



CER SNCF NORMANDIE

Analyse du dossier de consultation relatif à la réforme ferroviaire

Restitution orale

24 février 2015

Consultants : Philippe Campos, Adrien Coldrey, Daniel Sanchis, Anne Keruel

Avec l'aimable participation de : Dominique Plihon, économiste, Professeur des Universités, Louis Adam, ancien Commissaire aux comptes

Sous la direction d'Arnaud Eymery

Introduction



13, rue des Envierges - 75020 Paris
Tél: 01 42 40 39 38

LA DEMANDE DU CCE ET DU CER : DEUX AXES D'ÉTUDE

Les questions
d'organisation et de
structuration

Les questions
économiques et
financières

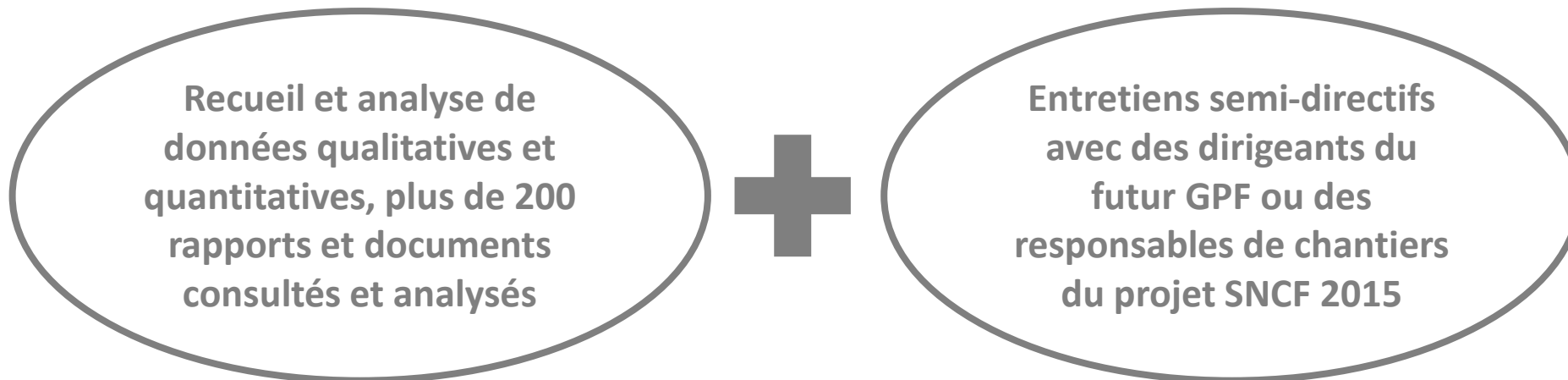
Ces deux problématiques phares sont au fondement de la loi

DEGEST a analysé pour le CCE les réponses apportées par la réforme :

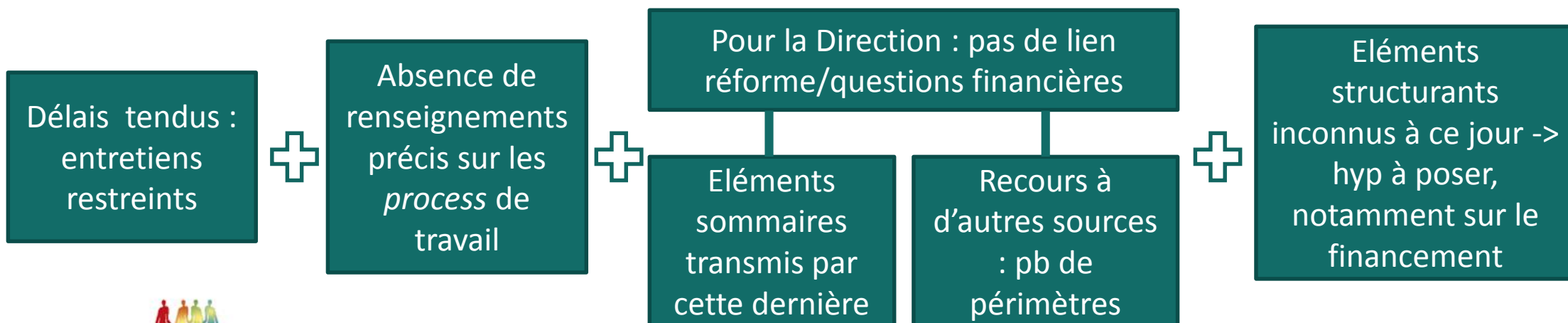
- selon ces 2 axes d'étude,
- dans le cadre d'un travail qui s'inscrit dans la durée, au-delà de la date prévue pour la consultation.

LA MÉTHODOLOGIE ET LES LIMITES

La méthodologie :



Les limites



LE PLAN DU RAPPORT

Chapitre 1 <i>La loi et ses impacts sur l'organisation</i>	Section 2 Section 3	La loi et sa genèse La nouvelle organisation issue de la mise en œuvre de la loi -> principaux enjeux pour chacune des nouvelles entités
Chapitre 2 <i>Analyse de la dette du système ferroviaire</i>	Section 4 Section 5 Section 6 Section 7 Section 8 Section 9	Evaluation des montants de dette et de déficit Les leviers envisagés par la loi pour régler cette problématique Impacts sur le travail et l'emploi à Réseau et Mobilités Impacts sur les trafics Impacts sur le réseau et sa consistance Risques que fait peser cette maquette financière sur le système
Chapitre 3 <i>Conclusions et perspectives</i>	Section 10 Section 11	Conclusion Pistes alternatives, notamment en matière de financement du système

Conclusion 1 :

**Une loi qui tente de répondre aux deux problématiques phares du SF :
intégration industrielle et
endettement**

Depuis la création du ferroviaire, les réformes du SF s'articulent autour de 2 thèmes

Le niveau
d'intégration du SF

Dépendance étroite du transporteur par rapport à son infrastructure (exploitation, sécurité)

La viabilité
économique du SF

Quel niveau de contribution de la puissance publique au financement du réseau et de la dette ?
A contrario, le SF peut-il s'autofinancer par des gains de productivité réalisés sur l'exploitation ?

Ces deux problématiques phares sont également au fondement de la loi du 4 août 2014, renforcées par 2 évolutions structurelles :

- La croissance de la concurrence intermodale
- La marche à la libéralisation du secteur

La réforme de 1997 : quelles réponses apportées à ces deux problématiques?

Les objectifs et mesures de la loi de 1997

Préparer l'ouverture du réseau à la concurrence

Les missions touchant au réseau ont été partagées entre 2 acteurs : un GI propriétaire du réseau et un GID

Libérer la SNCF du poids d'une dette héritée du financement du TGV

Dette transférée au GI



Les évolutions depuis 1997

Passage d'un système intégré à un système éclaté, avec de nombreux acteurs -> Etat, SNCF, RFF, ARAF, EPSF, Régions

Généralisation de la contractualisation externe et interne

Mise en place d'une logique de gestion par activités et segments de clientèle

Au final, une réforme de 1997 qui n'a rien réglé et qui impose une nouvelle réforme aujourd'hui

Pilotage et gouvernance complexes et peu lisibles

Dégradation de la qualité

SF pas en mesure de faire face au vieillissement croissant du réseau

Déclin continu du fret, qui n'a pas su faire face à la libéralisation du marché

Accélération de l'endettement structurel

Conclusion 2 :

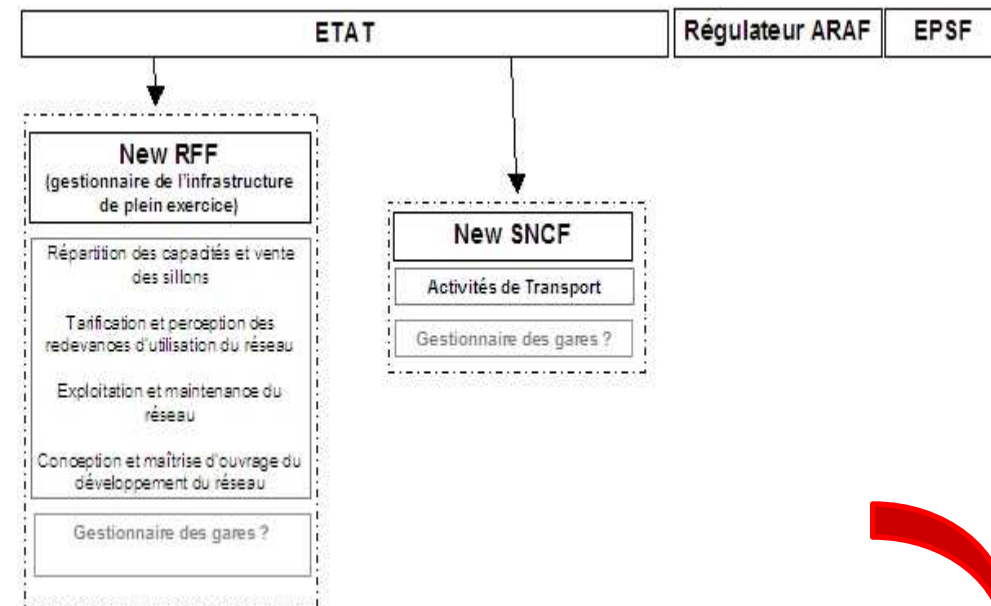
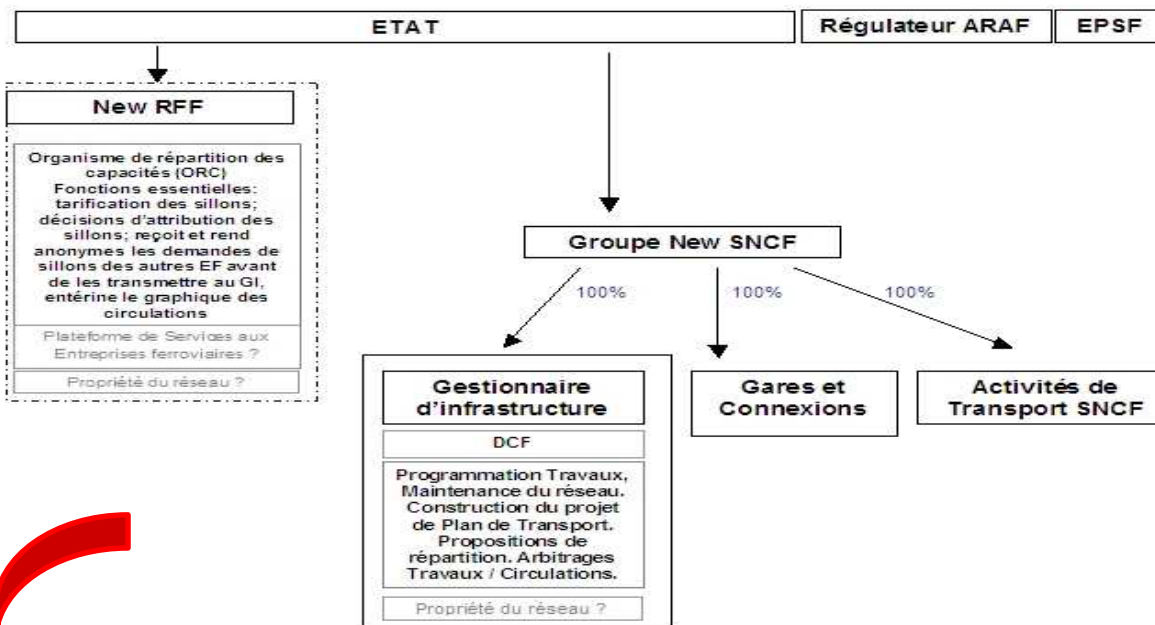
La loi adopte un modèle de compromis, dont la robustesse juridique reste à démontrer

Comment sortir de la tension centrale que représente la séparation GI/GID ?

Deux modèles sont proposés lors des Assises du ferroviaire (2011) :

La **SNCF** présente un modèle de réintégration du GI au sein d'un groupe-pivot (inspiré de l'Allemagne)

En se basant sur les exemples anglais et suédois, **RFF** propose une évolution graduelle vers un modèle totalement séparé de gestion de l'infra, sans aucun lien institutionnel avec l'opérateur historique



La loi du 4 août 2014 propose un modèle de compromis (diapo suivante)

- La loi du 4 août 2014 propose **un modèle de compromis entre les deux modèles proposés aux Assises**
- La structuration proposée se rapproche du modèle allemand, mais avec une **différence essentielle** : l'entité-pivot n'est pas une holding, il n'y a pas de lien capitalistique entre « mère » et « filles ».
- Par ailleurs, dans un contexte de libéralisation accrue, rien ne garantit la **robustesse juridique du modèle**, comme le montrent déjà les difficultés rencontrées dans l'adoption des projets de décrets

LES QUATRE AXES DE LA LOI

STRUCTURATION

Présenté dans les diapositives précédentes

GOUVERNANCE

Pilotage stratégique du GPF + maintenir un caractère public + garantir l'impartialité du GIU => renforcer la gouvernance du SF (Conseil de surveillance, etc.) + le rôle de l'Etat (contrats de perf. avec les EPIC) et de l'ARAF + les attributions des régions dans leur rôle d'AOT

FINANCIER

Décision centrale de non reprise de la dette + obj. de stabiliser la dette d'ici 10 ans => règle d'or visant à stopper l'endettement du GI dans le cadre d'investissements d'extension + contrats de perf. que l'Etat passera avec chacun des 3 EPIC et visant à résorber le déficit structurel

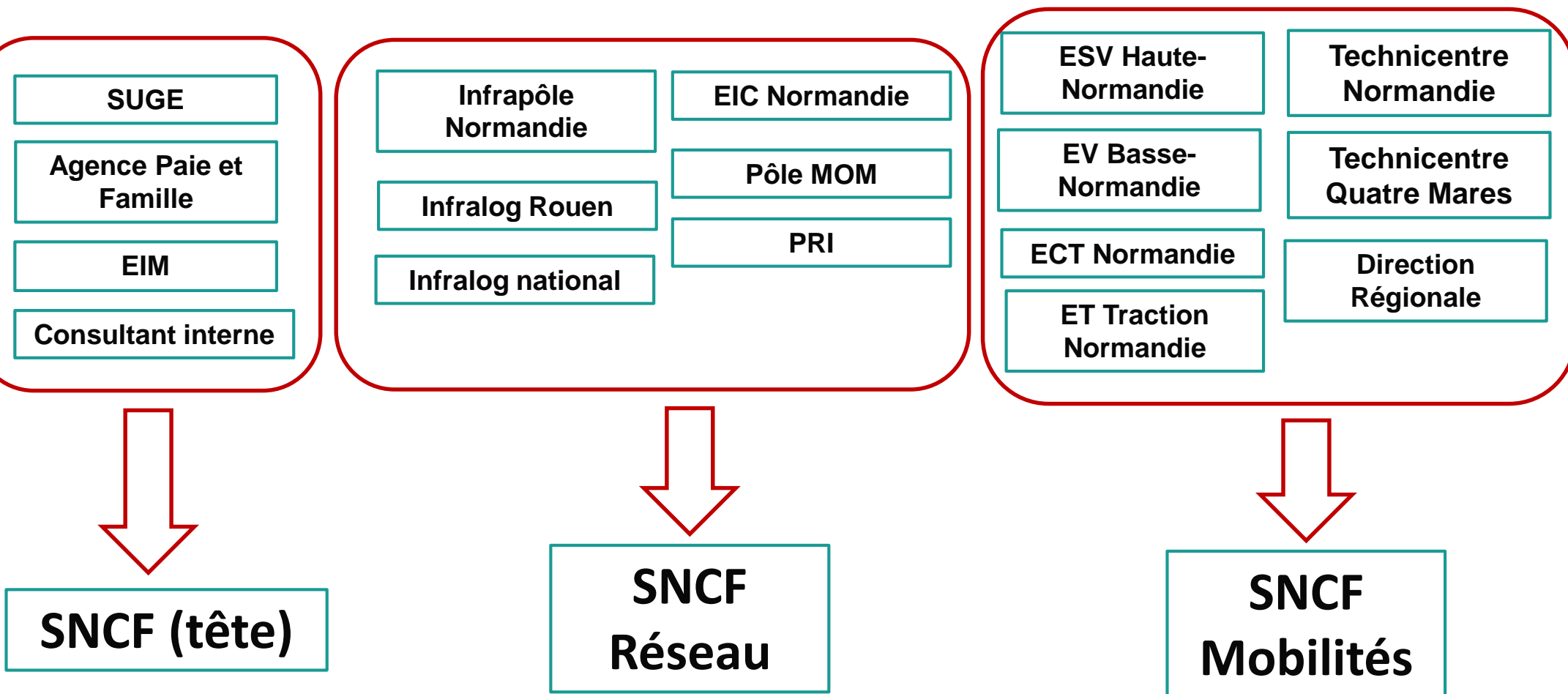
SOCIAL

Pilotage unifié de la filière RH au niveau du GPF => transferts de personnel entre EPIC, continuité du contrat de travail, etc. + La loi de 1940 (décret RH0077 sur le temps de travail et les accords collectifs) est abrogée => définition des conditions et du calendrier de la refonte

Conclusion 3 :

La déclinaison opérationnelle de la loi s'inscrit dans des évolutions déjà en cours

Le premier impact : un nouveau rattachement hiérarchique, administratif et un changement d'employeur



SNCF TETE : LA REFORME ... AVANT LA REFORME

- Des données d'effectifs transférés légèrement divergentes selon le dossier de consultation régional et le dossier national (45 agents de la Suge transférés selon le dossier Cer et 44 selon le dossier CCE)
- Des données d'effectifs divergentes selon les pages du Dossier de consultation CER :

	Effectif réel de l'ET au 30-09-2014	Effectif transféré à Réseau	écart
Infrapôle Normandie	708	701	- 7
Infralog Rouen	329	327	- 2
Infralog national	1002	986	-16
	Effectif réel de l'ET au 30-09-2014	Effectif transféré à Réseau	écart
EIC Normandie	457	461	+ 4

- Phase actuelle, bien plus qu'une phase de consultation quant à sa mise en œuvre ;
- Des documents remis au CER qui ne précisent aucunement les nouvelles façons de travailler. Ceci constitue un point de vigilance pour le CER et les CHSCT
- Rattachement des IRP au CE Direction Tansverse

