



NOVEMBRE 2013

RÉFORME FERROVIAIRE : UNE OPPORTUNITÉ POUR LES CLIENTS ET POUR LES TERRITOIRES



AUJOURD'HUI

LES GRANDS DÉFIS DU SYSTÈME FERROVIAIRE ACTUEL

1# ORGANISATION DU RÉSEAU LE DÉFI INDUSTRIEL

➤ Au quotidien, ingénieurs, ouvriers et techniciens œuvrent pour faire circuler des trains à l'heure et en toute sécurité, tout en gérant plus de 1 000 chantiers de modernisation. Et tout cela au moindre coût.

30 000 km de lignes

Plus de 15 000 trains de voyageurs et fret en circulation chaque jour

2 000 km de lignes à grande vitesse construits depuis 30 ans

800 km de lignes à grande vitesse construits à l'horizon 2017

1 000 km de voies rénovées chaque année depuis 2008

Un effort sans précédent pour la modernisation avec **15 milliards d'euros** alloués entre 2014 et 2020

2# TRANSPORT DE VOYAGEURS

LE DÉFI DE L'AJUSTEMENT ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

➤ Le trafic ferroviaire croît sensiblement, notamment en zones denses, alors que l'offre de mobilité n'augmente pas dans les mêmes proportions.

+ 40% de fréquentation des transports de proximité en 10 ans pour une augmentation de 30% de l'offre sur la même période

800 TGV circulent chaque jour.

4 millions de voyageurs empruntent le train chaque jour.

90% d'entre eux utilisent un train du quotidien.

3# TRANSPORT DE MARCHANDISES

LE DÉFI DU RENOUVELLEMENT DE L'OFFRE

➤ Le fret ferroviaire, sûr et respectueux de l'environnement, fait face à plusieurs défis :

- une forte mobilisation du réseau la nuit, pour la circulation des marchandises et les travaux de modernisation

- un cadre social hétérogène entre les différentes entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau, dans des conditions d'utilisation et de sécurité égales

- la concurrence d'autres modes de transport, en particulier la route.

Moins de 10% du transport de marchandises en France sont réalisés par le ferroviaire.

-30% de trafic fret en 10 ans

Au 1^{er} octobre 2013 **24 entreprises ferroviaires** peuvent circuler sur le réseau depuis l'ouverture du trafic fret à la concurrence en 2006 et l'ouverture du trafic international de voyageurs en 2010.

ET DEMAIN ?

LES RAISONS DE RÉFORMER LE SYSTÈME FERROVIAIRE

➤ POUR UN RÉSEAU PLUS FLUIDE ET PLUS PERFORMANT

Les faits

Donner la priorité à un train de voyageurs, respecter le sillon accordé à un train de fret ou imposer une plage de travaux de rénovation de plusieurs heures ...

Chaque jour, ces arbitrages se posent et suscitent parfois des tensions. Pour les entreprises ferroviaires, les voyageurs, les chargeurs et les autorités organisatrices de transport, l'organisation actuelle doit s'améliorer.

Ce qui va changer avec la réforme

Un seul acteur - le gestionnaire d'infrastructure unifié - gèrera à la fois l'accès au réseau, sa maintenance, la gestion des circulations et les projets d'investissements.

➤ POUR UN ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE PÉRENNE

Les faits

La situation économique et financière du système ferroviaire est déséquilibrée. Alors que les péages augmentent, ils ne suffisent pas à couvrir le coût complet de la gestion du réseau.

De plus, la construction de lignes nouvelles génère une dette immédiate alors que les retours sur investissement interviennent à moyen et long termes.

Aujourd'hui, le déficit structurel du système ferroviaire français s'élève à 1,5 milliard d'euros par an.

Ce qui va changer avec la réforme

Les synergies du nouvel ensemble dégageront des gisements de productivité et la répartition des charges entre les acteurs sera plus claire. L'équilibre financier sera atteint par les efforts partagés du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur-transporteur (voir page 6).



➤ POUR UN PACTE SOCIAL ENTRE TOUS LES ACTEURS DU RAIL

Les faits

La concurrence dans le fret a mis en exergue les conséquences de l'absence de cadre social harmonisé. Alors que la durée et l'aménagement du temps de travail des cheminots sont fixés par décret, les nouveaux entrants disposent de leurs propres règles d'organisation du travail. Résultat, la compétition se joue en partie sur les conditions de travail des personnels. La question du cadre social doit être réglée préalablement à la future libéralisation du marché du transport de voyageurs.

Ce qui va changer avec la réforme

La loi doit permettre l'émergence d'un **cadre social commun** à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Un décret socle posera les règles communes d'organisation du travail à l'ensemble du secteur. Une convention collective nationale sera ensuite négociée par les partenaires sociaux, que pourront compléter des accords d'entreprise.

Comme l'a rappelé Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, ce cadre social devra être compatible avec le maintien du statut des cheminots.

LE FUTUR SYSTÈME FERROVIAIRE

EN UN CLIN D'ŒIL

DEMAIN

AUJOURD'HUI 3 MISSIONS, 3 ENTITÉS DISTINCTES



RFF

1 600 collaborateurs développent, modernisent et commercialisent l'accès au réseau, au service des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices de transport, dans une logique de solidarité du territoire aux échelles régionale, nationale et européenne.



Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF)

15 000 collaborateurs construisent les horaires, régulent les trafics et coordonnent les circulations auprès des opérateurs ferroviaires.



SNCF Infra

35 000 collaborateurs surveillent, conçoivent, entretiennent, réparent et modernisent les infrastructures ferroviaires.

GRUPE PUBLIC INDUSTRIEL INTÉGRÉ

ÉTABLISSEMENT PUBLIC « DE TÊTE »

Contrôle et pilotage stratégiques

en définissant les objectifs et un projet industriel pour tous les acteurs.

Cohérence économique

entre le gestionnaire d'infrastructure unifié et l'opérateur-transporteur.

Intégration industrielle

en assurant la coordination opérationnelle entre les deux opérateurs ferroviaires.

Unité sociale

du groupe public.

GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE UNIFIÉ

1 SEUL ACTEUR

(RFF + SNCF INFRA + DCF)

Ingénierie et projets
Accès au réseau
Maintenance réseau
Circulations



Autonome dans sa gouvernance et indépendant dans l'exercice de ses fonctions.

OPÉRATEUR-TRANSPORTEUR



SNCF Proximités

(Transilien, TER, INTERCITÉS)



SNCF Voyages

(TGV, iDTGV, OUIGO)



SNCF Geodis

(Logistique et marchandises)



Gares & Connexions

ARAF

(Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires)

Garantit l'accès transparent et équitable des entreprises ferroviaires au réseau.

AUTRES
ENTREPRISES
FERROVIAIRES

UNE DYNAMIQUE EN MARCHE

Sans attendre l'entrée en vigueur de la réforme, RFF et SNCF agissent ensemble sur de nombreux sujets.

Performance du réseau, exploitation ou partage des ressources... 20 projets pilotes opérationnels sont en action comme :

- la mise en place du Centre de commande unique pour la ligne RER B en Île-de-France

- la sécurité des chantiers d'infrastructure
- la mise en service de trains Régional / REGIO 2N
- la recherche d'économies d'énergie.

ZOOM SUR

Une meilleure gestion du foncier

Unifier le développement et la gestion des patrimoines du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur-transporteur est un des leviers de la coopération qui prévaut dans la réforme ferroviaire.

Cette unification se traduira par :

- **la mutualisation de moyens** et une coordination accrue entre les deux opérateurs
- **une représentation unique** des opérateurs dans la conduite de projets
- **une meilleure contribution** du groupe aux politiques publiques de logement et d'aménagement.

Cette unification est actuellement dans une phase de préfiguration et d'expérimentation. Elle sera actée dans le cadre de la loi portant réforme du système ferroviaire.

Le grand plan de modernisation du réseau (GPMR)

Le ministre des transports Frédéric Cuvillier a commandé à RFF en octobre 2012 un grand plan de modernisation du réseau. Objectif : lui redonner un haut niveau de performance afin de répondre aux attentes de ses utilisateurs en termes de sécurité, de capacité et de ponctualité.

Avec le GPMR :

- **Les trains seront plus ponctuels** en améliorant l'exploitation en situation perturbée.
- Le réseau sera capable d'accueillir **des trains plus nombreux** en zones denses et sur les axes structurants.
- **L'usage du train sera plus facile** : meilleure information pour les voyageurs, cadencement des circulations et accessibilité plus fluide.

- **La sécurité du réseau sera renforcée** en agissant notamment sur les causes principales d'accidents que sont les infractions aux passages à niveau et les intrusions sur les voies.

Le GPMR, c'est avant tout une nouvelle approche : partir des besoins pour proposer des réponses plus efficaces en matière de maintenance et de modernisation du réseau. RFF, SNCF Infra et DCF travaillent avec les partenaires que sont les régions, autorités organisatrices de transport, pour décliner ce plan à l'échelle des territoires.

LA RÉFORME EN BREF

Affirmation du rôle de l'État stratège dans le secteur ferroviaire, la réforme adoptée par le Conseil des ministres le 16 octobre 2013, est l'aboutissement d'un long processus de concertation et de réflexion. Le point sur ses grandes lignes et les prochaines étapes.

OBJECTIFS

1. Rendre plus performant le système ferroviaire par un meilleur arbitrage travaux/circulation des trains.
2. Restaurer les conditions d'un équilibre économique de long terme.
3. Conclure un nouveau « pacte social ».

ORGANISATION

Un groupe public industriel intégré articulé autour d'un gestionnaire d'infrastructure unifié et d'un opérateur-transporteur (voir page 6).



CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2014

Discussion et adoption du projet de loi au Parlement.
Rédaction des textes d'application.

2015

Création officielle du nouvel ensemble.

En l'état actuel du débat, la réforme est compatible avec la législation et les règlements européens.

POUR EN SAVOIR PLUS

- + Dossier de presse du Ministre
- + Avant-projet de loi
- + Jean-Louis Bianco, « Réussir la réforme du système ferroviaire », avril 2013
- + Jacques Auxiette, « Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des Régions », avril 2013

Ces éléments sont en ligne sur
www.developpement-durable.gouv.fr/Reforme-du-systeme-ferroviaire.html