

Relevé des échanges

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur
général de la SNCF 2

Mercredi 20 mai 2020
Séance de 9 heures 30

Relevé des échanges n° 13

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
*Présidente***

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à l'audition, en visioconférence, de M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Jean-Pierre Farandou, je vous remercie d'avoir accepté notre invitation car les interrogations sont nombreuses sur les modalités concrètes de la reprise. De nombreuses inconnues continuent à peser à propos de la période estivale.

Comment se passe la concertation avec les collectivités locales, les acteurs économiques et l'État ?

Enfin, pouvez-vous nous éclairer sur la trajectoire financière de la SNCF et les possibles mesures en matière d'emploi que vous avez évoquées ?

M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF. L'entreprise publique SNCF s'est inscrite dans l'effort produit par le pays pour lutter contre le virus. Elle a très vite adapté à la baisse le plan de transport de voyageurs, tout en assurant le transport quotidien des personnels en première ligne et les transports de marchandises, en parfaite concertation avec les autorités organisatrices de transports (AOT).

Nous avons évidemment veillé à la protection de nos 140 000 cheminots. Une bonne part a été mise en télétravail, mais 15 000 agents ont dû sortir de chez eux tous les jours pour conduire les trains, faire tourner les gares, les postes d'aiguillage ou les chantiers de maintenance, en respectant strictement les barrières sanitaires. La SNCF a également incité les chefs d'entreprise à recourir à la formule du télétravail et à réguler les heures de pointe afin de faciliter le respect des règles de distanciation à bord des trains et la gestion des flux.

La préparation au confinement, puis au déconfinement a nécessité un énorme travail réalisé en lien avec l'État, les territoires et les entreprises, selon la formule « Tous responsables pour prendre le train ». La SNCF a montré sa capacité d'adaptation en cette période si particulière.

La SNCF est une entreprise de main-d'œuvre : rien n'aurait été possible sans la mobilisation des cheminots, à commencer par cette formidable initiative des TGV sanitaires pour désengorger les hôpitaux saturés. Elle a transporté des médicaments, du chlore destiné au traitement des eaux, des carburants, des produits alimentaires, et sauvé la campagne céréalière en permettant de vider les silos pour préparer la future récolte. Une fois de plus, elle aura démontré qu'elle est véritablement un groupe d'utilité publique.

L'aspect économique implique de trouver un équilibre entre déconfinement et relance économique après ce ralentissement drastique de l'offre et de la demande. Les TGV sont un élément stratégique de la santé économique du groupe ; à cet égard, la période estivale sera une étape importante, mais sous tension sanitaire, de la relance de l'activité économique du pays, particulièrement pour le tourisme.

Plutôt que les principes, ce sont les conditions qui gouvernent. La double urgence environnementale et sanitaire démontre à quel point le ferroviaire doit être placé au cœur des mobilités à venir et de la réponse au défi climatique. Le groupe SNCF constitue une réponse majeure à de nouveaux impératifs et le ferroviaire est une condition nécessaire à la relance des autres secteurs d'activité, dans tous les territoires.

Née le 1^{er} janvier 2020, la nouvelle SNCF a été particulièrement affectée par la grève sur les retraites – 1 milliard d’euros de recettes en moins –, puis par la crise sanitaire. Fin avril, le manque à gagner atteignait 2 milliards d’euros supplémentaires ; d’où des difficultés de trésorerie, mais également d’arbitrage entre les investissements comme entre le court et le moyen terme. Le trafic TGV ne représentait plus que 1 % du trafic habituel durant le confinement et personne ne sait à quelle vitesse il reviendra à la normale : non seulement la demande sera fonction de la reprise de l’activité, mais la capacité des trains sera limitée à 50 % du fait des mesures de protection sanitaire.

Le Gouvernement a repris la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d’euros : c’était un acte puissant dans le but de la préparer à la concurrence. Malheureusement, le contexte a brutalement changé et rebattu les cartes.

Le secteur du fret ferroviaire a subi de plein fouet la grève sur les retraites, puis la crise du covid-19. Le problème est posé de la survie de toutes les entreprises du secteur, y compris de son *leader*, la nouvelle société anonyme Fret SNCF.