SNCF MOBILITÉS : UNE ORIENTATION CONFIRMÉE

Pas de ruptures organisationnelles notables par rapport à l'existant

Deux inflexions avec :

TN
branche à
part =>
GPMR +
montée
en
puissance
du STIF

Regroupement
de l'ensemble
des fonctions
de pilotage et
de contrôle
financier dans
une DG
Performance
industrielle et
technique

Poursuite de la
logique de gestion
par activités

=> Création d'une
Direction Voyageurs,
mais maintien d'une
segmentation des
activités – Voyages,
TER/Intercités,
Transilien

Poursuite de
transformations
déjà engagées avant
la réforme

=> Evolution de
certaines directions
vers une activité de
prestation de
services au bénéfice
des activités
(Matériel ou
Direction des
Trains)

Problématique
G&C non réglée

=> Entité
provisoirement
logée dans SNCF
Mobilités

=> Enjeu
d'indépendance
fonctionnelle et
organisationnelle
+ porosité des
missions G&C par
rapport à la DDT
ou à l'escale

SNCF RÉSEAU : UNE CERTAINE CONTINUITÉ ET UNE ORGANISATION CALÉE SUR LE GPMR

Juxtaposition des mailles territoriales RFF et SNCF :

11 DT héritées de RFF,
21 EIC (dont 5 pour l'IDF),
18 PRI,
≈ 50 Infrapôles et d'Infraloges (4 TP)



Le contrat pluriannuel avec l'Etat reprendra vraisemblablement les priorités retenues par le GPMR : investissement accru sur le réseau existant, avec l'accent mis sur la partie du réseau la plus circulée, notamment l'IdF
=> Création d'une DG dédiée Ile-de-France : qui reprend l'organisation par métiers dans un schéma matriciel

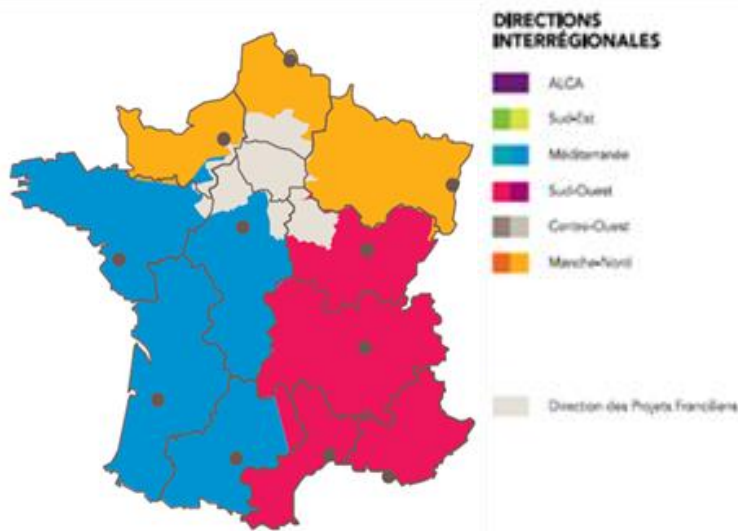
Maintien presque à l'identique des organisations existantes ≈ nécessité d'organiser la fusion dans un délai rapide => A + ou - LT : enjeu d'homogénéisation des mailles pour faciliter le pilotage

Diversité des mailles territoriales

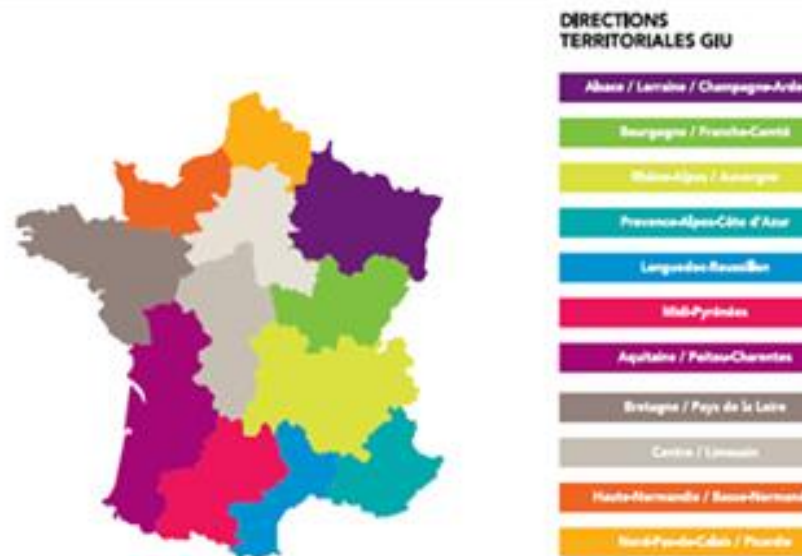
M&T : 4 territoires de maintenance

Ingénierie de projet : 6 territoires
Directions territoriales : 12
(comme pour RFF)

Circulation : 16 territoires (+5 IDF)



Source : dossier consultation CCE SNCF



**A noter pour la Normandie : coïncidence des mailles Direction territoriale et EIC ;
Coïncidence Direction territoriale et sous-division territoire de maintenance Manche**

RESEAU : DES ATTENTES MAIS DES EVOLUTIONS A PREVOIR

- **Simplification des relations Réseau / Mobilité ?**
 - Risque de rigidité liée à la contractualisation ; quid de la réglementation sécurité ?
 - Arbitrages sillons – travaux : comment faire face à la quadrature du cercle ?
- **Massification renforcée** : effets sur les conditions de travail (nuit, WE, etc.) / recours accru à la ST : risque lié à la co-activité, à la reprise des travaux, évolution du métier
- **Vers une automatisation de la surveillance**
- **Formation et intégration des populations jeunes** : risque de formation « au rabais », report de la charge sur les plus anciens, etc.
- **EIC** : déploiement du projet CCR

Conclusion 4 :

Une problématique d'intégration industrielle qui n'est pas réglée

L'EPIC DE TÊTE : UNE AMBITION AFFICHÉE DE FAIRE VIVRE L'UNITÉ DU GPF (1)

Une unité bâtie sur un trépied :

RH
Sécurité
Finances

La DRH ferroviaire :
gestion du cadre social
des personnels du GPF

Direction Financière de
l'EPIC de tête ->
copilotage et
coordination de la
performance du GPF

Direction Sécurité de
l'EPIC de tête : rôle de
supervision, proposition
et expertise

**Pour les deux dimensions RH et Sécurité, comment se fera
concrètement l'intégration avec les « filles » ?**

L'EPIC DE TÊTE : UNE AMBITION AFFICHÉE DE FAIRE VIVRE L'UNITÉ DU GPF (2)



**Un outil de transversalité sinon d'intégration :
les Centres de Compétences et CSP**

**Ces entités existent déjà.
Mais leur rattachement à une Direction centralisée indique une
volonté de trouver une certaine unité de pilotage.**



Cette unité de pilotage offre-t-elle une garantie sur le plan de l'intégration industrielle ?



C'est possible, mais rappelons qu'un CSP offre les prérequis pour d'éventuelles réorganisations, voire une filialisation ou une externalisation de certaines activités.

RESEAU : UNE INTEGRATION GI-GID, MAIS DES QUESTIONS EN SUSPENS

Les effets du déplacement de frontières

Fusion entre le GI et le GID simplifiée, et dans certains cas élimine, un certain nombre d'interfaces => La suppression du guichet entre MOA (RFF) et MOA déléguée (SNCF Infra) permet en principe des économies d'échelle.



Mais ces économies devraient rester limitées

- 200 « doublons » RFF/SNCF Infra (Cour des Comptes, 2012)
- ≠ de métiers et de pratiques
- fonctions exercées en miroir : un certain nombre de tâches continueront à être assurées



D'autres frontières apparaissent

- sécurité (courrier EPSF du 16/09/14)
- un chantier important de refonte documentaire et prescriptive est nécessaire (documents d'application locaux en matière de SEF et de SST)
 - compte tenu des contraintes budgétaires, frontières susceptibles de générer des divergences d'intérêts

Un choc des cultures ?

Culture de cadres de RFF VS culture « cheminote » de SNCF Infra

Divergences majeures :

- pratiques pro, cursus, statuts, grilles de rémunération, systèmes de notation, accords d'entreprise
- préoccupation pour les missions de SP mais conception différente de la notion de SP

Plus globalement, question de l'accompagnement de la fusion, sur lequel le projet de consultation est silencieux.

UNITÉ DU CADRE RH ET STRUCTURATION DES IRP : UN VOLET SOCIAL DONT LES CONTOURS NE SONT PAS ENCORE DÉFINIS

L'unité du cadre RH en question

Le cadre de la négociation

- Périmètre d'application de la convention collective puis la question des contrats de travail et des classifications => Organisation du travail traitée après les élections pro

Classifications, métiers et compétences

- Sur les classif. => confrontation de la future convention collective avec la grille et les qualifications SNCF => dictionnaire des filière fait l'interface
- La Direction semble vouloir remettre le cause ou en tout cas le toiletter (ex. des métiers vente-contrôle)

Mobilités et parcours professionnels

Si chaque activité gère les référentiels : quelle organisation des passerelles (cas de la filière 27) ?

Notations

Nouvelles circonscriptions en 2016 => enjeu au vu de l'élargissement de la maille de certaines circonscriptions de notation

Structuration des IRP

Les CE de SNCF Réseau

Les IRP sur l'IdF

Les CHSCT

Les activités sociales

Les instances statutaires

Au final, quelle intégration industrielle ?

- **Volonté de créer un GPF indissociable et solidaire**
=> Comment garantir l'indépendance entre Réseau, Mobilités et Tête pour satisfaire aux règles de la concurrence ?
- **Un Etat stratège pilote de l'ensemble**
=> Comment cet Etat peut-il être stratège en sachant qu'il délègue une part toujours croissante du financement aux Régions ?

En complément

UNE DIMENSION ÉVACUÉE DU DOSSIER DE CONSULTATION : LE CHANTIER SI, UN PRÉREQUIS DÉTERMINANT

L'ensemble des SI de gestion sont percutés par le déplacement des frontières juridiques et organisationnelles => Ils sont essentiels pour assurer le contrôle et le pilotage de la performance

Problématique
de scission
(Infra et DCF)

Problématique
de fusion
(RFF, Infra et
DCF)

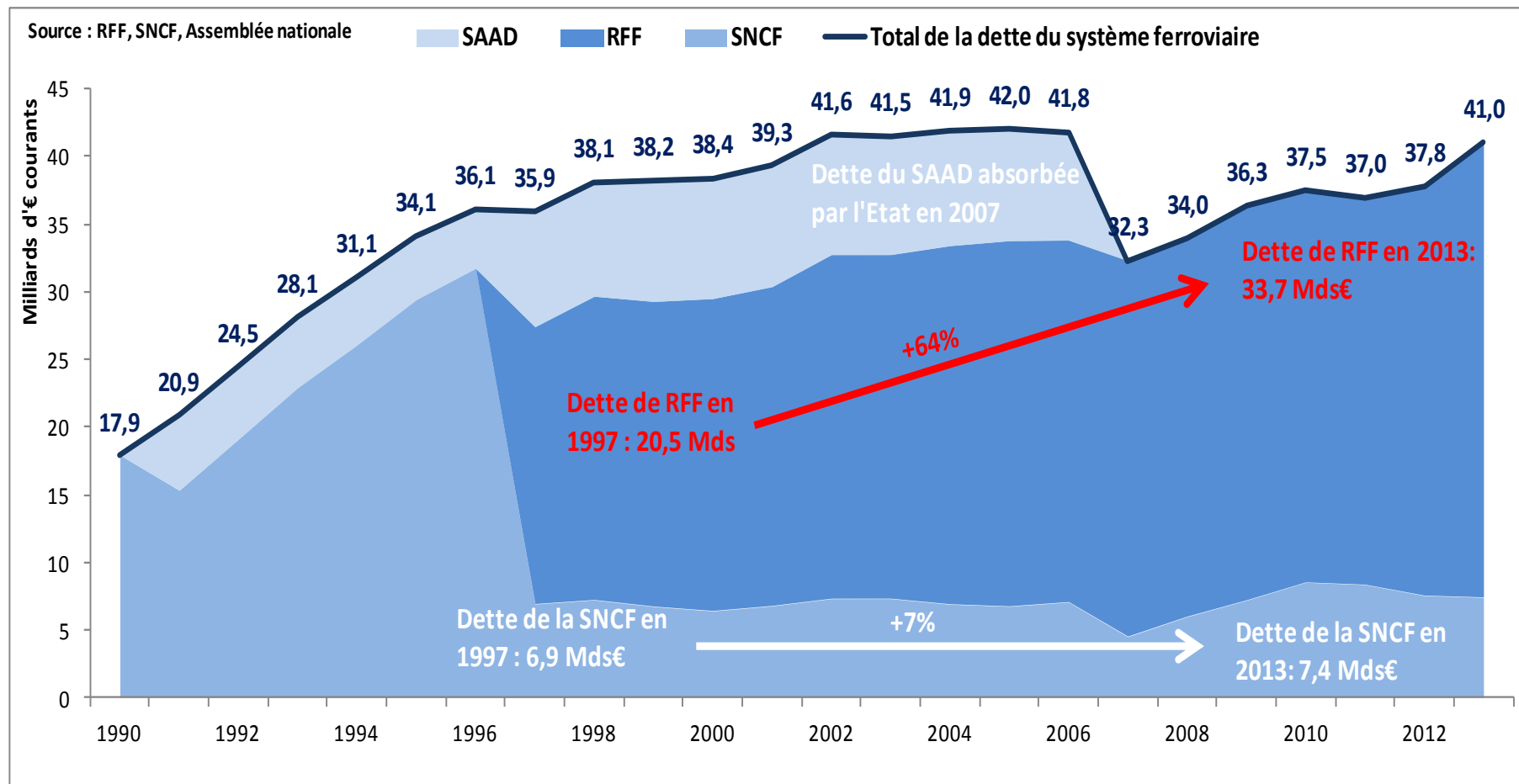
Problématique
de création
(EPIC de tête)

Chantiers majeurs : SI finance de Réseau et de l'EPIC de tête
+ passage d'une facturation interne à une facturation inter-EPIC

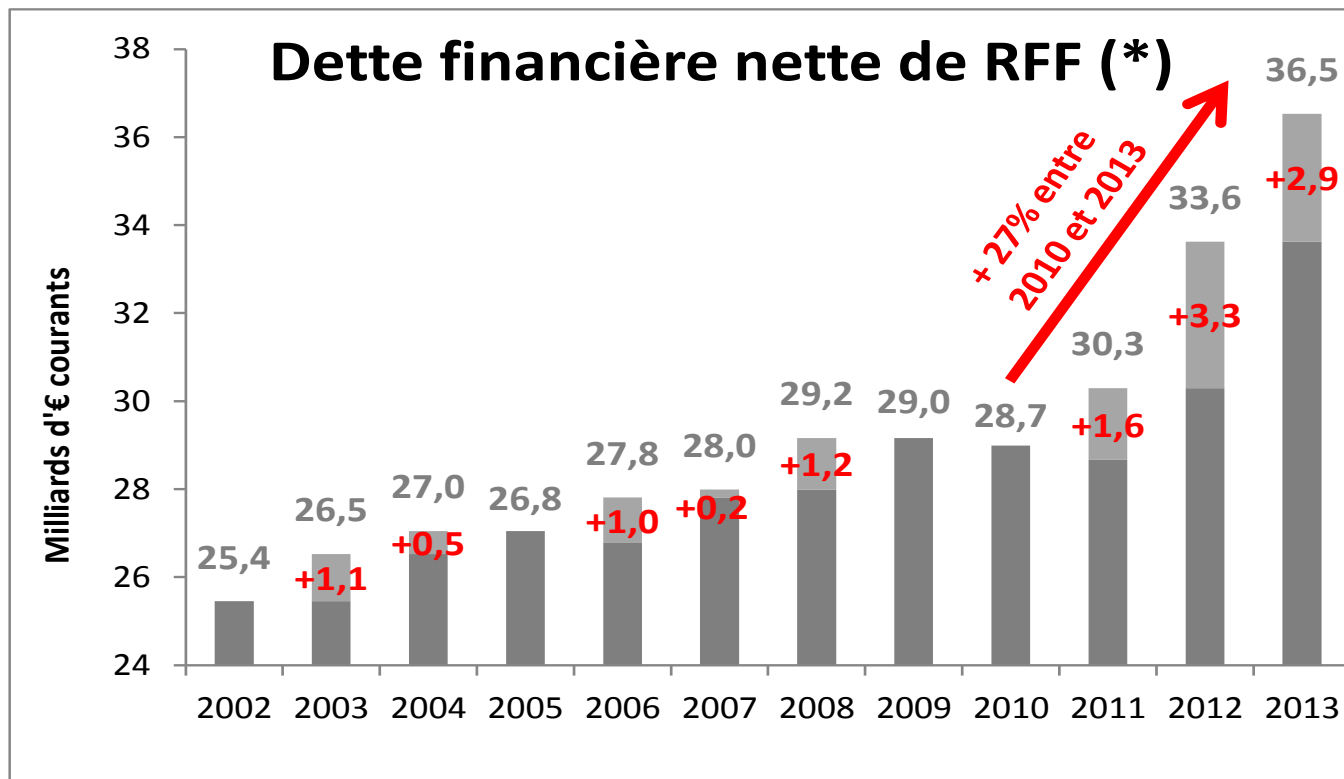
Au final, la déclinaison opérationnelle de la restructuration passe donc par un **chantier considérable**, qui comporte tous les risques inhérents aux projets SI (risques contractuels, dérives de planning, etc.) => Ces risques sont accrus par l'ampleur et le périmètre de la réorganisation, les délais contraints

Conclusion 5 :

La dette au centre des enjeux



- Une accélération préoccupante de l'endettement du SF depuis 2008



+ 3 Mds€ de dette en 2013 et 2014 :

