



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Avenir du système ferroviaire

Question écrite n° 5782

Texte de la question

M. Jean-Carles Grelier attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir du système ferroviaire français. En effet, le récent rapport de M. Jean-Cyril Spinetta indique qu'il faut « sauver notre système ferroviaire » en faillite depuis des années. Dans celui-ci, plusieurs pistes sont avancées comme la transformation de la SNCF en société anonyme (ce qui ne signifie nullement une privatisation), la disparition progressive du statut de cheminot, le transfert des « petites lignes » aux régions ou encore une reprise par l'État de la dette échelonnée de SNCF Réseau (45 milliards d'euros en 2017). Ce rapport s'inscrit dans un contexte important, celui de l'ouverture à la concurrence des services de transport de voyageurs prévue par Bruxelles au plus tard fin 2023 pour les TER et les Intercités et fin 2020 pour les TGV. Plusieurs régions ont d'ailleurs fait part de leur souhait de ne plus confier à la SNCF leurs TER dès 2019, et le rapport Spinetta propose d'anticiper cette ouverture. Compte des changements importants qui se profilent donc dans ce secteur, il lui demande de bien vouloir lui faire des intentions du Gouvernement en la matière.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est déterminé à réformer en profondeur le système ferroviaire, pour remettre ce mode de transport au cœur des solutions de mobilités offertes aux Français. C'est dans cette optique qu'une mission avait été confiée en octobre 2017 à Jean-Cyril Spinetta afin de dresser un diagnostic global de la situation. Le Gouvernement a pris acte du constat sans appel dressé par ce rapport, qui souligne l'urgence à agir afin de garantir la pérennité du système ferroviaire. La loi n° 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire, promulguée le 27 juin 2018, vise à réformer en profondeur le secteur ferroviaire autour de trois axes : l'ouverture à la concurrence du marché domestique de voyageurs, la réorganisation et la transformation en société nationale à capitaux publics du groupe SNCF, et la refonte du cadre social. En conformité avec le quatrième paquet ferroviaire européen, publié fin 2016, la loi prévoit une ouverture à la concurrence progressive des services ferroviaires de transport domestique de voyageurs. Pour les services commerciaux (correspondant aujourd'hui aux services TGV), les entreprises ferroviaires disposeront d'une liberté d'accès à l'infrastructure fin 2020 au plus tard. Dès décembre 2019, les autorités organisatrices qui le souhaitent, régions ou État, pourront attribuer aux différents opérateurs les contrats organisant l'exploitation de ses services après avoir organisé des appels d'offres. Enfin, un calendrier spécifique a été dédié aux trains régionaux en Île-de-France, tenant compte de la complexité et de la densité du réseau francilien (entre 2023 et 2033 pour les lignes existantes hors RER, à partir de 2025 pour le RER E, entre 2033 et 2039 pour les RER C et D et en 2039 pour les RER A et B). Concernant l'organisation du groupe SNCF, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire vise notamment à renforcer l'intégration entre les différentes activités, aujourd'hui trop largement cloisonnées entre les trois établissements publics, et à responsabiliser le groupe en le rendant moins dépendant des pressions extérieures. Au 1er janvier 2020, la SNCF deviendra ainsi une société nationale à capitaux publics, intégralement détenue par l'État, et détiendra intégralement deux filiales : SNCF Mobilités en tant qu'opérateur ferroviaire, et SNCF Réseau en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Le groupe SNCF restera intégralement public puisque la loi prévoit une

inaccessibilité des titres de la SNCF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Par ailleurs, alors qu'à ce jour la gestion des gares est partagée entre plusieurs entités, ce qui est source d'inefficacité et de dispersion des responsabilités, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit de réunifier cette gestion au sein d'une filiale dédiée de SNCF Réseau. S'agissant de la refonte du cadre social, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire organise notamment l'arrêt du recrutement au statut à compter du 1er janvier 2020 pour les salariés de la SNCF. Cette évolution profonde impose la mise en place d'un cadre protecteur pour les salariés et garantissant les conditions d'équité entre les entreprises au sein de la branche ferroviaire. C'est l'enjeu de la convention de branche qui sera finalisée avant l'entrée en vigueur de l'arrêt du recrutement au statut. Des dispositions spécifiques prévoient également le transfert des contrats de travail des personnels en cas de changement d'attributaire du contrat de service public de transport de voyageurs. L'objectif est à la fois d'assurer la continuité du service public et de maintenir un haut niveau de protection pour les salariés concernés avec le maintien de nombreuses garanties (niveau de rémunération au moment du transfert, maintien du régime spécial de retraite, la garantie de l'emploi...). Les travaux de mise en œuvre opérationnelle de cette réforme nécessitent d'importants chantiers qui ont débuté dès la promulgation de la loi et qui s'accompagnent d'une large concertation avec les parties prenantes intéressées du système ferroviaire. Parallèlement à l'adoption de la loi, l'État a présenté un programme d'investissement de 36 milliards d'euros sur une période de 10 ans pour la régénération et la modernisation du réseau le plus circulé. Le Gouvernement a également pleinement conscience que les lignes de dessertes fines du territoire sont indispensables au maillage du territoire et à la vitalité des zones rurales. L'engagement de l'État à investir pour la remise à niveau de ces lignes dans le cadre des contrats de plan État-régions sera ainsi tenu. En outre, le Gouvernement s'est engagé à reprendre 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (en deux temps : 25 Mds€ en 2020, et 10 Mds€ en 2022). Cette reprise permettra de décharger l'entreprise d'une part considérable des frais financiers générés par les montants actuels de dette. Ces actions, conjuguées à la mise en œuvre de mesures de productivité internes au groupe SNCF, permettront au système ferroviaire de retrouver un modèle économique soutenable et d'en faire un service public plus fiable et plus efficace.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Carles Grelier](#)

Circonscription : Sarthe (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5782

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 février 2018](#), page 1368

Réponse publiée au JO le : [26 février 2019](#), page 1974