avec du caviar au wagon-bar. J'ajoute à votre débit les 210 millions consacrés chaque année à la communication, dont 70 % sont longtemps restés hors de tout appel d'offres. De la part d'un tenant de la libre concurrence, c'est assez

surprenant. Monsieur Pepy, au vu des éléments qui viennent d'être présentés – et je vous fais grâce de Brétigny et des *black-out* à Montparnasse et Saint-Lazare –, au vu de vos états de service en tant que fossoyeur de la SNCF (*Protestations.*), vous comprenez bien que les contribuables ne vont pas en plus payer les fleurs et les couronnes.

J'en viens à la gestion des ressources humaines. Nonobstant les cinquante agents de la SNCF qui se suicident chaque année, l'un de vos directeurs me disait dernièrement, sans sourciller : « Notre ADN, c'est l'humain. » Alors, messieurs, je souhaite que nous mettions fin à vos missions avec bienveillance et humanité. Un conseiller en reconversion va donc vous réorienter vers votre cœur de métier : la casse du service public et la communication. Le poste sera un peu loin de chez vous mais, pas de panique, vous êtes flexible et vous prendrez le train comme tout le monde. Quant à nous, face aux enjeux écologiques, nous ouvrons dès à présent les recrutements avec un objectif clair : non au caviar dans le wagon-bar, oui à l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, Présidente. Mes chers collègues, je vous rappelle que la parole est libre au sein de notre commission.

M. Hubert Wulfranc. Messieurs les présidents, vous êtes les responsables du principal outil de mobilité alternatif à la route. La transition écologique n'est plus une option dans nos sociétés et vous êtes à la tête de la première entreprise écologique de notre pays, car les transports du quotidien, c'est vous. En la circonstance, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine considère qu'il faut donc rompre avec la spirale de l'échec que l'État et les directions de la SNCF initient depuis plusieurs années et qui conduisent à un bilan aux antipodes des objectifs sans cesse déclamés en matière de transport tant des personnes que des marchandises.

Une inversion de logique nous paraît déterminante. Elle passe par la question primordiale des finances de l'entreprise et de ses objectifs de service public. Il faut désendetter le système ferroviaire, c'est la condition *sine qua non* pour redonner du volume à l'entreprise, tant en personnel qu'en infrastructures. Notre groupe met en débat la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire, dont l'efficacité pourrait être liée à une refonte des financements qui favorise les transports alternatifs à la route, par exemple un meilleur fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), l'élargissement des taxes sur les grandes surfaces et les pôles tertiaires, l'élargissement du versement transport...

Restaurer l'équilibre financier de l'entreprise, c'est aussi réunir les conditions de son unité et de son rôle d'entreprise publique, réintégrant les missions d'accessibilité sociale et territoriale dans l'intérêt de tous nos concitoyens. C'est, parallèlement, pouvoir s'extraire de la concurrence paradoxale qu'entretient l'entreprise elle-même en se portant massivement sur la route ou en initiant la filialisation ou le recours aux partenariats public-privé qui dévitalisent l'entreprise publique et fragilisent ses ressources humaines. À cet égard, j'ai peu entendu dans votre bouche les perspectives pour les salariés de l'entreprise. Nous attendons les conclusions de la mission Spinetta pour savoir si ces sujets seront traités.

Quant aux infrastructures, il nous faut connaître, au vu des dysfonctionnements graves qui se multiplient, si les préconisations du rapport Duron pour la décennie à venir sont susceptibles selon vous, en premier lieu au titre des scénarios un et deux, de répondre aux défis de régénération, de sécurisation et d'accessibilité du réseau, d'une part, de l'amélioration

des nœuds ferroviaires et du renforcement du trafic de voyageurs dans les aires métropolitaines, d'autre part.

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Je traiterai huit points qui me semblent communs aux différentes interventions.

Tout d'abord, l'année 2017 aura en effet été une année de rebond pour le ferroviaire en France. C'est très rassurant, après le point bas atteint en 2016 après les attentats et les grèves. Les chiffres que nous publierons dans quelques semaines montrent une augmentation du nombre de voyageurs à grande vitesse de presque 10 %, ce qui est historique, une augmentation du nombre de voyageurs dans les TER de 4,6 %, du jamais vu depuis sept ou huit ans, et en Île-de-France, notamment grâce au passe Navigo à tarif unique, nous sommes à + 3,2 %. Le train est de retour !

S'agissant de la stratégie de performance, je redis clairement devant vous que SNCF Mobilités n'en a qu'une seule, c'est de faire baisser les coûts, pas seulement les coûts de personnel mais aussi les coûts de capital, d'organisation, les coûts cachés, pour faire baisser les prix. Ce sont 77 % des Français qui trouvent le train trop cher. De ce point de vue, Ouigo est un levier de conquête. Il devrait représenter 25 % du trafic en 2020. Or, il est moitié moins cher que les autres TGV. Ouigo nous a permis de gagner cette année quatre millions de personnes qui, sinon, n'auraient pas voyagé à grande vitesse.

Deuxième point : les trains sans contrôleur. Il n'y a pas de doctrine à ce sujet, mais une adaptation à la réalité du terrain, largement discutée avec l'autorité régionale organisatrice. Le principe historique d'un contrôleur par train, qu'il y ait quinze passagers ou 500, nous paraît avoir vécu. Nous réorganisons le travail de telle sorte qu'il y ait des équipes de contrôleurs qui contrôlent un train de bout en bout à certains moments du trajet, avec un accompagnement non systématique lorsqu'il y a en heure creuse cinq ou dix personnes dans un train. Le poids financier de la présence d'un contrôleur tout au long du trajet est quelque chose qui fait réfléchir les régions. En tout état de cause, il y a aujourd'hui quelque 10 000 contrôleurs à la SNCF ; je pense que leur nombre restera proche de 10 000 dans cinq ou dix ans, il s'agit simplement d'une réorganisation du travail.

Troisième point : la relation avec les régions et la liberté tarifaire. Pendant longtemps, les régions ont été privées de la liberté de fixer leurs tarifs. Cela a changé l'an dernier, l'État ayant pris un décret d'application de la loi de 2014 donnant la liberté tarifaire aux régions, et elles commencent à s'en emparer. Le président de Régions de France et la présidente de la région Île-de-France sont membres du conseil de surveillance du groupe ferroviaire et peuvent donc, dans ce cadre, faire valoir le point de vue des régions. Je redis devant vous que les régions sont le premier client de la SNCF puisque l'activité TER placée sous leur responsabilité est la première activité en termes de chiffre d'affaires.

Quatrième point : l'ouverture à la concurrence et l'aménagement du territoire. La ministre Élisabeth Borne a démenti toute rumeur quant à la fermeture massive de dessertes TGV. Elle a pointé le fait que l'on ne peut en même temps avoir des péages élevés, des arrêts très nombreux et des tarifs très bas. Il faut mettre ce sujet sur la table pour que soient prises les bonnes décisions.

Entre, d'une part, la liberté d'accéder au marché français pour d'autres opérateurs de grande vitesse, par exemple allemands et italiens, c'est-à-dire le système d'*open access*, et, d'autre part, un système de franchise qui ressemble un peu à ce qui existe pour les TER, à

savoir des appels d'offres sur une partie du réseau, il s'agit d'un choix politique qui revient à la représentation nationale. Les deux systèmes existent en Europe. Notre conviction personnelle, c'est que l'*open access* serait sans doute meilleur en France. On verra ce que le rapport Spinetta dira.

Cinquième point : je réaffirme que le rail restera la colonne vertébrale de la SNCF. De fait, 85 % de nos investissements sont réalisés en France et 90 % portent sur le train. Nous nous diversifions, certes, parce que chacun sait que le train va de gare en gare mais que les clients vont d'un point A à un point B et il faut être capable de leur proposer des solutions pour se rendre à la gare et pour terminer leur trajet de la gare à l'adresse de destination. C'est pourquoi nous sommes un acteur de toutes les mobilités partagées et nous entendons devenir un acteur très important, que ce soit du covoiturage, de l'autopartage ou des nouvelles mobilités.

Sixième point : le climat social. Mon point de vue de responsable de l'entreprise, c'est que les quatre sujets posés au Gouvernement et au Parlement, c'est-à-dire la concurrence, le modèle économique, la dette et le pacte social, font évidemment l'objet de très grandes attentes de la part du personnel. Le personnel a le droit de connaître les futures règles du jeu et le plus tôt sera le mieux, car ne pas savoir est une source d'inquiétude légitime. La décision des pouvoirs publics de conduire une réforme systémique est très positive. De façon un peu caricaturale, sur le ferroviaire tout est dit : il faut maintenant décider.

