



La réforme ferroviaire, renforcer et moderniser le service public ferroviaire

Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche, présente un projet de loi visant à réformer le système ferroviaire. Cette réforme ambitieuse est le fruit d'une large concertation avec les parties prenantes. Deux missions ont été préalablement confiées, à Jean-Louis Bianco sur le système ferroviaire, et à Jacques Auxiette sur la place des régions dans notre système ferroviaire. Cette réforme illustre d'abord la volonté du Gouvernement de renforcer le service public et de réaffirmer la place de l'État stratège dans le système ferroviaire français. Elle propose ensuite la création d'un groupe industriel public intégré réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. La réforme permettra enfin de moderniser le service public ferroviaire, véritable fleuron national, pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français.

La volonté du Gouvernement : rompre avec l'inaction et l'inefficacité

→ En février 1997, une réforme du système ferroviaire éclate la gestion des infrastructures (les rails) entre Réseau ferré de France (le décideur) et la SNCF (qui met en œuvre).

→ Cette organisation **fonctionne mal**. Elle génère des difficultés à planifier et à coordonner les travaux et les circulations efficacement et entraîne une dégradation de la qualité de service pour les usagers. Elle induit également un **coût important** car elle crée des doublons et ne permet aucune synergie. Ce ne sont pas les salariés de la SNCF et de RFF qui sont en cause, comme certains voudraient le laisser croire, mais bien une organisation qui a dilué la responsabilité sans donner à aucun des acteurs les moyens de remplir pleinement ses missions.

→ Dès lors, la **dette du système ferroviaire a dérivé** pour atteindre 40 Md€, sans qu'aucune action ne soit engagée pour maîtriser cet emballement qui menace la pérennité de ce joyau du patrimoine national que

constitue le rail français. Si rien n'est fait, la dette continuera de progresser de plus d'1,5 Md€ par an, hors construction de lignes nouvelles, alors même que les besoins de rénovation du réseau sont importants – Frédéric Cuvillier vient d'ailleurs d'engager un grand plan de modernisation du réseau ferroviaire pour remédier à la négligence du gouvernement précédent.

→ Le **cadre social** du secteur ferroviaire n'est **ni juste ni adapté**. Les règles de l'organisation du travail à la SNCF sont arrêtées par l'État, ce qui ne permet pas à l'entreprise et aux représentants des cheminots de négocier les adaptations nécessaires par le dialogue social. Les entreprises privées du fret relèvent d'accords distincts.

Alors que cette situation dégradée et ces dysfonctionnements étaient patents depuis des années, le gouvernement précédent est resté inactif : il n'a réglé aucun des problèmes structurels qui se posent.

Frédéric Cuvillier est déterminé à rompre avec cette inaction et propose une réforme pour un service public ferroviaire renforcé et modernisé.