S’agissant de SNCF Réseau, le Gouvernement a souhaité revenir à des niveaux d’investissement suffisants pour permettre la régénération des composantes physiques du réseau, rails et caténaires : le montant de l’effort, évalué à 3 milliards d’euros par an – au minimum – sera-t-il maintenu dans la durée ? La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoyait que les dividendes dégagés par SNCF Voyageurs, principalement par le TGV, viendraient abonder un fonds de concours alimentant le réseau. Or ils seront réduits à la portion congrue. Comment éviter un nouveau phénomène de vieillissement du réseau, sur les grandes lignes, voire sur les petites ?

La réforme de 2018 a imposé des dépenses supplémentaires liées à l’élimination du glyphosate qui nécessitera de trouver des produits et des matériels de substitution, au renforcement de la sécurité, ou encore à la loi dite « Didier » relative à la répartition des charges d’entretien des ouvrages d’art liés aux infrastructures de transport.

La SNCF a travaillé avec l’ensemble des collectivités durant la crise sanitaire pour ajuster les moyens aux besoins. L’urgence territoriale devra être résolue en lien avec les pouvoirs publics.

Je suis enfin un homme du dialogue social ; la SNCF a une tradition syndicale forte et, pour discuter avec 140 000 cheminots, j’ai besoin d’une représentation du personnel puissante. J’ai fait le pari de l’intelligence collective, qui a fait ses preuves lors de la crise sanitaire en évitant tout dérapage du type droit de retrait massif. La situation est tenue grâce à un dialogue social de qualité.

En conclusion, j’espère que le Gouvernement et le Parlement seront au rendez-vous d’une relance de la SNCF, groupe d’intérêt public, et du ferroviaire, fret et réseau, d’autant que de nombreux paradigmes vont changer : la concurrence, une nouvelle organisation financière du groupe plus stricte par des sociétés anonymes, certes publiques, et non plus des EPIC adossés à l’État, et enfin la crise du covid-19, totalement imprévue. En outre, la concurrence viendra chambouler les péréquations actuelles : à ce jour, c’est le TGV qui finance les trains d’équilibre du territoire et les lignes non rentables grâce à la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires et à la contribution de solidarité territoriale.

L'ensemble de ces sujets pose la question de l'après, des modes de transport et des habitudes de mobilité, en espérant que nous n'assisterons pas à une régression au profit de la voiture individuelle ou des camions. Nous devons faire preuve de volontarisme pour que les mobilités protégeant la planète soient soutenues. Je m'engagerai, et avec moi tout le groupe SNCF, pour défendre le ferroviaire, l'intérêt général, le développement des territoires et apporter à nos clients la qualité de service qu'ils sont en droit d'attendre.

M. Jean-Marc Zulesi. Quelle est votre projection de l'offre d'ici à l'été ? Les moyens humains et matériels sont-ils suffisants pour garantir des conditions de sûreté maximale ? Quelles sont les priorités d'investissement du fret de l'après-crise ?

Quelles mesures envisagez-vous pour garantir l'avenir de la SNCF qui enregistre déjà une perte de 2 milliards d'euros ? Qu'attendez-vous de l'État ?

Mme Valérie Lacroute. À l'heure du déconfinement, quels sont vos objectifs pour élargir l'offre de transport, sachant que le volet financier nécessitera un débat parlementaire ?

Quel est votre sentiment sur la différence de traitement entre le transport ferroviaire et le secteur aérien qui n'est pas soumis aux mêmes normes de distanciation sociale ? Où en sont les discussions avec le Gouvernement et comment vous préparez-vous à la concurrence ? Quelles sont les mesures concrètes qui permettraient de rassurer les Français qui veulent réserver un billet pour leurs vacances d'été ?

Mme Florence Lasserre. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire avait pour objet de trouver des solutions durables à la dette de la SNCF afin de favoriser sa productivité. Les perspectives se sont dégradées parallèlement à la continuité du service. Quelles sont les stratégies du groupe pour l'après-confinement ?

M. Christophe Bouillon. Selon vous, pourquoi aucun plan de soutien n'est-il envisagé pour la SNCF à l'instar du plan pour l'aérien de 7 milliards d'euros ?

