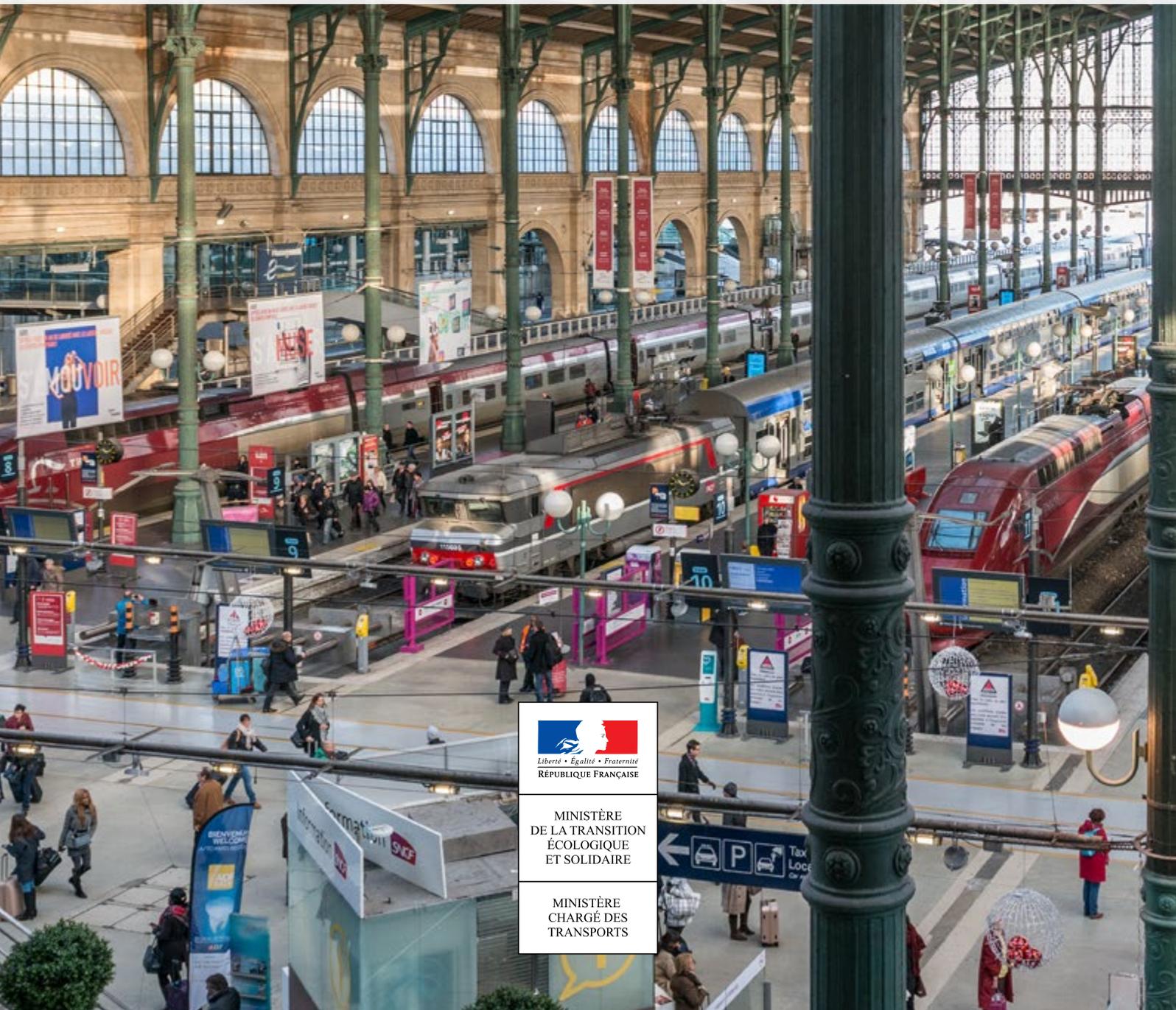




Tout comprendre
sur le nouveau
PACTE FERROVIAIRE

JUIN 2018



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



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 depuis longtemps 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 était donc d'agir, en conduisant une réforme globale de l'ensemble du système ferroviaire. Cette réforme est l'affaire de tous : c'est un nouveau pacte ferroviaire entre la Nation, la SNCF et les cheminots.



« Cette réforme porte un objectif simple : avoir un meilleur service public ferroviaire, au meilleur coût pour les voyageurs et les contribuables. »

Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports

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 au meilleur prix ;
- > **pour la SNCF :** un modèle économique enfin équilibré, une entreprise publique plus forte et efficace, 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 sera dépensé efficacement.