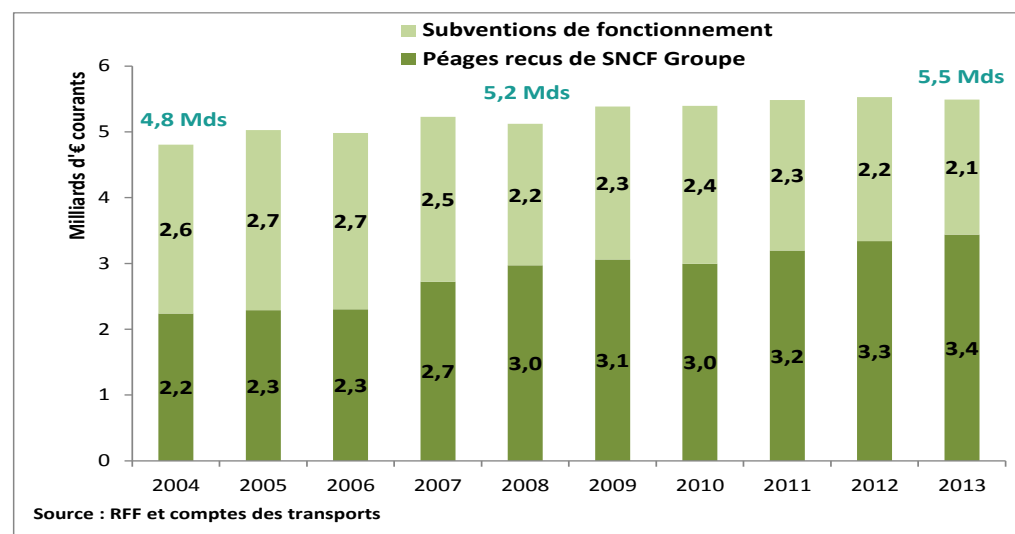
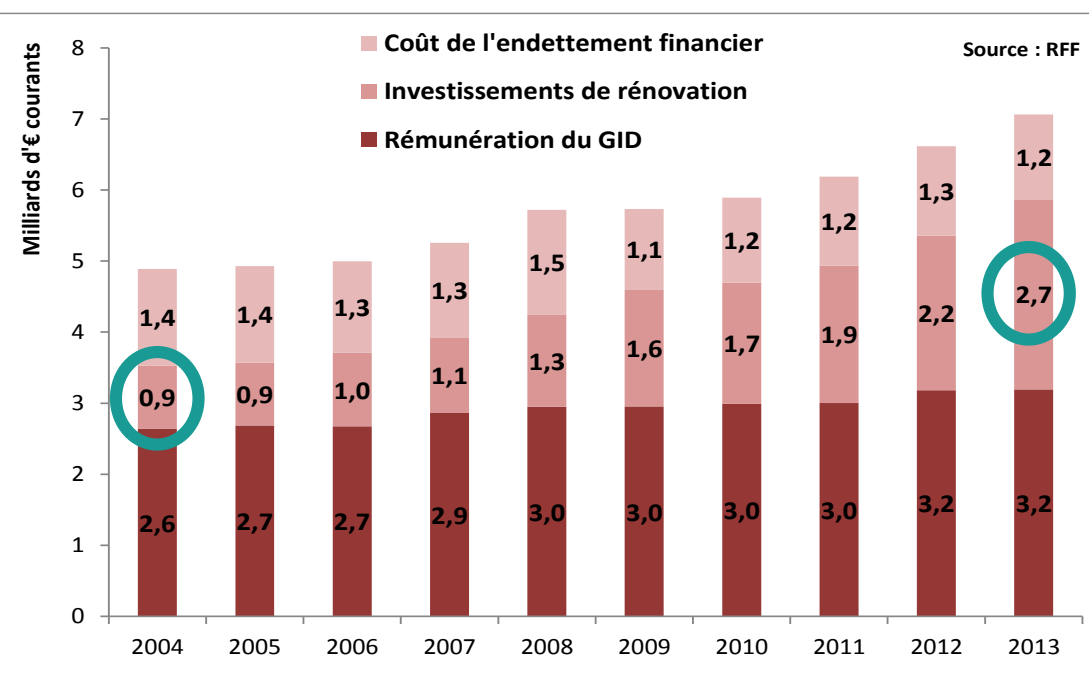


- **1,5 M€ = déficit structurel,**
- **1,5 M€ = déficit d'extension**
(4 LGV en cours de construction)

Pourquoi +1,5 Md€ de déficit structurel ?

- +2,1Mds€ de dépenses : double effort de rénovation et d'entretien

- +0,7 Md€ de ressources : désengagement de l'Etat



Voie de sortie : dette et hausse des péages

Pourquoi +1,5 Md€ de déficit d'extension ?

- 4 LGV aux coûts prohibitifs (22 M€ du km!) ...

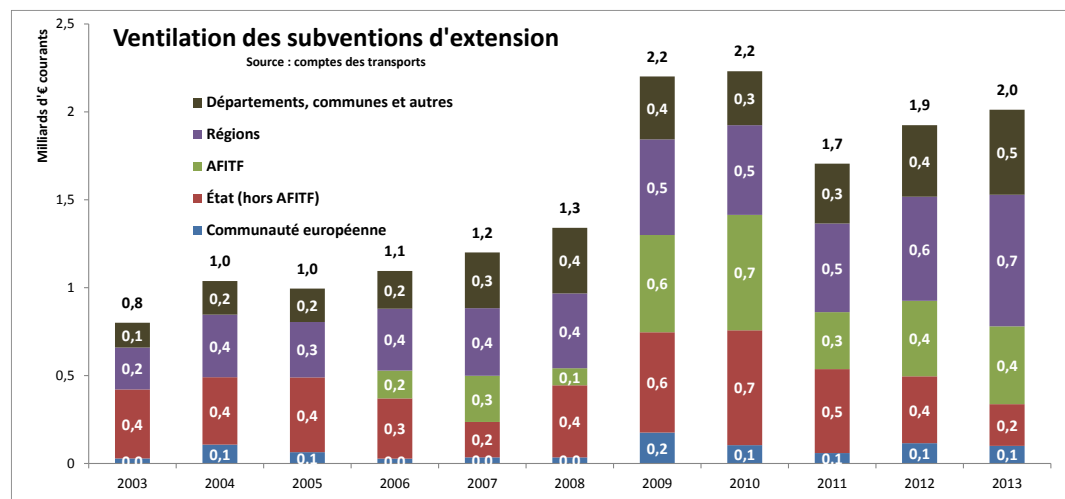
Tableau n° 1 : projets de LGV actuellement en construction

	LGV-Est 2	BPL ¹⁴	CNM ¹⁵	SEA ¹⁶	Total
Coût total (M€)	2 000	3 300	1 800	7 800	14 900
Longueur (km)	106	182	80	303	671
Coût/km (M€)	18,9	18,1	22,5	25,7	22,2
Crédits RFF (M€)	520	1 400	0	1 000	2 920
Crédits État (M€)	680	950	1 200	1 500	4 330
Crédits collectivités (M€)	640	950	600	1 500	3 690
Crédits UE+ Luxembourg	160	0	0	0	160

- ... sans financement de l'Etat

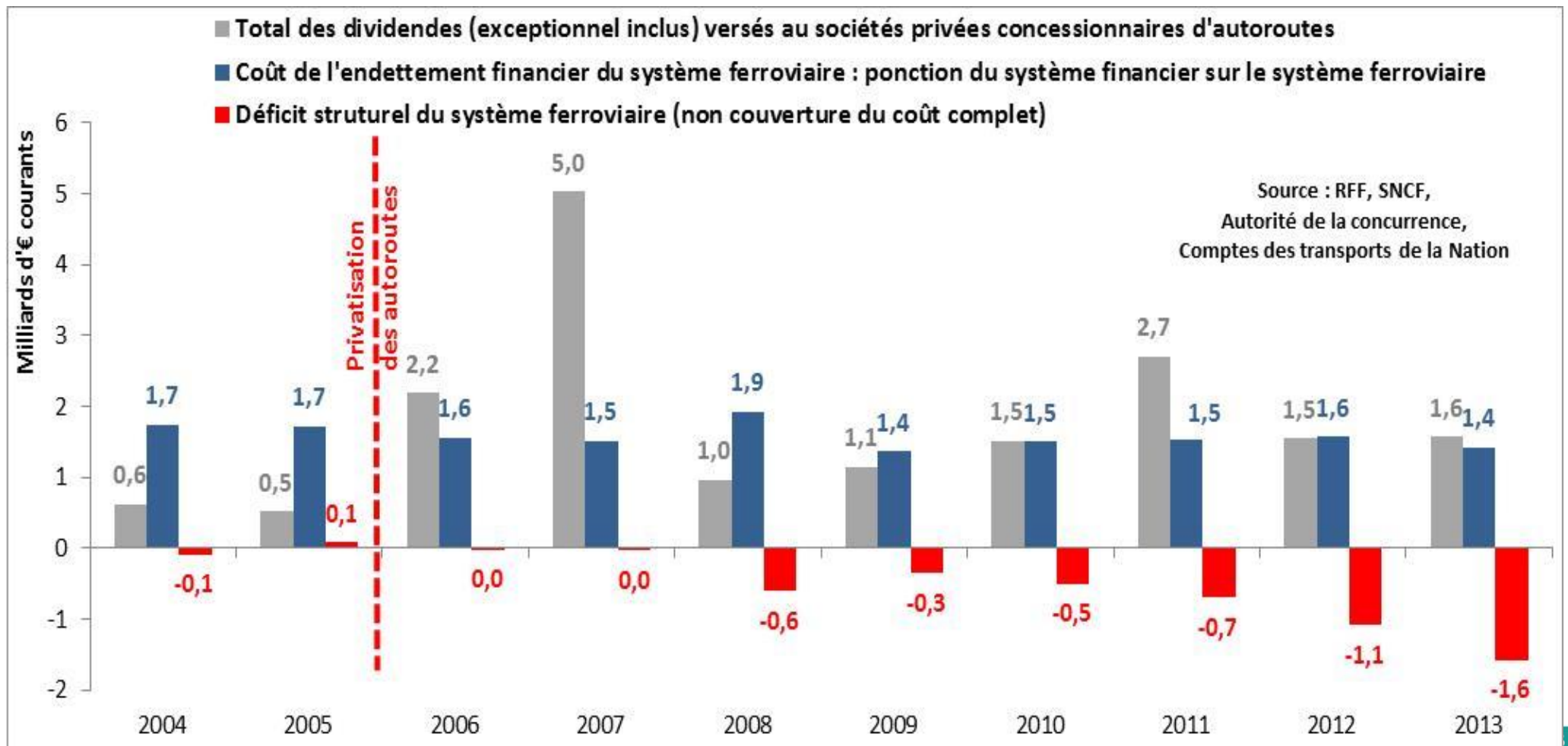


**Voie de sortie : dette et
privatisation du réseau**



Conclusion : un désengagement de l'Etat

- Non financement de l'effort de rénovation pourtant indispensable
- Non-reprise de la dette à même de soulager le GI : frais financier
- 4 LGV sans financement



Conclusion 6 :

**Pour sortir de cette impasse :
amélioration des performances
opérationnelles**

Ce que propose la Loi : « stabiliser la dette du système d'ici 10 ans »

Déficit structurel



Des gains opérationnels internes au GPF : 1,5 Md€ d'économies d'ici 10 ans

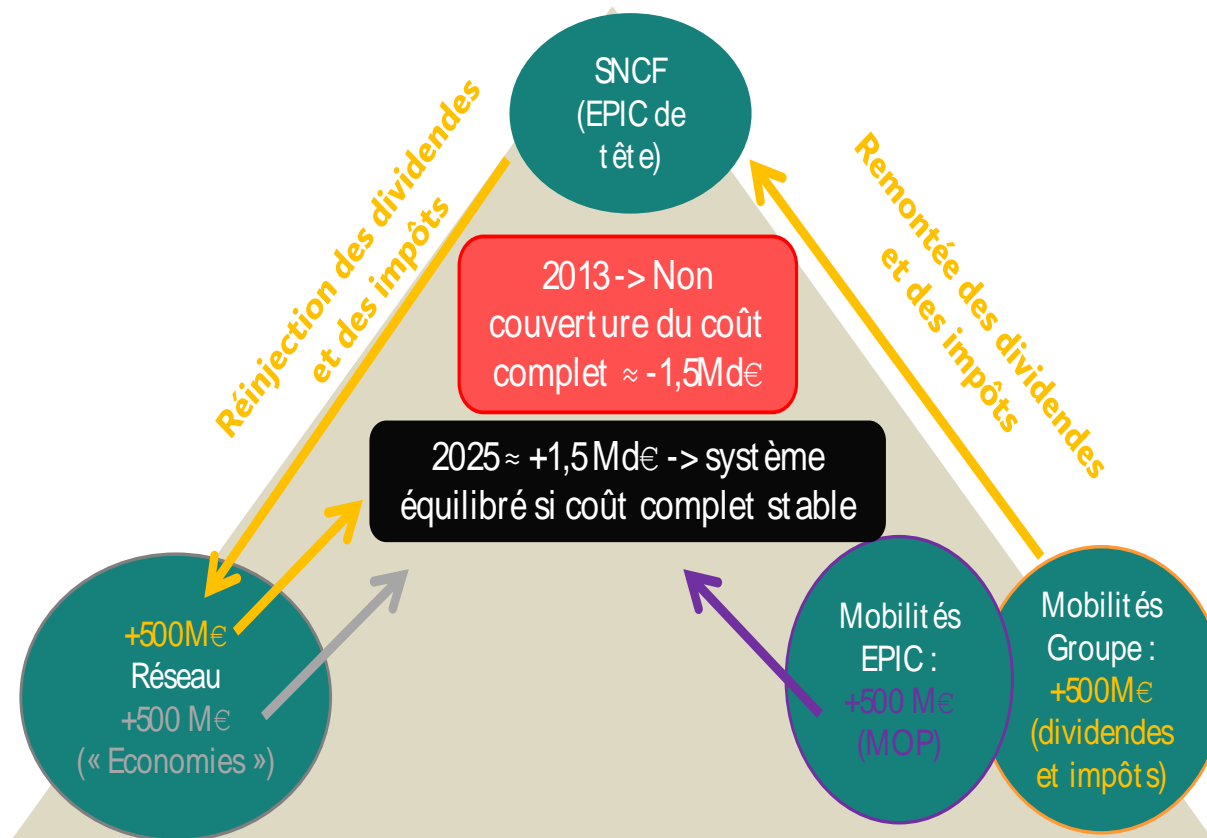
Déficit d'extension



Une règle d'or : plus d'endettement lié au développement du réseau

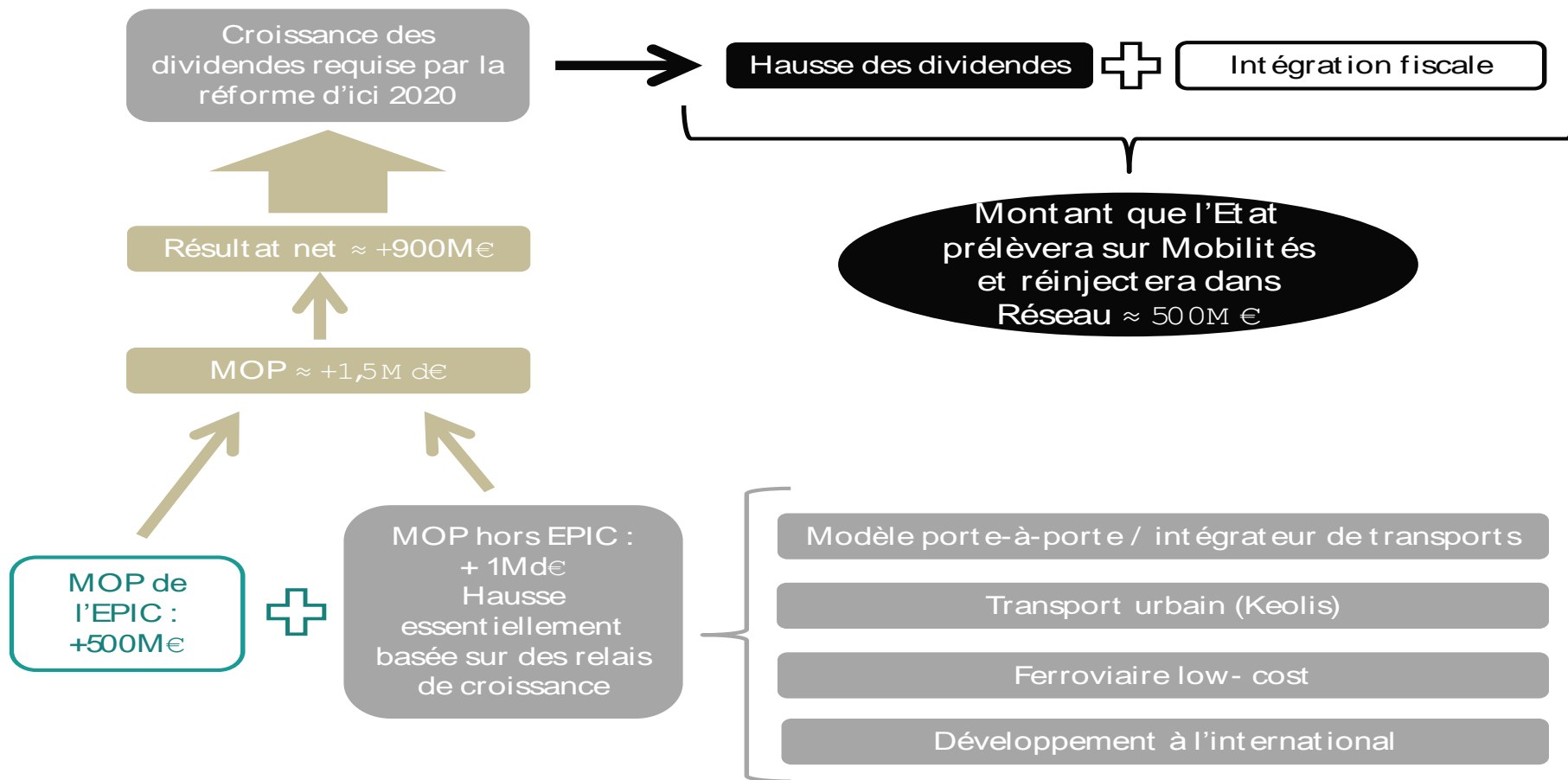
**Aucun soutien public supplémentaire n'est apporté au SF par la réforme.
La loi remet la question de la reprise de la dette à plus tard**

Déficit structurel : comment s'y prendre concrètement pour économiser 1,5 Md€ ?



