



NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

BILAN DES DEUX MOIS DE CONCERTATION

25 avril 2018

Le 26 février, le **Premier ministre a annoncé le lancement d'un nouveau pacte ferroviaire** afin d'améliorer la qualité du service pour tous les clients et de consolider l'avenir du système ferroviaire français. Ce pacte s'appuie sur 3 axes principaux : l'ouverture à la concurrence, une nouvelle organisation pour la SNCF et la modernisation sociale du secteur.

Pour traduire ces principes en mesures concrètes, le **Gouvernement a souhaité engager une large concertation de 2 mois, avec toutes les parties prenantes, afin de définir toutes les modalités de la réforme** et ainsi de nourrir le projet de loi examiné au Parlement.

La concertation s'est organisée autour de **4 thématiques** :

- L'ouverture à la concurrence ;
- La nouvelle organisation de la SNCF ;
- La modernisation sociale du secteur ;
- L'amélioration de la qualité du service public ferroviaire.

Cette concertation s'est traduite par **une soixantaine de réunions avec les différentes parties prenantes concernées par la réforme** : organisations syndicales, représentants de la branche ferroviaire, régions, associations d'élus et de collectivités, représentants des usagers, des chargeurs, associations environnementales, autorité de régulation, etc.

1/ L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE

| Un calendrier d'ouverture précisé

La concertation a permis d'arrêter **un calendrier détaillé d'ouverture progressive à la concurrence**, tenant compte de la diversité des positions des régions, certaines souhaitant ouvrir le plus tôt possible à la concurrence et d'autres le plus tard.

- **TGV** - A partir de décembre 2020.
- **Trains régionaux (TER)** – Au rythme souhaité par chaque région :
 - o Dès décembre 2019 pour les Régions qui le souhaitent et après avoir organisé des appels d’offres ;
 - o Avec la possibilité laissée aux Régions de continuer d’attribuer directement des contrats à la SNCF jusqu’en décembre 2023, pour une durée maximale de 10 ans ;
 - o Tout contrat attribué ou renouvelé après décembre 2023 devra obligatoirement être mis en concurrence.
- **Ile-de-France** - Un calendrier spécifique tenant compte de la complexité et de la densité du réseau francilien : entre 2023 et 2033 pour les lignes Transilien existantes hors RER ; entre 2033 et 2039 pour les RER C, D et E ; en 2039 pour les RER A et B.

✓ *Décision prise : ce calendrier a été inscrit dans le projet de loi adopté à l’Assemblée nationale*

| Le transfert prioritairement sur la base du volontariat

La concertation avec les organisations syndicales a permis de retenir le **principe d’un transfert reposant prioritairement sur le volontariat tout en assurant les conditions d’une continuité du service public.**

✓ *Décision prise : ces modalités de transfert ont été introduites dans le projet de loi adopté à l’Assemblée nationale.*

La question des **conséquences pour un salarié qui refuserait d’être transféré** vers un nouvel opérateur sont encore en discussion dans le cadre de la concertation avec les organisations syndicales et professionnelle.

⇒ *Décision en cours : ce point sera précisé d’ici l’examen du projet de loi au Sénat.*

| Des garanties de haut niveau pour les salariés

Pour les cas où un appel d’offres se traduirait par un changement d’opérateur, la concertation a permis de définir **un niveau élevé de garanties sociales pour les salariés concernés par le transfert.** Les salariés concernés se voient ainsi garantir :

- leur niveau de rémunération au moment de leur transfert,
- le maintien de leur régime spécial de retraite,
- et le maintien de la garantie de l’emploi.

✓ *Décision prise : ces garanties ont été introduites dans le projet de loi adopté à l’Assemblée nationale.*

Le maintien d’autres garanties devra faire l’objet de discussions et d’un accord au sein de la branche.

Le débat parlementaire a par ailleurs élargi ce niveau de protection en prévoyant une **portabilité des droits au sein de la branche** : les salariés au statut continueront de bénéficier de la garantie de l’emploi et de leur régime spécial de retraite s’ils décident une mobilité professionnelle dans une autre entreprise au sein de la branche ferroviaire.

✓ *Décision prise : cette portabilité a été introduite dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

Des **clauses sociales** pourront également être prévues dans les cahiers des charges des autorités organisatrices ainsi que **des procédures d'information individuelle ou collective** associant les représentants des salariés concernés par ces transferts.