Cette réforme repose sur 4 piliers :

1. investir pour remettre le réseau ferroviaire en bon état ;
2. donner le choix aux voyageurs et aux régions en ouvrant à la concurrence ;
3. mettre de l'équité entre tous les salariés du secteur ferroviaire ;
4. donner à la SNCF tous les atouts pour être plus efficace et performante.

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 des moyens pour les 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 par mesure de sécurité.

Le nouveau pacte ferroviaire consiste d'abord en une opération sans précédent de remise à niveau du réseau sur 10 ans.

> **3,6 Md€**

sont investis chaque année (2017-2026), soit 10 M€/jour pour moderniser le réseau.

> C'est **50%**

de moyens supplémentaires par rapport aux 10 dernières années.

> **200 M€**

supplémentaires seront investis à partir de 2022, en plus des 3,6Md€, comme annoncé par le Premier ministre le 25 mai.

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

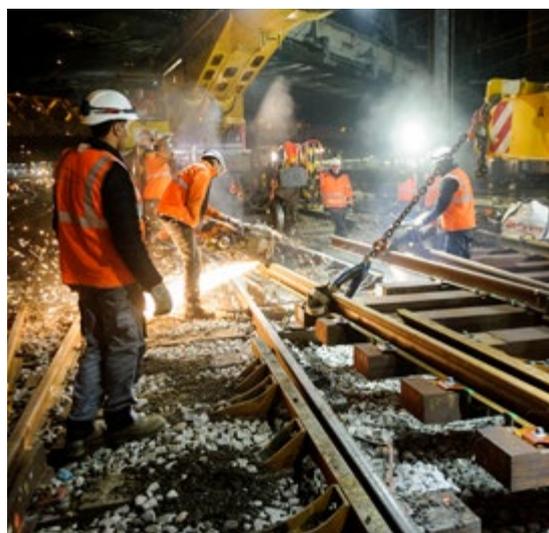


Investir dans le réseau, qu'est-ce que ça change ?

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.
- > Depuis la rénovation de la ligne Brest-Quimper, 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 s'accompagne d'un plan de relance du fret ferroviaire ambitieux : investissements dans les voies de fret, aide au transport combiné pour renforcer la multimodalité, remise à plat de la trajectoire des péages, etc.

Une réforme qui ne prévoit pas de fermeture de « petites lignes »

Les « petites lignes » sont essentielles pour de nombreux voyageurs et territoires. Elles sont de la responsabilité des régions, mais l'État est engagé à leurs côtés pour leur remise à niveau : 1,5 Md€ sont ainsi mobilisés dans le cadre des contrats de plan État-régions 2015-2020. Lors de la réforme, le Gouvernement a confirmé que l'État tiendra ses engagements et que ces financements ne seront pas remis en cause. En ce sens, il n'a pas suivi les recommandations du rapport Spinetta. Afin de préparer en toute transparence les prochains contrats de plan État-régions, la loi prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport analysant l'état du réseau ferroviaire et des circulations sur ces lignes les moins empruntées.



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

L'ouverture à la concurrence, ce sont de nouveaux services, des offres supplémentaires, des idées neuves.

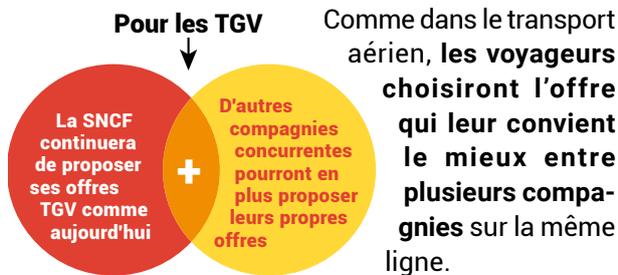
> **C'est positif pour les voyageurs**, qui auront plus d'offres, de meilleurs services et plus de possibilités de petits prix.

> **C'est avantageux pour les régions**, qui pourront choisir à quel opérateur elles confient leurs trains pour les exploiter au meilleur niveau de coût et de service.

> **C'est stimulant pour la SNCF**, qui sera incitée par ses concurrents à améliorer sa qualité de service et à proposer de nouvelles offres.

L'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence n'est pas une nouveauté : elle a été décidée par les pays européens en 2015 et elle est attendue depuis longtemps par de nombreuses régions. La concurrence existe par ailleurs déjà dans le transport ferroviaire de marchandises et pour les trajets internationaux de voyageurs.