La reprise de dette était prévue à hauteur de 35 milliards d'euros, mais les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) seront mis à mal en raison de la baisse des déplacements par avion qui réduit d'autant le produit de la « taxe Chirac », dédiée en partie à l'AFITF, et par la baisse d'activité. SNCF Réseau pourra-t-elle continuer à financer les grandes infrastructures ferroviaires identifiées par le Conseil d'orientation des infrastructures et attendues dans les régions ?

M. Stéphane Demilly. La vétusté des petites lignes – quarante ans d'âge en moyenne – oblige à limiter les vitesses, voire à supprimer des trains. Le Gouvernement prévoit de répartir les dépenses entre l'État et les régions pour gérer le réseau de 9 000 kilomètres de dessertes fines. Quel est l'état d'avancement des discussions avec les conseils régionaux ?

Faute d'investissements massifs, les retards de travaux de maintenance des voies, conjugués aux pertes financières, entraîneront-ils la fermeture, momentanée ou définitive, de petites lignes ?

M. Paul-André Colombani. En raison de son impact climatique et environnemental, le ferroviaire sera un élément stratégique du monde d'après. Or, le Gouvernement se montre moins empressé à aider la SNCF que Renault ou Air France. Le déficit de 2 milliards d'euros s'est-il stabilisé, et les négociations sur le plan d'aide avec le Gouvernement vous

rassurent-elles quant à votre capacité à investir dans de nouvelles infrastructures ou à assurer les investissements prévus ? L'État a par ailleurs demandé à Air France de supprimer des lignes intérieures quand le trajet en train peut être parcouru en moins de deux heures trente. Quelles liaisons pourraient en bénéficier ?

Comment expliquez-vous que les règles de distanciation s'appliquent de manière différenciée entre le train et l'avion ? La SNCF fait-elle face à des difficultés pour assurer les mesures barrières et quel surcoût représentent-elles ?

Pouvez-vous nous faire un premier retour sur le redémarrage des réservations pour juillet et août ? Quels dispositifs prévoyez-vous pour le grand chassé-croisé des vacances ?

M. Loïc Prud'homme. L'État a annoncé qu'il envisage le maintien de la ligne aérienne entre l'aéroport de Bordeaux et celui d'Orly alors que le train nous relie déjà à Paris en deux heures quatre minutes en émettant 150 fois moins de CO₂... Parallèlement, un prêt de 7 milliards d'euros a été octroyé à Air France sans contrepartie environnementale forte. L'État affiche une mansuétude sanitaire surprenante avec la distanciation physique dans les avions alors que des mesures sanitaires drastiques s'imposent à vous et qu'il vous demande de redresser, seul et sans aide, la situation financière malmenée par la crise du covid-19. Quelle est votre position sur cette asymétrie ?

Que pensez-vous du milliard d'euros annuels perdus en frais de transaction entre les différentes structures de la SNCF ?

Quels engagements prenez-vous pour relancer le fret ferroviaire dont l'activité a été divisée par quatre en trente ans ?

Comment envisagez-vous l'avenir de Geodis, premier transporteur routier d'Europe et filiale de la SNCF ?

La pollution de l'air engendre chaque année 48 000 morts prématurées. Comment la SNCF arbitre-t-elle entre Geodis et Fret SNCF ? Comment chiffrez-vous ces décès dans vos modèles économiques ?

M. Hubert Wulfranc. À votre demande d'un plan de soutien financier en faveur de la SNCF, le Gouvernement a répondu par la temporisation. On a même noté une ambiguïté de l'exécutif, M. Gérard Darmanin expliquant que chacun devra faire des efforts...

Tout le mécanisme financier mis en place en 2018, qui repose sur les gains du TGV, est en passe de s'écrouler comme un château de cartes. Quel plan de soutien sommes-nous en droit d'attendre de l'État dans le contexte inconséquent de l'ouverture à la concurrence ?

M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF. La SNCF sera en mesure de redéployer l'ensemble de son offre à partir des mois de juillet et août. Contraints par les mesures sanitaires à ne vendre qu'une place sur deux dans les TGV, nous prévoyons 12,5 millions de voyages contre 25 millions les étés précédents. Nous serons donc attentifs à la fin du mois de mai aux annonces du Gouvernement relatives aux modalités d'un déconfinement plus large.

La règle des cent kilomètres est une contrainte forte et pose la question de l'interrégional. Le problème n'est pas d'ordre technique ou humain, nous serons prêts ; il est

directement lié aux règles sanitaires qui détermineront le volume de voyageurs transportés cet été en TGV.

