

# CONFERENCE DE PRESSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

30 octobre 2012

Dégradation de la qualité du service, dérive des équilibres financiers, modification du cadre social et évolution des exigences communautaires. C'est pour trouver une solution aux grands défis auxquels le système ferroviaire français se trouve aujourd'hui confronté que le gouvernement se propose de le réformer en profondeur. Son projet vise quatre objectifs prioritaires :

- la mise en œuvre d'une organisation nouvelle susceptible de mieux répondre aux besoins des usagers
- la restauration d'un équilibre économique et financier de long terme
- la mise sur pied d'un nouveau pacte social entre les partenaires de la branche
- la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire engagée au sein de l'Union européenne

A cette fin, le gouvernement a identifié quatre axes de réforme majeurs :

## **1. Un axe Missions de service public.**

Face aux dysfonctionnements durables et répétés enregistrés actuellement par le système ferroviaire qui tendent à dégrader la qualité du service rendu aux usagers le gouvernement propose de mettre en place une nouvelle organisation susceptible de répondre à la fois aux besoins des usagers et aux exigences de service public. Elle reposera sur l'unification des fonctions de gestionnaire d'infrastructure (GIU) aujourd'hui réparties entre trois entités distincte – RFF, la direction de la Circulation de la SNCF (DCF) et le personnel de SNCF Infra, chargé de l'entretien du réseau.

A noter que les modalités de rapprochement de ce gestionnaire d'infrastructure unifié à l'exploitant historique, la SNCF, au sein d'un pôle public, restent à définir. Les deux structures devront ainsi mutualiser leurs compétences dans tous les domaines clés pour le bon fonctionnement du système ferroviaire : la politique des ressources humaines, de la formation et des parcours professionnels... Autre impératif : la nouvelle organisation devra garantir à l'ensemble des entreprises ferroviaires un accès au réseau transparent et non discriminatoire. A cette fin, la réforme prévoit la rédaction d'**un code du réseau ferroviaire** visant à prévenir tout conflit d'intérêt. Principale disposition prévue à cet égard : l'institution d'un **Haut-Comité** constitué de représentants de l'ensemble des acteurs qui jouera le rôle d'une commission de surveillance et de conciliation pour les différents partenaires concernés.

## **2. Un axe Redressement économique et financier**

Financièrement déséquilibré (la dette se creuse chaque année d'au moins un milliard d'euros), le système ferroviaire français a besoin d'une réforme structurelle profonde. Cela passe par la fixation d'un certain nombre de priorités nouvelles dans les choix d'investissements (le réseau existant a été trop longtemps négligé au profit des lignes à grande vitesse) et une véritable maîtrise de l'évolution des coûts. A cet égard, des règles d'équilibre financier seront inscrites dans la loi tandis que l'Etat conclura avec le gestionnaire d'infrastructure unifié un contrat pluriannuel d'objectifs et de moyens cohérent avec ces exigences financières. C'est l'Autorité de régulation ferroviaire (ARAF) qui sera chargée du suivi et du respect de l'exécution de ce contrat.

### 3. Un axe Social

La réforme annoncée par le gouvernement prévoit l'élaboration d'un nouveau pacte social. Il reposera sur une nouvelle convention collective de branche qui devra fixer les règles relatives à l'organisation du travail et qui aura vocation à s'appliquer aux personnels sous statut de l'opérateur historique. Toutes les organisations sociales représentatives seront associées à l'élaboration de ce texte.

### 4. Un axe Europe

Afin de répondre aux prochaines évolutions communautaires la réforme du système ferroviaire a vocation à incarner la position de la France dans ce domaine. C'est ainsi que, dans le cadre des discussions relatives au 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, qui sera présenté par la Commission européenne le 23 janvier 2013, le gouvernement français ne se prononce pas en faveur de l'ouverture à la concurrence du marché des voyageurs avant 2019. Il considère également que le modèle de gouvernance du système ferroviaire doit être laissé au choix des Etats membres et que les règles sociales concernant la branche ferroviaire doivent être harmonisées au sein de l'Union européenne.