D'avantage d'offres de TGV pour les voyageurs



Les tarifs sociaux nationaux (familles nombreuses, handicapés, etc.) s'appliqueront à l'ensemble des opérateurs.

Afin que l'ouverture à la concurrence du TGV permette de répondre aux enjeux d'aménagement du territoire et de maintien des dessertes, deux outils techniques sont introduits :

> la péréquation des péages, afin d'ajuster leur niveau à la rentabilité des dessertes pour que toutes soient attractives ;

> le conventionnement pour permettre à une autorité organisatrice (État ou région) de définir des obligations de service public avec un opérateur TGV. Les opérateurs seront aussi tenus d'informer les collectivités concernées de tout projet de modification de leur offre de transports.

Des régions qui décideront pour leurs trains régionaux

Pour les trains régionaux, l'ouverture à la concurrence prendra la forme d'une délégation de service public, comme cela existe déjà dans des secteurs comme le transport urbain, la gestion de l'eau ou des déchets.

Concrètement, les régions continueront de décider et de financer leur offre de trains régionaux (gares desservies, horaires, tarifs, etc.) : ce sont elles qui en ont la compétence et qui la garderont. Avec l'ouverture à la concurrence, elles

organiseront des appels d'offres entre la SNCF et des opérateurs concurrents et choisiront à quelle entreprise elles confient l'exploitation de leurs trains régionaux, selon les critères de leur choix. **Il n'y aura pas plusieurs concurrents sur une même ligne, mais une seule entreprise** qui assurera le service que lui confiera la région.

Pour les trains régionaux



Le calendrier de l'ouverture à la concurrence

TGV

À partir de décembre 2020.

Trains régionaux (TER)

Au rythme souhaité par chaque région :

- > dès décembre 2019 pour les régions qui le souhaitent et après avoir organisé des appels d'offres ;
- > les régions pourront continuer d'attribuer directement des contrats à la SNCF jusqu'en décembre 2023, pour une durée maximale de 10 ans ;
- > tout contrat attribué ou renouvelé après décembre 2023 devra obligatoirement être mis en concurrence.

Île-de-France

Un calendrier spécifique tenant compte de la complexité et de la densité du réseau francilien :

- > entre 2023 et 2033 pour les lignes Transilien existantes hors RER ;
- > à partir de 2025 pour le RER E ;
- > entre 2033 et 2039 pour les RER C et D ;
- > en 2039 pour les RER A et B.



Duvrir 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%, et une augmentation du nombre de voyageurs de 49%.

Des hausses de péages limitées à l'inflation pour développer l'offre de trains

Pour encourager le transport ferroviaire, la hausse des péages acquittés à SNCF Réseau par les TGV et les trains de fret pour circuler sur le réseau va être limitée au niveau de l'inflation dans les prochaines années.

Cette décision du Gouvernement rompt ainsi le cercle vicieux entretenu depuis plusieurs années de hausses fortes et continues des péages pour combler la dette de SNCF Réseau, qui avaient l'effet de freiner le nombre de trains.



À partir de décembre 2019 et d'ici décembre 2023



TRAIN RÉGIONAUX

À partir de décembre 2020



TGV

À partir de 2023 et d'ici 2039



EN ÎLE-DE-FRANCE



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 ses salariés 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 collective de branche comme ce qui existe dans tous les secteurs professionnels. Les droits garantis dans cette convention pourront être complétés de droits supplémentaires apportés par chaque entreprise à ses employés.

À compter du 1^{er} janvier 2020, la SNCF ne recrutera donc plus de nouveaux cheminots au statut. Cette réforme s'appliquera uniquement aux futurs embauchés, pas un cheminot recruté avant cette échéance n'est concerné : le contrat moral qu'ils ont passé avec la SNCF lors de leur recrutement n'est pas remis en cause.

18 mois pour aboutir à une convention collective de branche

Afin de doter l'ensemble du secteur ferroviaire d'un cadre social commun, **les partenaires sociaux doivent avoir négocié d'ici fin 2019 une convention collective de branche.** À la demande du Gouvernement, la partie patronale (UTP) a présenté durant la réforme un calendrier précis de négociation pour les mois à venir.

L'État suivra de près le bon déroulement de ces discussions, non pas en tant que négociateur mais en tant qu'observateur attentif et exigeant. Pour cela, un observatoire du dialogue social sera mis en place, piloté par Jean-Paul Bailly et par une personnalité reconnue pour ses compétences en termes de relations sociales. Il suivra la négociation et pourra alerter l'État en cas de blocage dans les discussions ou lorsqu'un sujet nécessitera une intervention technique ou juridique de sa part.