✓ *Décision prise : ces dispositions ont été introduites dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

Enfin, il est prévu que pour opérer un service conventionné, tout exploitant ferroviaire devra obligatoirement détenir un certificat de sécurité et **exercer à titre principal une activité de transport ferroviaire**. Ce qui aura pour conséquence concrète que **tous les opérateurs relèveront de la convention collective de la branche ferroviaire**. Il s'agit d'un dispositif destiné à éviter tout risque de dumping social.

✓ *Décision prise : cette disposition a été introduite dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

| La continuité des dessertes assurée

La concertation a fait ressortir l'importance pour l'ensemble des parties prenantes que l'ouverture à la concurrence **réponde aux enjeux d'aménagement du territoire et de maintien des dessertes TGV**.

Il est donc prévu de doter l'Etat et les régions de **2 outils** pour assurer que l'ouverture à la concurrence en libre accès (marché TGV) se fasse dans un cadre qui permet de maintenir et renforcer les dessertes grandes lignes d'aménagement du territoire :

- la modulation des péages (qui permet d'ajuster le niveau des péages à la rentabilité des dessertes) ;
- et le conventionnement (entre une autorité organisatrice, Etat ou région, qui définit des obligations de service public, et un opérateur TGV).

De même, **les entreprises ferroviaires devront informer les collectivités concernées** (régions, départements, communes) **de tout projet de modification de l'offre de transports** s'il s'agit d'un service librement organisé. S'il s'agit d'un service d'intérêt national (TET), les collectivités sont préalablement consultées par l'État.

Des comités de suivi des dessertes sont institués auprès des autorités organisatrices (permettant l'association des représentants des usagers). Ils seront consultés sur de nombreux sujets, tels les projets d'appels d'offres, les dessertes, les tarifs, le choix du matériel...

✓ *Décision prise : ces dispositions pour assurer la continuité des dessertes ont été introduites dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

| Le rôle de la SUGE reconnu

La concertation a fait émerger l'importance que le **rôle essentiel de la SUGE soit reconnu**. Aussi le projet de loi confirme que ce service exercera ses compétences dans des conditions équitables et non-discriminatoires à l'égard de l'ensemble des entreprises ferroviaires. Concrètement, cela signifie que **la**

SUGE pourra assurer ses missions auprès de tous les opérateurs, tous les gestionnaires des infrastructures et toutes les autorités organisatrices du réseau français.

✓ *Décision prise : cette disposition a été introduite dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

| **Les modalités à confirmer avec les régions**

La concertation doit se poursuivre avec les régions afin de définir les modalités de l'ouverture à la concurrence sur une série de questions techniques : le matériel, les ateliers, la billetterie et la distribution.

⇒ *Etat de la décision : ces questions font l'objet d'une concertation, notamment avec les régions, jusqu'à l'examen du projet de loi au Sénat.*

2/ UNE NOUVELLE ORGANISATION POUR LA SNCF

| **Un groupe public unifié**

Lors de la concertation, le Gouvernement a confirmé les principes de **transformation de la SNCF**. **Actuellement constitué de trois EPIC, elle sera demain un seul groupe unifié**, composé d'une société nationale à capitaux publics (SNCF), dont le capital restera intégralement détenu par l'Etat. Les filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau seront intégralement détenues par la SNCF. Ce statut était déjà celui de la SNCF pendant 45 ans, de 1937 à 1983.

La SNCF reste donc une société à 100% publique. La loi empêche de fait toute possibilité de cession de titres puisque c'est **l'intégralité des capitaux qui devra être détenue par l'Etat** (même en cas d'augmentation du capital).

✓ *Décision prise : cette transformation a été introduite dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

| **Une gestion plus efficace des gares**

La réunification de l'ensemble des gares au sein de SNCF Réseau est également prévue, alors qu'elles sont aujourd'hui éclatées entre différentes entités de la SNCF (Gares & Connexions, filiale de SNCF Mobilités, est par exemple propriétaire des bâtiments et des commerces, quand SNCF Réseau détient les quais, les souterrains ou encore les verrières).

✓ *Décision prise : cette réunification a été introduite dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

Il reste à définir les modalités de cette réunification, notamment si elle doit se faire à l'intérieur de SNCF Réseau ou par la création d'une filiale détenue à 100% par SNCF Réseau.

⇒ *Etat de la décision : les modalités de cette réunification seront précisées d'ici l'examen du projet de loi au Sénat.*

Ces différentes dispositions sur la nouvelle organisation de la SNCF **entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2020**.

