



La réforme ferroviaire, moderniser et renouveler le service public

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 simultanément 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 la création d'un groupe industriel public intégré réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructures avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. La réforme permettra enfin de moderniser le service public ferroviaire pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français.

La volonté de Frédéric Cuvillier : 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 les travaux 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.

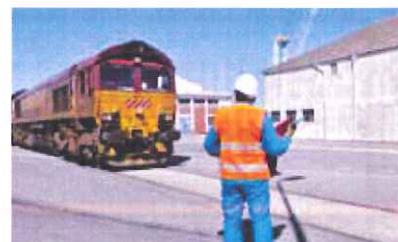
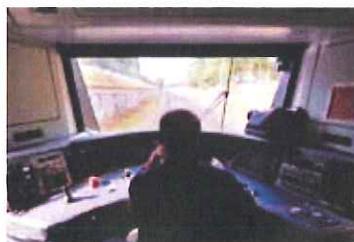
→ Dès lors, la **dette du système ferroviaire a dérivé** pour atteindre 40Md€, sans qu'aucune action ne soit engagée pour maîtriser cet emballement qui menace la pérennité de ce joyau du patrimoine national que constitue le rail français. Si rien n'est fait, la

dette continuera de progresser de plus d'1,5 milliard d'euros 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 disposent de leurs propres règles, ce qui n'assure pas une concurrence loyale.

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.

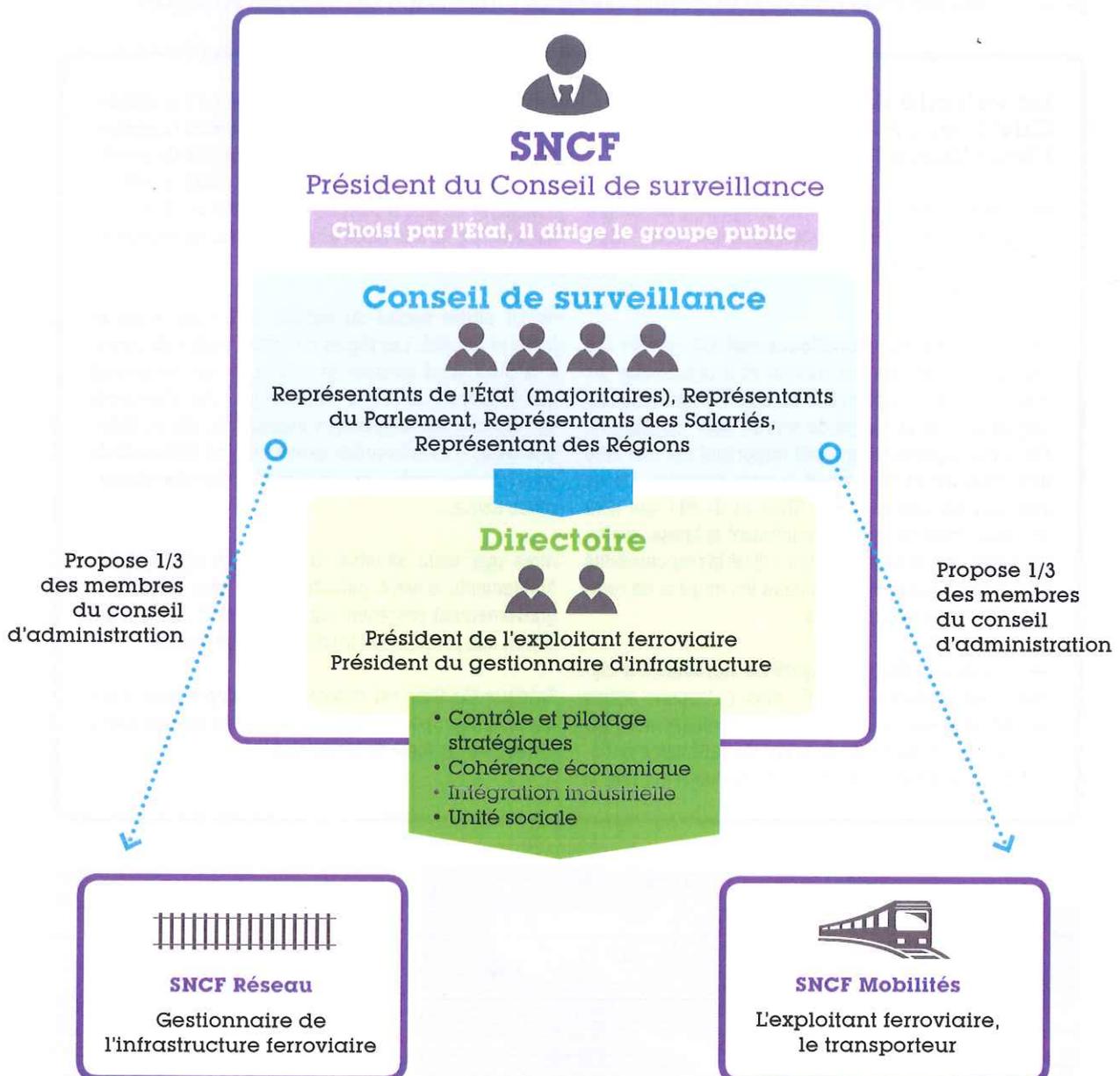


Frédéric Cuvillier a souhaité répondre à une question centrale : comment mieux assurer les besoins quotidiens de transport ferroviaire des Français ? Pour pérenniser notre service public ferroviaire, améliorer ses performances et juguler la dette, la réforme qu'il propose apporte des réponses précises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

Les 5 objectifs au cœur de la réforme ferroviaire

- 1 Un véritable groupe public industriel intégré
- 2 Un service public renforcé, mieux piloté par l'État et sous le contrôle de la nation
- 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 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.