À NOTER La SNCF emploie déjà des salariés hors statut, c'est-à-dire contractuels, qui représentent environ 10 % des effectifs (2018).

OUVERTURE À LA CONCURRENCE :

un haut niveau de garanties sociales pour les cheminots

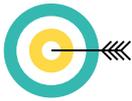
Si une région décide de passer de la SNCF à un opérateur concurrent pour assurer l'exploitation de ses trains régionaux, les cheminots concernés pourront être transférés vers ce nouvel employeur.

> **Ce transfert se fera en priorité sur la base du volontariat** et tous les cheminots de la région concernée pourront se porter volontaires. Par ailleurs, une offre alternative de reclassement au sein de la SNCF sera obligatoirement proposée à tout cheminot qui ne serait pas volontaire pour être transféré, s'il consacre moins de la moitié de son temps de travail aux services transférés.

> **La réforme prévoit aussi un haut niveau de garanties sociales pour ces cheminots transférés :**

- se voient notamment garantis : leur niveau de rémunération au moment du transfert (incluant les allocations) ; le maintien de leur régime spécial de retraite ; la garantie de leur emploi. Des garanties supplémentaires pourront être apportées dans le cadre de la convention collective de branche ;
- pendant une période transitoire, le principe d'un droit d'option individuel permet à tout cheminot transféré, s'il revient à la SNCF sur un poste vacant, entre la 3^e et la 8^e année après son transfert, de choisir entre le nouveau cadre contractuel et le statut.

> **Tout exploitant ferroviaire devra relever obligatoirement de la convention collective de la branche ferroviaire** pour opérer un service conventionné (trains régionaux).



4. DONNER À LA SNCF TOUS LES ATOUTS POUR ÊTRE PLUS EFFICACE ET PLUS 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, avec 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.

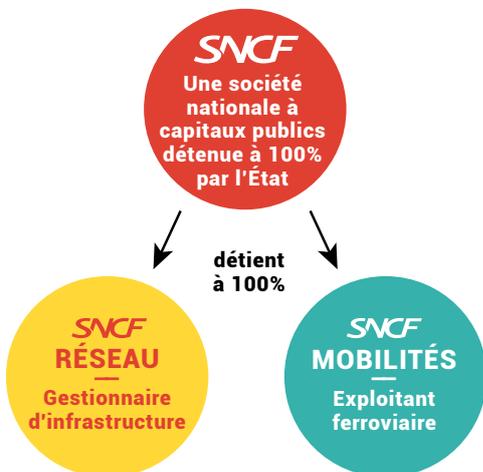
La SNCF est constituée de 3 établissements publics (EPIC) : SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

- > 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.

Avec la réforme, au 1^{er} janvier 2020, les 3 établissements publics seront transformés en un seul groupe :

- > la SNCF deviendra 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 est et restera une société à 100 % publique. Il n'est pas question de privatisation et la loi prévoit que la SNCF, tout comme SNCF Mobilités et SNCF Réseau, sont inaccessibles.



La reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État, une décision historique

Les près de 50 Md€ de dette qui pèsent sur le système ferroviaire constituent une menace pour le service public. Cette dette est en partie la conséquence de décisions de l'État en matière d'investissements.

> Le Gouvernement a donc décidé de mettre fin à cette hypocrisie. **Ainsi, l'État reprendra 35 Md€ de dette de la SNCF durant le quinquennat** (25 Md€ en 2020, et 10 Md€ supplémentaires en 2022).

> Grâce à cette reprise, **la SNCF regagnera des marges de manœuvre financières pour l'avenir** : dès 2020, elle pourra se financer comme toutes les entreprises, et sera à l'équilibre en 2022. Pour qu'elle ne puisse plus jamais s'endetter hors de tout contrôle, la loi prévoit une « règle d'or » stricte.

En parallèle, la SNCF devra dans le cadre de son projet d'entreprise réduire des 2/3 d'ici 2026 son écart de compétitivité avec ses concurrents, aujourd'hui estimé à près de 30%.