Un effort très important attendu de la part de Mobilités

Mobilités confrontée à la nécessité de développer l'activité des filiales et le « hors ferroviaire » pour dégager la MOP demandée



Perte d'autonomie : dépendance du SF national aux enjeux commerciaux internationaux

Conclusion 7

La réforme devrait avoir des impacts conséquents sur l'emploi et le travail

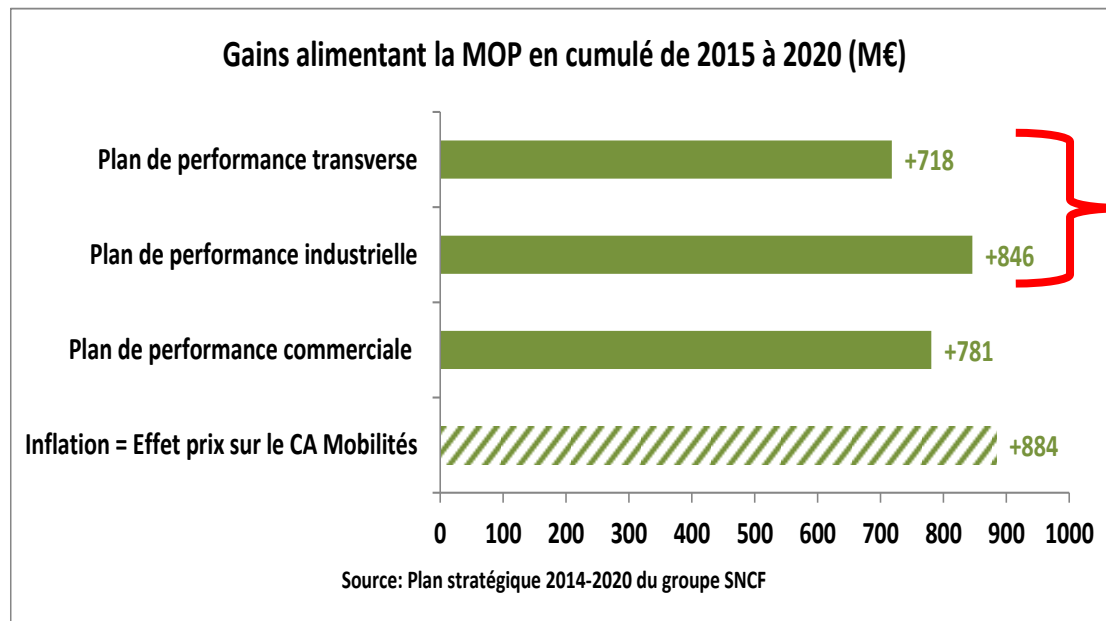
- Le plan d'économies de Mobilités = Excellence 2020



- L'ossature générale du futur Contrat opérationnel Etat - Mobilités

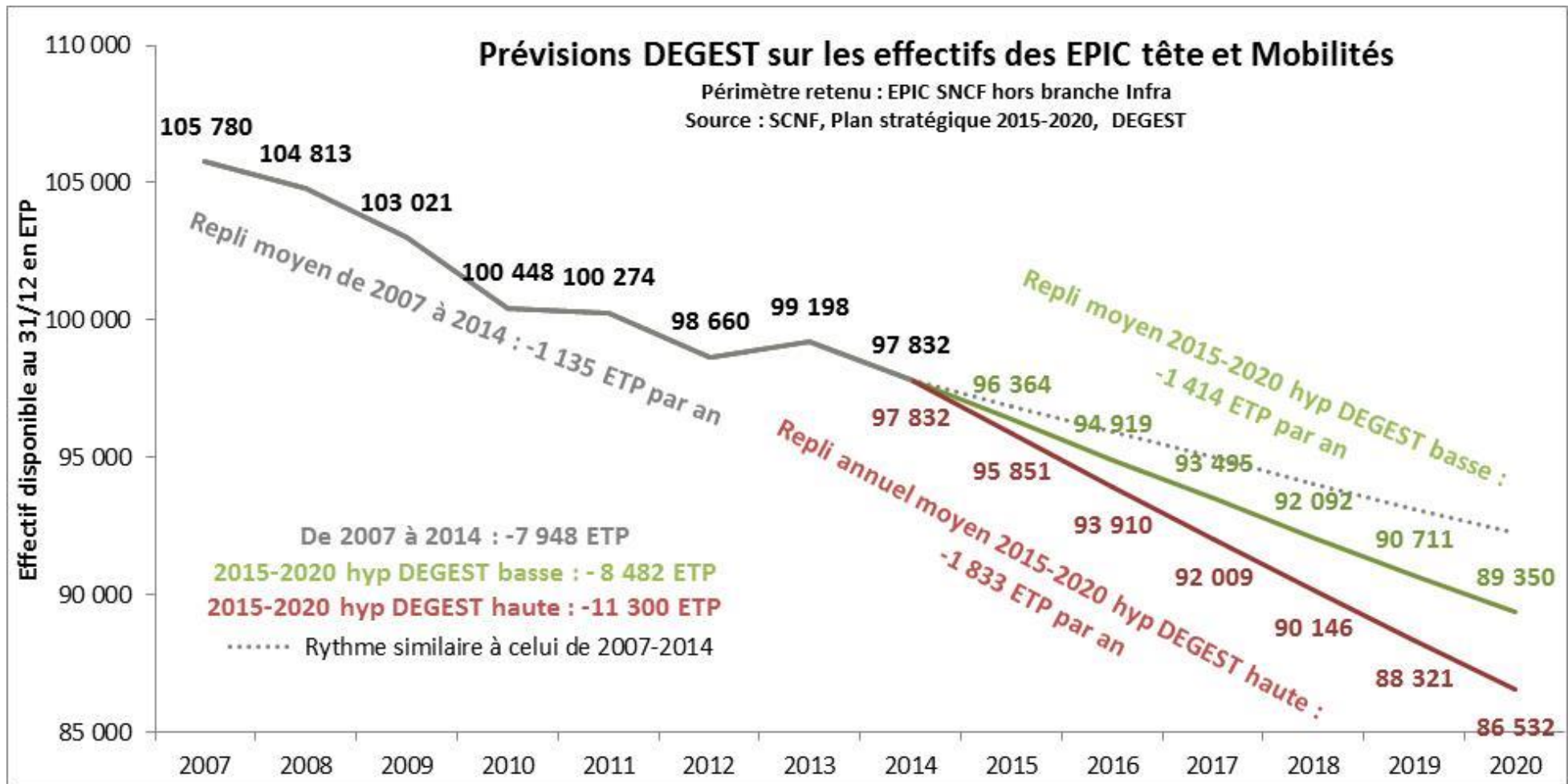


Mobilités -> +500M€ de MOP (CA-coûts d'exploitation)



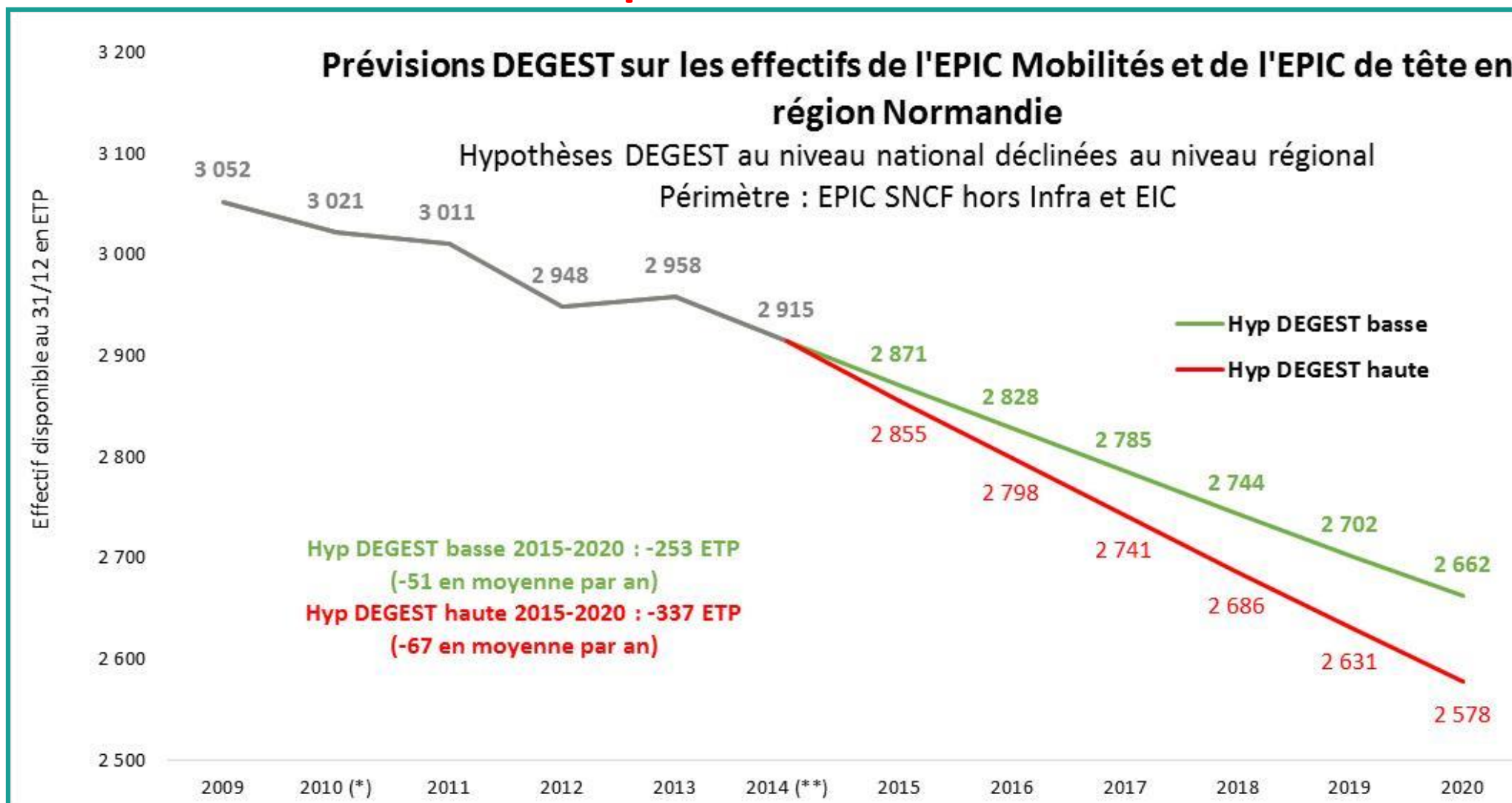
2 volets d'économies auront un impact direct sur l'emploi et le travail (*slides suivants*)

1^{er} impact : l'emploi

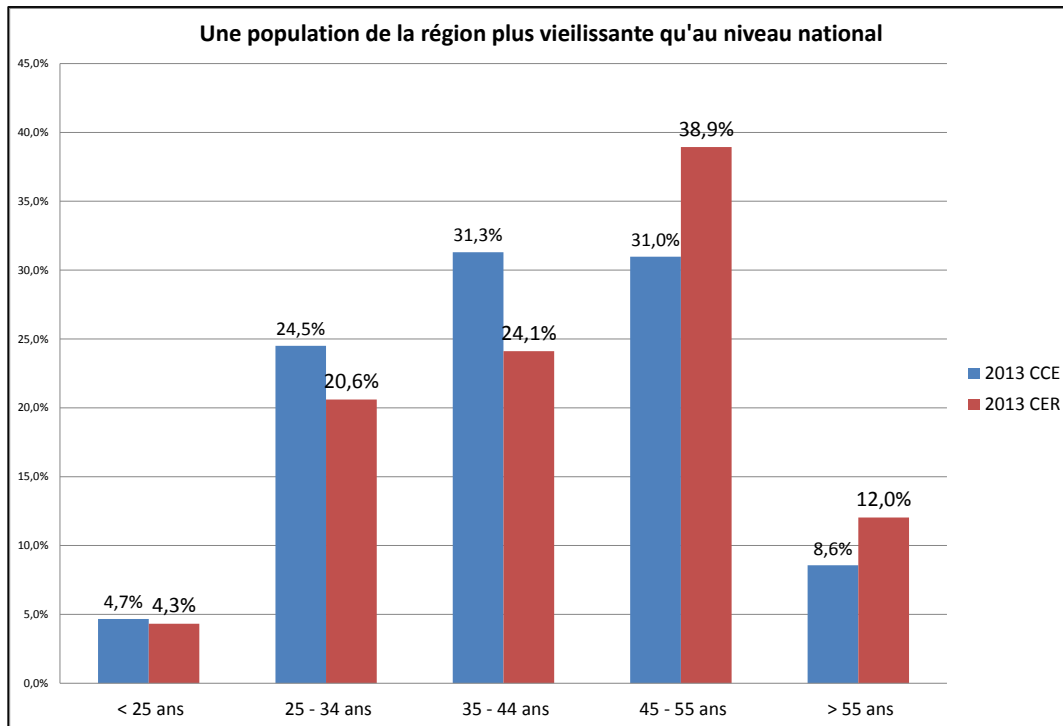


Une accélération de 25 à 60% du rythme de baisse des effectifs 2015-2020

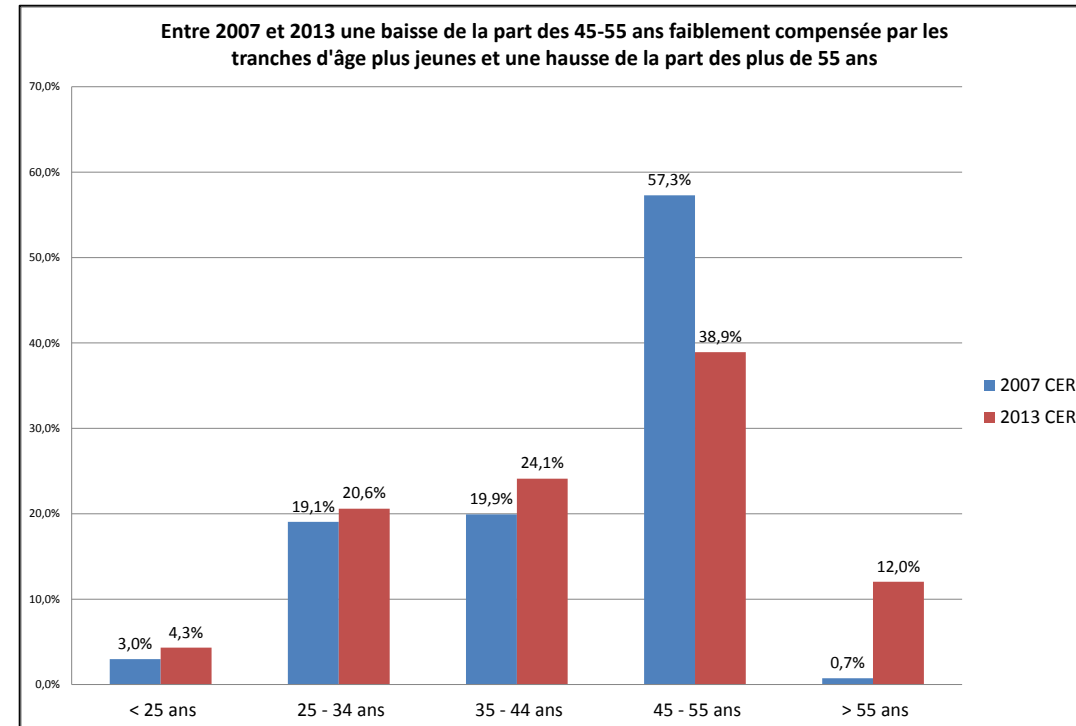
SNCF Normandie : une diminution de -8,6% à -11,6 % de l'emploi à Mobilités et Tête



Un scénario probable pour la région : plus de 680 agents ont plus de 55 ans (non remplacement des agents partant à la retraite).