Les conditions de sûreté sont maximales : port du masque obligatoire dans les gares comme dans les trains, marquage au sol pour favoriser la distanciation sociale, possibilité d'acheter du gel hydroalcoolique dans les gares, désinfection des trains au moins une fois par jour, complétée par plusieurs nettoyages, en gare ou des ateliers. L'air dans les wagons est renouvelé complètement toutes les trois ou six minutes – et par apport d'air extérieur, contrairement aux avions. Le risque est quasi-nul.

Le secteur du fret doit être aidé en raison de la redoutable concurrence de la route. La part du ferroviaire – sachant que Fret SNCF n'en représente que la moitié – est de 9 % en France contre 30 % en Autriche, le pourcentage étant directement corrélé au système d'aides en place.

Le fret réclame des mesures d'urgence immédiates et un plan de moyen terme. Bien que le wagon isolé rende de réels services d'intérêt général, notamment pour le transport de matières dangereuses, il est durement concurrencé par le camion et à cet égard mériterait l'instauration d'un système d'aide pérenne à l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres pays européens. Les entreprises, dont Fret SNCF, viennent de subir la grève des retraites et la crise sanitaire ; un plan s'impose en urgence pour leur permettre de se maintenir. En outre, si l'Union européenne souhaite un report modal très important de la route vers le train, un Plan Marshall européen du ferroviaire devra être lancé au titre du *Green Deal*.

La SNCF tient financièrement. Depuis l'entrée dans le confinement, nous avons renforcé sa trésorerie, qui était saine, en activant deux levées obligatoires sur les marchés financiers européen et nord-américain. Ces emprunts alourdissent la dette de la SNCF qui, comme toute société anonyme, se doit de respecter des ratios de solvabilité. Elle subit donc un effet de ciseaux et l'équilibre financier à atteindre fait partie des discussions engagées avec les pouvoirs publics.

Le 11 mai, 60 % des trains circulaient en Île-de-France ainsi que 50 à 55 % des TER, et 30 % seulement des TGV afin de brider la mobilité de longue distance. Nous cherchons à accroître l'offre des trains de la vie quotidienne afin de répondre à la nécessité de distanciation et atteindre un trafic de 75 % des Transilien et TER fin mai et de 100 % en juin. Pour résoudre le frein constitué par la garde des enfants des jeunes cheminots, le ministère de l'Éducation nationale accepterait de les accueillir, tout en maintenant la priorité à ceux de personnels soignants. Le principe semble acté. Reste à en caler l'application.

Des pays européens, tels la Suisse, l'Allemagne et ceux d'Europe du Nord, ont opté pour une doctrine de distanciation plus souple, fondée sur le port du masque et l'accès au gel hydroalcoolique : dans la pratique, tous les sièges peuvent donc être occupés. La situation sanitaire française ne le permet pas pour le moment, mais un assouplissement, à l'image de ce qui se pratique pour l'aérien, permettrait une occupation plus dense de nos trains, notamment pendant la période estivale. Le Gouvernement a indiqué que le train pouvait suppléer les dessertes intérieures aériennes pour des trajets de plus de deux heures trente ; c'est un signal favorable. Le train est, par excellence, le mode de transport massif qui protège la planète, émettant vingt fois moins de CO₂ que l'aérien et cinq fois moins qu'une voiture avec quatre personnes à bord.

Les règles de la concurrence ont été précisées par la loi de 2018. Le calendrier s'accélère : un appel d'offres est déjà lancé sur deux lignes d'équilibre du territoire, Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon ; dès la fin de l'année, d'autres opérateurs que la SNCF seront en droit d'opérer des lignes nationales sur longue distance ; et l'an prochain, deux régions au moins, PACA et Grand-Est, devraient recourir à la concurrence. À cet instant précis, la crise nous fragilise mais la SNCF se mobilise pour faire face à la concurrence.

Les stratégies économiques de la SNCF sont classiques. Tout d'abord, en raison de l'endettement, nous devons ajuster nos investissements, en espérant un plan de relance pour renouveler notre capacité d'investissement. Ensuite, nous réduisons les coûts de fonctionnement par des modes de fonctionnement plus frugaux au sein des directions et au siège – dont le télétravail. Enfin, la technique financière permet de générer des liquidités pour optimiser la trésorerie.