② 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. 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.

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 Mds€, et de 3 Mds€ 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** : RFF 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 verra ses moyens confortés pour répondre à cet enjeu.

Une réforme qui s'inscrit dans 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**, engagé avec une première tranche de 510 millions d'euros d'ores et déjà 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 contraints.

→ 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 de permettre 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 reversement de dividendes du transporteur vers le gestionnaire d'infrastructures et en permettant au nouveau groupe de consolider ses résultats fiscaux.

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 seront 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 privées 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 autorités 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'infrastructures 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 investi des missions de gestion de l'infrastructure et doté 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 « 4ème 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**.



QUESTIONS / REPONSES SUR LA REFORME FERROVIAIRE

Le groupe public ferroviaire intégré

Trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC), en quoi cela constitue-t-il un groupe intégré ?

L'EPIC de tête (la future SNCF) assurera le pilotage et le contrôle stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale de l'ensemble du groupe public. Ce n'est donc pas un simple chapeau ou un pont entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités. C'est une véritable structure qui est le garant de la cohésion et de la cohérence du fonctionnement opérationnel des deux entreprises. Par ailleurs, il assurera des fonctions en propre au bénéfice du groupe (immobilier, achat) ou au bénéfice du système ferroviaire (sûreté, sécurité, ...).

Le directoire de l'EPIC de tête (la future SNCF) sera constitué des présidents du transporteur (SNCF Mobilités) et du gestionnaire d'infrastructure unifié (SNCF Réseau). L'EPIC de tête (la future SNCF) désignera un tiers des administrateurs dans les conseils d'administration des deux filles. Le Gouvernement veut mettre en place une logique de groupe public avec une vision et une stratégie d'ensemble tournées vers le développement industriel et la qualité de service.

La future SNCF sera dotée à l'égard de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau des attributions d'une société détentrice : qu'est ce que cela veut dire ?

Cela veut dire que nous créons un véritable groupe public, dans lequel l'EPIC de tête (la future SNCF) exerce, vis-à-vis des EPIC filles, des relations qui s'inspirent de celles unissant de manière usuelle une entreprise tête de groupe aux filiales dans le secteur commercial. Cette analogie a ses limites car nous parlons ici d'EPIC et donc de structures publiques, et car le fonctionnement du gestionnaire d'infrastructure unifié (SNCF Réseau) garantira un accès au réseau non discriminatoire à l'ensemble des entreprises ferroviaires autorisées à opérer en France. Mais cela dit bien qu'il assure le pilotage et la cohésion de l'ensemble et qu'il exerce notamment les responsabilités :

- de pilote et de contrôle stratégique
- de garant de la cohérence économique : définition des hypothèses économiques du plan et du budget, déclinaison annuelle des contrats, approbation des comptes consolidés
- d'intégrateur industriel : travail en commun sur tous les sujets de recherche et d'exploitation technique
- de définition et d'animation des politiques RH transversales et de la conduite des relations sociales au niveau du groupe
- de mutualisation de tâches pour l'ensemble du système, sans préjudice des besoins propres des opérateurs.

L'État : quel est son rôle ?

Le projet redonne toute sa place à l'État. Il aura ainsi la majorité des sièges au sein du conseil de surveillance de l'EPIC mère (la future SNCF). Il nommera également non seulement les dirigeants mais l'ensemble des administrateurs de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, sauf ceux élus par les salariés. Par ailleurs, et comme le recommandaient Jacques

Auxiette et Jean-Louis Bianco, le Parlement et les régions seront représentés dans les organes de gouvernance du groupe. L'État reprend les commandes du système car c'est la Nation qui doit déterminer les missions du groupe industriel que nous sommes en train de créer.

Par ailleurs, **la loi crée un Haut Comité du ferroviaire** associant élus, régions, entreprises et organisations syndicales pour discuter du service public et de la stratégie ferroviaire. Le débat sur la stratégie et les orientations du système ferroviaire n'a pas lieu dans le groupe public, mais dans le Haut Comité. Sa création répond à l'exigence d'associer la Nation au devenir du système ferroviaire.

Votre système est-il euro-compatible ?