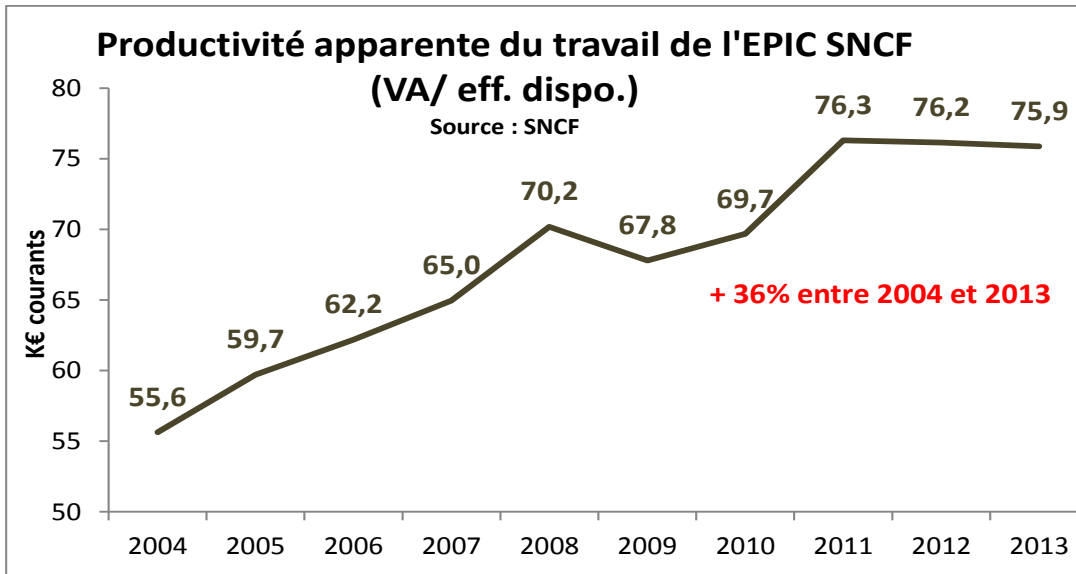
Sources : CER SNCF Normandie



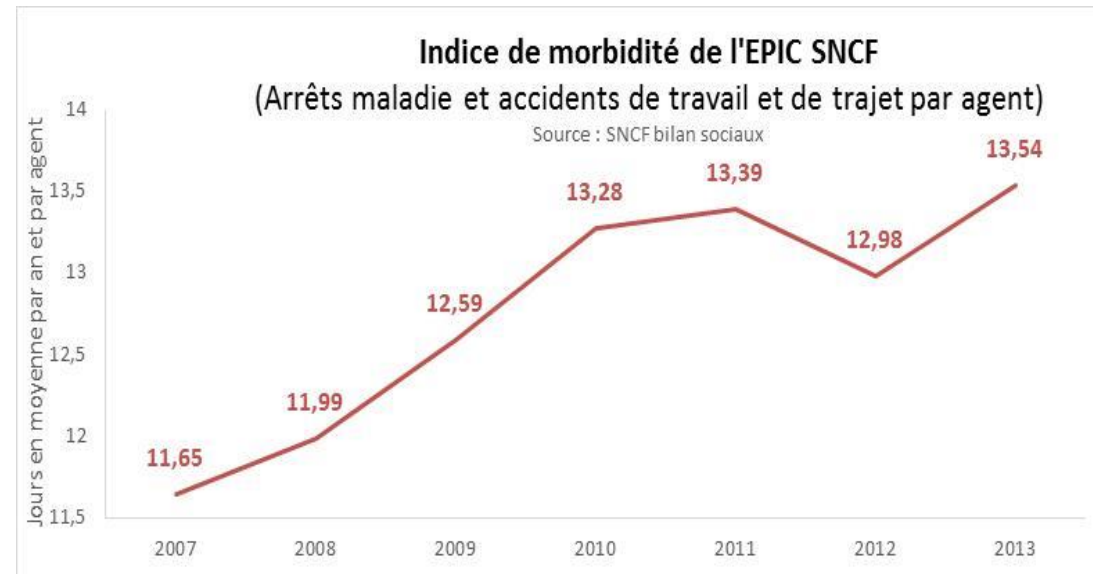
Sources : CER SNCF Normandie

2^{ème} impact : conditions de travail et sécurité

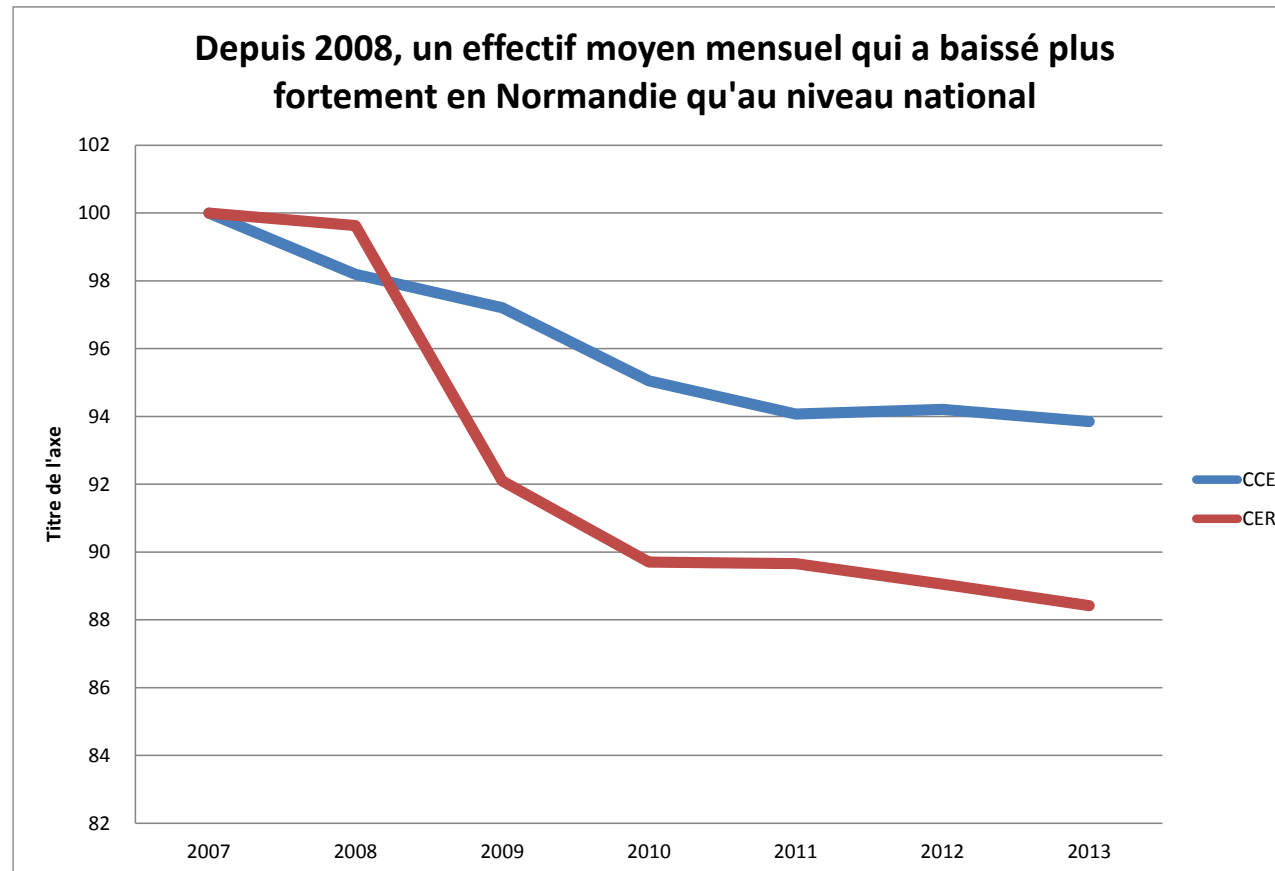
- Forte hausse de la productivité ces dernières années ...



- ... concomitante à la hausse de la morbidité



Une vigilance toute particulière dans la région de Normandie où l'emploi a davantage diminué qu'au niveau national



Base 100 en 2007

Source : Bilans sociaux CER Normandie

- **Le plan d'économies de Réseau = Réseau 2020**



- **L'ossature générale du futur Contrat opérationnel Etat - Réseau**

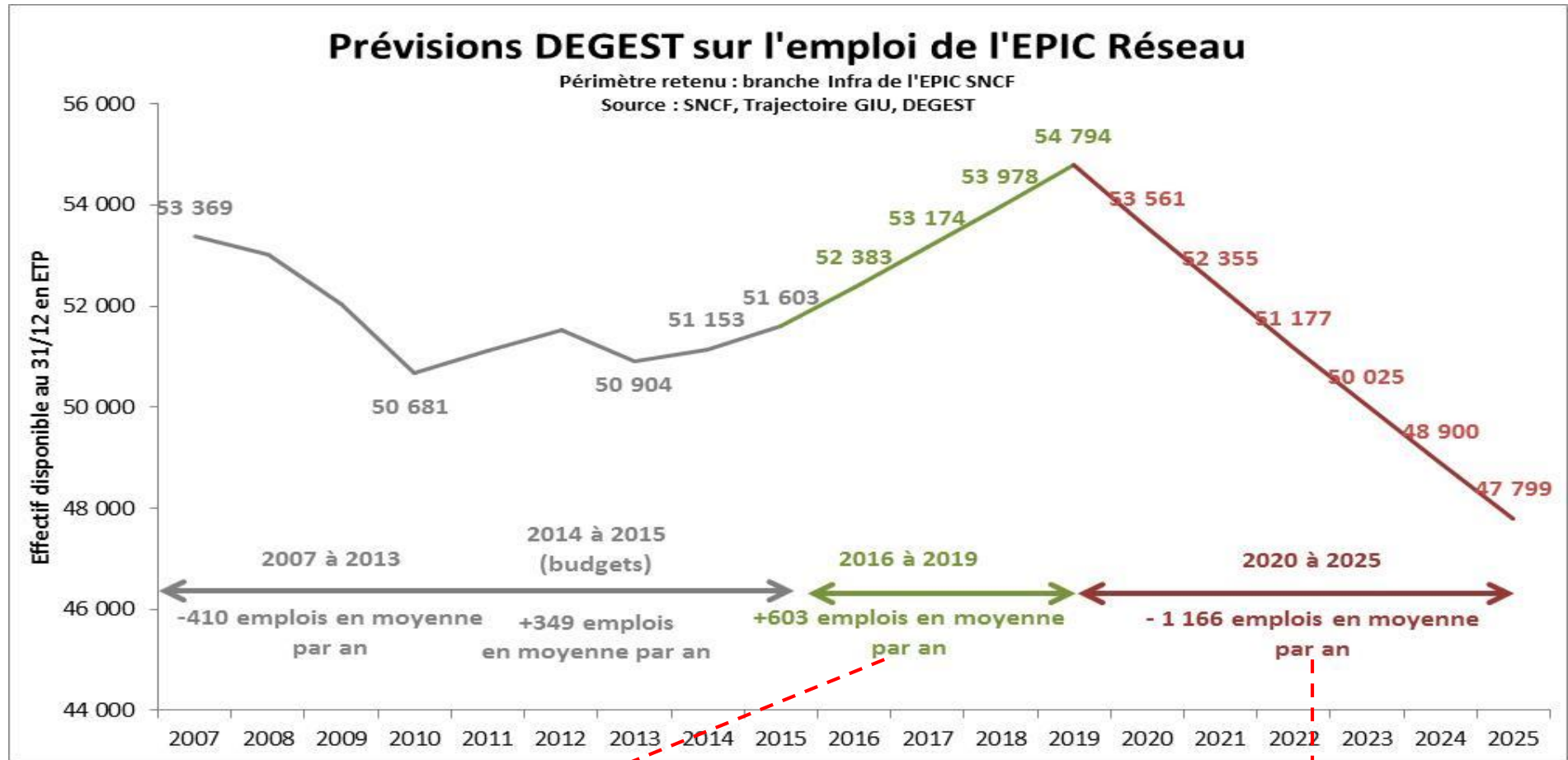


Un plan non encore détaillé :

**L'enjeu 1 : 3,5 Mds€ / an à trouver pour financer
l'effort de régénération**

**L'enjeu 2 : 500 M€ d'économies à l'horizon 2025 une
fois l'effort de rénovation passé**

2/ Quels impacts pour les salariés de l'EPIC Réseau ?



Un rythme de hausse probablement plus limité dans la région Normandie : un réseau peu dense et donc moins prioritaire

Accostage possible en 2025 : 2800 ETP ?

- + Hausse prévisible de la sous-traitance et de la co-activité (pics de charge)
- + révision des règles de maintenance



- **Enfin, l'atteinte de l'objectif de couverture du déficit d'ici 2025 dépend en grande partie de ces 3,5Mds€ (seulement 2,1 Mds€ versés en 2013, en recul) : s'ils ne sont pas au RDV, il sera difficile de tenir le calendrier de stabilisation de la dette fixé par la loi.**

Conclusion 8

**La réforme devrait avoir des impacts
sur les trafics**

L'équation générale ...



- **Obligation pour Mobilités de dégager 500 M€ de MOP : se concentrer sur les trafics les plus rentables, réduire ses coûts de production, restreindre ses foyers de perte**

... se joue dans un contexte très contraint



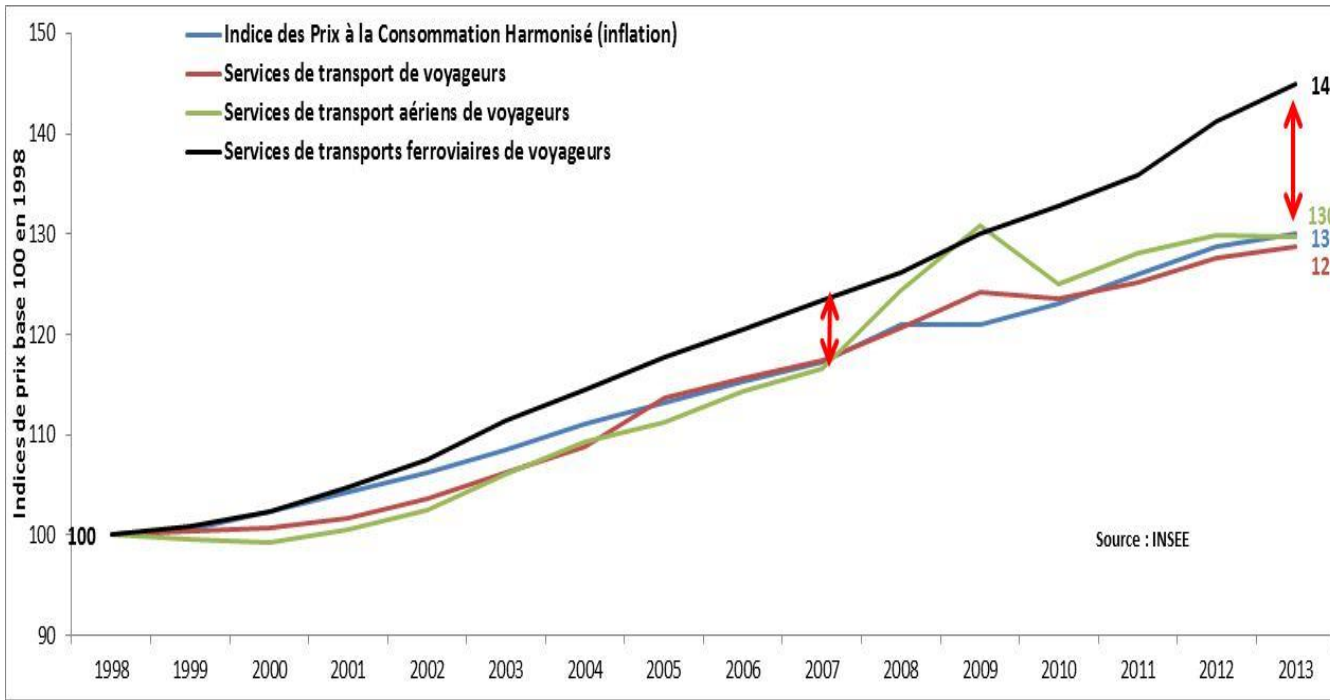
- **Concurrence intermodale accrue : perte de compétitivité – prix du train**

+

- **Des AOT confrontées à des budgets plus limités :**
 - Baisse de la dotation générale de l'Etat aux collectivités
 - Relations de défiance SNCF – AOT sur la transparence des comptes

+

- **Nouveau contexte TET : libéralisation des transports par car et Commission « Duron »**