Interrompus durant le confinement en raison des difficultés pour les entreprises sous-traitantes du BTP à maintenir les gestes barrières, les chantiers d'infrastructures ont tous repris, notamment les plus lourds, ceux de développement ferroviaire – EOLE, CDG Express ou encore l'étoile de Saint-Pol.

Pour moi, il n'existe pas de grandes et de petites lignes, mais des lignes qui desservent toutes des territoires. L'impulsion en la matière est liée aux financements. SNCF Réseau ne pourra pas tout financer. Nous en discuterons donc avec les financeurs, État et régions.

Mme la présidente Barbara Pompili. Peut-être pourrez-vous revenir sur la ligne Picardie-Roissy, dont le calendrier des travaux nous inquiète ?

Mme Laurianne Rossi. Au regard de la crise, est-il prévu d'ajuster le niveau d'emploi ? L'homme de dialogue social que vous êtes peut-il préciser sa stratégie à court et moyen terme concernant les 270 000 salariés de la SNCF, cheminots et contractuels ?

M. Vincent Descoeur. Les effets de la crise vous imposant de revoir la hiérarchisation des investissements, la question de l'avenir des petites lignes se pose avec acuité. Élu du Cantal, je ne peux me satisfaire d'une réponse qui laisserait aux seules régions la responsabilité d'intervenir sur un réseau abandonné depuis des décennies par l'État et la SNCF. Peut-on raisonnablement parier sur la pérennité d'un maillage fin du territoire sans un plan d'investissement de l'État pour en assurer le maintien et la continuité ?

M. Yannick Haury. Le retour à la circulation des lignes TER interrompues durant le confinement a nécessité de lourds et indispensables travaux de maintenance et d'entretien. Je salue le travail de vos agents qui a permis la reprise du trafic, sur la ligne de Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, entre autres. Avez-vous rencontré des difficultés ? Quel bilan en tirez-vous ? L'arrêt du trafic aura-t-il des conséquences à moyen terme nécessitant de prévoir des investissements supplémentaires, voire de les reporter *sine die* ?

Mme Aude Luquet. Bien que les finances de la SNCF aient été durement touchées, hier par les grèves sur la réforme des retraites, aujourd'hui par la pandémie, il faut continuer à investir dans les mobilités d'avenir. Tout ne pourra pas être financé. Les trains à hydrogène, en remplacement de la flotte diesel, seront-ils remis en question ?

Mme Stéphanie Kerbarh. Les contrats de transition écologique comportent des actions de revalorisation des friches industrielles. En 2000, le foncier non utilisé de la SNCF devait être mis à profit pour rembourser une dette de 20 milliards d'euros. À combien d'hectares estimez-vous les friches ferroviaires, en différenciant si possible celles situées en milieu urbain et en milieu rural ? De quelle nature sont les projets de revitalisation : aménagement immobilier ou industriel ? Avez-vous rencontré des difficultés particulières dans le cadre de la cession de ces friches, notamment en matière d'urbanisme ?

M. Martial Saddier. La crise sanitaire et économique risque de remettre en cause les renouvellements de rames ainsi que la modernisation et la régénération d'infrastructures. Je pense à la desserte de Clermont-Ferrand, à la grande entreprise internationale de son territoire et aux trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. Ces territoires jugés non prioritaires par le Gouvernement ne doivent pas subir la double peine.

M. Jacques Krabal. Les annonces sur la diminution du nombre de collaborateurs à la SNCF font craindre une remise en cause de plans d'investissement nourris sur les territoires et les petites lignes. *Quid* de la modernisation de l'axe Château-Thierry-Paris ou de l'axe Laon-Villers-Cotterêts-Paris lié à l'ouverture de la Cité internationale la langue française ? *Quid* également de la modernisation et l'électrification de l'axe Meaux-La Ferté-Milon ? *Quid* enfin du nombre de collaborateurs au sein de votre entreprise ?

M. Jean-Marie Sermier. Quel avenir réservez-vous à Lyria dont la SNCF détient 74 % des parts ? Les frontières entre la Suisse et la France sont rouvertes aux frontaliers. Le 15 juin, les relations à plus longue distance vont reprendre. Envisagez-vous de remettre alors en service les cinq TGV journaliers entre Paris et Lausanne, qui s'arrêtent à Dijon et à Dôle ?