Septième point, en réponse à M. Prud'homme, deux corrections factuelles. Le fameux caviar est une boîte de caviar d'Aquitaine apportée par un chef aquitain pour en assurer la promotion devant les médias et les personnes présentes. Une dizaine de personnes ont consommé quelques grammes de caviar aquitain. Cela n'a pas été payé par la SNCF mais par le producteur. Quant aux dépenses de communication de la SNCF, elles font l'objet d'un contrôle de la Cour des comptes, qui se rend dans l'entreprise tous les deux ans.

Huitième point : sur la qualité de service, nous avons, avec M. Patrick Jeantet, lancé un programme pour les trois à cinq ans à venir sur la robustesse de l'exploitation ferroviaire et l'information des voyageurs. Sur la robustesse, il s'agit de voir comment avoir des trains qui résistent mieux aux inévitables aléas, climatiques, accidents de personnes... C'est la priorité absolue de l'entreprise pour les prochaines années. Autour de ce programme, il y a le départ à la minute près, des règles d'exploitation plus robustes, une conception des horaires plus solide, et des compétences renouvelées en matière d'exploitation.

La partie information comporte également quatre piliers : des scénarios en cas d'incident appliqués systématiquement, des centres opérationnels de nouvelle génération, une base de données unique pour l'information des voyageurs, et un changement de culture qui mette l'information tout en haut des valeurs culturelles de l'entreprise.

Dans le fret ferroviaire, aucun opérateur, en France ou en Europe, ne gagne de l'argent. C'est un problème qui dépasse la SNCF. En ce qui nous concerne, il nous reste un chemin de compétitivité à suivre, mais il n'y aura pas de développement du fret ferroviaire sans réflexion sur la compétitivité comparée de la route et du rail.

Un dernier mot sur l'humain. Fait rare dans le service public, nous remplaçons deux départs à la retraite sur trois. Par ailleurs, nous avons engagé avec les organisations syndicales une discussion sur un très important programme de requalification, qui permettra que les cheminots d'aujourd'hui soient capables de bâtir la SNCF de demain. Ce programme se

déroulera sans doute pendant les cinq prochaines années. Cela représente plusieurs centaines de millions d'investissement dans l'humain.

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. J'insisterai sur les points relatifs à l'infrastructure ferroviaire.

La dette financière de SNCF Réseau aujourd'hui s'accroît, hors développement, de 2,5 milliards par an, dont 1,3 milliard de frais financiers et dont, par conséquent, 1,2 milliard doit être couvert par la productivité ou des recettes. Nous ne sommes donc pas à l'équilibre, nous ne couvrons pas nos coûts complets. Quand je demande à mes équipes de faire 100 millions d'euros de gain de productivité par an, cela équivaut à une variation de 0,2 % des taux d'intérêt. On voit bien que notre dette est totalement déraisonnable par rapport à la taille et aux fondamentaux financiers de l'entreprise.

Notre taux d'endettement, le taux de la « règle d'or » que vous avez votée il y a quelques années, est de 23,8 %, et vous savez que, tant que nous sommes au-dessus de 18 % de taux d'endettement, les investissements de développement ne sont plus financés par SNCF Réseau mais par les demandeurs, c'est-à-dire l'État et les collectivités locales. Nous verrons ce que le rapport Spinetta et le Gouvernement décident à ce sujet.

S'agissant des investissements de renouvellement et de la question de savoir si davantage de ces investissements n'auraient pas d'effet sur la qualité de la circulation, les travaux sont aujourd'hui à l'origine de 4 % du total des retards, toutes causes confondues. L'obsolescence de la signalisation et de la caténaire sont responsables à hauteur d'environ 15 % ; c'est la cause majeure. On ne peut pas laisser se dégrader notre signalisation comme cela, nous avons donc besoin de rebasculer 100 ou 200 millions d'euros vers la signalisation. Si nous restons dans la même enveloppe, cela signifie que nous serons obligés d'arrêter une suite rapide sur les trois, c'est-à-dire d'arrêter un train-usine qui change mille mètres par nuit, et un peu plus de jour, ce qui permet de doubler le linéaire de voies changées. C'est quelque chose que nous ne souhaitons pas, sachant que nous mettrons déjà trente ans à renouveler l'ensemble. C'est pourquoi nous discutons avec le Gouvernement pour obtenir un peu plus pour la signalisation.

Il n'y a pas pour SNCF Réseau d'ouverture à la concurrence, mais potentiellement plus de clients. Dans ce cadre, nos équipes sont autonomes et impartiales, et je pense que le système actuel est équilibré. M. Guillaume Pepy n'intervient pas sur ces sujets. Il existe une garantie d'accès équitable pour toutes les entreprises ferroviaires au réseau. Nous sommes en contact avec les régions qui souhaitent ouvrir l'activité à la concurrence, afin de les assister sur les itinéraires et les voies de service pour que la transition, quand elle sera décidée, se passe bien.

Je reviens aux incidents, à commencer par ceux de Montparnasse 1, le 31 juillet, puis de Montparnasse 2. La cause en était le même projet d'extension de la capacité de la gare Montparnasse. Avec l'inauguration des LGV Sud Europe Atlantique (SEA) et Bretagne-Pays de la Loire (BPL), nous souhaitons mettre bien plus de TGV sur cette zone. Pour augmenter la capacité de la gare Montparnasse, nous avons donc augmenté la capacité des postes de télécommande d'aiguillage et nous avons mis pour cela des technologies d'aujourd'hui sur des postes plus anciens, augmentant ainsi le niveau de risque. Et le risque s'est malheureusement concrétisé dans des incidents.

À Saint-Lazare et à la gare du Nord, le sujet est celui de la conception de systèmes d'alimentation électrique qui ne sont pas du tout au niveau du volume de trafic dans ces gares. C'est pourquoi j'ai lancé une expertise détaillée en vue de dire, sur les dix plus grandes gares françaises, ce qu'il faudrait faire pour rendre les systèmes plus robustes.

Que s'est-il passé à la gare Saint-Lazare ? Il faut savoir que le poste d'alimentation de cette gare dessert à la fois le centre de maintenance des trains et le poste de télécommande des aiguillages. Après qu'un court-circuit sur une des machines à laver du centre de maintenance a fait sauter l'alimentation, le poste d'aiguillage n'a plus été alimenté et la gare s'est trouvée à l'arrêt. La réparation a été effectuée en deux heures. L'impact médiatique de l'événement a été très largement supérieur aux effets réels de l'incident. Nous estimons que 2 000 à 2 500 clients ont été touchés sur les 1,5 million de passagers qui empruntent tous les jours les gares parisiennes. Je ne dis pas que ces 2 500 clients n'ont pas d'importance – nous nous en préoccupons évidemment –, mais il faut aussi relativiser.

Nous avons eu de nombreux « presque incidents ». Par exemple, à la gare du Nord, nous avons eu un problème avec un point d'alimentation électrique du RER B, qui n'était pas « redondé ». Il a sauté, ce qui a coupé l'alimentation électrique – le nombre de trains a alors baissé de 10 à 30 % à cet endroit précis. Cet incident a été à peu près maîtrisé mais, en Île-de-France, le système est extrêmement fragile : il n'a pas été conçu pour le nombre de trains qui circulent aujourd'hui.

Nos investissements sont passés de 1 milliard à 1,6 milliard d'euros entre 2015 et 2017. Ils s'élèveront à 2 milliards en 2020. De ce fait, le volume des travaux augmentera substantiellement en Île-de-France, et il faut ajouter ceux de la Société du Grand Paris (SGP), plus ceux mis en œuvre par d'autres maîtres d'ouvrage. Les travaux de la SGP sont importants pour nous car nous connectons toutes les lignes nouvelles du métro automatique à notre système ferroviaire – tout est interconnecté. Nous avons par exemple démonté toute la gare de Clamart pour construire une dalle sous laquelle se trouvera la gare du Grand Paris Express.