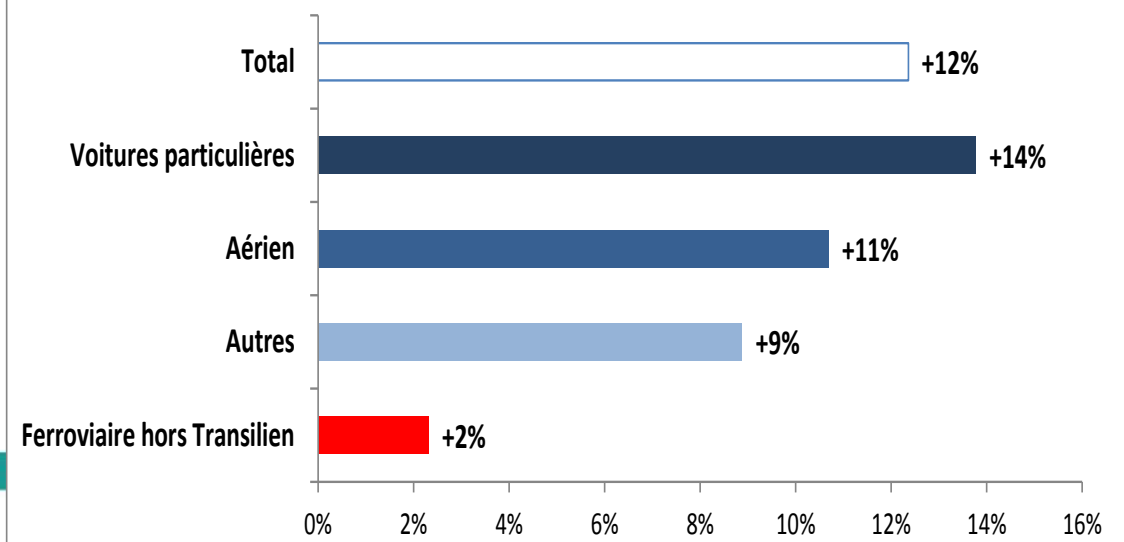


● Zoom sur la problématique compétitivité prix du train

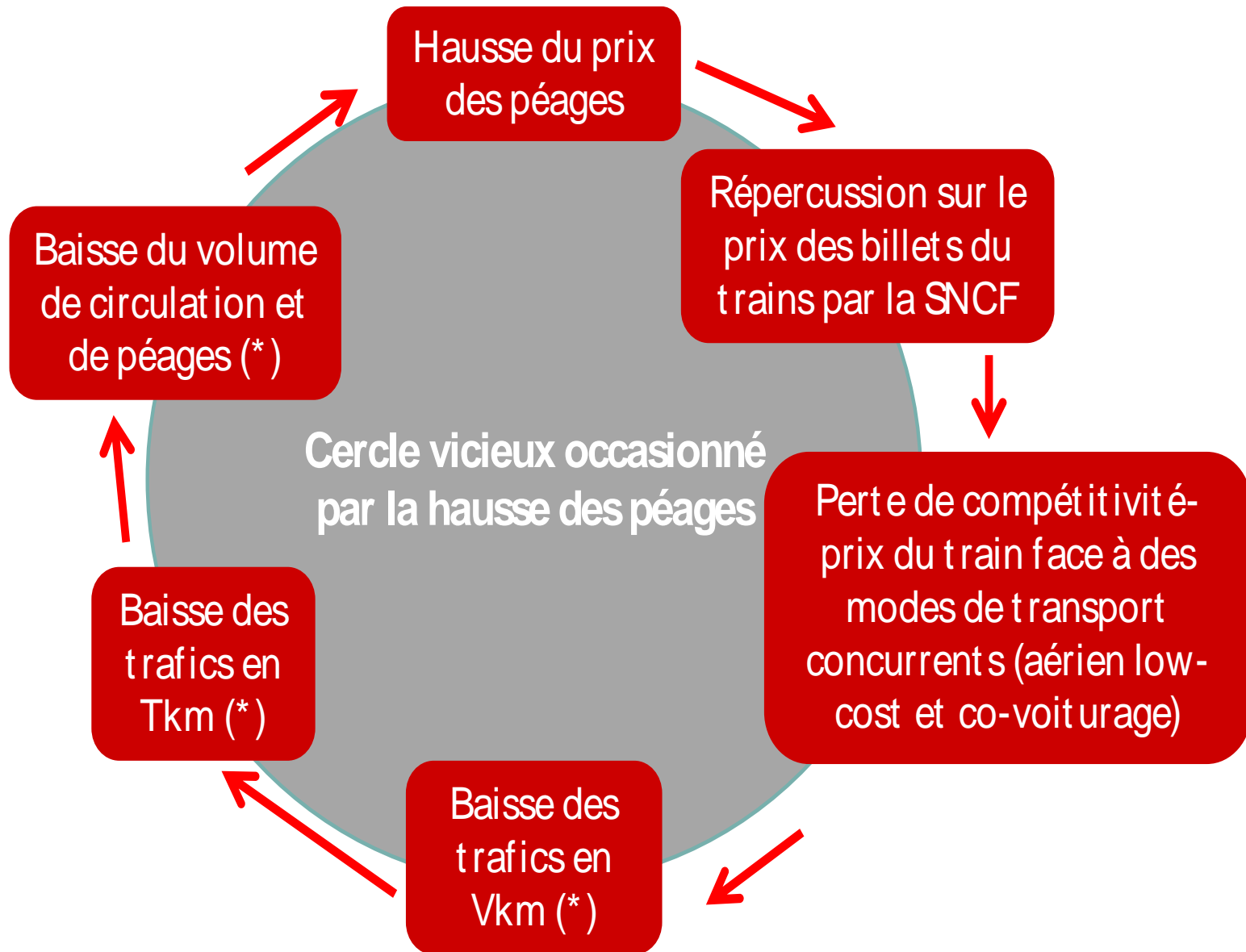


Evolution 2008-2013 des trafics (Vkm) par mode de transports

Source : Comptes des transports



Les effets d'une hausse du prix des péages : un cercle vicieux



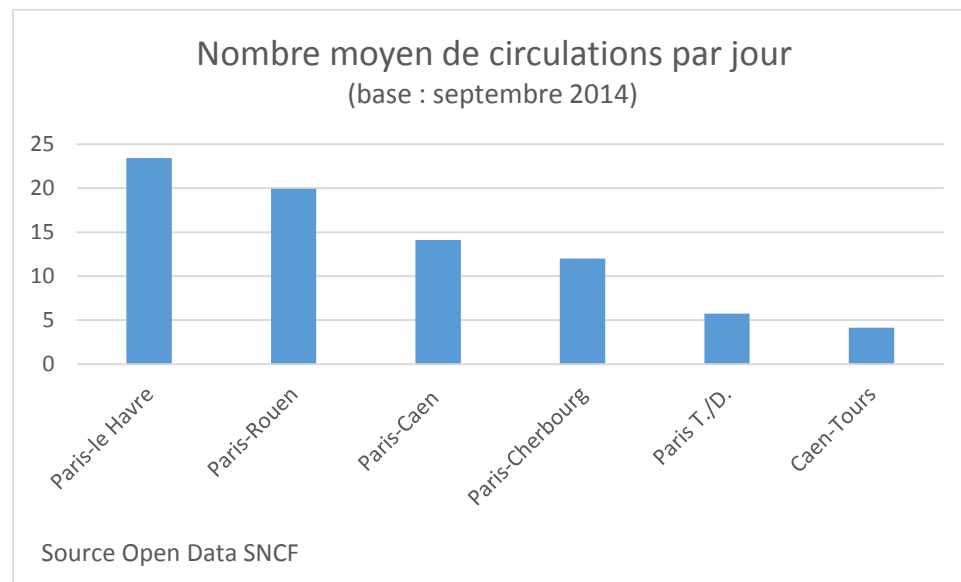
A court terme un enjeu TET prégnant

Poids du trafic des TET en Normandie : un tiers du CA total des TET ; superposition des activités (100% des axes Intercités sont des axes TER)

Mise à part la ligne Paris-Granville « sauvée » jusqu'en 2030 : des lignes TET au cœur du maillage de la région : des toilettes de dessertes à prévoir, dès 2016...

... des impacts (baisse d'activités) pour les établissements concernés...

... Dans quelle mesure les régions Basse-Normandie/Haute-Normandie souhaitent-elles reprendre leur exploitation à leur compte ? Ainsi que la rénovation du matériel à partir de 2017 ?



Une problématique TER

Report sur
financement
des 5 lignes TET
pour la prise en
charge
rénovation du
matériel + prise
en charge LNPN

+

Financement des 2
conventions TER
dans un contexte
de relations plus
tendues avec la
SNCF

+

Financement de
la régénération
du réseau UIC 7 à
9

-

Dotations
budgétaires de
l'Etat

=

Renforcement
des attentes de
productivité de
la part des AOT

et/ou

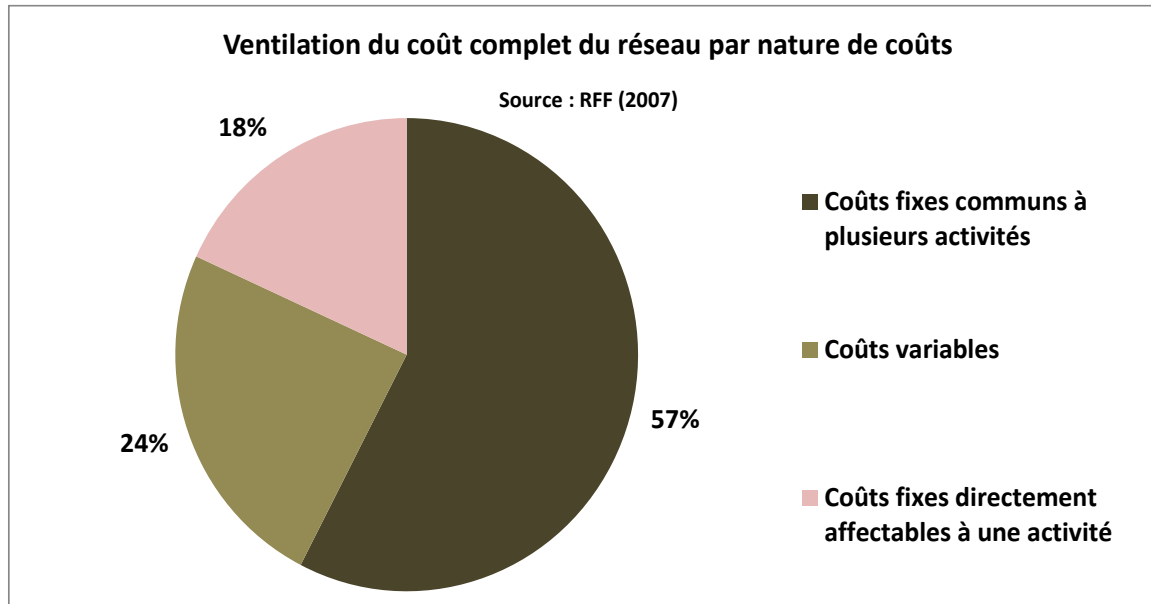
Un risque de
report des
trafics TET et
TER sur la
route

Un risque
d'abandon ou
de réduction
des trafics sur
les lignes les
moins
fréquentées

Transfert de
ces lignes dans
le cadre
d'expérimenta-
tions à des
opérateurs
privés

- Cette équation économique « complexe » risque de se poser de manière particulièrement forte en Basse-Normandie :
 - Le réseau est moins dense : moins de possibilité de massifier les trafics ;
 - Par rapport à la HN : un effort d'investissement plus soutenu en regard de son budget, mais un équilibre financier plus menacé : Comment seront arbitrés les priorités avec la fusion des régions ? (sachant que la HN a déjà prolongé sa convention TER jusqu'en 2018).
- En Haute-Normandie : un système sous tension
 - la fréquentation se maintient mais l'offre, comme l'offre réalisée a déjà commencé à se dégrader; (anticipation d'un scénario accéléré par la réforme ?)
 - Le développement d'un trafic fret qui nécessiterait des investissements importants
 - Un problème de capacité/qualité de l'offre en lien avec la saturation de l'axe Paris-Rouen
 - La nécessité de construire une seconde gare à Rouen
- Pour les deux AO :
 - La LNPN n'est pas retenue comme une priorité par la Commission 21, les premiers investissements financer la désaturation de la zone de Mantes, sont entièrement reportés sur les trois régions concernées; coût total projeté : 10 à 15 milliards
 - L'enjeu du renouvellement du matériel TET (sauf ligne Paris-Granville)

Conclusion : La réforme risque donc de conduire à une contraction des trafics et à un recentrage sur les lignes les plus circulées.

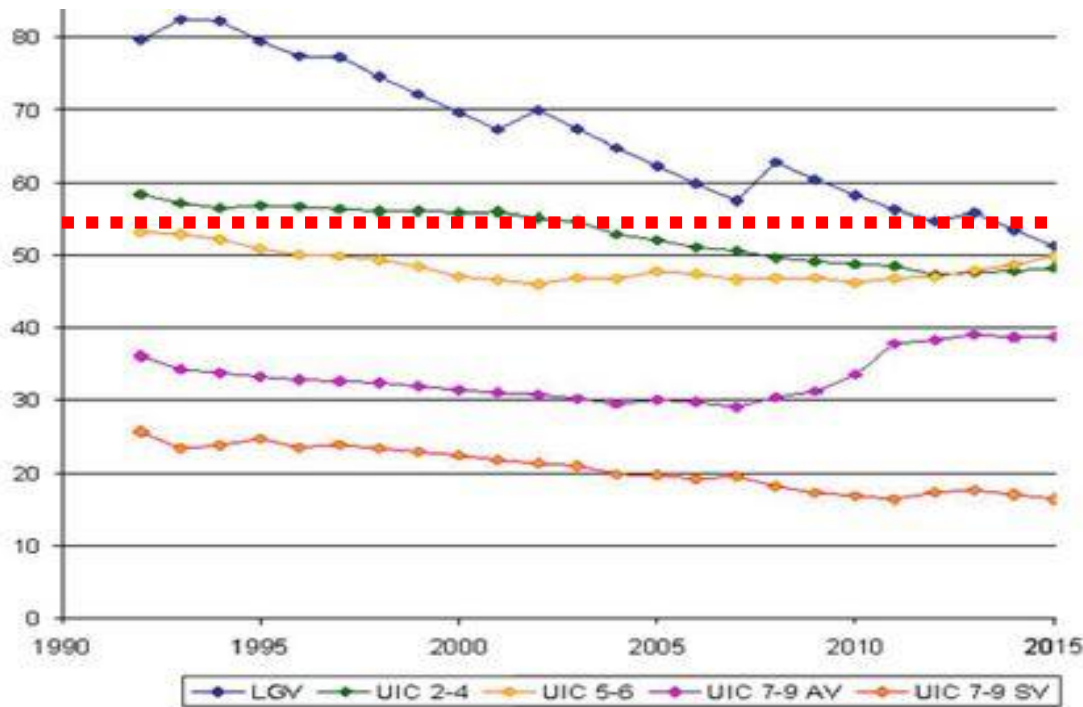


- Baisse des trafics -> les coûts fixes du réseau seront supportés par les activités (TGV, Transilien, etc.) continuant d'exploiter la ligne, dégradant leur rentabilité.

- **A noter :** 1Md€ a été investi entre 2006 et 2010 sur les lignes UIC 7 à 9, lignes sur lesquelles des trains risquent d'être supprimés =>

Conclusion 9

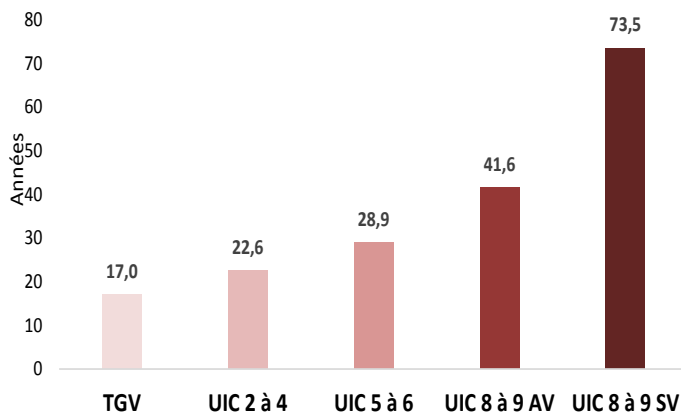
**La réforme devrait avoir des impacts
sur la consistance du réseau**



- L'infrastructure ferroviaire française nécessite un réel effort de rénovation :

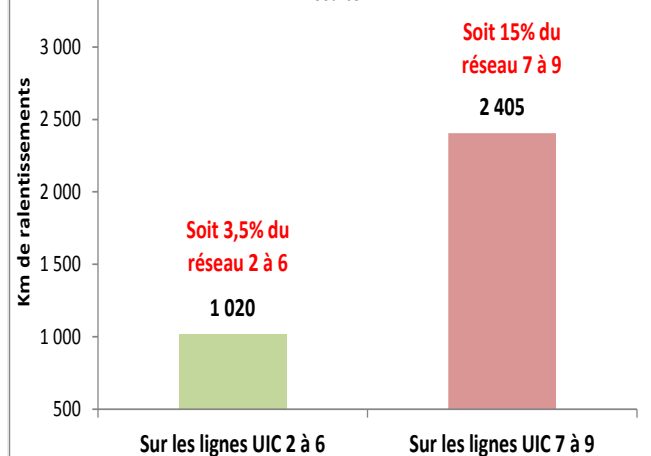
Age moyen des lignes par UIC en 2013

Source : RFF



Limitation temporaire de vitesse (LTV) en 2013

Source : RFF



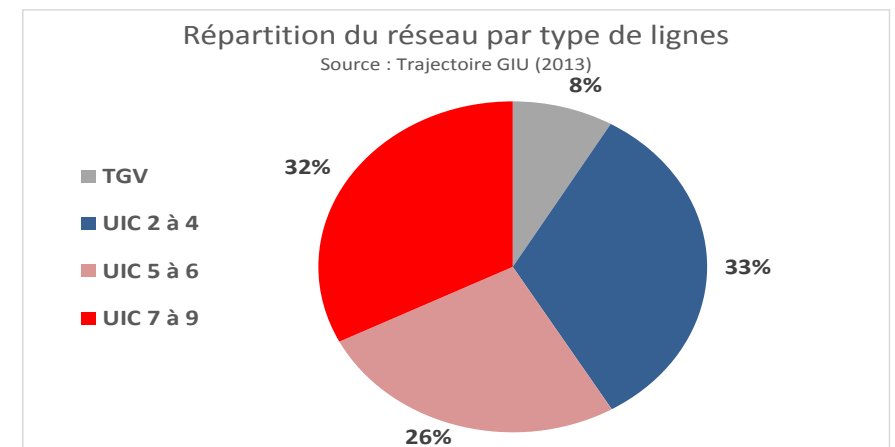
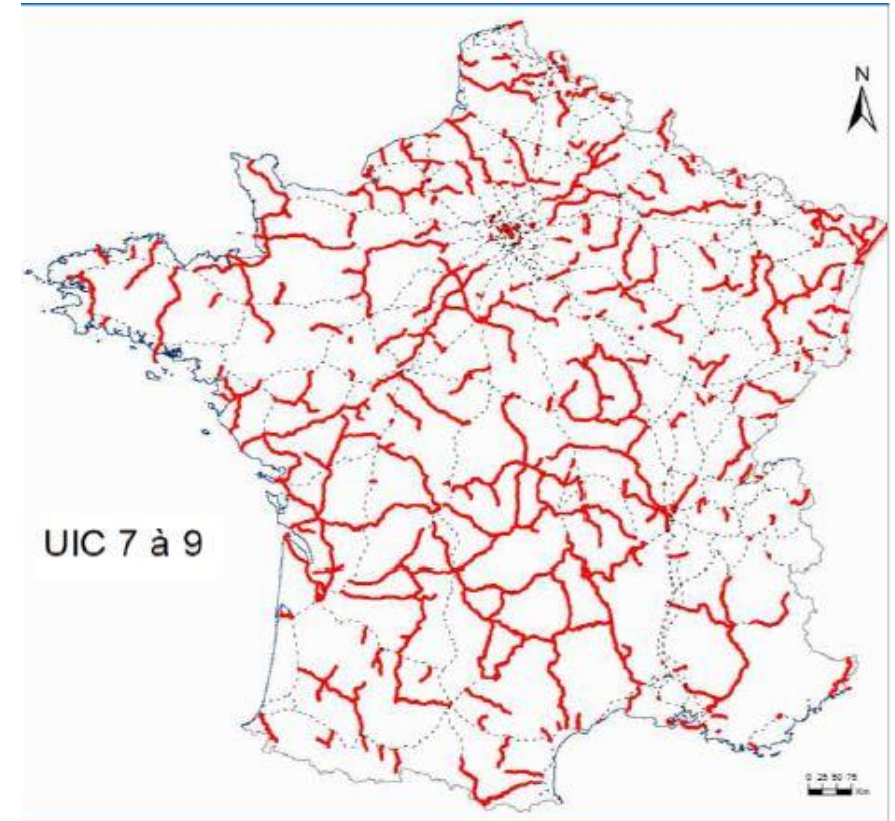
L'effort de rénovation à prévoir pour le « réseau capillaire » (UIC 7 à 9) est particulièrement important au vu de son état dégradé

Source des données ici présentées : RFF

- 1/ La loi du 4 août 2014 ne revient pas sur la « règle d'or bis »
- 2/ Les trafics TET déclineront avec la concurrence du car -> le GI aura de moins en moins de recettes de péages pour assurer le bon état des lignes 7 à 9 peu circulées

Au final, DEGEST prévoit une diminution de la taille du réseau, sur les lignes 7 à 9 avec voyageurs et les lignes 7 à 9 de fret les moins circulées -> la réforme ne permet pas d'enrayer ce processus.

Mais pour quelles économies ?