Mme Élisabeth Toutut-Picard. Au-delà de la crise sanitaire, vous avez évoqué votre intérêt pour l'urgence environnementale. Quelle est votre stratégie concernant le recours aux produits phytosanitaires pour l'entretien des voies ferrées ? Quels sont les résultats et les difficultés déjà observés ? Quelles mesures de substitution et quel *timing* prévoyez-vous une fois l'activité redevenue normale ?

M. Christophe Arend. En mars, la cascade de fermetures non coordonnées des frontières intérieures européennes a conduit à la restriction, voire à l'arrêt du trafic ferroviaire transfrontalier. La situation se normalise progressivement. Quelle sera, selon vous, l'évolution du trafic sur les lignes co-opérées par SNCF et Deutsche Bahn ? Comment les différents opérateurs se coordonnent-ils en matière sanitaire ? À quel niveau de responsabilité se tiennent les discussions ?

M. Jean-Luc Fugit. Député du Rhône, je m'interroge sur le calendrier des travaux d'investissement concernant le nœud ferroviaire lyonnais et le contournement de l'agglomération. Des choix ont été arrêtés sur des projets coûteux, marqués par des temps de réalisation longs. Comment le contexte actuel influera-t-il sur ce calendrier ?

Parmi les pistes explorées par la SNCF en matière d'innovation et de recherche, qu'en est-il de la digitalisation, du train à hydrogène et de l'amélioration de la qualité de l'air dans les gares ?

M. Michel Delpon. Comment évolue le verdissement voté dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) pour les transports du quotidien ? Président du groupe d'études sur

l'hydrogène, je me dois de savoir si les quinze rames du TER Régiolis à hydrogène déjà commandées par les régions sont toujours d'actualité. Je reste à votre disposition et à votre écoute pour trouver de nouveaux financements.

M. Pascal Lavergne. De nombreux Français aspirent à quitter les grandes métropoles, ce qui pourrait être une chance pour les petites villes de zone rurale. Si certaines sont équipées de dessertes ferroviaires, le cadencement n'est toutefois pas de nature à répondre aux attentes des futures populations : quelle part comptez-vous prendre dans cette réflexion et dans l'avènement de ces petites villes auxquelles sont attachés les Français ?

M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF. Sur le volet social, je joue la carte de l'intelligence collective et j'ai le plus grand respect des organisations syndicales représentatives. Malgré des enjeux difficiles, un dialogue social plus serein s'installera progressivement dans l'entreprise. Il sera complété d'un dialogue au niveau national sur les métiers, au niveau régional sur la gestion de l'emploi et au niveau local sur les conditions de travail. Nous poursuivons donc le travail d'amélioration, qualitatif et quantitatif, du dialogue social.

La SNCF ne connaîtra jamais de licenciements secs. Elle recrute plusieurs milliers de travailleurs par an ; si besoin, il suffit d'abaisser le volume de recrutement. Il faut donc déjà rassurer sur la gestion de l'emploi à la SNCF. Nous étudierons la façon dont reprendra l'activité, grâce à la reprise naturelle, mais également aux effets d'un plan de relance général qui pourrait être décidé par les gouvernements sur le ferroviaire et sa filière. Ces deux éléments combinés nous permettront de mieux situer les besoins en matière d'emploi et de nous organiser. Ce sujet fera l'objet d'un travail avec l'État actionnaire, puis avec les organisations syndicales. Pas de panique : ce sont des sujets classiques, qui seront traités dans le cadre du budget 2021. Nous mesurerons mieux à l'automne les conséquences plus concrètes de la crise sanitaire et l'éventuelle nécessité d'un plan de relance.

S'agissant des petites lignes, je connais parfaitement les attentes des territoires. Il n'est pas question d'abandonner les grands axes de régénération du territoire pour les grandes capitales régionales qui ne sont pas reliées à Paris par TGV. Ajouter des programmes de lignes de desserte fine du territoire nécessite de clarifier leur financement, sous peine de se retrouver face à un problème d'adéquation entre la somme des demandes, toutes légitimes, et la capacité de SNCF Réseau à y répondre. Sur ces petites lignes, nous devons innover en définissant des schémas plus économes, en travaillant sur la voie ferrée et le matériel roulant afin de proposer aux régions des systèmes moins coûteux pour assurer la pérennité des dessertes.