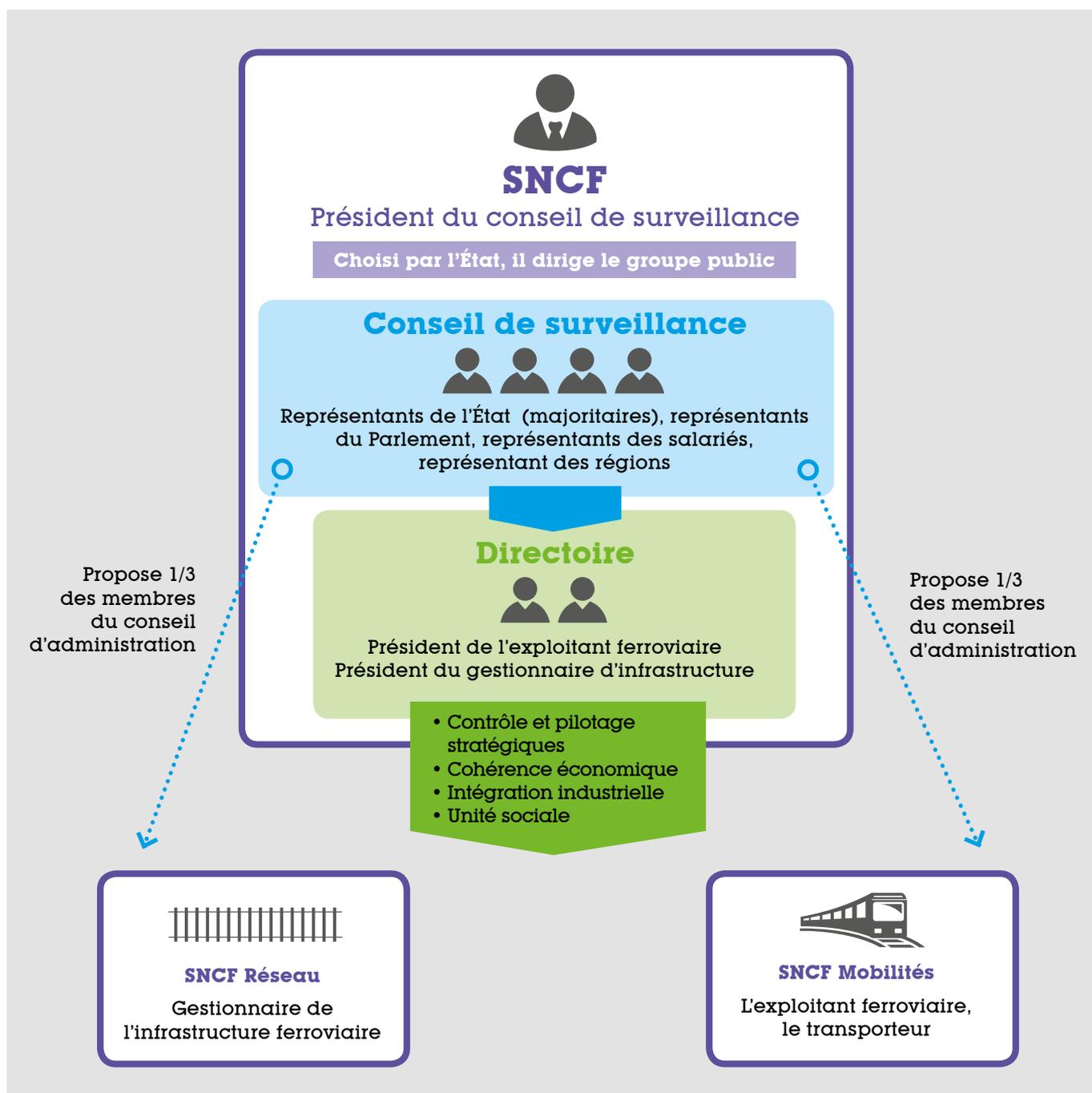


Le Gouvernement a souhaité répondre à une question centrale : comment mieux assurer les besoins quotidiens de transport ferroviaire des Français ? Pour pérenniser notre service public ferroviaire, améliorer ses performances et juguler la dette, la réforme que Frédéric Cuvillier propose apporte des réponses précises et efficaces, articulées autour de cinq objectifs.

Les 5 objectifs au cœur de la réforme ferroviaire

- 1 Un service public renforcé, mieux piloté par l'État et sous le contrôle de la nation
- 2 Un groupe public industriel intégré, fleuron national
- 3 Un pacte national pour assurer l'avenir du service public ferroviaire
- 4 La construction d'un cadre social commun à l'ensemble du secteur ferroviaire avec maintien du statut des cheminots
- 5 Un système ferroviaire sous le contrôle d'un régulateur aux prérogatives renforcées

Sur [twitter](#) : [#reformferrov](#)



① Un service public renforcé, mieux piloté par l'État et sous le contrôle de la nation

→ Une affirmation par la loi de la notion de service public ferroviaire

- Le système de transport ferroviaire contribue à la satisfaction des besoins des usagers et à la mise en œuvre du droit au transport.