Tous ces travaux complexes sont menés par de grands professionnels, mais, étant donné leur volume, ne nous faisons pas d'illusions : il y aura des incidents ! Celui du percement du tunnel du RER A, en octobre dernier, lors des travaux de prolongement d'Eole en est un exemple. Nous veillons à ce qu'il y en ait le moins possible. Nous avons mis en place des conventions entre les maîtres d'ouvrage afin qu'ils travaillent ensemble sur le niveau de risque. Cependant, entre aujourd'hui et 2024, la SGP et nous-mêmes avons prévu énormément de travaux, ce qui augmente les risques. Nous avons évidemment prévu tous les systèmes de gouvernance et de maîtrise des risques pour minimiser ces impacts, mais je ne vous cache pas que le risque zéro n'existe pas vraiment.

Les volumes de travaux ont fortement augmenté, en particulier ceux de régénération : en Île-de-France, ils atteignent 800 millions d'euros, ce qui correspond à la demande du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF.

Pour reprendre le concept majeur de « nœud ferroviaire » réintroduit par le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, on constate que les grands nœuds ferroviaires français n'ont pas fait l'objet des investissements nécessaires. La plupart des plans de voies des grandes gares françaises ont été établis avant la dernière guerre alors que les circulations ne sont plus du tout les mêmes. Les systèmes d'énergie ont été à peine modifiés alors que la vitesse et, corrélativement, la consommation d'énergie n'ont plus rien à voir. Il existe

désormais des trains automoteurs dont les déplacements dans la gare créent des embouteillages.

Il n'est évidemment pas question d'interrompre les circulations s'agissant de gares déjà saturées. Il faudra faire des travaux à petites doses, principalement de nuit, afin d'améliorer l'efficacité des nœuds ferroviaires – le diagnostic que je lance concerne aussi les grandes gares de province.

La robustesse, c'est-à-dire l'exploitation, doit être replacée au centre de nos préoccupations. C'est le sens du projet « H00 » consacré à la robustesse et à l'information des voyageurs dont M. Guillaume Pepy vous a parlé. Nous le suivrons personnellement. L'année 2017 était consacrée à la conception de ce projet ; 2018 permettra son appropriation sur le terrain. Car tout dépend du terrain : les trains partent à l'heure dans des gares disséminées dans le territoire national.

Mme Barbara Pompili, Présidente. Vingt-cinq députés souhaitent encore poser une question. Je leur demande de ne pas s'exprimer plus d'une minute : je serai intransigeante et je couperai le micro.

M. Jean-Luc Fugit. Monsieur Jeantet, train ou voiture, quel que soit le mode de déplacement, la densité du trafic provoque du bruit qui est un enjeu environnemental mais également un enjeu de santé publique.

En matière de circulation automobile, on identifie des points noirs liés à la fois à la pollution atmosphérique et au bruit. Le bruit ferroviaire constitue une problématique d'autant plus sérieuse que la densité des habitations le long des voies est assez souvent élevée. La demande de transports alternatifs à la route étant de plus en plus forte, le problème du bruit ferroviaire va se poser de manière encore plus prégnante à l'avenir.

Député du département du Rhône, je tiens à indiquer que, dans mon territoire, et même au-delà, tout au long de la vallée du Rhône, de nombreux riverains subissent les effets du bruit ferroviaire, surtout la nuit en raison de l'importance du transport de fret nocturne.

Quelle est votre politique en matière de résorption des points noirs du bruit ? Dans le cas particulier des projets en cours d'étude, comme le contournement ferroviaire de la partie sud de l'agglomération lyonnaise, comment les populations voisines sont-elles associées et prises en compte ?

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur Pepy, je vous félicite de valoriser les produits du terroir lorsque vous organisez une manifestation. (*Sourires.*) Lors de l'inauguration des réaménagements de Dole, je me ferai un plaisir de vous offrir du vin jaune dans la gare de la ville.

Vos propos sur l'*open access* m'ont inquiété. Vous considérez qu'il s'agit de la meilleure solution pour la France. La question de Mme Valérie Beauvais était pourtant claire : nous craignons l'*open access* car il ne garantit pas le maintien de la solidarité entre les territoires. En revanche, la franchise, qui constitue une autre solution, permettrait de mettre dans un même lot des lignes de TGV rentables, et d'autres qui seraient moins rentables voire déficitaires. Comment envisagez-vous la solidarité des territoires dans le cas du choix de l'*open access* ?

M. Jimmy Pahun. La semaine dernière, un rapport sur les mobilités du quotidien a été remis à la ministre des transports. Ce document, rédigé par le Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par M. Philippe Duron, rappelle en particulier l'impérieuse nécessité de penser les mobilités dans le cadre de la transition énergétique en prenant appui sur l'innovation.

Ce rapport préconise un certain nombre de pistes pour le ferroviaire, dans les domaines de l'énergie par exemple, ou de la gestion des infrastructures. Il s'agit de domaines dans lesquels la SNCF investit beaucoup en termes de recherche et développement. Je peux citer l'exemple du premier sous-système de production et de consommation d'hydrogène décarboné qui doit être expérimenté cette année. Je salue vos nombreux efforts pour rechercher des solutions innovantes et plus vertes.

Ces technologies seront-elles développées au service des territoires ruraux pour des infrastructures plus modestes que les principaux axes et *hubs* ferroviaires, infrastructures néanmoins essentielles à la mobilité du quotidien et, en conséquence, à la cohésion territoriale ? Peut-on imaginer, par exemple, qu'elles profitent un jour à la liaison Auray-Quiberon...

Mme Barbara Pompili, Présidente. Monsieur Pahun, je suis obligée d'être intraitable et de vous interrompre, car votre temps de parole est écoulé.

Mme Sophie Auconie. Monsieur Jeantet, les nuisances sonores sont mesurées à partir d'une norme de 1999 qui prend en compte un niveau moyen de bruit. La réalité est bien différente : ceux qui habitent à côté de la LGV ne subissent pas une « nuisance sonore moyenne », ils souffrent du bruit par pics, au moment où les trains passent, quarante à cinquante fois par jour. Nous devons modifier cette méthode de calcul car les travaux effectués sur le terrain pour faire face à une nuisance moyenne ne sont pas adaptés.

Monsieur Pepy, la SNCF utilise parfaitement les applications des *smartphones* pour ses démarches commerciales, bravo ! Les voyageurs seraient en revanche demandeurs d'applications qui leur permettraient d'apprendre l'annulation d'un train ou la durée d'un retard.

Madame la présidente, cette salle est bondée. Nos conditions de travail posent franchement un problème. Il faut que nous allions nous installer à l'Hôtel de Lassay pour notre prochaine réunion : nous aurons plus de place et cela fera peut-être bouger les lignes !

Mme Barbara Pompili, Présidente. Je suis prête à accepter toute idée de manifestation devant nos hautes autorités. J'ai envoyé un courrier à ce sujet au secrétaire général de l'Assemblée, et j'ai évoqué cette question, mardi dernier, lors de la Conférence des présidents. Je profite aussi de la présence des rédacteurs des comptes rendus pour leur demander que tout cela figure bien au compte rendu de cette réunion. Au stade suivant, nous passerons à la lutte armée ! (*Sourires.*)

M. Guillaume Garot. Ma question d'intérêt régional concerne la « virgule de Sablé » qui relie par voie TGV Rennes à Nantes *via* Laval et Angers. C'est évidemment un progrès qui permet de réduire le temps de transport et de favoriser les transports en commun pour tous les voyageurs de la région. La mise en service remonte au 2 juillet dernier, et un incident notable s'est produit le 17 septembre : un TER a « disparu » pendant dix minutes – il s'agit d'un TER spécial qui peut rouler jusqu'à 220 kilomètres à l'heure... Le trafic a été

interrompu ce jour-là pour des raisons de sécurité, avant d'être totalement suspendu le 22 janvier dernier, ce type d'incident s'étant ensuite reproduit. Quelle est l'origine de cette panne ? Quand le trafic reprendra-t-il ?

Mme Barbara Pompili, Présidente. Merci ! Je dois malheureusement donner la parole à l'orateur suivant.

M. Loïc Dombreval. Monsieur Pepy, vous considérez que les régions sont les premiers clients de la SNCF, mais cela n'empêche pas les TER de Provence-Alpes-Côte d'Azur d'être les plus en retard de France. La SNCF s'était engagée à mobiliser pour 2017, 183 millions d'euros pour le réseau PACA dont 120 millions pour la modernisation et 63 millions pour la maintenance. La modernisation et la maintenance sont précisément les deux points noirs de la ligne qui relie Mandelieu à Vintimille, ligne TER la plus chargée après celles d'Île-de-France. Les dettes de 44,9 milliards pour SNCF Réseau, et de 7,9 milliards pour SNCF Mobilités, mettent-elles en péril le maintien à niveau de cette ligne TER vitale pour l'économie du département des Alpes-Maritimes ?