3/ LA MODERNISATION SOCIALE DU SECTEUR

| **L'arrêt du recrutement au statut**

L'arrêt du recrutement au statut représente un choix d'équité dans un secteur qui s'ouvre à la concurrence. **La date du 1^{er} janvier 2020 a été arrêtée** pour la mise en œuvre de ce principe, en cohérence avec l'ensemble de la réforme puisque cette échéance correspond également au début de l'ouverture à la concurrence, à la mise en place de la nouvelle organisation de la SNCF et au début de la reprise progressive de la dette.

✓ *Décision prise : La date d'arrêt du recrutement au statut sera introduite par le Gouvernement dans le projet de loi qui sera examiné au Sénat.*

| **La négociation d'une convention de branche**

L'arrêt du recrutement au statut doit s'accompagner de la **mise en place d'un socle de droits communs à l'ensemble des salariés du secteur**. C'est l'enjeu de la convention de branche qui doit finalisée avant l'entrée en vigueur de l'arrêt du recrutement au statut.

Pour sécuriser ce dispositif, le projet de loi **contient une habilitation pour prévoir les modalités applicables si la négociation collective au sein de la branche tardait à produire la nouvelle convention collective du ferroviaire**. Le Gouvernement souhaite en effet que soit connu le plus rapidement possible ce cadre social de branche.

✓ *Décision prise : Cette habilitation a été introduite par le Gouvernement dans le projet de loi adopté à l'Assemblée nationale.*

| **L'élaboration d'un nouveau pacte social au sein de la SNCF**

Dans le cadre de son nouveau projet stratégique, **la SNCF se fixe pour objectifs d'élaborer un nouveau pacte social commun à tous les salariés**, d'adapter le cadre statutaire dans le respect de ses principes fondamentaux et, enfin, de construire pour l'avenir un cadre contractuel motivant et attractif. Seront notamment abordées les questions relatives aux métiers et compétences élargies, à l'amélioration de l'organisation du travail, à l'effort accru de formation aux métiers de demain, à la modernisation du dialogue social et le renforcement de la productivité industrielle.

Le nouveau cadre contractuel doit notamment s'appliquer aux salariés recrutés à partir du 1^{er} janvier 2020, date à laquelle il sera mis fin au recrutement au statut.

4/ LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Le quatrième thème de concertation a été consacré à l'enjeu transversal de la qualité du service public ferroviaire. Durant deux mois, **toutes les parties prenantes ont été associées à ce débat**, organisé autour de cinq séances : « la qualité du service public ferroviaire », « un rail ouvert à la concurrence, au service des territoires », « remettre le rail au cœur de l'organisation des mobilités », « pour un usage optimal du réseau ferroviaire », « éclairer l'avenir du fret ferroviaire ».

Ce débat a fait émerger **une série de recommandations utiles pour guider l'action du Gouvernement.**

Il s'agit d'abord d'**inscrire l'usager au cœur de l'organisation et du fonctionnement du système ferroviaire**, par exemple en élargissant la représentation des usagers au conseil de surveillance de la SNCF, ou dans le suivi de la qualité des services publics ferroviaires au niveau régional (« comités de suivi des dessertes »), mais aussi en renforçant les moyens des associations d'usagers représentatives.

Les recommandations portent également sur **l'amélioration de la coordination des offres de services de transport ferroviaire**, pour assurer une plus grande cohérence dans l'offre apportée aux voyageurs.

Les gares font par ailleurs l'objet de plusieurs recommandations, afin d'en faire des lieux d'excellence du service public ferroviaire : en simplifiant et en unifiant leur gestion, ou encore en renforçant la multi-modalité des gares par de meilleures connexions autour des transports ferroviaires de toutes les solutions de mobilité individuelles et collectives (vélos).

⇒ *Etat de la décision* : ces recommandations vont désormais être examinées par le Gouvernement afin d'être intégrées dans le projet de loi qui sera examiné au Sénat ou dans la future loi d'orientation des mobilités.

Enfin, **la concertation a fait émerger des recommandations sur l'avenir du fret ferroviaire**, comme le principe d'une proportion minimale de sillons réservés au fret, une politique d'investissement en faveur du fret, la remise à plat de la trajectoire des péages ferroviaires, ou encore la prolongation de l'aide au transport combiné.

⇒ *Etat de la décision* : ces recommandations vont alimenter la préparation du plan de relance du fret ferroviaire qui sera présenté courant mai.