→ Le retour de l'État stratège

- L'État fixera les objectifs du groupe public à travers un contrat de performance avec chacun des trois établissements publics créés par la loi. Majoritaire dans le conseil de surveillance de la SNCF, l'État assumera son rôle de stratège et sera le garant de la cohérence économique et du pilotage stratégique du groupe public.

→ Les Français sont attachés au secteur ferroviaire, c'est un patrimoine de la nation

- La réforme permet d'associer les forces vives au devenir du système ferroviaire au sein du nouveau Haut Comité du ferroviaire : élus, régions, entreprises, organisations syndicales, usagers.

② La création d'un groupe public industriel intégré

La loi crée un grand groupe public ferroviaire réunifiant la famille cheminote. Le groupe sera constitué d'un établissement public de tête « mère » (la SNCF) et deux établissements publics « filles » : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités).

→ Un gestionnaire d'infrastructure unifié pour plus d'efficacité

- SNCF Réseau rassemblera dans une seule structure les acteurs en charge de la gestion de l'infrastructure, aujourd'hui dispersés et mal coordonnés (RFF, la branche infrastructures de la SNCF, la direction des circulations ferroviaires de la SNCF). La constitution d'un gestionnaire d'infrastructure unifié mettra fin à un système qui ne fonctionne pas avec des financements et des délégations croisées : plus d'efficacité, c'est

une meilleure qualité de service et une baisse des coûts, au service des usagers.

→ Un groupe intégré pour des synergies industrielles

- L'établissement public de tête désigne un tiers des membres du conseil d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

- L'établissement public de tête assure le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public.

Un groupe intégré, c'est là aussi plus d'efficacité et une mutualisation des coûts : c'est l'usager qui gagne.

→ Une gouvernance claire et un contrôle public fort

- L'établissement public de tête (la SNCF) sera dirigé par un directoire composé du président de SNCF Réseau et du président de SNCF Mobilités, nommés par l'État, placés sur un pied d'égalité et gardant chacun la pleine responsabilité opérationnelle de leur établissement.

- Le directoire sera placé sous l'autorité d'un conseil de surveillance et de son président, choisi par l'État. Les représentants de l'État y seront majoritaires mais les régions, le Parlement et les salariés seront également présents.

③ Un pacte national pour assurer l'avenir du service public ferroviaire

Le système ferroviaire fonctionne aujourd'hui à crédit. L'accroissement annuel de la dette est de 1,5 Md€, et de 3 Md€ avec la construction actuelle de 4 lignes à grande vitesse financées à crédit par RFF. L'objectif est de stabiliser l'évolution de la dette pour limiter le fardeau des intérêts. Pour cela, la réforme propose :

→ de cesser de faire financer les grands travaux par RFF à crédit : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) ne pourra plus s'endetter au-delà d'un certain niveau pour financer les projets de développement de l'infrastructure. Ces projets devront être financés prioritairement par l'État et les collectivités locales. L'Agence de financement des infrastructures de transports (AFITF) verra ses moyens confortés pour répondre à cet enjeu ;

Une réforme au service d'une politique ferroviaire ambitieuse et cohérente

Ce projet de loi est un des volets de la politique ferroviaire du Gouvernement qui vise à assurer l'avenir du service public et privilégie les transports du quotidien des Français, à travers :

→ la **pérennité et la modernisation des trains d'équilibre du territoire** avec la prolongation de la convention qui lie l'État en tant qu'autorité organisatrice et la SNCF et le **renouvellement du matériel roulant de ces lignes** ; ce renouvellement est d'ores et déjà engagé avec une première tranche de 510 M€ investie dans l'achat de rames neuves afin de remplacer le matériel le plus ancien et d'apporter une qualité de service accrue pour la desserte du territoire national ne bénéficiant pas de TGV ;

→ le lancement d'un **grand plan de modernisation du réseau ferroviaire**, concentré sur les lignes sur lesquelles la circulation est la plus dense et sur les nœuds ferroviaires les plus saturés ;

→ la négociation avec les régions du **volet mobilité des prochains contrats de plan État-régions (2014-2020)**, qui permettra de définir de manière partenariale les **opérations prioritaires de désenclavement, de décongestion, de modernisation des réseaux**, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et à tous les territoires de bénéficier de transports performants.