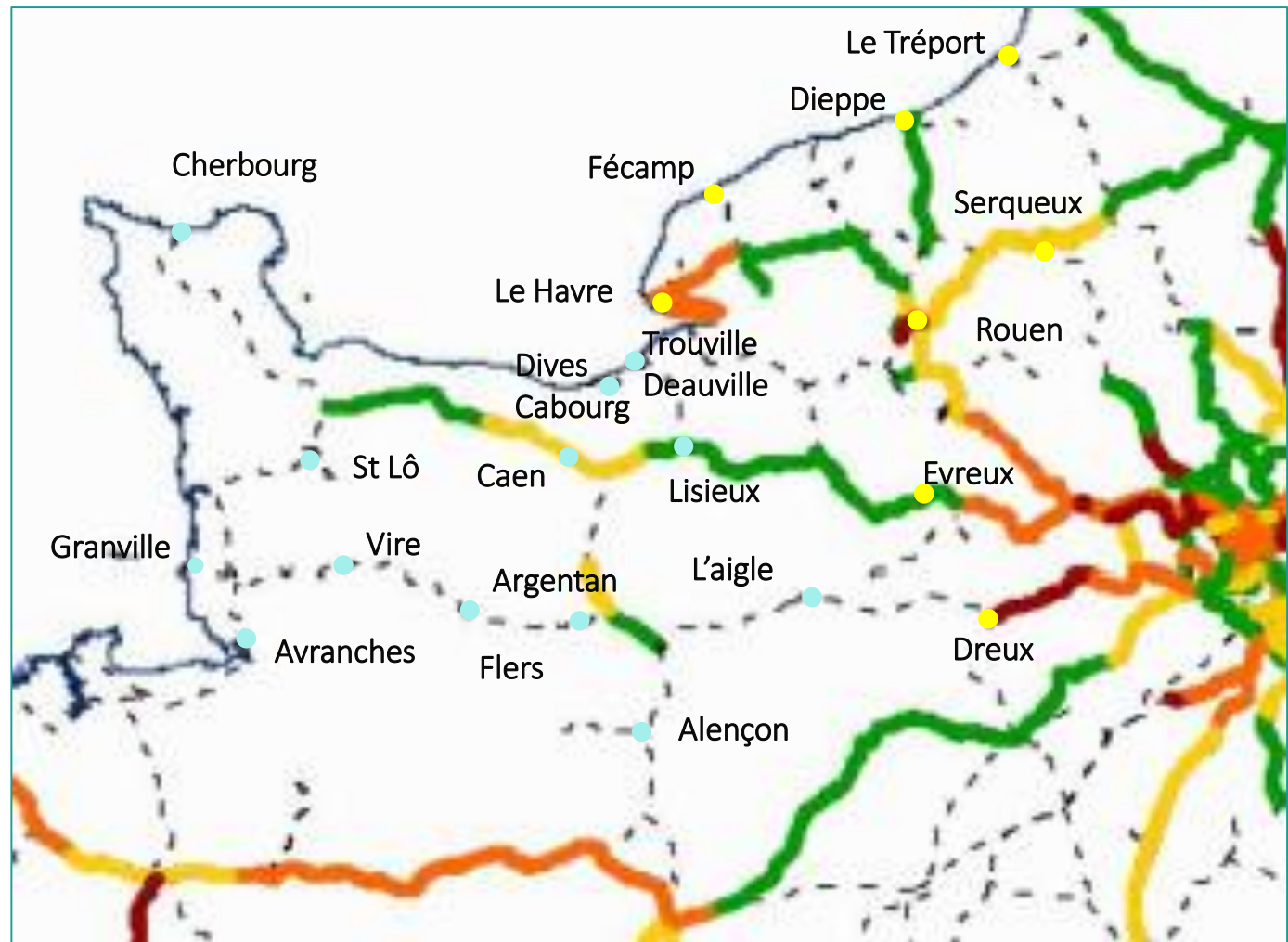


Une partie du réseau le plus fréquenté présente des défauts au niveau de la voie

Pour les groupes de voie 2 à 6 l'état est d'autant plus dégradé que le nombre de VI (valeurs d'intervention) est élevé



- Des défauts de voie qui concernent la totalité de l'axe entre Paris et Rouen
- Quid de la LNPN dans ces conditions ?



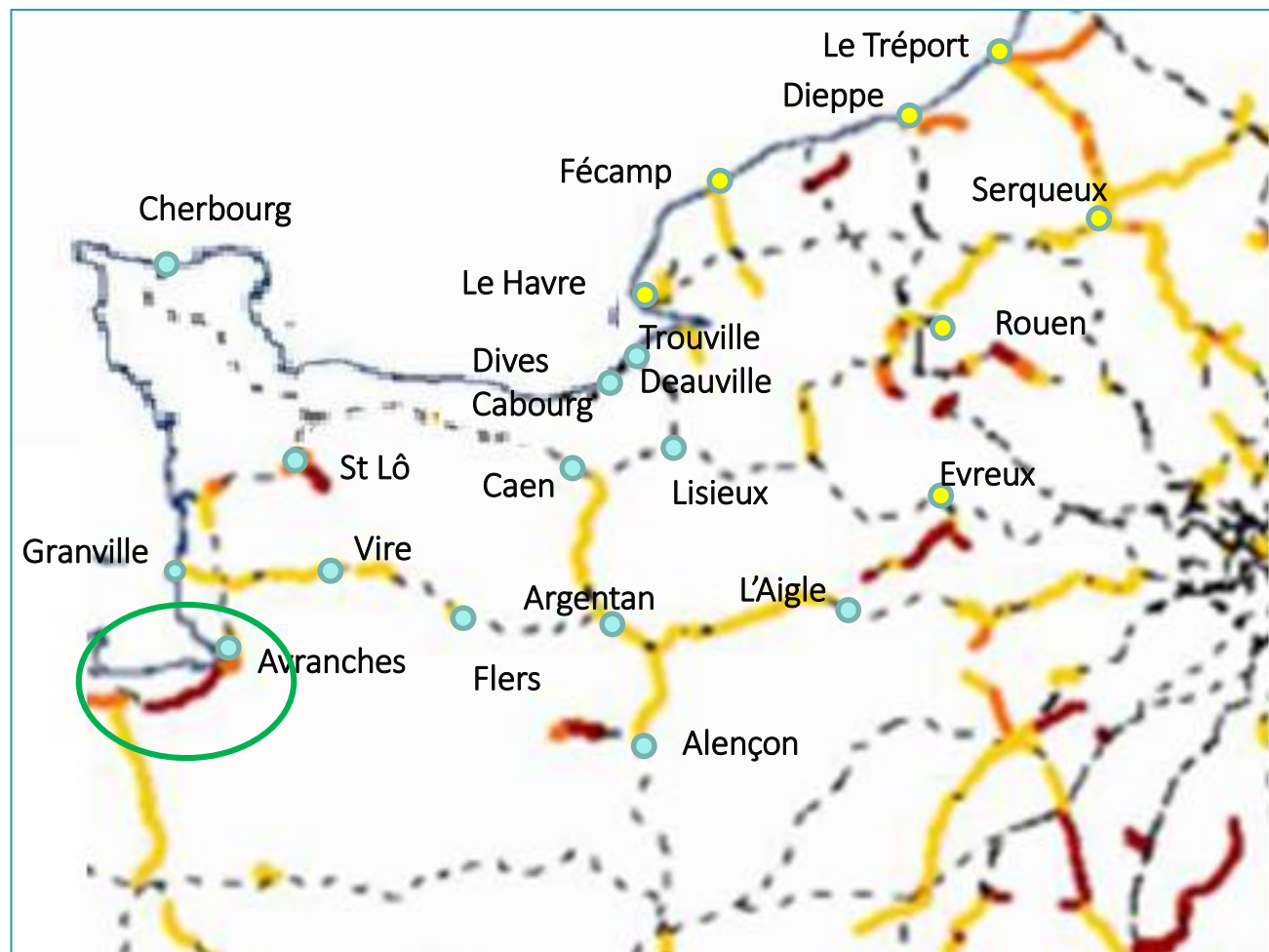
Source RFF-SNCF

Un réseau avec un nombre important de voies obsolètes

- **Double Champignon (DC)** (famille de rail posé avant la 2ème guerre mondiale) :
 - l'absence de pièces neuves entraine un phénomène de cannibalisation (récupération de rail lorsqu'il faut le changer).
 - système de fixation obsolète : a conduit au déraillement de St-Flour
 -> **Tronçon Avranches-Pontorson refait en 2014**
- **Rail régional** (rail ancien) : plus de pièces neuves en stock : le remplacement de rail conduit à un remplacement du système de fixation rail/traverse.
- **Rail 46 kg** : rail dont la pose est postérieure à la 2ème guerre mondiale. Rail léger au regard des contraintes agressives des matériels roulants modernes (ex : Régiolis, Régio2N, ...) : **ligne Paris-Granville particulièrement concernée**

Rails obsolètes

- DC
- Régional
- 46 kg



Source RFF-SNCF

Un réseau 7 à 9 AV présentant de nombreux défauts des rails en attente de régénération

Les investissements réalisés sur ce sous-réseau ne permettent que de prolonger très temporairement un niveau de performance acceptable

- **Ligne Intercité Paris-Granville**
- **Liaison avec Trouville/Deauville**
- **Liaison vers Cherbourg (matières dangereuses ?)**

L'indicateur de cotation des voies est un complément d'information par rapport au nivellement longitudinal d'état pour les installations particulièrement dégradées, en l'occurrence ici les lignes UIC 7 à 9 avec voyageurs. La cotation introduit une notion de sécurité qui n'est pas dans le nivellement longitudinal d'état.

- cotation AV inférieure à 18
- cotation AV entre 18 et 19
- cotation AV supérieure à 19

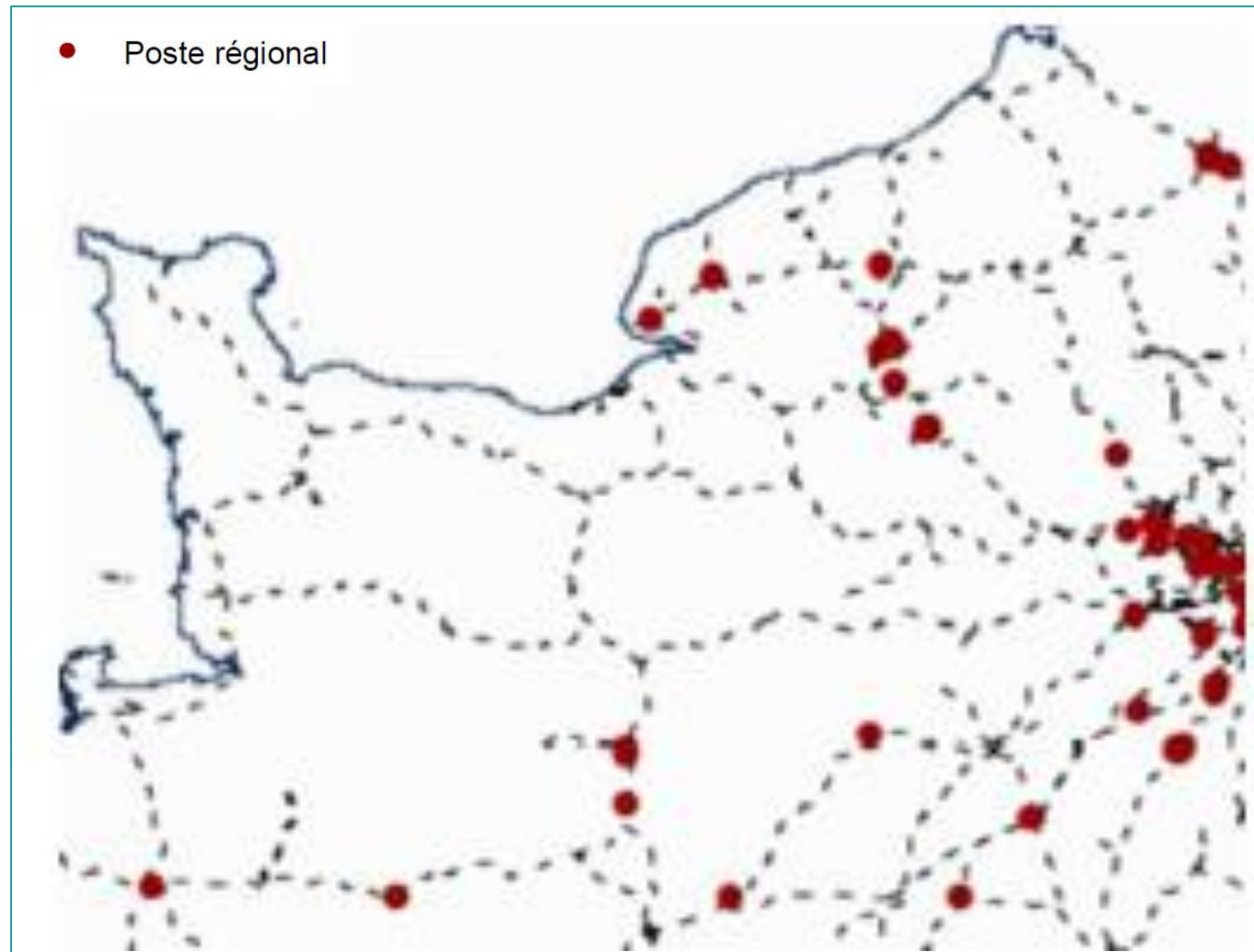


Source RFF-SNCF

Haute-Normandie : des postes d'aiguillages anciens qu'il conviendrait de rénover

Poste d'aiguillages mis en service avant 1938 :

- Défaut d'isolement des fils de câblage (risque sécurité);
 - Demande des compétences spécifiques de maintenance (ressources rares)
 - Difficulté d'effectuer les réglages compensant les usures et d'obtenir les pièces nécessaires (refabrication)
-
- **Problématique du co-financement pour les postes à la frontière de l'Ile de France**



Source RFF-SNCF

Electrification : une situation contrastée

Les électrifications 1 500V des lignes de groupe 2-4 ont été très majoritairement réalisées dans les années 1930

- **La ligne Paris-Granville, sur l'essentiel de son parcours, n'est toujours pas électrifiée**

- — — Ligne non électrifiée
- Ligne 1500 V continu
- Ligne 25000 V alternatif

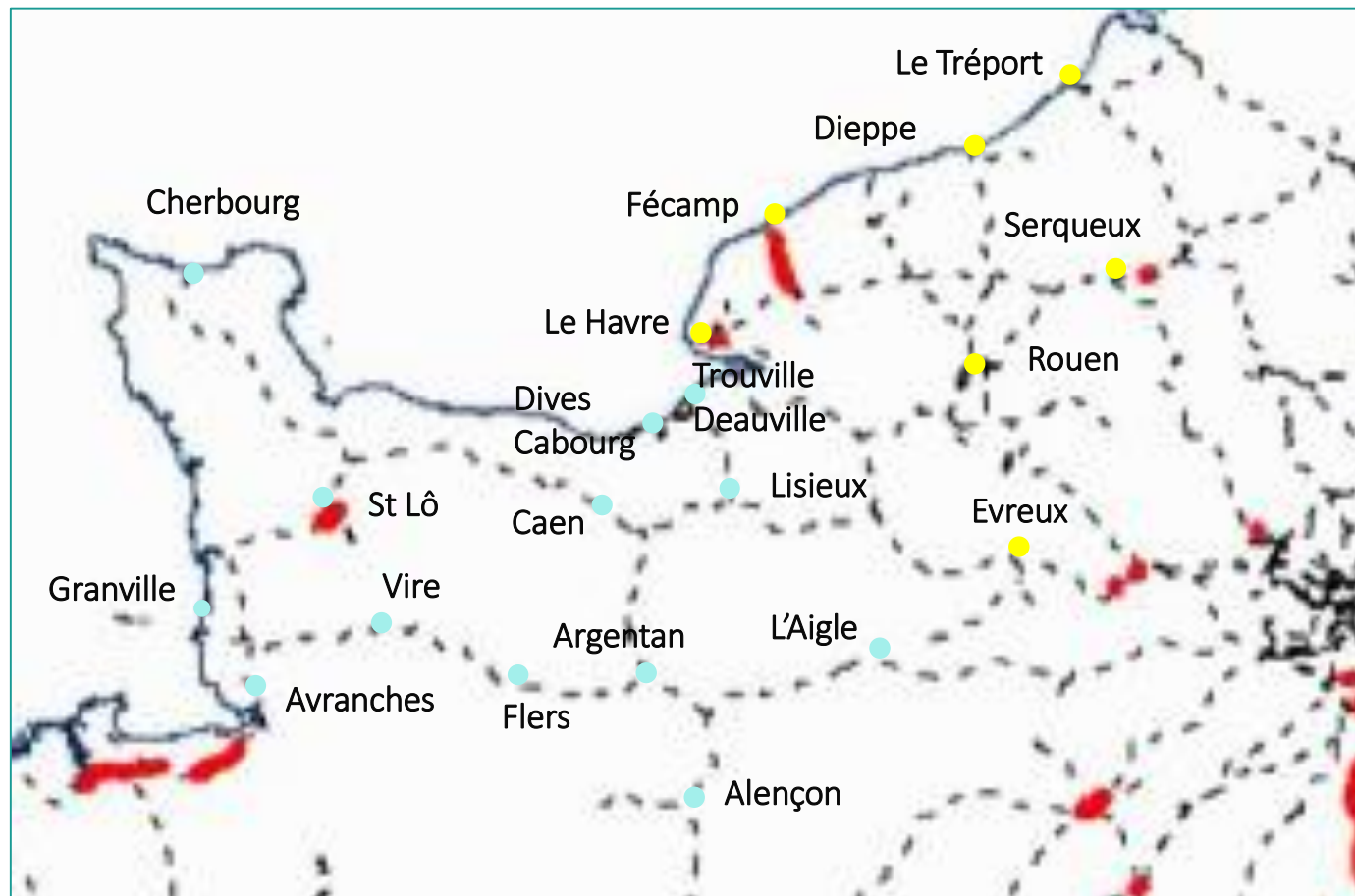


Source RFF-SNCF

Les limitations de vitesse fin 2013

L'implantation d'une limitation de vitesse, même sur une courte distance (inférieure au km), peut avoir un impact conséquent sur le débit d'une ligne (jusqu'à le diviser par 2, si la limitation de vitesse est de l'ordre du 1/3 de la vitesse nominale de la ligne)

