

Tout comprendre sur le nouveau **PACTE FERROVIAIRE**



Notre pays a besoin d'un grand service public pour

le train : il est essentiel pour les déplacements de 4 millions de Français au quotidien, il est indispensable pour la vie économique, il est un outil majeur de l'aménagement du territoire, il est une solution écologique pour la mobilité.

Ce service public est une grande fierté nationale, mais il souffre de sérieuses difficultés : une qualité de service qui se dégrade, une hausse de ses coûts, des mauvais choix d'investissements faits par l'État, une dette qui se creuse... C'est une réalité à laquelle les voyageurs comme les cheminots sont confrontés tous les jours.

La responsabilité du Gouvernement est donc d'agir, en engageant une réforme globale de l'ensemble du système ferroviaire. C'est l'affaire de tous, **c'est un nouveau pacte ferroviaire** entre la Nation, la SNCF et les cheminots.

Objectif : avoir un meilleur service public, au meilleur coût pour les voyageurs et les contribuables.

Concrètement, cela veut dire :

- > **pour les voyageurs** : des trains plus ponctuels, plus de trains là où il y en a besoin, avec plus de services, en toute sécurité ;
- > **pour la SNCF** : un modèle économique enfin équilibré, une entreprise publique plus forte, avec tous les atouts pour faire face à la concurrence ;
- > **pour les cheminots** : une vision claire de l'avenir, avec des métiers attractifs et une reconnaissance de leur rôle ;
- > **pour les contribuables** : la garantie que chaque euro pour le service public ferroviaire soit dépensé efficacement.

Cette réforme repose sur 4 piliers.



1. INVESTIR POUR REMETTRE LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN BON ÉTAT

Notre réseau ferroviaire est aujourd'hui vieillissant et pas assez entretenu : il est 2 fois plus âgé qu'en Allemagne. C'est la conséquence du choix d'avoir investi prioritairement dans le réseau TGV pendant des décennies, au détriment de celui des trains du quotidien.

Un réseau pas assez entretenu ou modernisé, ce sont des retards sur toute la ligne : des incidents plus fréquents, des trains qui roulent au ralenti.

La réforme passe d'abord par une opération sans précédent de remise à niveau du réseau sur 10 ans.

Ce sont 36 Md€, soit 10 M€/jour qui vont être investis dans le réseau pendant 10 ans : c'est +50 % de moyens par rapport aux 10 dernières années.

Ces investissements, ce sont des remplacements de rails, de caténaires, des nouveaux systèmes signalisation pour faire rouler davantage de trains et plus de voies là où le trafic est engorgé.



Investir dans le réseau, qu'est-ce que ça change ?

Investir dans le réseau, c'est agir directement sur la qualité du service. 2 exemples concrets.

> Après avoir remplacé **les rails du RER C** en 2015-2016, le nombre d'incidents et de retards a été divisé par 2 sur cette ligne.

> **La ligne Brest-Quimper** vient d'être rénovée : le temps de trajet sur les 75 km a été réduit de 1 h 45 à 1 h 15, avec davantage de gares desservies.

À NOTER Cette réforme n'est pas une réforme de fermeture des « petites lignes », essentielles pour de nombreux voyageurs et territoires. Le Gouvernement a annoncé qu'il ne suivrait pas les recommandations du rapport Spinetta en ce sens. Les « petites lignes » sont de la responsabilité des Régions et l'État tiendra ses engagements de participer à leur financement. 1,5 Md€ sont mobilisés dans le cadre des contrats de plan État-Régions pour la remise à niveau de ces lignes.



2. DONNER LE CHOIX AUX VOYAGEURS EN OUVRANT LE SECTEUR À LA CONCURRENCE

La concurrence dans le secteur ferroviaire n'est pas une nouveauté : elle a été décidée par les pays européens en 2015 et elle est attendue depuis longtemps par les Régions. Le trafic ferroviaire a déjà été ouvert à la concurrence pour le transport de marchandises et pour les trajets internationaux.

L'ouverture à la concurrence, c'est de nouveaux services, des offres supplémentaires, des idées neuves. C'est positif pour les voyageurs, qui auront plus de choix, plus d'offres et plus de petits prix. C'est stimulant pour la SNCF, qui sera incitée par ses concurrents à améliorer sa qualité de service et à proposer de nouvelles offres.