→ **d'instaurer une règle de rétablissement des équilibres financiers**, mise en œuvre par un contrat de performance ;

→ de conclure un **pacte national** pour assurer l'avenir du service public ferroviaire avec **l'ensemble des parties prenantes**, qui doivent chacune contribuer au redressement financier du système :

- il s'agit d'abord d'**améliorer la performance du groupe public : le gestionnaire d'infrastructure** y contribuera par des synergies opérationnelles tirées du rapprochement entre RFF, SNCF Infra et la direction des circulations ferroviaires ; **le transporteur** par des économies sur les fonctions support (achats, immobilier, systèmes d'information) et une efficacité accrue de l'organisation du travail ; **l'ensemble du groupe** par des synergies industrielles et une optimisation de l'offre ferroviaire ;

- **L'État est prêt à accompagner cet effort** avec le versement de dividendes du transporteur vers le gestionnaire d'infrastructure et en permettant la compensation fiscale dans le groupe des excédents et des déficits.

4 La construction d'un cadre social commun à l'ensemble du secteur ferroviaire avec maintien du statut des cheminots

La réforme proposée est la réforme du système ferroviaire français dans son ensemble, pas de la seule SNCF.

Le Gouvernement veut donner aux salariés et aux entreprises ferroviaires la possibilité de **construire ensemble l'organisation et les conditions de travail** qui permettront de répondre aux enjeux de qualité de service, de garantir l'absence de concurrence déloyale et d'accroître la performance économique du système.

Un **décret socle** posera les principales **règles communes** au secteur ferroviaire, au regard du respect des exigences

de sécurité et de continuité du service public. Ce cadre social commun reposera également sur une **convention collective nationale négociée par les partenaires sociaux**. Frédéric Cuvillier et Michel Sapin viennent de charger une personnalité d'accompagner cette négociation dans le cadre d'une commission mixte paritaire.

L'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire sera ainsi soumis à un régime homogène en matière de durée du travail : une stricte hiérarchie des normes (décret, convention de branche, accord d'entreprise) garantira l'**ordre public social**.

Ce cadre social commun et concerté permettra d'**empêcher le dumping social** par des entreprises qui auraient des conditions plus favorables, mais également de **donner la souplesse nécessaire pour l'adaptation des organisations du travail**.

5 un système ferroviaire sous le contrôle d'un régulateur aux prérogatives renforcées

→ **Le renforcement du régulateur**, garant de l'accès équitable des entreprises au réseau ferroviaire, avec l'extension des responsabilités de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) :

- avis conforme sur la nomination du président de SNCF Réseau ;
- avis sur la trajectoire économique et le respect de celle-ci par SNCF Réseau ;
- avis sur les péages ferroviaires, c'est-à-dire le prix payé pour faire circuler les trains sur le réseau.

→ **La garantie d'impartialité du gestionnaire d'infrastructure dans l'accès au réseau** par des règles interdisant les conflits d'intérêts et l'adoption d'un code du réseau s'imposant à toutes les entreprises ferroviaires à égalité.

→ Cette réforme propose un service public ferroviaire renforcé mais aussi modernisé, pour qu'il fonctionne mieux, soit moins coûteux, plus efficace, au service des déplacements de tous les Français.

Un projet eurocompatible qui affirme la vision française du service public

La réforme proposée est **conforme au droit européen existant** : la constitution de SNCF Réseau, pleinement investie des missions de gestion de l'infrastructure et dotée de garanties d'impartialité afin d'assurer un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire sous le contrôle du régulateur, répond aux exigences de la dernière directive ferroviaire.

S'agissant du 4^e paquet ferroviaire, proposé par la Commission et débattu par le Parlement européen, l'adoption de la réforme française, qui est compatible avec ses grandes orientations, permettra d'exprimer la vision française du service public et de **peser sur l'évolution des discussions européennes**.



MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ
AUX TRANSPORTS,
À LA MER
ET À LA PÊCHE