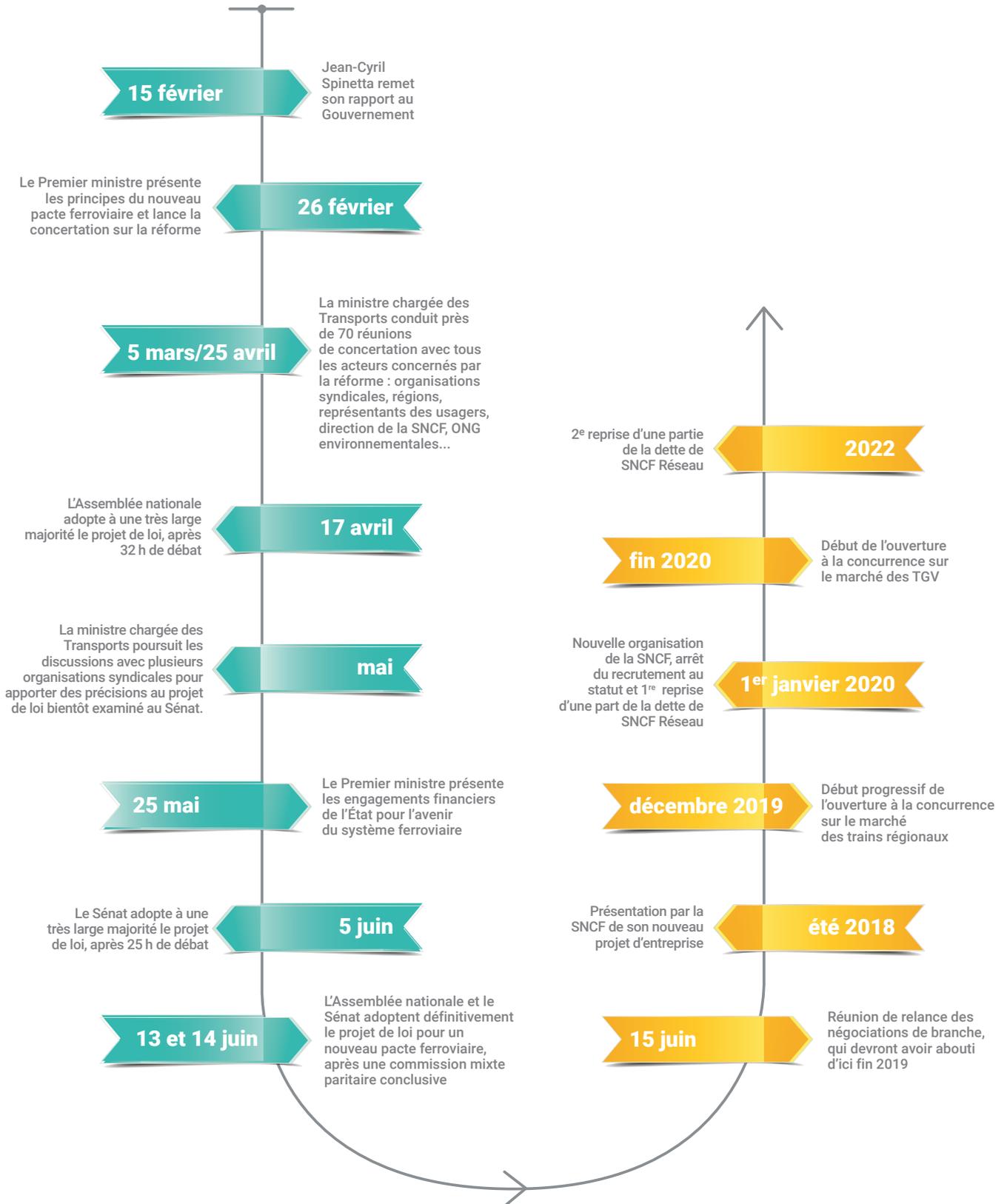
Un nouveau projet d'entreprise pour la SNCF

À la suite de la réforme, **la SNCF s'engage dans un nouveau projet d'entreprise qui sera finalisé d'ici l'été 2018.** Beaucoup des leviers pour un meilleur service public et pour des métiers attractifs relèvent en effet de l'entreprise elle-même. Ce projet abordera de nombreux enjeux, tels que la modernisation du dialogue social, une plus grande capacité à prendre des initiatives sur le terrain ou encore le développement des compétences pour favoriser la polyvalence et de nouveaux parcours de carrière.

À NOTER La gestion de l'ensemble des gares sera réunifiée au sein d'une filiale dédiée de SNCF Réseau alors qu'elle est aujourd'hui éclatée entre plusieurs entités.

Les dates clés

2018



Ministère de la Transition écologique et solidaire
 92055 La Défense cedex
 Tél. 01 40 81 21 22
www.ecologie-solidaire.gouv.fr