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Monsieur Sermier, la ministre s'est très récemment exprimée sur la solidarité entre territoires et l'*open access*. Elle considère que si l'État faisait ce choix, il faudrait qu'il le module par un système qui permettrait de prendre en compte des dessertes relevant de l'aménagement du territoire – suffisamment importantes toutefois pour que le TGV s'y arrête et pas un TER. Il s'agit donc d'un problème parfaitement identifié par la ministre.

Monsieur Pahun, vous évoquez l'urgence écologique dans le domaine ferroviaire. Nous construisons avec Alstom, et en partenariat avec des régions, un projet de TER hybride. Nous menons également des recherches sur l'utilisation de piles à hydrogène pour les trains.

Madame Auconie, vous avez raison : l'application SNCF, téléchargée par 9 millions de Français, comporte des erreurs en termes d'information. Elles sont dues au fait que les bases de données qui l'alimentent sont diverses, mais, je vous l'ai indiqué, nous avons pour objectif de les fusionner toutes.

Monsieur Dombreval, nous travaillons avec le conseil régional et les équipes de son exécutif pour consacrer des moyens supplémentaires à la ligne dont vous parlez. Elle est saturée et utilise encore beaucoup de matériels anciens, ce qui multiplie les risques de perturbations et d'incidents pour les usagers. Des trains neufs ont été achetés.

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Nous travaillons beaucoup sur la question du bruit qui constitue pour nous un sujet essentiel. Dans le cadre des enquêtes de déclaration d'utilité publique, les projets comportent des études acoustiques très précises qui amènent à prendre des mesures adaptées – la plus connue étant la construction de murs antibruit. Ces démarches ont évidemment lieu dans le cadre des normes en vigueur en matière de bruit : il n'appartient pas à la SNCF de les modifier.

S'agissant du fret, il est aujourd'hui question d'équiper les matériaux roulants de semelles composites qui permettraient de faire baisser substantiellement l'émission de bruit des trains concernés. Le financement de cette opération est non négligeable car notre parc est fourni. Nos voisins allemands sont beaucoup plus avancés que nous en la matière.

Pour la virgule de Sablé, nous avons affaire à la première ligne nouvelle TGV sur laquelle les TGV roulent à leur vitesse TGV en même temps que circulent des TER. Nous avons eu un problème de shuntage, c'est-à-dire de détection, qui s'est répété à plusieurs reprises. Ces incidents ont amené à arrêter la circulation des Z-TER – ils shuntaient bien en rame double, mais pas en rame simple. Nous cherchons une solution parmi cinq potentielles – il faut savoir que le réglage de la détection pour les lignes TGV n'est pas le même que celui des lignes classiques. Les Z-TER seront remis en circulation en unité simple dès que nous aurons résolu ce problème. Il nous faut le temps de tester les solutions pour savoir laquelle sera la plus efficace en termes de rapport qualité-coût, mais nous sommes confiants quant au fait que nous parviendrons à nos fins.

M. Jean-Baptiste Djebbari. La SNCF détient un grand nombre d'informations sur les flux de transport, les grilles horaires et tarifaires, la demande des clients, et les données personnelles. Elle a, *a priori*, intérêt à les préserver pour garder cet avantage comparatif. À l'inverse, les usagers pourraient bénéficier d'un partage massif de ces données non traitées avec l'ensemble des opérateurs qui adapteraient ainsi leur offre aux besoins réels des passagers. Je pense à l'optimisation des horaires, à l'information sur les retards, à une meilleure articulation entre les modes de transport, au paiement unique...

Quelle est la stratégie de la SNCF en termes de traitement et de mise à disposition des données dans le cadre de la prochaine ouverture à la concurrence ?

M. Fabrice Brun. Par ces temps de grand froid, le gel gouvernemental s'est abattu sur les grands projets d'infrastructures de transport. Dans ce contexte, quelle est votre stratégie en matière de création de nouvelles gares TGV ? Cette question intéresse au plus haut point les habitants du Sud Ardèche, du Sud Drôme et du Nord Vaucluse s'agissant d'un projet de nouvelle gare TGV au sud de Montélimar.

Après le rétablissement récent du TGV partant de Montélimar à destination de Paris à 7h21 le matin, à quand un horaire de retour en soirée adapté aux déplacements professionnels à la journée ? L'enjeu est réel pour les acteurs économiques. Ma collègue, Mme Alice Thourot, et moi-même portons cette demande.

M. Guy Bricout. Messieurs les présidents, si je comprends vos problèmes en matière d'investissement, je comprends moins ceux relatifs au fonctionnement. Je dois vous avouer que je continue à vouloir faire confiance à la SNCF, mais que cela m'est de plus en plus difficile. En tant qu'utilisateur de la ligne Cambrai-Paris, je suis en effet régulièrement victime de retards, de pannes et de la sous-composition des trains – par exemple, les voyageurs de première classe sont très fréquemment debout. Cette situation ne peut s'éterniser tant elle pénalise nos territoires et leurs habitants, d'autant plus que ce sentiment de délaissement est renforcé par les rumeurs de fermeture de certaines lignes, je pense notamment à la ligne Saint-Quentin-Lille qui serait menacée à moyen terme.

Face à ces incertitudes qui se transforment évidemment en exaspération, comment comptez-vous prendre des mesures concrètes et surtout rapides pour enfin, assurer la régularité et le confort de nos trains ? Qu'en est-il des suppressions envisagées ?

Mme Florence Lasserre-David. L'un des grands enjeux du XXI^e siècle est de trouver des moyens de lutter efficacement contre le réchauffement climatique. Parmi les solutions envisagées pour réduire les émissions de CO₂, il est essentiel d'encourager les automobilistes à changer leurs habitudes de conduite, d'une part, en luttant contre

« l'autosolisme », d'autre part, en les incitant à se déplacer grâce aux transports en commun. Cependant, malgré les efforts déployés par l'ensemble des acteurs des services de transport collectif, les trajets du quotidien souffrent toujours de ruptures de charge importantes qui découragent les Français et expliquent qu'ils utilisent encore très largement leur véhicule personnel pour se déplacer entre le domicile et le travail.

Quelles sont, selon vous, les clés de la réussite d'une chaîne de mobilité fluide au départ des gares ferroviaires ? Que faudrait-il améliorer pour assurer des correspondances horaires mieux coordonnées entre les dessertes des lignes ferroviaires et les autres moyens de transport du quotidien ?

M. Olivier Falorni. Monsieur Pepy, la LGV Tours-Bordeaux, mise en service en juillet dernier, place La Rochelle à environ deux heures trente de Paris, dans le meilleur des cas – pour les vingt trains dits « bolides » sur les cent douze en circulation. Ce nouveau service est un succès. Depuis six mois, la ligne a enregistré une augmentation de sa fréquentation de 17 %. La clause de revoyure qui était subordonnée à sa réussite mérite en conséquence d'être actionnée afin d'opérer certains réajustements.

Je pense en particulier à trois sujets : la politique d'arrêt, notamment en gare de Surgères, considérée comme la gare TGV de Rochefort ; le problème des horaires de certains trains qui mériteraient de partir plus tôt de La Rochelle pour faciliter l'organisation de réunions à Paris ; et l'asymétrie des trains bolides – seul un train bolide part de Paris contre trois de La Rochelle. Monsieur Pepy, n'est-il pas envisageable de créer un comité de suivi des dessertes de La Rochelle, associant les collectivités qui constituent le pôle métropolitain Niort, La Rochelle, Rochefort, en plus des départements de la Charente-Maritime et des Deux-Sèvres, à l'instar de ce qui s'est fait pour la LGV L'Océane et Angoulême ? Il s'agit de garantir les meilleures dessertes pour ce territoire...

Mme Barbara Pompili, Présidente. Je dois vous interrompre.

M. Patrice Perrot. Le scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) propose des solutions alternatives à plusieurs projets d'infrastructures. Pour certains d'entre eux, le COI préconise le report voire l'abandon de l'électrification au profit d'une utilisation de locomotives bimodes diesels-électriques ou à propulsion hydrogène. Cette dernière technologie développée par Alstom est actuellement à l'essai en conditions réelles et en boucle, en Allemagne, avec un objectif de commercialisation à la fin de l'année 2019. En juin dernier, la SNCF a d'ailleurs présenté sa feuille de route hydrogène aux professionnels de la filière indiquant les développements qui restent à réaliser pour améliorer les spécifications des locomotives. Elle a prévu une mise en circulation à l'horizon 2025.