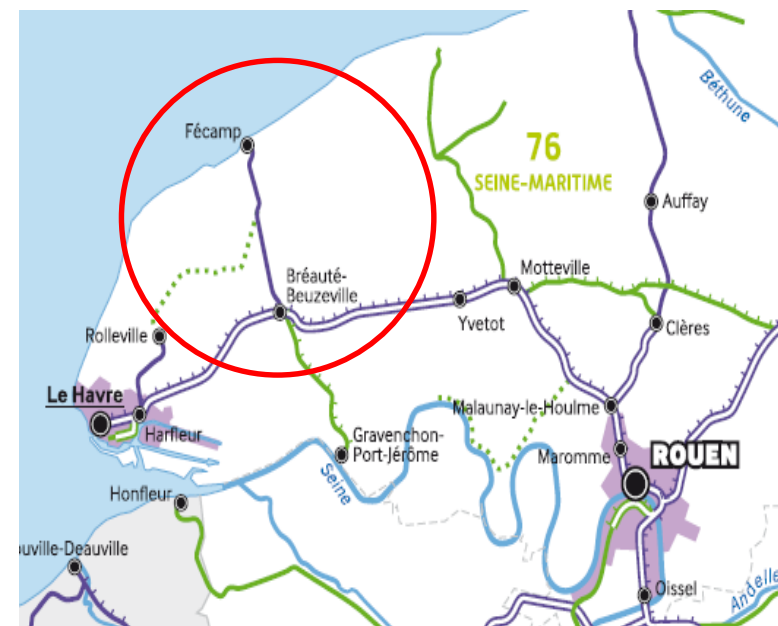
- **Relativement peu de limitations de vitesse en lien avec l'état du réseau**
- **Des LTV qui peuvent être prédictives de fermetures de voies**



Source RFF-SNCF

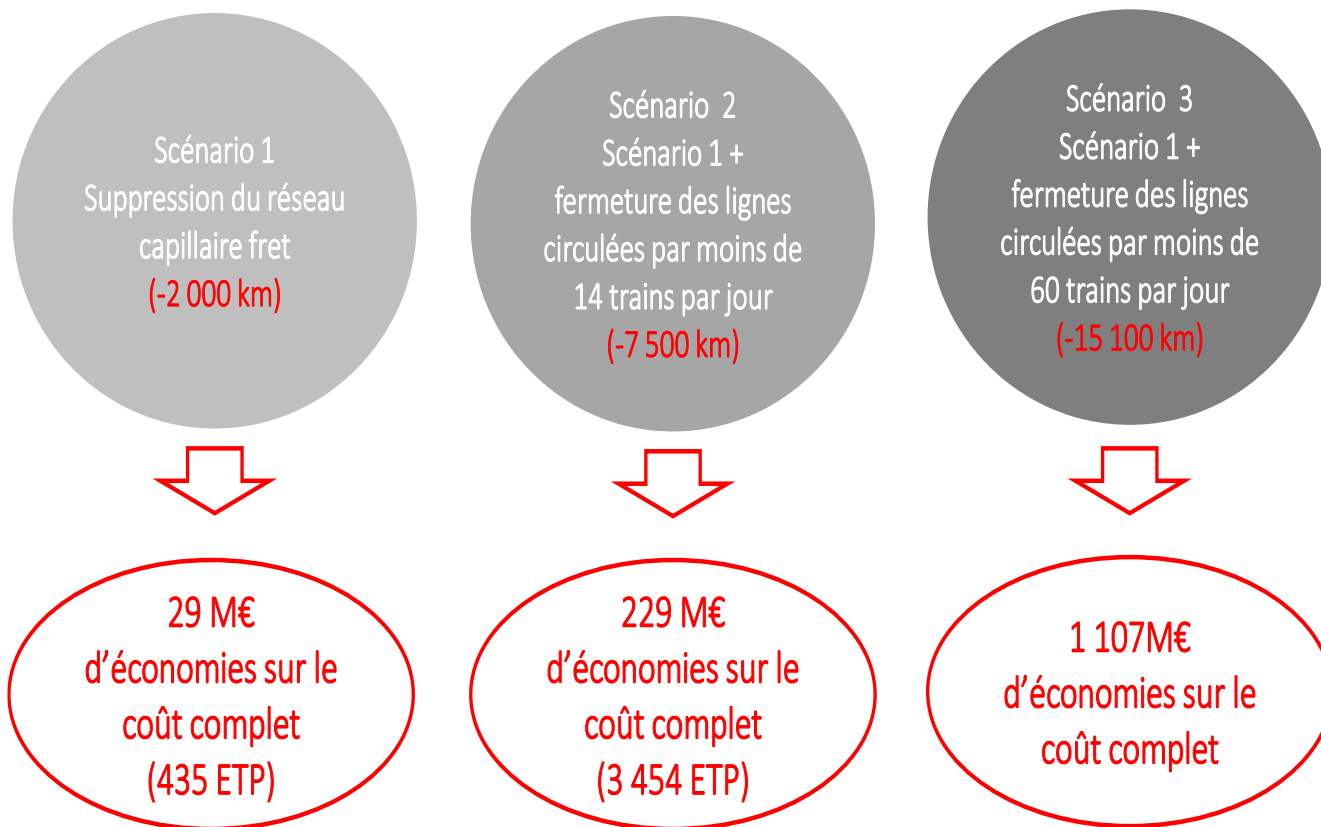
Le scénario Bréauté-Fécamp

- La vétusté du réseau et ses conséquences : **la fermeture de lignes circulées**, le scénario emblématique de la ligne Bréauté-Fécamp (classée UIC 7 à 9), qui assure la liaison du port maritime avec Rouen et Le Havre. A partir de fin 2012, pour des raisons de sécurité, cette ligne se voit frappée d'une LTV à 80 kms/heure, d'autant plus pénalisante pour l'activité qu'elle est à voie unique. Les personnels de l'infra continuent d'alerter sur la dégradation de la ligne : détérioration du ballast, usure du rail, infiltrations. La LTV passe à 60 kms/heure. En février 2014, la LTV passe à 40 kms/heure : il faut supprimer une partie des trains et remplacer par des cars. Cette réduction de l'offre entraîne une baisse de la fréquentation des trains restants, deux tiers des clients se tournent vers la route. En octobre 2014, devant les prévisions de pluviométrie et en accord avec les normes adoptées depuis l'accident de Bretigny, RFF ferme la ligne à toute circulation jusqu'en octobre 2016. Un comité de défense de la ligne est créé. Des travaux vont être financés par la région, d'après les informations recueillies, à hauteur de 18 millions d'euros, avec l'arbitrage suivant : ce qu'aurait coûté la maintenance sur 15 ans sera mis en investissement par Réseau en renouvellement, le passage du fret sera limité à un train par semaine, la vitesse sera sans doute limitée. Ce scénario peut tout à fait être projeté sur l'ensemble du réseau UIC 7 à 9. Du point de vue des salariés, « *on a fermé une ligne qui circulait, on a fait moins 2 à 3 ETP* ».



La fermeture de la partie du réseau la moins fréquentée peut en apparence représenter une clé de sortie dans l'atteinte des objectifs fixés par la réforme *via* les contrats de performance pour le GI (500M€) ...

Les économies permises par la fermeture de lignes selon RFF (2009)

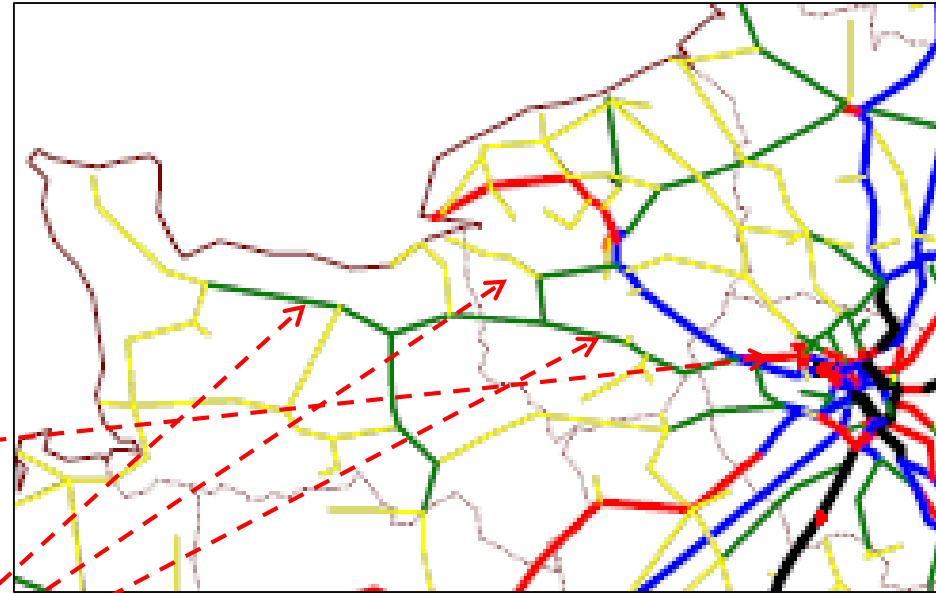


... mais il faudrait supprimer au moins 7500 km de lignes pour faire des économies substantielles ... et encore en ne réglant que 15% du déficit structurel

- **Mais la problématique est également en lien avec le plan de transport futur**

- **La problématique de la désaturation du nœud de Mantes est freinée avec la « règle d'or ».**
- **La commission 21 ne l'a pas retenue comme une priorité**

Le déclin voire l'arrêt des TET risquent de fragiliser les axes correspondant, la plupart UIC 5 à 6 et UIC 7 à 9



Source : Assemblée nationale. Noir : groupe UIC 2 - Bleu : groupe 3 - Rouge : groupe 4 - Vert : groupes 5 et 6 - Jaune : groupes 7 à 9

Dans un contexte de déclin du fret, l'essentiel de la charge de Maintenance et de Régénération risque de peser sur le TER et la région, ce qui n'est pas tenable :

Le risque à terme d'une fermeture du réseau UIC à 7 à 9

Conclusion 10

Des pistes alternatives à promouvoir



Pour rappel...

- **Un système sous tension :**
 - 1,5 Md€ de gains opérationnels à faire
 - Des économies fortes sur l'emploi, le cadre RH et les salaires
 - Des risques accrus de remise en cause de la pérennité des lignes les moins circulées et les trafics considérés non rentables (TET, TER hors zones denses, fret wagon isolé, et.)
- **Vers une concentration du trafic et des moyens uniquement sur les axes les plus denses**
- **Un système extrêmement sensible à la question du coût du capital :**
 - Aujourd'hui des taux bas
 - Une hausse de 2 points de taux, augmenterait la charge de près de 700 M€ annuellement !
- **Question : peut-on financer différemment le système qui ne peut s'équilibrer dans tous les cas ?**

- **La région de Normandie est directement concernée par ce contexte général, d'autant plus que :**
 - Son réseau est relativement dégradé et nécessite d'importants investissements
 - Ses trafics voyageurs sont en concurrence intra- modale avec le trafic transilien
 - Son trafic est fortement dépendant de la saturation du réseau en dehors de ses frontières administratives
 - La contraction voire l'arrêt des lignes TET risquent de placer le TER seul en position de financeur du réseau dans la région.
- **Les AOT se retrouvent donc au centre des enjeux alors même que la loi est censée donner à l'Etat un rôle de stratégie.**
- **Le risque est donc celui d'une triple contraction :**
 - Des trafics sur le réseau peu dense
 - Du réseau UIC 7 à 9
 - De l'emploi, particulièrement à Mobilités (ET, EEV, Technicentre, ECT).

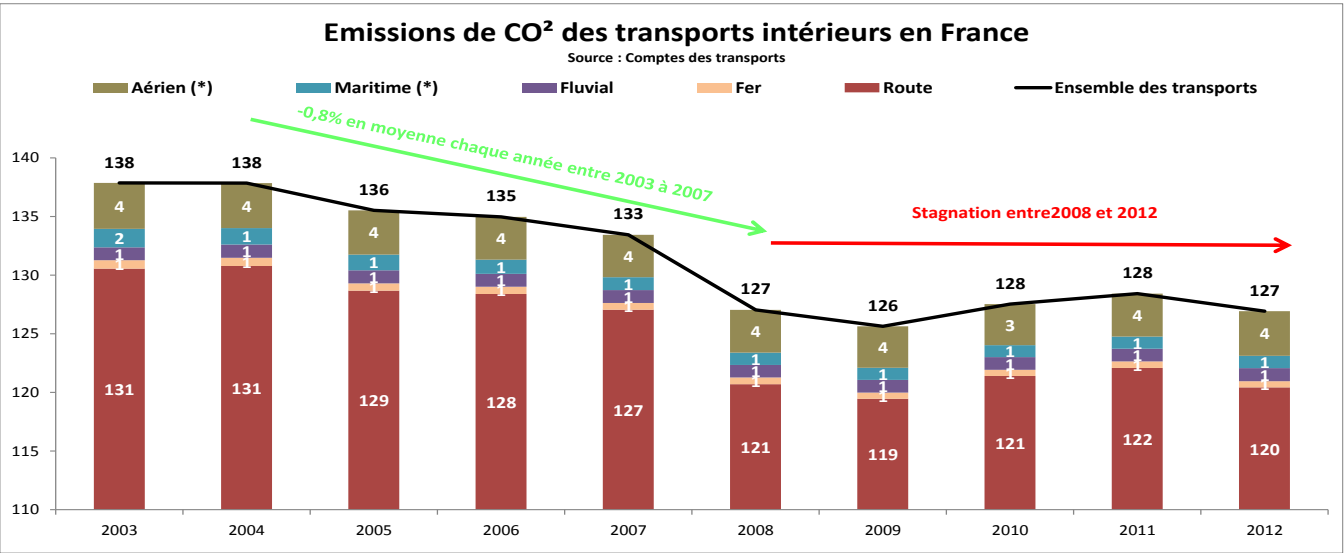
- **Traiter la dette, en partant du principe qu'elle a servi à doter la France d'un mode de transport ferroviaire (en finançant le TGV et aujourd'hui la rénovation) et que son poids ne doit pas être exclusivement supporté par le SF. Plusieurs pistes sont à mettre en avant :**
 - **Restructuration de la dette**
 - Reprise partielle de la dette par l'Etat
 - Rééchelonnement de la dette
 - Réduction des taux d'intérêt
 - **Création d'une Caisse d'amortissement de la dette, sur le modèle de la CADES**
 - **Le financement du système ferroviaire par des ressources « hors marché », à même d'immuniser la dette du SF contre les aléas des marchés financiers**

● Revoir la politique des investissements en lien avec une conception durable des transports

- **Internalisation des coûts externes** : prendre en compte les effets positifs du rail sur la vie économique et sociale, ainsi que sur l'aménagement du territoire + rééquilibrer la concurrence inégale entre les différents modes de transport
- **Désaturation des nœuds ferroviaires** : la politique de trafics concentrés sur les zones denses va de pair avec une accentuation du phénomène d'engorgement -> montants prévus par l'Etat pour éliminer ces nœuds d'ici 2030 ≈ la moitié de ceux préconisés par Mobilités 21
- Développement de lignes fret contournant les centres urbains et **permettant l'utilisation du réseau capillaire** : face aux enjeux environnementaux, encourager l'exploitation des lignes du réseau capillaire en favorisant des itinéraires alternatifs, afin qu'elles soient préservées

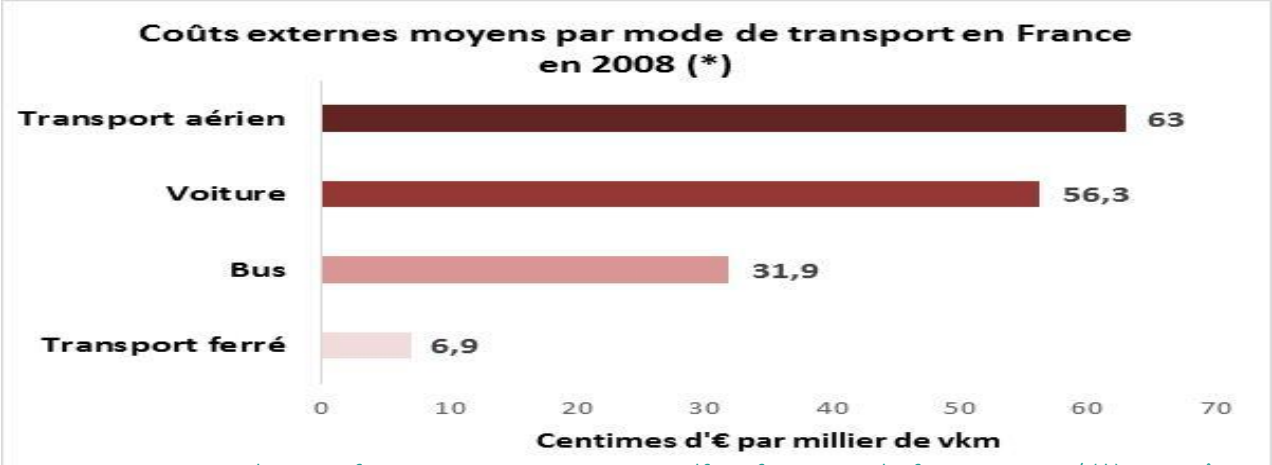
Un impact sur l'environnement

Les émissions de CO2 par les transports ont cessé de décroître depuis 2008, en lien avec la hausse des trafics de la voiture et la stagnation de ceux du train



Un impact en termes de coût externes supportés par la société (bruit, accidents, impacts sur l'environnement, etc.)

Les coûts externes de la voiture sont bien supérieurs à ceux du train -> la hausse des trafics sur route et la baisse de ceux du rail sont allés de pair avec un coût externe globalement en hausse



Source : External Costs of Transport in Europe - CE Delft, Infras, Fraunhofer ISI – 2008 / (*) Les coûts externes prennent en compte les accidents, bruits, la pollution de l'air, l'impact sur la biodiversité etc. Pour plus de détails voir Annexes de l'étude (II. Encadré 6)

● Revoir les critères de gestion publics en incitant au développement du trafic ferroviaire :

- **Rétablir l'utilisation du coût marginal pour améliorer la productivité du capital** : l'adoption du coût complet comme outil central signe le basculement d'une approche économique du réseau (propice à une politique de volume) vers une approche comptable visant à équilibrer coûts et recettes par une politique de marge
- **Valoriser le travail de qualité pour un emploi efficace** : les leviers « emploi – travail » actionnés depuis plusieurs années ont des répercussions sur la charge et les conditions de travail -> actions à mener : associer les opérateurs à la définition de critères de qualité, légitimer la compétence technique, etc.
- **Développer la recherche** : le niveau de R&D du ferroviaire est loin derrière celui du secteur automobile
- **Donner une place aux régions et aux usagers dans la gouvernance du SF** : la voix des usagers est peu audible -> une meilleure information et une association aux choix et arbitrages permettrait de donner plus de légitimité aux décisions