D'avantage d'offres de TGV pour les voyageurs

- > Ce qui ne change pas, c'est que la SNCF continuera de proposer ses offres de TGV comme aujourd'hui en desservant les mêmes gares.
- > Ce qui change, c'est qu'à partir de fin 2020, d'autres transporteurs pourront eux aussi venir proposer leurs propres offres sur les mêmes destinations. Comme pour l'avion, les voyageurs choisiront l'offre qui leur convient le mieux entre plusieurs compagnies.
- > Les tarifs sociaux seront étendus pour la totalité de ces nouveaux services.

Des Régions qui décideront pour leurs trains régionaux

- > Ce qui ne change pas c'est que les Régions continueront de décider et de financer l'offre de trains régionaux : gares desservies, horaires, tarifs...
- > Ce qui change c'est que, progressivement, à partir de fin 2019 pour celles qui le souhaitent et de façon obligatoire pour toutes à partir de fin 2023, les Régions pourront choisir entre la SNCF ou un transporteur concurrent, après appel d'offres. Il n'y aura pas plusieurs concurrents sur une même ligne, mais une seule entreprise qui assurera le service que lui confie la Région.
- > En Île-de-France, cette ouverture se fera selon un calendrier spécifique, en raison de la complexité et de la diversité du réseau.



Ouvrir à la concurrence, qu'est-ce que ça change ?

L'Allemagne a ouvert son réseau à la concurrence il y a plus de 20 ans sur un modèle proche de celui prévu en France. Au-delà de l'amélioration du service apporté aux voyageurs, cette ouverture s'est traduite par une baisse des coûts de 25 %, une augmentation du nombre de voyageurs de 49 %.



3. METTRE DE L'ÉQUITÉ ENTRE TOUS LES SALARIÉS DU SECTEUR FERROVIAIRE

C'est une question d'équité : dans un monde ouvert à la concurrence, la SNCF ne peut plus rester la seule à recruter au statut face à des concurrents qui n'y seront pas soumis.

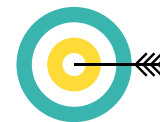
Le statut correspond aux garanties apportées aux cheminots de la SNCF en contrepartie des contraintes de leurs métiers (travail la nuit, le week-end, etc.). Demain, de nouveaux salariés dans d'autres entreprises concurrentes exerceront les mêmes métiers avec les mêmes contraintes.

La réforme consiste donc à passer d'un statut pour les seuls cheminots de la SNCF à un socle de droits communs à tous les salariés du secteur ferroviaire, c'est-à-dire une convention de branche, qui pourra être complétée de droits supplémentaires apportés par chaque entreprise à ses employés. C'est ce qui existe dans tous les secteurs professionnels.

Pas un cheminot actuel n'est concerné par cette réforme et ne perdra son statut : ils ont passé un contrat moral avec la SNCF lors de leur recrutement, qu'il n'est pas question de remettre en cause. Cette réforme s'appliquera seulement aux futurs embauchés.

À NOTER Aujourd'hui, le statut des cheminots consiste essentiellement en 3 éléments : la garantie de l'emploi à vie, un régime spécial de retraites et une grille d'avancement et de rémunération particulière. Par ailleurs, tous les salariés de la SNCF, au statut ou contractuels, ont droit notamment à des facilités de circulation (billets gratuits pour les salariés et leurs ayant-droit) et à un réseau de soins efficace. La SNCF emploie déjà des salariés hors statut, c'est-à-dire contractuels : ils représentent 10% des effectifs.

À NOTER Un haut niveau de garanties sociales pour les cheminots. En cas d'éventuel changement d'opérateur sur un marché de trains régionaux, les cheminots pourront être transférés, d'abord sur la base du volontariat. Ils bénéficieront du maintien de l'essentiel des garanties de leur statut : garantie de l'emploi, régime spécial de retraite, niveau de rémunération...



4. DONNER TOUS LES ATOUTS A LA SNCF POUR ÊTRE PLUS EFFICACE ET PERFORMANTE

Il n'y a pas de transport ferroviaire qui fonctionne sans une SNCF forte. Aujourd'hui, la SNCF a une organisation complexe, parfois rigide et un modèle économique reposant sur un endettement sans fin : des poids qui l'empêchent d'assurer ses missions de service public dans de bonnes conditions.

La SNCF est constituée de 3 établissements publics (EPIC) : SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Cette situation est source de cloisonnements, n'est pas responsabilisante et pas adaptée dans un secteur ouvert à la concurrence. Avec ce statut, la SNCF est par ailleurs très dépendante des décisions et pressions politiques de l'État et des collectivités.