Disposez-vous d'informations s'agissant des essais réalisés en Allemagne et du processus de certification ? Cette technologie vous semble-t-elle de nature à répondre aux exigences de sécurisation du trafic, voire à son amélioration, notamment en termes de vitesse ? Pouvez-vous préciser les orientations de la feuille de route que vous aviez présentée en juin dernier, et nous indiquer si celle-ci est susceptible d'accélération si le volet...

Mme Barbara Pompili, Présidente. Votre temps de parole est écoulé.

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Monsieur Djebbari, la SNCF est la première entreprise de France en matière d'*open data* : cinq mille *start-up* travaillent avec nos données accessibles grâce à des interfaces de programmation applicative (API). Tout

cela a une limite : les GAFAs souhaitent « prendre pied » sur le marché et « faire le travail eux-mêmes ». Dans un premier temps, ils offrent toujours un service gratuit ; dans un second temps, rien ne l'est jamais vraiment... Nous devons faire attention à des données qui constituent un véritable actif pour la SNCF ou la RATP. Il faut que nous sachions les « valoriser » et que nous veillions à ne pas simplement les céder à d'autres entreprises.

Monsieur Brun, à ma connaissance, pour le moment, le projet de la gare d'Allan, au sud-est de Montélimar, ne progresse pas – mais M. Jeantet vous en dira peut-être plus. S'agissant de l'horaire du TGV de soirée entre Paris et Montélimar, je préfère vous faire une réponse par écrit car je n'ai pas les informations nécessaires en tête.

Monsieur Bricout, nous avons beaucoup parlé du TER dans les Hauts-de-France avec le président de la région, M. Xavier Bertrand, et avec les autres élus. Ce TER est victime de son succès. L'acquisition de matériels de grande capacité est prévue, car il est vrai qu'à certaines heures il n'y a pas assez de place, et que la plus grande partie des voyageurs reste debout.

Madame Lasserre-David, nous avons des progrès à accomplir en matière de coordination entre le ferroviaire et les autres modes de transport – en particulier dans les Pyrénées-Atlantiques. Nous devons avancer en essayant de préserver la cohérence des horaires, mais, par définition, une grille horaire ne peut pas satisfaire tous les modes : elle offre des correspondances mais elle en ferme d'autres. Nous travaillons sur ce sujet, et ce qui a été fait à l'occasion de l'ouverture du TGV Tours-Bordeaux doit être poursuivi.

Monsieur Falorni, il y aura bien une « revoyure » s'agissant des horaires du TGV Atlantique. Elle permettra que les évolutions nécessaires aient lieu en 2019.

Monsieur Perrot, nous sommes très engagés en matière d'essais de nouvelles sources d'énergie pour les trains. La certification est bien la question essentielle que nous devons résoudre : il faudra apprécier l'ensemble des risques que comporte ou que pourrait comporter l'utilisation de combustibles nouveaux. Soyez assurés que nous avons, comme vous, le souci de « faire disparaître » le diesel de la traction ferroviaire dans les meilleurs délais !

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Notre programme dit « H00 » portant sur la robustesse d'exploitation et la régularité doit permettre des améliorations nettes de la qualité de service. Il s'agit de l'objectif central de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau en 2018, qui se poursuivra les années suivantes.

Je n'ai pas d'information supplémentaire s'agissant de la gare de Montélimar. Comme vient de le dire M. Guillaume Pepy, ce projet n'avance pas particulièrement. Je tiens à souligner un point important : il faut faire attention à ne pas multiplier le nombre de gares d'arrêt sur les LGV, sans quoi d'ici à quelques années les initiales GV, pour grande vitesse, n'auront plus aucun sens.

Mme Véronique Riotton. La modernisation du réseau, en particulier pour les trajets du quotidien, est la priorité du rail français aujourd'hui, victime de sous-investissements depuis de longues années. Je m'interroge cependant quant à la possibilité que deux entités qui semblent avoir des intérêts divergents conduisent ces grands travaux en bonne intelligence. La rentabilité de SNCF Mobilités passe par un meilleur remplissage et une optimisation des trajets, alors que les revenus de SNCF Réseau dépendent en partie des péages, donc du nombre de passages de train.

Quelle cohérence adopter pour que les stratégies collectives et les financements associés des deux entités garantissent une bonne capacité d'investissement dans les infrastructures ?

M. Gérard Menuel. Au risque de vous surprendre, je ne m'attarderai pas sur les dysfonctionnements de la ligne 4 ni sur son devenir, car pour avoir été présent avec M. Stéphane Volant lors de la signature du protocole de financement de son électrification en 2016, vous connaissez bien le problème. Des engagements ont été pris et ils doivent être tenus, des financements et des travaux ont été engagés et, par-delà les conclusions du rapport du COI, présidé par M. Philippe Duron, intitulé « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir » remis le 1^{er} février dernier à Mme la ministre chargée des transports, le point sera fait lors d'un comité de pilotage (COPIL).

Je souhaite encore évoquer les accidents survenant aux passages à niveau : récemment deux habitants de Nogent-sur-Seine, dans ma circonscription, ont été tués à un de ces passages connu pour être dangereux. Pouvez-vous m'indiquer l'état d'avancement des travaux de sécurisation de ces passages à niveau auxquels vous vous étiez engagé ?

M. Charles de Courson. Je vous poserai cinq questions, monsieur le président.

Quel avenir pour le fret ferroviaire puisque vous avez considéré que le retour à l'équilibre vous paraissait impossible ?

Quel est l'avenir des lignes capillaires ?

Quel est le niveau et l'évolution du taux de fraude et son coût pour la SNCF ?

Où en sont les négociations portant sur la reprise d'une partie de la dette de SNCF Réseau par l'État ?

Quelle part de marché envisagez-vous de perdre du fait de la mise en concurrence du transport ferroviaire dans les deux années à venir ?

M. Yannick Haury. La SNCF s'est longtemps illustrée par ses chantiers très novateurs et performants avec les lignes à grande vitesse. Or, aujourd'hui elle est associée aux incidents réguliers ainsi qu'aux retards fréquents ; ces difficultés touchent en majorité les usagers du quotidien qui prennent le train pour aller travailler.

Qu'allez-vous faire pour améliorer les conditions de transport des usagers du quotidien ? Quelle part de vos investissements sera-t-elle consacrée à l'adaptation du réseau secondaire ?

M. Emmanuel Maquet. Les Français sont très attachés à la SNCF, qu'ils conçoivent comme un service public de proximité ainsi qu'une source de vie dans les territoires, singulièrement les territoires ruraux. Aussi vivent-ils chaque fermeture de ligne comme un coup dur, car elle rime avec perte de fréquentation, isolement et, *in fine*, recours à la voiture.

Ainsi, le projet de fermeture de la ligne d'Abbeville au Tréport, au cœur de ma circonscription, priverait les concitoyens d'une ligne inaugurée il y a 136 ans et qu'ils considèrent comme un lien entre la terre et le littoral. La ministre chargée des transports a refusé la main tendue par le président de la région des Hauts-de-France, M. Xavier Bertrand, qui proposait de financer la moitié des travaux nécessaires à son maintien.

Comment analysez-vous les fermetures de ligne en milieu rural ? Font-elles partie d'un mouvement perpétuel qui ne laissera que les réseaux TGV et les lignes très fréquentées, et aboutira à la création de zones blanches ferroviaires ?

M. Guy Bricout. Si vous venez nous rendre visite, monsieur le président, je vous offrirai du maroilles avec plaisir. (*Sourires.*)

Nous savons d'expérience que, lorsque l'on s'extrait d'une logique de service universel pour entrer dans une logique plus mercantile, c'est toujours la ruralité qui trinque. Au fil des rapports, on s'oriente toujours vers la suppression de trains d'équilibre du territoire (TET), comme l'a indiqué notre collègue en évoquant la ligne Saint-Quentin-Lille.

Il s'agit pourtant d'une solution de transport indispensable aux étudiants – je rappelle que l'Aisne est dépourvue d'université. Pouvez-vous nous assurer que vous mobiliserez les moyens nécessaires à l'aménagement de nos territoires ruraux ? Quelles solutions de substitution, et quels investissements pour le réseau secondaire comptez-vous engager ?

Par ailleurs, pouvez-vous préciser le stade d'avancement de votre agenda d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ? Êtes-vous engagés avec un opérateur dans le développement d'une application mobile informant de la continuité de l'accessibilité d'un point A à un point B pour ces personnes ?

M. Michel Vialay. Ma question porte sur les grandes difficultés rencontrées par les usagers de la ligne Mantes-la-Jolie-Paris Saint-Lazare, pour lesquelles j'attends une réponse au courrier que je vous ai adressé le 1^{er} décembre dernier. En effet, la capacité d'accueil des voyageurs a été réduite de façon notable du fait de la multiplication des recours aux trains courts au détriment des trains longs, alors que beaucoup d'usagers en provenance du Mantois les empruntent pour se rendre à Paris, singulièrement aux heures de pointe.

Il semble que la région normande gère la régulation de ses flux et trafics par l'ajustement des trains qui suivent leur parcours vers l'Île-de-France, réduisant par là l'offre de places pour les milliers de voyageurs franciliens au départ du Mantois.

Dans quel délai pouvez-vous vous engager à apporter une solution définitive à ce problème, qui s'inscrit en contradiction avec votre objectif affiché de priorité donnée aux mobilités quotidiennes ?

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Madame Riotton, le travail commun entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'exerce sur chaque nouveau projet afin de coordonner le point de vue des clients voyageurs avec ceux des deux opérateurs. Il convient en effet que vous, parlementaires, et que les autorités politiques, ne se trouvent pas face à une « double SNCF ». Sans doute pourrions-nous mieux nous coordonner, mais notre intention est bien celle-là.

Monsieur de Courson, j'ai dit qu'on ne saurait envisager de rendre le fret ferroviaire rentable sans rendre égales les conditions de concurrence en France et en Europe.

Le coût de la fraude est d'environ 300 millions pour la SNCF, d'une centaine de millions pour la RATP, et d'une centaine de millions chez les autres opérateurs. C'est un sujet majeur, et il me semble que votre commission va dresser le bilan de la mise en œuvre de la loi dite Savary du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre

les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

Mme Barbara Pompili, Présidente. En effet, nous nous y consacrerons immédiatement après cette audition.

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Cette loi est très porteuse, car elle a permis de définir un cadre de lutte contre les fraudeurs, ce dont la SNCF tient à remercier le législateur. Ainsi nous pouvons désormais attribuer un pouvoir de contrôle et de verbalisation à beaucoup plus de personnels, et la lutte contre la fraude est en train de gagner des points et de rapporter de l'argent.

S'agissant de la part de marché que nous serions susceptibles de perdre avec la concurrence, de ma place de chef d'entreprise, je vous répondrai qu'il n'y en aura aucune ou le moins possible. Nous en perdrons, mais cela sera « à l'insu de notre plein gré », selon la formule désormais consacrée ; en tout cas, la SNCF doit se transformer afin de pouvoir gagner les appels d'offres que les présidents de région lanceront, ce qui est bien notre intention.

Au sujet des réductions de service des lignes TER ou TET, je rappelle que le nombre de dessertes est fixé non pas par la SNCF mais par les autorités organisatrices élues, ce qui est une bonne chose. Ce sont par conséquent les régions qui décident du nombre d'aller-retour ou du nombre d'arrêts sur telle ou telle ligne régionale, la SNCF étant là pour assurer le service. De la même façon, les décisions relatives aux trains Intercités sont prises par l'État, et je répète que ce principe est sain.

Je veux toutefois insister sur le fait que l'on ne peut pas se placer en contradiction entre la recherche d'un meilleur modèle économique pour le ferroviaire et l'analyse sans concession du rapport coût-efficacité d'un certain nombre de dessertes. Je rappelle que le contribuable paie 70 % du coût des mobilités quotidiennes, contre 30 % pour le voyageur. C'est un choix, mais il faut conserver à l'esprit que le contribuable paie toujours plus, et le voyageur toujours moins, alors que le service rendu coûte toujours plus cher. Il faut donc qu'à un moment ou à un autre les autorités organisatrices prennent les décisions nécessaires.

Enfin, M. Vialay a raison de signaler que la ligne J connaît depuis quelques mois de grosses difficultés. Cela tient à des travaux dans l'atelier de Clichy-Levallois et de Val Notre Dame ainsi qu'à l'introduction de matériels neufs nécessitant un rodage. Je suis parfaitement au fait de cette situation que nous nous efforçons de traiter.

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Madame Riotton, nous disposons d'un comité commun, Mobilité-Réseau, qui examine tous les projets, notamment sous leurs aspects socio-économiques, en particulier sous l'angle du nombre de trains qui circuleront : il s'agit de s'assurer que SNCF Réseau ne table pas sur cent trains alors que SNCF Mobilités envisage cinquante. Cette organisation est un gain important de la réforme de 2014, car auparavant la coordination en amont de la réalisation des projets n'était pas bonne, ou à tout le moins insuffisante, ce qui a conduit aux problèmes que vous connaissez.

Par ailleurs, les accidents aux passages à niveau sont effectivement dramatiques, et nos pensées vont bien sûr aux victimes. Il faut néanmoins savoir que 98 % de ces accidents sont dus à des infractions au code de la route, ce qui a sans doute été le cas dans le drame que vous mentionnez.

Un plan d'action a été lancé afin de diminuer la dangerosité et le nombre de passages à niveau. Les plus dangereux d'entre eux figurent dans un plan de sécurisation national ; et nous supprimons quatre à cinq de ces ouvrages par an. De son côté, la SNCF conduit une action importante de prévention, particulièrement dans les collèges et les lycées, notamment dans les communes où des passages à niveau sont implantés.

Nous déroulons par ailleurs un plan de transformation des passages à niveau en installation sans barrières et équipée d'un système de portillon semi-automatique standardisé, signalée par un panneau en forme de croix de Saint-André.

À M. Haury qui nous a interrogés sur le réseau secondaire et les investissements dans le réseau principal, j'indique que notre stratégie consiste à nous focaliser d'abord sur ce dernier, dit structurant, qui reçoit près de 90 % des circulations.

En ce qui concerne les lignes que nous appelons « 7 à 9 », c'est-à-dire les lignes régionales ne recevant que 10 % des circulations – dont la ligne d'Abbeville au Tréport fait partie –, je rappelle que le financement et la rénovation de ces lignes sont du ressort des régions et de l'État, à travers les contrats de plan État-régions. Il revient donc à ces acteurs de se mettre d'accord, et lorsque le financement est en place, SNCF Réseau réalise les travaux nécessaires.

En outre, l'affaire de la ligne d'Abbeville au Tréport est ancienne puisque les équipes de SNCF Réseau avaient annoncé depuis près de deux ans que, si rien n'était fait, la vitesse de circulation des trains devrait être réduite de façon telle que cela reviendrait à cesser l'exploitation, au moins de façon temporaire.

Mme Nathalie Sarles. Vous avez évoqué, monsieur Jeantet, la question des nœuds ferroviaires, en considérant que jusqu'à présent ce phénomène avait été peu pris en compte. Or le rapport du COI estime que le traitement du nœud ferroviaire lyonnais est un préalable à la réalisation de la plupart des projets d'infrastructures de la région Rhône-Alpes. De fait, cette opération aura des incidences sur le projet de ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (POCL), la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, le projet d'autoroute A 45 entre Lyon et Saint-Étienne, mais aussi sur le contournement ferroviaire à l'est de Lyon.

Selon vos propres termes, parler de mobilité régionale revient à parler de multimodalité ; le rapport du COI préconise d'ailleurs un débat public d'orientation multimodal. Je souhaiterais donc connaître votre avis sur cette question.

M. Vincent Descoeur. Dans la perspective de la mise en concurrence prochaine du transport ferroviaire, je m'interroge au sujet de la compatibilité de l'état du réseau avec la priorité affichée donnée aux transports du quotidien. Cette priorité pourrait être de nature à rassurer ceux qui n'ont pas le bonheur de bénéficier de lignes de TGV ni même de trains Intercités, comme les habitants du département du Cantal, délaissé par toutes les grandes infrastructures depuis des décennies.

L'état de certaines lignes secondaires partant d'Aurillac oblige les trains à une circulation à vitesse réduite, voire ridiculement lente, ce qui, vous en conviendrez, pourrait décourager les éventuels candidats à leur exploitation.

Au regard de la situation financière que vous avez décrite, pouvez-vous nous dire si vous envisagez de consentir un effort pour mettre ce réseau secondaire à niveau avant la mise en concurrence du transport ferroviaire ? J'ai entendu votre réponse au sujet de la responsabilité des régions, mais il serait indécent d'imaginer qu'elles pourraient à elles seules combler des années de défaut d'entretien.

Mme Sandrine Josso. Ma question portera sur la mise en concurrence du transport ferroviaire.

À mon sens, pour que la réussite de cette mutation soit au rendez-vous, les investissements nécessaires à la remise à neuf des infrastructures ainsi qu'une politique volontaire de développement des énergies propres pour alimenter le réseau ferroviaire seront indispensables.

Comment envisagez-vous cette ouverture à la concurrence au regard des enjeux que constituent la durée attendue des travaux de rénovation ainsi que le risque de tensions sociales que pourrait créer l'institution d'un nouveau mode de fonctionnement ?

M. Pierre Vatin. Ma question concerne la rénovation des réseaux capillaires pour les entreprises recourant au rail car elles ne peuvent pas utiliser la route du fait de la nature des matières transportées, essentiellement des produits chimiques.

Comment peut-il être procédé à ces rénovations de voies indispensables à la préservation de l'activité et de l'emploi dans des plateformes industrielles qui irriguent l'économie locale sans réduire la capacité d'investissement nécessaire à leur développement ? Il peut, en effet, sembler contradictoire que la SNCF demande à ces entreprises de participer au financement d'une partie de ces travaux, alors qu'elles acquittent déjà le paiement de leurs wagons.

M. Jacques Krabal. Au mois de juillet dernier, vous avez annoncé que le réseau ferroviaire devait être réorganisé et qu'il fallait donner des perspectives à la gestion des lignes. À cet égard, la ligne TER de la Vallée de la Marne fait figure d'archétype : elle traverse trois régions et dépend de deux autorités organisatrices.

Par ailleurs, pourquoi les travaux sur les lignes de TER ne sont-ils pas réalisés de nuit comme cela se pratique ailleurs ? En effet, l'argument portant sur le coût ne paraît pas pertinent lorsqu'il est comparé à celui des moyens de substitution mis en œuvre pour remplacer le service ainsi qu'à la perte de recette.

Pour la ligne TER Vallée de la Marne, vous avez supprimé quatre trains pour 2018 : seront-ils remis en service en 2019 ?

M. Jean-Jacques Gaultier. Ma question concerne elle aussi les lignes capillaires : en effet, il y a toujours plus de chauves en France puisque nous sommes tous tondus !

Vous reportez sur les régions et l'État la responsabilité des lignes « 7 à 9 », mais SNCF Réseau réalise des travaux dont elle chiffre elle-même le coût. S'agissant de la ligne 14 Nancy-Vittel, j'ai vu ce chiffre multiplié par deux en deux ans.

Je sais qu'une étude réalisée par le groupe Systra est en cours, dont les résultats étaient attendus pour la fin de l'année dernière ou le début cette année – et le directeur régional, M. Marc Bizien, connaît bien ce dossier. Je suis impatient d'en connaître les

conclusions afin de savoir s'il sera possible d'amender le référentiel national. Car il ne s'agit pas de remplacer une route départementale par une autoroute, ce qui impliquerait des coûts surdimensionnés de nature à condamner les lignes concernées.

Nous savons que sans accessibilité il n'y a plus d'attractivité de nos territoires ; à titre d'exemple, nous consacrons des dizaines de millions à nos établissements thermaux : j'attends donc que l'on m'explique le chiffrage des travaux que l'on remet en cause.

Madame Barbara Pompili, Présidente. Il nous reste encore un tout petit peu de temps. Toutefois, je goûte peu les pressions dont je fais l'objet...

M. Hubert Wulfranc. Il ne s'agit pas de pressions, madame la présidente ! Si je suis porte-parole de mon groupe, je n'en suis pas moins l'élu d'un territoire et souhaite poser une question à son propos...

Madame Barbara Pompili, Présidente. Tous les députés sont égaux dans cette commission et tous ont les mêmes droits et les mêmes devoirs. Or, certains n'ont pas pu s'exprimer, car ils ont respecté la discipline de leur groupe, et qu'il n'a pas été possible de donner la parole à chacun en raison de contraintes de temps.

Dans la mesure où cette réunion a été bien tenue, nous disposons encore d'un tout petit peu de temps, mais je souhaite qu'un certain nombre de règles soient respectées. Aussi, monsieur Wulfranc, je vous donne la parole pour moins d'une minute, comme je la donnerai ensuite, dans un souci d'équité, à ceux qui souhaitent encore poser une question.

M. Hubert Wulfranc. Dans les années 1990, la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen était une des premières de France, aujourd'hui on ne compte que 120 trains de tri par jour, et les infrastructures sont sous-employées. Quel est l'avenir de ce site ?

Par ailleurs, l'aire métropolitaine de Rouen Sud constitue le deuxième bassin résidentiel et d'emplois de la région, et l'axe Barentin-Elbeuf connaît un sous-cadencement des déplacements pendulaires, alors que le projet d'un RER métropolitain a été abandonné depuis trente ans. Un contournement présentant toutes les tares du « tout-routier » est actuellement prévu : pourquoi ne pas implanter un RER métropolitain desservant Rouen ?

Enfin, la SNCF est à la tête d'un vaste patrimoine immobilier de logement : à l'occasion de ventes par l'établissement public industriel et commercial (EPIC), des transactions avec les sociétés et offices du logement social garantissant les conditions de vie des cheminots sont-elles réalisées ?

M. Loïc Prud'homme. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question portant sur le Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD).

Par ailleurs, je souhaite interroger nos interlocuteurs au sujet des 3 100 kilomètres de lignes capillaires, qui apportent 25 % du trafic de fret ferroviaire exprimé en tonne/kilomètre. Pourrait-il être envisagé que la SNCF consacre 10 % de son budget de communication, soit 23 millions, au sauvetage de ces lignes, alors que l'État a donné son accord pour y consacrer 10 millions ? Cela porterait la somme à 30 millions, ce qui n'est guère considérable au regard du service qu'elles rendent.

M. Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités. Madame Josso, je réaffirme que le développement des énergies propres constitue un impératif dans le ferroviaire, qui ne saurait prétendre se ranger du côté des solutions si nous ne trouvons pas de technologie de substitution au diesel lorsque l'électrification n'est pas possible. Il s'agit donc d'une priorité très importante dans notre action.

Je concède volontiers à M. Krabal que le TER de la Vallée de la Marne est particulier, car interrégional, et que sa réalisation a été difficile. Si la chose était à refaire, je ne pense pas que nous procéderions de la même façon. Cette ligne a été décidée il y a une quinzaine d'années ; se pose maintenant la question du renouvellement du matériel, à laquelle nous travaillons avec les présidents de région.

Monsieur Gaultier, afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, j'affirme qu'à aucun moment je n'ai renvoyé les responsabilités aux régions. Je veux seulement dire que lorsque l'on parle de service TER ou de service Intercités, la SNCF est l'opérateur, mais que l'autorité organisatrice est dans le premier cas la région, et dans l'autre l'État. En ce qui concerne SNCF Réseau, sa responsabilité est celle que la loi lui a confiée, et dans ce contexte cet établissement prend les décisions conjointement avec l'État.

La question portant sur Sotteville-lès-Rouen en recèle plusieurs. J'indiquerai donc que ce site ferroviaire historique a un avenir, et que nous allons y investir massivement afin qu'il soit modernisé, ce dont il a grand besoin.

Par ailleurs, la SNCF est le troisième bailleur de France et, lorsque nous réalisons la vente d'une partie de ce patrimoine, c'est à droit constant pour les cheminots. Mais cela ne signifie pas le maintien de ce droit à vie pour les enfants, les petits-enfants et les autres membres de la famille ; il existe dans l'entreprise des règles relatives au logement des salariés, et nous faisons en sorte de les respecter.

Enfin, je peux indiquer à M. Prud'homme que j'étais présent en 1991 lors de la création du SAAD, dont je suis prêt à discuter avec lui. Je ne suis toutefois pas sûr d'avoir parfaitement saisi le sens de sa question ; ce service annexe d'amortissement constituait l'instrument d'une première phase de désendettement dont l'État a assuré la charge avec un ticket modérateur payé par l'entreprise. Ce SAAD a été repris il y a six ans et n'existe plus aujourd'hui. Le recours à un organisme équivalent peut éventuellement constituer une voie de solution, mais il faut attendre les propositions que formulera le rapport de Jean-Cyril Spinetta qui devrait être rendu dans une quinzaine de jours.