Par construction, il l'est vis-à-vis du droit actuel. Par rapport au 4ème paquet ferroviaire, qui est en cours de négociation, le Gouvernement estime qu'il est en ligne avec l'esprit et les objectifs de la Commission européenne, qui veut renforcer l'accès non discriminatoire au réseau. Ainsi, et par exemple :

- le gestionnaire d'infrastructure créé détiendra tous les leviers de gestion du réseau, maintenance, circulation, développement et fixation des péages
- le président de SNCF Réseau, membre du directoire de l'établissement mère (la future SNCF) sera nommé par l'État, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, il ne pourra être révoqué que dans les mêmes conditions
- il n'y aura pas de dépendance entre les deux membres du directoire (le président de SNCF Mobilités et le président de SNCF Réseau). En cas de désaccord, c'est le président du conseil de surveillance de l'EPIC de tête (la future SNCF) qui décidera
- aucun flux financier ne pourra remonter de SNCF Réseau vers SNCF Mobilités. En revanche et dans le respect des règles européennes, il pourra y avoir des flux de SNCF Mobilités vers SNCF Réseau afin de participer à son assainissement financier
- la gestion de la dette, les emprunts et la trésorerie liés à l'activité de la gestion de l'infrastructure seront assurés par SNCF Réseau.

Ces éléments sont conformes avec les objectifs de la Commission s'agissant de l'accès non discriminatoire au réseau.

- sur la question de l'ouverture de la concurrence, c'est l'objet même d'une partie des négociations du 4e paquet et la France ne va pas les anticiper, les devancer. Le Gouvernement négociera avec la Commission et a déjà dit son attachement aux modalités et aux calendriers prévus par le règlement OSP. Elle militera pour conserver des possibilités d'attribution directe et la libre définition par les Etats-Membres des lignes pouvant faire l'objet d'obligation de service public.

- sur l'architecture de gouvernance, le Gouvernement ne croit pas que la Commission préfère le système actuel comme le montre la condamnation de la France relative au rattachement de la DCF à la SNCF. Le projet de loi va clarifier cette organisation en créant un GIU (SNCF Réseau) doté de toutes les fonctions nécessaires à la gestion du réseau. Le regroupement du GIU et de l'exploitant historique au sein d'un même groupe public ne veut absolument pas dire que les liens entre le GIU et l'exploitant historique sont des liens constitutifs d'une partialité vis-à-vis de l'exploitant et d'un manque de transparence.

Les sujets financiers

Comment les équilibres du secteur seront-ils rétablis ?

Ce sujet est au cœur de la réforme : le Gouvernement ne peut pas laisser la dette dériver continuellement. Le retour à l'équilibre sera progressif mais doit être mis en œuvre. L'objectif est de stabiliser la dette, elle ne diminuera pas pour autant. Comment arrêter sa progression de la dette ?

- a) financer les nouveaux grands travaux via l'Agence de financement des infrastructures (AFITF) et non par l'emprunt de RFF : le rapport Duron a permis une planification plus réaliste des grands travaux, et surtout des LGV nouvelles à partir de 2018. Les moyens de l'AFITF seront confortés (ce qui est d'ores et déjà le cas au budget 2014) et augmentés au fur et à mesure de la mise en place de l'écotaxe poids lourds pour permettre un financement sur crédits publics et non par l'emprunt
- b) améliorer la performance de l'ensemble du groupe, par les synergies industrielles, une optimisation de l'offre ferroviaire et une efficacité accrue de l'organisation du travail.
- c) une règle de rétablissement des équilibres financiers sera instaurée par le projet de loi et mise en œuvre par un contrat de performance.

L'Etat accompagnera-t-il cet effort ?

Oui, grâce à la possibilité de reversement de dividendes de SNCF Mobilités vers SNCF Réseau et en permettant la compensation fiscale dans le groupe des excédents et des déficits, ce qui participera également à la maîtrise progressive de la dette du système. Les opérateurs travaillent actuellement avec l'Etat à la définition des différents leviers.

Le social

Les cheminots n'ont-ils pas de raison d'être inquiets ?

Le Gouvernement a la volonté de rénover le service public. Ne rien faire serait le condamner. Le projet que porte le Gouvernement, en créant un grand groupe industriel public, dont une des missions sera de restaurer l'unité sociale de la famille cheminote, est capable d'impulser un renouveau du secteur ferroviaire. Par ailleurs, la constitution de ce grand groupe permet de recréer un savoir faire et une culture ferroviaire commune qui porte sur l'infrastructure et le service et qui a fait le succès du modèle ferroviaire français.

Le cadre social commun, n'est ce pas niveler les conditions de travail par le bas ?

D'abord et comme le Gouvernement s'y était engagé, le statut sera préservé. Ensuite, 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, concerté avec les partenaires sociaux, posera les principales règles communes au secteur ferroviaire au regard du respect des exigences de sécurité et de continuité du service public. Le cadre social commun reposera, de plus, sur la négociation d'une convention collective nationale. Le ministre chargé des Transports et le ministre chargé du Travail ont missionné Jean Bessière pour préparer la négociation de la convention collective et l'accompagner dans le cadre d'une commission mixte paritaire. Sa mission débutera dès le passage du projet de loi en Conseil des ministres.