La réforme propose donc de changer le statut de la SNCF. Au 1^{er} janvier 2020, les 3 établissements publics seront transformés en un seul groupe : une société nationale à capitaux publics, intégralement détenue par l'État. Ce statut n'est pas nouveau : c'était celui de la SNCF pendant 45 ans, de 1937 à 1983. Cette nouvelle SNCF possédera intégralement deux filiales : SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Ce qui ne change pas, c'est que la *SNCF reste une société à 100% publique*. Il n'a jamais été question de privatisation et la loi empêchera même toute cession de participation.

La transformation d'établissement public en société publique permettra aussi de **sortir la SNCF du piège d'une dette qui s'accumule sans fin** : une société nationale ne peut pas avoir l'endettement qui est aujourd'hui toléré avec son statut d'établissement public.

À NOTER Les près de 50 Md€ de dette qui pèsent sur le système ferroviaire constituent une menace pour le service public. Cette dette est largement la conséquence de décisions de l'État en matière d'investissements. Le Président de la République a donc annoncé que cette dette sera progressivement reprise à partir de l'entrée en vigueur de la réforme au 1^{er} janvier 2020. Le montant et les modalités restent à définir et devront répondre à l'objectif de doter la SNCF d'une trajectoire économique viable.

Un nouveau projet d'entreprise pour la SNCF

En parallèle de cette réforme portée par l'État, la SNCF s'engage dans un nouveau projet d'entreprise, qui devra être finalisé avant l'été 2018.

Beaucoup de leviers pour une meilleure efficacité relèvent en effet de l'entreprise elle-même. Cela passe par exemple par la modernisation du dialogue social, une plus grande capacité à prendre des initiatives sur le terrain au service des voyageurs, une meilleure unité de l'ensemble de l'entreprise pour que l'information y circule mieux et que les actions soient bien coordonnées ou encore le développement des compétences pour favoriser la polyvalence et de nouveaux parcours de carrière.



Une organisation plus efficace, qu'est-ce que ça change ?

Une meilleure organisation, c'est par exemple doter chaque gare d'un vrai chef de gare. Aujourd'hui, la gestion des gares est éclatée entre plusieurs entités de la SNCF : les responsabilités sont peu claires et l'information circule mal. Demain, c'est la même entité qui gèrera l'ensemble des gares.

UNE RÉFORME CONSTRUITE DANS LA CONCERTATION ET LE DÉBAT PARLEMENTAIRE

La méthode du Gouvernement est celle qui donne le plus de place à la concertation. Le projet de loi passe en effet par **2 mois de concertation et 3 mois de débat parlementaire.**

Face à l'urgence de la situation, le Gouvernement veut conduire une réforme finalisée avant l'été 2018. Avec un projet de loi classique, le Gouvernement aurait dû présenter en mars le contenu de la réforme, sans l'avoir discuté avec les acteurs concernés. Ce n'est pas ce que voulait le Gouvernement.

Concrètement, c'est la concertation qui fait le projet de loi.

- > Le projet de loi d'habilitation présenté le 14 mars en Conseil des ministres fixait simplement les thèmes de la réforme.
- > C'est la concertation qui permet d'écrire le contenu du texte de loi. Dès qu'un sujet a suffisamment avancé dans la concertation, il a été introduit dans le débat parlementaire par amendement à la place des ordonnances.
- > Ainsi, lors du débat à l'Assemblée nationale, **ce sont 26 amendements issus de la concertation qui ont été déposés par le Gouvernement.** La concertation avait notamment porté durant tout le mois de mars sur le thème de l'ouverture à la concurrence. Elle a permis au Gouvernement de présenter les principales dispositions retenues sur ce thème, qui ont été inscrites dans le projet de loi à la place d'ordonnances et débattues au Parlement.
- > **Adopté le 17 avril à l'Assemblée nationale**, le projet de loi sera examiné fin mai au Sénat.

À NOTER La concertation se traduit par environ 70 réunions avec les organisations syndicales, mais aussi avec tous les acteurs concernés par la réforme : direction de la SNCF, Régions, associations d'usagers, ONG, etc. Elle se déroule sur 2 mois, en mars et avril, et s'organise autour de 4 thèmes : l'ouverture à la concurrence, l'organisation de la SNCF, la modernisation sociale du secteur et la qualité du service public.



ecologie-solidaire.gouv.fr

Suivez-nous sur    



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS