

Réussir la réforme du système ferroviaire



Jean-Louis Bianco
Claude Sardais
avec l'appui de
Ludovic Espinasse

Recommandations
Avril 2013

Recommandations pour réussir la réforme du système ferroviaire

*« Nous sommes en train
d'inventer quelque chose »*

Un interlocuteur de la mission

La mission de concertation que j'ai conduite avec Claude Sardais et Ludovic Espinasse entre novembre 2012 et avril 2013 a donné lieu à près de 200 auditions.

L'objectif était d'établir un diagnostic partagé (mais pas nécessairement unanime) sur la situation, les enjeux, les besoins et les contraintes, et de donner les moyens de la décision et de la négociation à tous et d'abord au Gouvernement.

Je remercie chaleureusement tous nos interlocuteurs, notamment le Ministère des Transports pour son soutien logistique, et tout particulièrement Stéphanie Le Galludec pour sa disponibilité et son efficacité sans faille.

Jean-Louis Bianco

Introduction

Le système ferroviaire français connaît une double impasse.

Une impasse opérationnelle : la séparation en 1997 de Réseau ferré de France (RFF), propriétaire de l'infrastructure, et de la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué, en charge de la maintenance du réseau et de la gestion des circulations, a entraîné de lourds dysfonctionnements.

Une impasse économique : l'ensemble du système ferroviaire connaît un déficit structurel annuel de l'ordre de 1,5 milliard d'euros par an qui pourrait, en l'absence de réforme, atteindre rapidement 2 milliards d'euros. Ce déficit accroît chaque année la dette du système ferroviaire alors que les besoins de financement nécessaires pour entretenir, moderniser et développer le réseau ferré, le matériel roulant et les installations de service, sont supérieurs aux moyens disponibles.

Les travaux menés à l'occasion des Assises du ferroviaire entre septembre et décembre 2011 ont conclu à la nécessaire remise en cause de l'organisation existante et à l'indispensable rétablissement de l'équilibre économique du système.

En octobre 2012, Frédéric Cuvillier, ministre des transports, a annoncé la volonté du Gouvernement de réformer le système ferroviaire français afin d'en restaurer l'efficacité opérationnelle et la viabilité économique. Une mission interministérielle de concertation avec l'ensemble des parties prenantes a été confiée par le Gouvernement à Jean-Louis Bianco, afin de déterminer les modalités pratiques de cette réforme, de manière à permettre le dépôt rapide au Parlement d'un projet de loi partagé sur l'essentiel.

Le système ferroviaire français vit une profonde mutation depuis une quinzaine d'années.

Celle-ci est la conséquence de la multiplication des décideurs comme des opérateurs. Avant le premier acte de la décentralisation, les décisions relatives à la consistance des dessertes ferroviaires étaient centralisées et assurées par la SNCF.

Depuis l'apparition de la fonction d'autorité organisatrice des transports ferroviaires il y a une quinzaine d'années, elle est désormais largement partagée : les Régions et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) pour les trains de la vie quotidienne (TER et Transilien), et l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire (Intercités). Pour les liaisons assurées en TGV, sur lignes à grande vitesse comme sur lignes existantes, c'est la SNCF qui décide de la consistance des dessertes. Le fret ferroviaire quant à lui fonctionne dans le cadre d'un marché totalement ouvert à la concurrence.

Pour le transport conventionné, chaque autorité organisatrice (Régions, STIF, Etat) contractualise ses exigences avec la SNCF, en contrepartie d'un financement adéquat pour couvrir le déséquilibre économique de l'opérateur ferroviaire. Les autorités organisatrices financent également la totalité du coût d'acquisition et d'entretien du matériel roulant qui assure les services de transport de leur domaine de compétence.

Ces mêmes financeurs sont par ailleurs de plus en plus sollicités pour participer à la réalisation d'infrastructures nouvelles ou à la régénération du réseau existant.

Au total, en 2011, la contribution publique au système ferroviaire s'élevait à 10 milliards d'euros lorsque celle des voyageurs et chargeurs atteignait 9,5 milliards d'euros.

Depuis 2006, le fret ferroviaire est totalement ouvert à la concurrence et les nouveaux entrants (une dizaine d'entreprises) ont conquis près du tiers du marché. A la SNCF, cette activité est structurellement déficitaire. Cette irruption de la concurrence dans un monde non préparé a profondément marqué l'entreprise et ses personnels.

Si la concurrence dans le transport de voyageurs se limite, à ce jour, aux liaisons internationales, l'ouverture de l'ensemble du transport ferroviaire à la concurrence sera vraisemblablement effective à l'horizon 2019.

Les évolutions qu'a connues le système ferroviaire ont entraîné la SNCF à organiser ses activités par branches, dont les conditions économiques divergent : TGV et trains de la vie quotidienne voient leur activité se développer alors que l'avenir des trains d'équilibre du territoire est incertain et celui du fret préoccupant. L'approche par grands métiers transversaux, qui était l'un des fondements de la SNCF, cède la place à une approche opérationnelle.

Le système ferroviaire français est le patrimoine de la Nation.

Il est indispensable à la mobilité des citoyens et à l'activité économique. Il est et sera encore plus à l'avenir, un mode de transport d'un haut niveau de sécurité, d'un bon rendement énergétique, respectueux de l'environnement. Transport de masse, alternatif à la congestion routière, il est économe en espace. Mais il doit faire face à des conditions économiques anormalement défavorables par rapport à celles du transport routier.

Il existe un réel attachement de notre pays à la SNCF, à son histoire, à son rôle dans la modernisation de la France, à ses innovations techniques qui en font un champion mondial dès le milieu des années 1950. Une entreprise publique qui a redonné ses lettres de noblesse au chemin de fer avec le TGV à partir des années 1980.

Cependant, de nombreux interlocuteurs nous ont fait part de leur « amour contrarié » pour la SNCF : manque de transparence, tarification TGV incompréhensible, traitement et information des voyageurs aléatoires en cas d'incidents, qualité et fiabilité inégale du service rendu pour les voyageurs comme pour les marchandises. La contrariété des utilisateurs, voyageurs ou chargeurs, tend à se transformer en mécontentement voire en exaspération.

Refonder le système ferroviaire pour réussir la réforme

La réforme ferroviaire doit améliorer la qualité du service offert aux usagers et clients.

Pour y parvenir, les performances du réseau (modernisation des méthodes de travail, organisation des chantiers, maîtrise des coûts...) et des services de transport (meilleure offre intermodale, mobilités porte-à-porte, billetterie unifiée, coopération avec les autres entreprises ferroviaires...) doivent être sensiblement et simultanément améliorées, en raisonnant aux bornes du système ferroviaire.

La puissance publique doit assurer son rôle de stratège pour le compte de la Nation.

Pour certains, il faudrait s'en remettre à la seule dynamique du marché. Même si l'Etat a été loin d'être exemplaire, dans ce domaine comme dans d'autres, ce n'est pas notre vision.

Face à la situation critique du système, il existe une voie industrielle, sociale et citoyenne de redressement. Elle suppose de mieux définir les responsabilités et les conditions de leur articulation.

Notre conviction est que la réussite repose d'abord sur l'exercice effectif de ses pouvoirs et de ses responsabilités par la puissance publique, c'est-à-dire l'Etat, Gouvernement et Parlement, ainsi que les Régions, autorités organisatrices du transport.

L'Etat et les Régions ont la responsabilité du long terme, pour donner à tous les acteurs un cadre d'action stable, prévisible et soutenable.

Nous plaidons pour un Etat stratège, qui exerce trois responsabilités, en liaison avec les Régions :

- décider des grands choix structurants de la politique de transport, en particulier de la politique ferroviaire ;
- arbitrer entre les besoins exprimés et mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des investissements ;
- garantir l'équilibre économique du système.

Sept objectifs pour réussir la réforme

Réussir la mise en place d'un gestionnaire du réseau de plein exercice

L'impasse opérationnelle que connaît le système ferroviaire appelle une solution technique : la constitution du gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU), décisive pour améliorer la performance et la productivité du système ferroviaire tout entier.

Il s'agit d'assurer l'efficacité du système ferroviaire en réunissant au sein de la même entité tous les services qui concourent à l'activité de gestion du réseau. Bien que RFF ait contribué à favoriser l'innovation dans le domaine de la gestion du réseau, le maintien du statu quo déboucherait sur une impasse. Malgré le professionnalisme, la qualité et l'investissement des personnels des deux entreprises, la séparation artificielle entre RFF et deux services de la SNCF (SNCF Infra d'une part, et la Direction des circulations ferroviaires, d'autre part) a entraîné de l'opacité, de la bureaucratie, de la paperasse, et surtout, à travers ces dysfonctionnements, un inacceptable gaspillage du travail humain.

La qualité de l'accompagnement social du rapprochement des trois entités constitutives du GIU sera un facteur de mobilisation des personnels pour réussir la transition.

La multiplication des autorités organisatrices et des entreprises ferroviaires impose que le gestionnaire du réseau ait la pleine responsabilité de ses fonctions et les assume en toute impartialité. Le GIU conservera la propriété du réseau ferré national, ainsi que la dette liée à ce réseau.

Ensuite, il faut organiser l'unité opérationnelle entre le gestionnaire du réseau et les opérateurs ferroviaires. Ce n'est pas un choix idéologique. C'est une nécessité. Et cet objectif est largement partagé. La spécificité du transport ferroviaire, qui ne dispose ni des trois degrés de liberté de l'espace aérien, ni des deux de la route (deux trains ne peuvent se dépasser sur la même voie), impose une coopération étroite et constante entre le gestionnaire du réseau et les entreprises ferroviaires qui l'utilisent.

Afin de favoriser un travail collaboratif et transparent de l'ensemble des parties prenantes, un Haut-comité, constitué des différents acteurs du ferroviaire, sera institué. Lieu de débat sur les grandes évolutions du système ferroviaire, il sera notamment chargé de veiller à la prise en compte des intérêts des différentes parties prenantes ainsi qu'au respect d'un code du réseau. Celui-ci consistera en un corps de règles claires, nécessaires pour un fonctionnement opérationnel et performant du système. Il détaillera notamment les procédures de concertation et d'attribution des capacités, en précisant par exemple les règles de priorité, et détaillera la gestion opérationnelle entre les différents trafics.

Parmi l'ensemble des opérateurs ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national, une entreprise doit, pour de multiples raisons, se voir confier un rôle singulier, et ne peut donc pas être considérée comme les autres : la particularité du Transporteur, opérateur historique, doit être reconnue. Le GIU et le Transporteur seront rassemblés au sein d'un pôle public ferroviaire qui favorisera la cohérence opérationnelle du système.

Reconstruire l'équilibre économique du système en dix ans

La création du GIU doit permettre de faire plus de travaux, plus rapidement et à un coût plus réduit, avec un impact maîtrisé et anticipé sur les circulations. C'est le premier pas qui permettra d'amorcer le retour à l'équilibre économique du système ferroviaire.

Au-delà des bénéfices à attendre de la constitution du GIU grâce à la suppression des coûts d'interfaces, il faudra agir sur les charges et les produits.

Réduire les charges suppose, de la part du gestionnaire de réseau comme de l'opérateur de transport, la réalisation de gains substantiels de productivité. Il faudra, partout où cela est possible, innover dans le domaine technique, dans les processus de production des sillons* et des services de transport, et adapter de manière négociée et déconcentrée l'organisation et les règles de travail.

De nouveaux produits, nets, ne pourront être dégagés que par une meilleure adaptation de l'offre à la demande des clients, permettant ainsi une augmentation des parts de marché du transport ferroviaire.

Le plan de retour à l'équilibre et de stabilisation de la dette sera défini par deux contrats décennaux de performance négociés et conclus entre l'Etat et les deux entités opérationnelles que sont le GIU et le Transporteur. Leur cohérence et leur articulation seront vérifiées par le pôle public ferroviaire. Les dirigeants du pôle seront responsabilisés sur les résultats atteints.

L'exécution de ces contrats sera contrôlée par le Parlement. Ces plans seront actualisés tous les trois ans à l'occasion de l'évaluation de leur réalisation, après avis publics du Haut-comité des parties prenantes et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). Leur actualisation triennale donnera lieu à un débat public organisé par le Haut comité des parties prenantes.

Le contrat entre l'Etat et le GIU devra permettre de stabiliser le montant de la dette du gestionnaire du réseau : la trajectoire de retour à l'équilibre sera définie en fonction de la progression annuelle du taux de couverture du coût complet du réseau par les ressources (recettes commerciales et subventions).

Pendant cette période de retour à l'équilibre du système, nous proposons que le pôle public ferroviaire soit autorisé par la loi à utiliser les excédents réalisés par le Transporteur pour réduire la dette portée par le GIU. La contribution de l'Etat au retour à l'équilibre du système ferroviaire prendra donc la forme d'une affectation temporaire au GIU des impôts et dividendes dus à l'Etat par le Transporteur.

* Un sillon correspond à la capacité d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train d'un point à un autre du réseau à un moment donné.

Investir plus dans le ferroviaire

D'ici 2017, les quatre prolongements des lignes à grande vitesse en cours de réalisation seront menés à leur terme. Le réseau ferroviaire à grande vitesse français structurera ainsi le territoire national avec une longueur totale de 2 600 km, faisant de lui le deuxième réseau européen.

En revanche, la France n'ayant pas suffisamment investi dans les infrastructures ferroviaires classiques au cours des vingt dernières années, un effort considérable de modernisation du réseau existant est aujourd'hui entrepris. Engagé depuis 2008, ce plan de rénovation s'élèvera d'ici 2015 à plus de 13 milliards d'euros au total. Beaucoup restera encore à faire pour stopper le vieillissement du réseau classique, notamment sur les axes structurants. Aussi, cet effort de modernisation devra être prolongé dans le temps.

Par conséquent, en termes d'investissements, une priorité absolue doit être donnée sur la durée du plan décennal de retour à l'équilibre et de stabilisation de la dette, à la rénovation du réseau existant pour améliorer la qualité du service, en premier lieu pour les trains de la vie quotidienne qui concernent 90% des voyageurs.

Sur les portions congestionnées du réseau, il faut faire sauter les goulots d'étranglement que constituent les nœuds ferroviaires et les gares saturées pour améliorer substantiellement la qualité du service.

Ces investissements devront être pris en compte dans le plan de retour à l'équilibre. Aucun nouvel investissement ne devra donc venir dégrader la trajectoire de couverture du coût complet et de retour à l'équilibre contractualisée entre l'Etat et le GIU.

Développer des offres de services mieux adaptés aux besoins

Sur certaines liaisons d'équilibre du territoire, il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité.

Une collaboration étroite sera requise, sous le pilotage de l'autorité organisatrice nationale, financeur du projet, entre le Transporteur (dans la mesure où un nouveau type de matériel roulant spécifique à ces liaisons sera mis en service), le GIU (dans la mesure où l'infrastructure existante sera adaptée à ces nouvelles circulations) et les autorités organisatrices régionales (de sorte que ces trafics s'insèrent de manière harmonieuse entre les circulations TER).

Ce maillon manquant entre les TER et les TGV permettrait par ailleurs aux métropoles et territoires actuellement non reliés au réseau ferroviaire à grande vitesse d'envisager des solutions moins onéreuses et donc plus rapidement disponibles que la construction de nouvelles lignes à grande vitesse, sans pour autant abandonner définitivement ces projets.

Pour ce qui concerne le fret ferroviaire, il faut reconstruire une stratégie nationale, portée par tous les acteurs concernés (Etat, Régions, entreprises ferroviaires publiques et privées, opérateurs ferroviaires de proximité, chargeurs, ports) pour mieux répondre aux besoins, stopper le report du transport de fret sur la route, et donner les moyens à la France de profiter de son potentiel de carrefour européen adossé à une riche façade maritime.

Préparer l'Europe du rail

L'Europe du rail ne se réduit pas à la seule question de l'ouverture à la concurrence. Il faut développer beaucoup plus rapidement l'interopérabilité, harmoniser les procédures d'autorisation des matériels roulants et la signalisation.

Il est nécessaire que le système ferroviaire français se prépare à l'ouverture à la concurrence pour le transport national de voyageurs à l'horizon 2019. Celle-ci devra être réalisée dans des conditions équitables et loyales. D'autant qu'elle s'exerce non seulement à l'intérieur du mode ferroviaire, mais plus fortement encore entre les différents modes de transport, et notamment entre le ferroviaire et le routier.

Offrir aux partenaires de la branche ferroviaire l'occasion de conclure un nouveau pacte social

La réforme ne pourra réussir sans une adhésion et une implication de l'ensemble des personnels.

Pour ce qui concerne l'organisation du travail, un cadre social commun à toute la branche ferroviaire devra être construit par les partenaires sociaux, dans le respect des spécificités des métiers du rail et favorisant l'équité des conditions de la concurrence.

Un « décret-socle » précisera les principales règles communes à la branche ferroviaire au regard du respect des exigences de sécurité et de continuité du service public. A celui-ci s'ajoutera une convention collective nationale qui aura vocation à s'appliquer à l'ensemble des entreprises (de fret, de transport de voyageurs, de gestion de l'infrastructure) de la branche ferroviaire en cours de construction. Les partenaires sociaux négocieront cette convention collective sous la présidence d'un haut-fonctionnaire du ministère du travail. Cette convention pourra être complétée par des accords d'entreprise.

Garantir le comportement impartial du GIU

Cette exigence d'impartialité n'est pas antinomique de la constitution d'un pôle public ferroviaire fort et opérationnellement intégré. Plutôt que des barrières bureaucratiques, nous proposons de mettre de la lumière partout où cela s'avère nécessaire. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) verra son rôle et ses pouvoirs renforcés.

Préalablement à leur nomination et à leur éventuelle révocation, tous les membres du directoire du GIU seront auditionnés par l'ARAF, qui se prononcera sous la forme d'un avis rendu public. Le président du directoire ne pourra être révoqué qu'après avis conforme de l'ARAF.

Pendant l'exercice de leurs fonctions, les membres du directoire du GIU ne pourront exercer de fonctions pour le compte des autres entités du pôle public ou d'une quelconque entreprise ferroviaire.

Une commission de déontologie du ferroviaire sera consultée lorsqu'un membre du directoire souhaitera, dans les trois ans qui suivent la cessation de ses fonctions, exercer des activités pour le compte d'une quelconque entreprise ferroviaire.

L'ARAF sera informée de tous les accords conclus entre le GIU et les autres entités du pôle public, et de tous les accords commerciaux et financiers conclus entre le GIU et une quelconque entreprise ferroviaire. Leur mise en œuvre pourra être auditée par l'ARAF.

Construire un pôle public ferroviaire fort

Il ne s'agit pas de retourner au passé, ni de construire une organisation bureaucratique figée. Aucune des parties prenantes ne souhaite aller dans cette direction.

Pour garantir l'efficacité opérationnelle du système ferroviaire, il est nécessaire de construire un pôle public ferroviaire fort, qui s'articulera autour de trois entités à vocation industrielle : deux opérateurs disposant d'une pleine capacité d'action, le GIU et le Transporteur, ainsi qu'un établissement-mère, dont les fonctions seront limitativement définies par la loi.

Ces trois entités seront des établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC).

La mission a constaté qu'un débat existait au sein de l'Etat sur le statut juridique des entités du pôle public ferroviaire. Pour les uns, le statut d'EPIC classique n'est pas antinomique avec l'atteinte des objectifs de résorption du déficit et de stabilisation de la dette, sous la condition expresse d'imposer des règles strictes de gestion financière. Pour les autres, l'expérience passée ne permet pas d'en rester à cette solution. Ils proposent, en conséquence et à défaut de la création de sociétés anonymes, de faire du GIU et du Transporteur des « EPIC à parts sociales », qui pourraient être dotés d'un capital détenu par l'établissement-mère. Nous indiquons une préférence pour des EPIC classiques, plus sécurisés sur le plan juridique, alors que le succès de la réforme impose que la loi soit adoptée dans les meilleurs délais possibles.

Le pôle public ferroviaire devra favoriser une forte coopération opérationnelle de toutes les parties prenantes du système ferroviaire.

L'établissement-mère assurera la cohérence technique, économique et sociale du pôle public. Il veillera à la cohérence des actions du GIU et du Transporteur. Il mutualisera certaines fonctions communes au GIU et au Transporteur.

Contrairement à ce que certains pensent, la remise en cause du statut n'est pas nécessaire pour la modernisation du service public. Nous sommes convaincus que la réussite de la réforme passe par une implication forte des personnels, et que cette implication suppose elle-même l'unité de la famille cheminote. La garantie de la cohésion de la collectivité de travail du pôle public ferroviaire par l'établissement-mère est la condition nécessaire à la revue négociée des modalités actuelles de l'organisation du travail.

Le pôle public ferroviaire garantira l'expertise des métiers et des filières, favorisant ainsi les parcours professionnels qualifiants et enrichissants pour les salariés entre les trois établissements publics.

Dans le respect de l'autonomie de gestion des responsables des deux opérateurs, une instance de représentation du personnel spécifique et commune aux trois entités sera mise en place, en s'inspirant la notion d'unité économique et sociale.

La nécessaire refondation du système ferroviaire se matérialisera dans la gouvernance interne du pôle public.

L'établissement-mère sera doté d'un conseil d'administration composé de six représentants de l'Etat, de six personnalités qualifiées (à parité, représentants des Régions et Parlementaires) et de six représentants du personnel. Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général seront distinctes.

Le Transporteur sera doté d'un conseil d'administration composé de quatre représentants de l'établissement-mère, de quatre représentants de l'Etat, de quatre personnalités qualifiées (à parité, représentants des Régions et représentants des clients du Transporteur) et de six représentants du personnel.

Le GIU sera doté d'un conseil de surveillance composé de quatre représentants de l'établissement-mère, de quatre représentants de l'Etat, de quatre personnalités qualifiées (à parité, représentants des Régions et représentants des autres entreprises ferroviaires) et de six représentants du personnel.

Toutes les nominations dans les conseils d'administration ou de surveillance du pôle public ferroviaire seront de la responsabilité directe de l'Etat. Le président du directoire du GIU sera également nommé par l'Etat et il proposera les autres membres du directoire au conseil de surveillance.

Comment atteindre ces objectifs ?

Parce qu'il faut agir vite, il s'agit en définitive :

- de préserver ce qui fonctionne bien dans le système ferroviaire,
- d'apporter, dans son fonctionnement, des améliorations décisives pour le service rendu à la Nation, pour les clients (voyageurs et chargeurs), pour les autorités organisatrices, pour les opérateurs et pour les personnels.

L'attente est réelle et les analyses sont connues. Les esprits sont prêts.

Le calendrier

Nous proposons que le projet de loi portant réforme du système ferroviaire soit déposé sur le bureau du Parlement le plus rapidement possible. L'objectif est un vote du Parlement avant la fin de l'année 2013, de manière à pouvoir utiliser l'année 2014 à préparer la constitution du pôle public ferroviaire, qui deviendra effective au 1^{er} janvier 2015. La construction du nouveau pacte social poursuivra un calendrier qui lui sera propre.

La mise en œuvre opérationnelle de la réforme est déjà en cours de préparation par les personnels de RFF, de SNCF Infra et de la Direction des circulations ferroviaires. Au-delà de la mise en place des nouvelles structures, le rétablissement de l'équilibre économique du système devra être engagé rapidement : les présidents estiment que le GIU comme le Transporteur pourraient contribuer à la réduction du déficit annuel pour 500 millions d'euros chacun d'ici cinq ans.

Les suites

Cette refondation du système ferroviaire fera l'objet d'un projet de loi. Au delà, plusieurs chantiers doivent être approfondis :

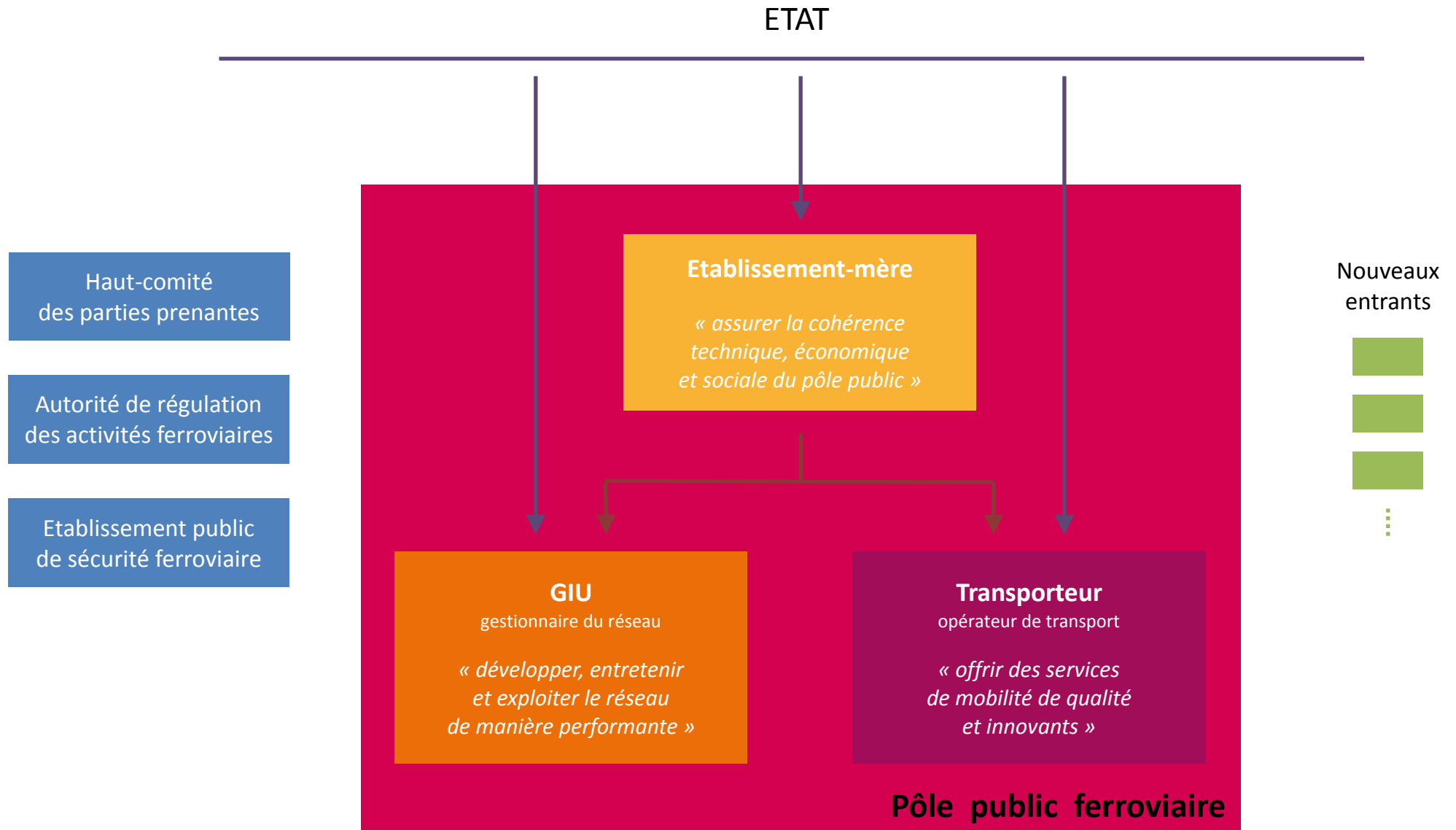
- Constituer le futur pôle public ferroviaire.
- Construire le cadre social modernisé pour la branche ferroviaire.
- Réfléchir sur l'offre de mobilité : il s'agit de s'interroger sur le domaine de pertinence et l'articulation des trois offres que sont les trains à grande vitesse, les trains d'équilibre du territoire et les trains de la vie quotidienne.
- Préparer l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs : il s'agit de déterminer les modalités pratiques les plus adaptées aux spécificités du système ferroviaire national pour ne pas reproduire les errements précédemment constatés dans le fret ferroviaire.
- Refuser le dépérissement du fret ferroviaire : il s'agit de mobiliser autour d'une stratégie de reconquête et de financement tous les acteurs impliqués.

**La France se trouve devant une occasion historique
de mettre en place un service public adapté à notre temps.
Cela ne pourra se faire qu'en osant refonder le système ferroviaire français.
Cette refondation est indispensable.
Nous voulons convaincre qu'elle est aussi possible.**

Annexes

- La réforme organisationnelle du système ferroviaire
- Le système ferroviaire : une nécessaire refondation
- Le transport ferroviaire en France
- Le déséquilibre économique du système ferroviaire
- La prise en charge du coût complet
- Les lignes structurantes du réseau ferré national
- L'Europe de la grande vitesse

La réforme organisationnelle du système ferroviaire



Le système ferroviaire : une nécessaire refondation

La réforme prévoit la création d'un GIU (gestionnaire d'infrastructure unifié) en charge de l'ensemble des fonctions de gestion de l'infrastructure, et rattaché à la SNCF via un pôle public ferroviaire. Le GIU permettra l'optimisation de l'utilisation du réseau et l'amélioration de la qualité de service offerte aux usagers, dans le respect d'un accès transparent et non discriminatoire des entreprises ferroviaires au réseau.

Gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU)

Réseau ferré de France (RFF)

Propriété de l'infrastructure

Direction des circulations ferroviaires (DCF)

Gestion des circulations



SNCF Infra

Maintenance du réseau

Trains à grande vitesse

(TGV, Eurostar...)



Trains de la vie quotidienne

(TER, Transilien) conventionnés par les Régions et le Stif



Trains de fret

(Fret SNCF, ECR, Europorte, Colas Rail, VFLI...)



Gares & Connexions



Trains d'équilibre du territoire

(Intercités) conventionnés par l'État

En orange

Les différents intervenants sur le réseau ferré national.

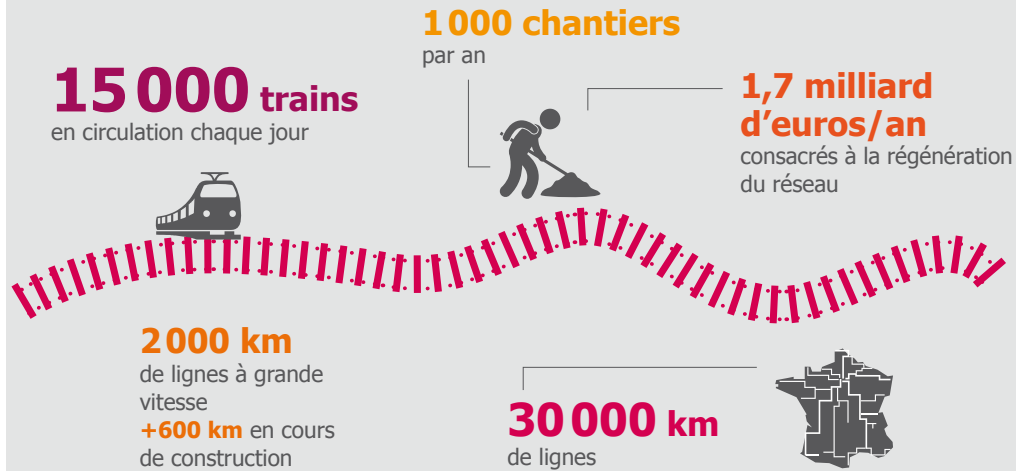
En bleu

Le futur GIU (gestionnaire d'infrastructure unifié) regroupera :

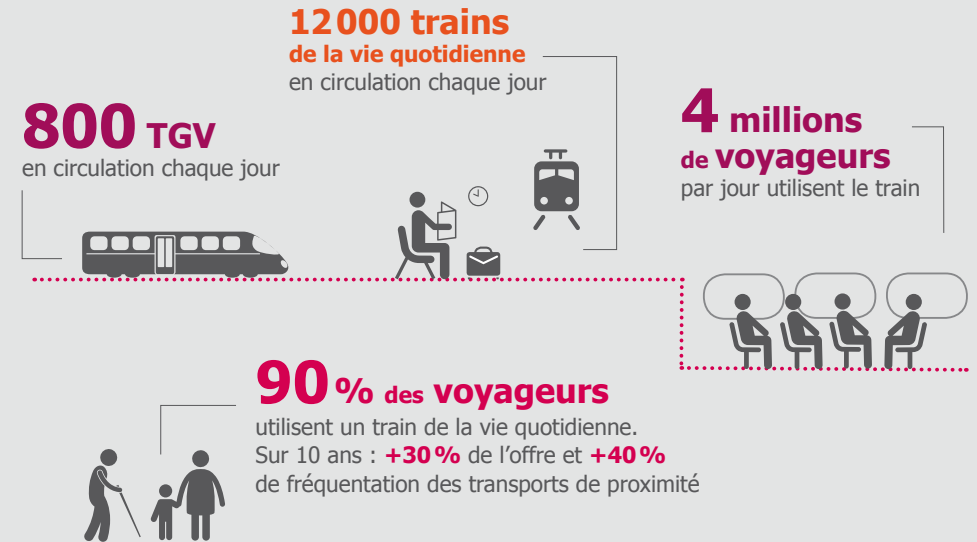
- RFF, propriétaire de l'infrastructure
- SNCF Infra, en charge de la maintenance du réseau
- DCF (SNCF), en charge de la gestion des circulations.

Le transport ferroviaire en France

Le réseau



Le transport de voyageurs



Le transport de marchandises

En 2012, le fret ferroviaire représente **32 milliards** de tonnes par kilomètre. Sur 10 ans, **-30%** du trafic

Le ferroviaire représente **10%** du transport de marchandises, contre **85%** pour le routier



Pourquoi réformer le système ferroviaire ?

Le réseau ferré national est aujourd'hui très sollicité, ce qui conduit à des conflits d'usage entre :

- **les travaux**, nécessaires pour stopper le vieillissement d'un réseau classique qui a tardé à être entretenu et, plus encore, modernisé depuis plus de 30 ans ;
- **la circulation des trains de la vie quotidienne et les trains d'équilibre du territoire**, utilisés par la grande majorité des voyageurs et conventionnés entre la SNCF et la puissance publique (Régions, Stif ou État) ;
- **la circulation des trains à grande vitesse**, qui ont dynamisé le transport ferroviaire de voyageurs et réduit considérablement les temps de parcours entre les grandes villes françaises et européennes ;
- **la circulation des trains de fret**, opérée par une dizaine d'entreprises (publiques et privées), qui contribuent au développement d'un mode de transport respectueux de l'environnement.

L'éclatement des fonctions de gestion de l'infrastructure entre les trois entités que sont Réseau ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction des circulations ferroviaires (DCF) ne permet pas aujourd'hui d'optimiser l'utilisation du réseau entre les différents usages. Le système doit donc être réformé.

Le déséquilibre économique du système ferroviaire

Entrées

19,5 milliards d'euros

Clients (voyageurs, chargeurs, autorités organisatrices), subventions



RFF
+
SNCF

et autres entreprises ferroviaires



Sorties

21 milliards d'euros

Personnel, charges externes, investissements, impôts



Le système ferroviaire français est déficitaire de **1,5** milliard d'euros par an.

En l'absence de réforme, le déficit pourrait rapidement atteindre 2 milliards d'euros par an.

Chiffres 2011

Prise en charge du coût complet (infrastructure et service)



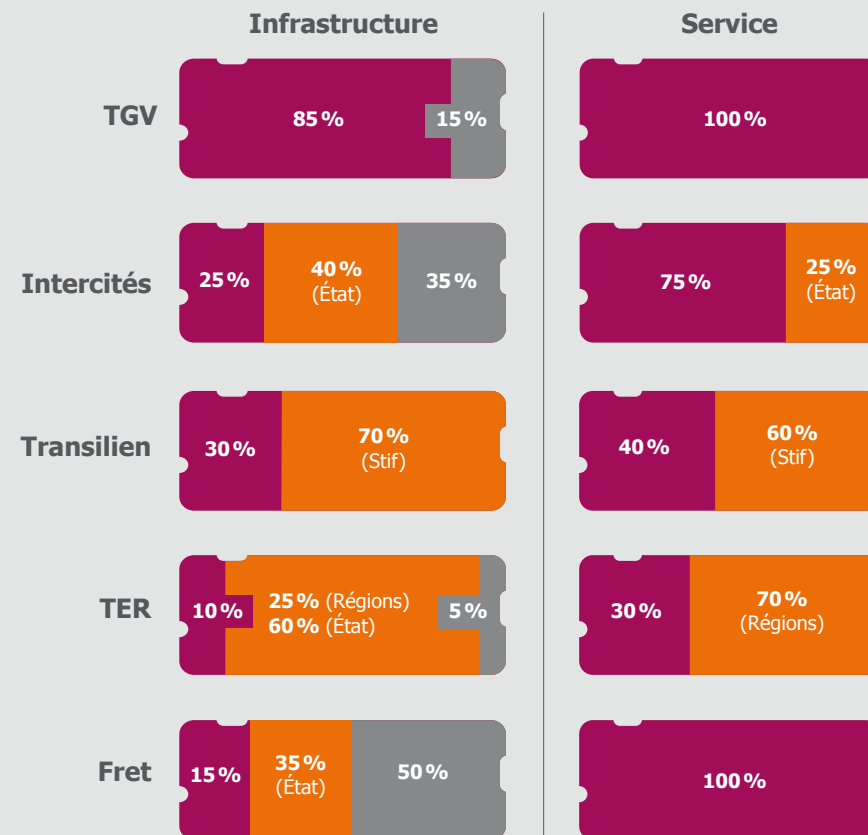
Part acquittée par le client



Part acquittée par la puissance publique



Part du coût complet non prise en charge



Le coût complet de l'infrastructure correspond au coût économique de long terme permettant le maintien du réseau principal dans son état actuel.

Les ressources du gestionnaire d'infrastructure correspondent aux subventions versées par la puissance publique et aux péages acquittés par les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré national. Les clients contribuent donc indirectement au financement du gestionnaire d'infrastructure.

Aujourd'hui, les ressources ne permettent pas d'atteindre du coût complet : c'est ainsi qu'est généré le déficit de 1,5 milliard d'euros par an du système ferroviaire.

D'après données RFF et SNCF pour 2011

Lignes « structurantes » du réseau ferré national

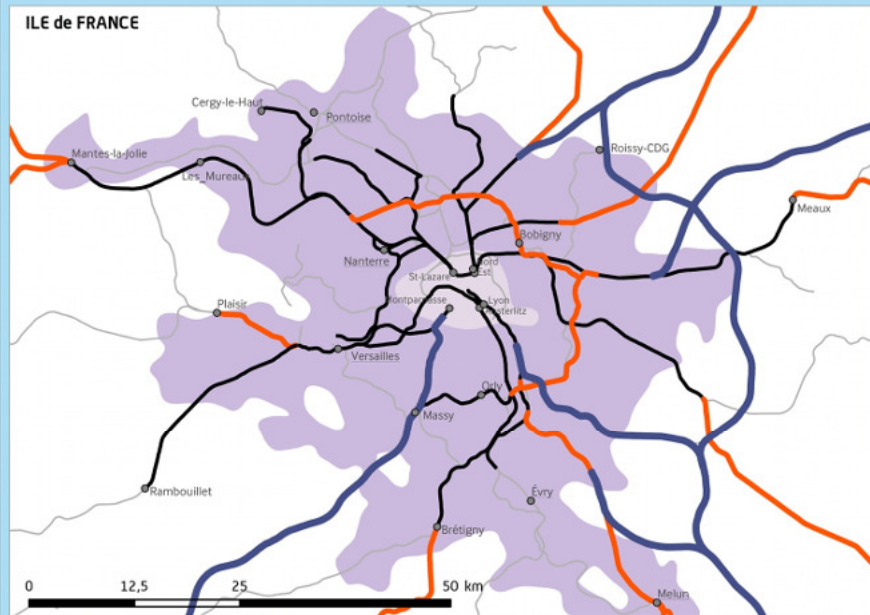


Cette carte met en évidence les lignes fréquentées par plus de 12 trains longue distance ou 25 trains de fret par jour

- lignes à grande vitesse (supérieure à 250 km/h)
- lignes classiques à haute vitesse (entre 160 et 250 km/h)
- lignes classiques à vitesse normale (inférieure à 160 km/h)
- réseau dense Ile-de-France
- autres lignes du réseau ferré national

Segmentation établie sur la base des trafics 2010 et des SELs du SA 2012

Carte réalisée en Avril 2013
RFF - Direction de la Stratégie - UEPE
Données source : Réseau RGI, DS-UEPE



L'EUROPE DE LA GRANDE VITESSE

HIGH SPEED EUROPE

2012

Vitesse autorisée supérieure ou égale à 250 km/h*

Linespeed over or equal to 250 km/h*

— Ligne en service (fin 2011)
Line in operation (as of end of 2011)

- - - Ligne en travaux
Line under construction

— Ligne en projet avancé, déclarée d'utilité publique ou équivalent
Line in advanced planning, recognised of public utility (France) or equivalent

Vitesse autorisée comprise entre 200 et 250 km/h*

Linespeed between 200 and 250 km/h*

— Ligne en service (fin 2011)
Line in operation (as of end of 2011)

- - - Ligne en cours d'amélioration
Line under upgrading works

— Autre ligne
Other line

* Une vitesse inférieure est possible sur de courtes sections (traversées de ville, tunnels).

* Reduced linespeeds may occur on short sections (across urban areas, tunnels).

Sources : RFF, Gestionnaires d'infrastructure / Rail infrastructure managers, UIC, Commission Européenne / European Commission Document non-contractuel / Non-binding document.

0 100 200 300 km

Juillet 2012 / July 2012