Avec 17 000 kilomètres de lignes non électrifiées en France, le train à hydrogène constitue une alternative extraordinaire. Son coût est encore élevé, car il s'agit de prototypes, mais je suis convaincu que l'avenir passe par la filière hydrogène. Les régions Grand-Est, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie s'y engagent, accompagnées par la SNCF. Reporter ces travaux serait une injure faite au futur. Nous allons passer à des démonstrateurs, avec des rames qui vont vraiment circuler et nous permettront de préparer la phase d'industrialisation. Ardent partisan de cette belle idée, je ferai tout pour qu'elle prospère.

La SNCF a présenté des propositions sur la reprise du trafic sur les petites lignes, mais en tant qu'autorités organisatrices de transport, les régions en décident. En veillant à rouvrir toutes les lignes, elles jouent leur rôle d'aménageur du territoire. Il était hors de

question d'isoler des pans entiers du territoire. Des travaux de maintenance préparatoires à la remise en circulation des trains ont été engagés.

S'agissant des friches ferroviaires, nous sommes attentifs aux projets soutenus par les collectivités. Notre posture est de plus en plus ouverte, et comptez sur moi pour poursuivre dans cette voie ! Nos friches ferroviaires sont majoritairement situées en milieu urbain et correspondent à d'anciennes activités industrielles, comme à Oullins ou à Paris-Bercy.

Avant que les dessertes internationales ne reprennent, les pays doivent s'entendre sur les conditions sanitaires et des accords être trouvés. Le principe d'un siège sur deux n'existe ni en Allemagne ni en Suisse ; quand l'Espagne a souhaité se protéger par des mesures de quatorzaine, la France a répondu par des mesures symétriques. Nous nous adaptons. Nous sommes plutôt positifs et moteurs, mais nous dépendons des décisions des États.

Pour Lyria, la date du 15 juin a été évoquée, que je ne peux confirmer pour l'instant.

L'engagement est pris de remplacer le glyphosate au plus tard début 2022. Le recours à une armée de cantonniers serait trop coûteux, mais nous avons bon espoir d'avoir trouvé une solution industrielle moins agressive. De plus, pour répondre à la loi sur l'application de ces produits et en maîtriser la dispersion, nous avons dû changer tous nos engins...

La SNCF de demain sera plus digitale, plus territoriale, à la pointe de l'écologie et répondra pleinement aux préconisations énoncées par la RSE. La digitalisation se déclinera tout d'abord sous la forme d'applications pour les clients allant vers plus de simplicité, de convivialité et de multimodalité ; ensuite, dans le processus industriel, pour la maintenance des matériels roulants et les infrastructures, car nous ne sommes qu'au début de ce que peuvent apporter le *big data*, l'internet des objets et l'intelligence artificielle – imaginez des capteurs tout au long des 30 000 kilomètres de lignes, permettant de prévenir les pannes ; et enfin, dans la vie quotidienne, avec le télétravail qui pourrait bien subsister trois jours par semaine à la SNCF. Cela suppose de se passer de papier, d'être dotés de micro-ordinateurs et d'une connexion performants, mais il y aura un « après la crise » et cette forme de digitalisation fait une entrée massive dans le monde du travail.

Nous sommes attentifs à la qualité de l'air dans les gares, notamment souterraines. Nous faisons plutôt partie de la solution. Pour avoir travaillé en Rhône-Alpes, je connais bien les nuisances occasionnées par les files ininterrompues de camions dans la vallée de l'Arve, un des endroits les plus pollués de France : au-delà du CO₂, les particules sont redoutables. La solution passe par le report modal vers le ferroviaire. En France comme en Europe, au-delà du décongestionnement du trafic, il faut agir dans un souci de santé publique pour que le ferroviaire occupe une plus large part de marché.

S'agissant des chantiers, outre la nécessaire planification technico-industrielle, nous recalons les priorités d'exécution avec les financeurs. Le plan de relance peut venir éclairer le sujet, au moins sur le plan du financement. Les élus locaux seront associés à ces nouvelles planifications.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur le président, sachez que vous avez le soutien de la représentation nationale. Ce soutien s'adresse, à travers vous, à tous les cheminots.