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. En réponse à Mme Sarles, le nœud ferroviaire lyonnais est effectivement extrêmement important : Lyon est un des cœurs du système ferroviaire français. La proposition de mener un débat multimodal qui figure dans le rapport du Conseil est intéressante, car la multimodalité est une question-clé pour le ferroviaire, pour les nœuds ferroviaires et les territoires ruraux, et, aujourd'hui, les analyses se font mode par mode, indépendamment les uns des autres. Nous verrons ce que le Gouvernement fera de cette recommandation.

Plusieurs questions ont traité du réseau secondaire. Dans chaque région de France, SNCF Réseau a fait un diagnostic prospectif, afin d'identifier, pour chaque ligne, les investissements qui devront être réalisés dans les années à venir. Ce diagnostic a été fait pour une période de cinq ans, je compte l'étendre car c'est assez court. Mais cette information n'était pas disponible auparavant, elle nous donne une certaine visibilité.

Ce travail réalisé, l'étape suivante est de financer cette rénovation. Ce financement relève d'un accord entre l'État et les régions, sachant que SNCF Réseau contribue à ce financement à hauteur de 8 à 9 %. Il faut que l'État et les régions se mettent d'accord, et ensuite, les travaux sont programmés par SNCF Réseau.

La programmation se fait *a minima* trois ans à l'avance, car nous travaillons sur un réseau en exploitation. Nous sommes obligés de programmer les travaux longtemps à l'avance, pour que les entreprises ferroviaires aient un plan de transport prévisible, et n'aient pas à le faire d'une année sur l'autre. C'est tout à fait logique et rationnel.

Nous menons à peu près 1 600 chantiers par an. En 2017, 60 % d'entre eux se sont faits de nuit. Les travaux de nuit coûtent plus cher, mais ce n'est qu'un aspect des choses. Qui plus est, ce n'est pas toujours le cas, notamment quand il y a beaucoup de circulation.

Dans la situation évoquée, nous avons adopté des solutions pour aider la clientèle qui souffre des travaux. En particulier, les clients TER sont autorisés à emprunter gratuitement le Transilien pour aller à Paris. À Épernay, des navettes routières et des correspondances au retour sont prévues avec le Transilien. À Reims, une navette routière va jusqu'à Épernay, puis il y a une correspondance TER classique. Ce dispositif s'appliquera en 2018 et, vraisemblablement, en 2019.

M. Jacques Krabal. Et les quatre trains supprimés ?

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Effectivement, quatre trains ont été supprimés pour ces travaux, mais c'est SNCF Mobilités qui peut vous dire s'ils seront rétablis.

M. Guillaume Pépy, président de SNCF Mobilités. Je ne vais pas mentir, il faut d'abord que nous en parlions à l'autorité administrative. Je propose de vous adresser une réponse écrite.

M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Les petites lignes aux extrémités du réseau – le capillaire de fret – ne représentent souvent qu'un seul chargeur. Le gouvernement précédent a décidé de réhabiliter et de rénover ce capillaire de fret qui est essentiel dans certains cas – céréales, granulats, sidérurgie. Il faut organiser des tours de table entre les chargeurs, qui bénéficient presque exclusivement de ce capillaire de fret, les autorités locales et l'État, qui investit 10 millions d'euros par an.

Au cours des trois dernières années, nous avons réussi à préserver ce capillaire de fret, qui était en passe de fermer. Il appartient au Gouvernement de continuer ce programme, c'est le cas actuellement, ce qui veut dire qu'à ce rythme, nous allons réussir à sauver ce réseau essentiel pour désenclaver les industries ou transporter les céréales sur le réseau national.

Les gares de triage et les voies de service représentent un enjeu important. Elles sont en mauvais état, je pense notamment à Hourcade et à Miramas parmi les trente-quatre sites importants en France. Tous ces sites sont dimensionnés pour des volumes très largement supérieurs à ce que nous connaissons. Ainsi, Miramas a une capacité trois fois supérieure au trafic réel. Avec mes équipes, nous préparons un plan stratégique pour rationaliser, optimiser et moderniser ces sites. Il nécessitera des investissements, et constituera donc une base de négociation avec le Gouvernement. L'amélioration passera évidemment par une diminution de

la taille de ces sites, pour les rendre adéquats au vu du volume prévisible dans les années à venir.

Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon. En Auvergne, dans la circonscription de Montluçon, la liaison avec Paris semble avoir été abandonnée depuis trop longtemps, alors que pendant de nombreuses années vous avez privilégié le TGV, qui ne passe pas chez nous.

Pourquoi avoir persisté dans cette direction de si nombreuses années, avec pour effet d'endetter lourdement la SNCF, empêchant la maintenance des lignes du quotidien dont nos concitoyens sont privés ?

M. Guillaume Pépy, président de SNCF Mobilités. Cette question est un tir tendu dans la lucarne gauche, madame la députée ! (*Sourires.*)

Les choix d'investissement en faveur du TGV en France ne sont heureusement pas faits par le ou les présidents de la SNCF mais par les pouvoirs publics, en liaison avec les élus, et c'est parfaitement normal car nous sommes une entreprise publique.

La priorité au TGV, de 1975 à 2005, était une priorité politique, assumée par les autorités politiques. Elle a été mise en œuvre par la SNCF, et c'est tant mieux, car où irions-nous si les entreprises publiques ne mettaient pas en œuvre les politiques publiques ?

Il se trouve que mes prédécesseurs – M. Louis Gallois et Mme Anne-Marie Idrac – et moi-même, nous avons tiré la sonnette d'alarme sur l'état du réseau dans les années 2000, et appelé, avec une très grande fermeté, à un changement de priorité. Ce changement a mis du temps à venir, sans doute trop, mais les gouvernements successifs y ont contribué. Aujourd'hui, il est clair pour la majorité – peut-être la totalité – des groupes politiques, que la priorité absolue dans ce pays doit aller vers les transports de la vie quotidienne et l'entretien du réseau existant.

Mais le retard qui a été pris ne peut pas se rattraper en quelques mois ou quelques années, M. Patrick Jeantet estime au moins à une dizaine d'années le temps nécessaire au travail de modernisation. Les choses sont lancées, une accélération est possible, mais de manière limitée. Nous ne sommes pas loin d'atteindre le seuil au-delà duquel les travaux auraient des conséquences excessives pour les voyageurs. Sans doute pouvons-nous encore augmenter le volume des travaux, mais nous ne pouvons pas le doubler ou le tripler. Nous avons 1 600 chantiers en cours sur le réseau. Les voyageurs le voient : un voyageur de long parcours en Intercités rencontre deux, trois ou quatre chantiers. Le risque est énorme d'avoir quelques minutes de retard à l'arrivée, en circulant sur la voie contiguë ou à vitesse ralentie.

Pour terminer, je me permets de vous remercier pour ce dialogue intéressant. Il s'est un peu apparenté à un grand oral, ou au QCM d'un étudiant en médecine, mais c'est précieux pour nous, car la façon dont vous posez ces questions, et leur contenu même, nous aident dans notre métier. Et nous sommes toujours honorés de pouvoir rendre des comptes à la commission.

Mme Barbara Pompili, Présidente. Merci, nous ne nous priverons pas de vous solliciter à nouveau. Ce sont des sujets centraux pour notre commission, et nous sommes très attentifs à ce qui se passe dans nos territoires.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 7 février 2018 à 8 h 40

Présents. – Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, Mme Valérie Beauvais, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Fabrice Brun, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Yolaine de Courson, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, M. Yannick Haury, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandrine Le Feur, M. Stéphane Le Foll, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Gabriel Serville, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. – M. Jean-Yves Bony, Mme Bérangère Couillard, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, Mme Mathilde Panot, M. Alain Perea, M. Thierry Robert

Assistaient également à la réunion. – M. Thibault Bazin, Mme Valérie Bazin-Malgras, M. Jean-Louis Bricout, M. Dino Cinieri, M. Pierre Cordier, M. Charles de Courson, M. Jean-Jacques Gaultier, M. Benoit Simian, M. Éric Straumann, M. Jean-Pierre Vigier