

Analyse du rapport Spinetta « Avenir » du ferroviaire Un rapport digne d'une entreprise d'élagage en vue de préparer la régression du ferroviaire en France

en bleu citations du rapport

en rouge les recommandations (citations du rapport)

En noir nos commentaires ;

Commentaires préliminaires

On avait déjà des gouvernements incompétents (suppression de l'écotaxe, cadeaux aux routiers, ...), une SNCF décliniste, des syndicats cheminots conflictuels, il ne restait plus qu'à confier à un ex-PDG d' Air France une mission sur l'avenir du train ...

Ce rapport analyse le ferroviaire en vase clos et uniquement sous le prisme de la gestion et de la comptabilité. Alors que la vraie pertinence aurait été d'analyser la globalité des financements de la mobilité, en lien avec une fiscalité écologique pour favoriser les modes de déplacements les plus vertueux. Rappelons que l'écotaxe poids lourds en Allemagne rapporte 4500 millions d'euros par an, affectés aux rénovations des réseaux !!

Aucun enjeu énergie-climat n'est pris en compte (sauf pour dire qu'un autocar TER c'est mieux qu'un train) , **aucune perspective de développement** ou d'amélioration des services (les nouveaux opérateurs n'ont pas pour but d'améliorer les services des petites lignes mais de forcer la SNCF à la transparence et à la réduction des coûts), **aucune analyse des inégalités de concurrence entre les modes** sauf pour exclure toute taxation nouvelle du transport routier (!), **aucune vision d'aménagement du territoire** (en lien avec les évolutions démographiques par exemple), **aucune vision « usager » de ce que devrait être un service ferroviaire pratique** (ne suggère pas une billetterie unique par exemple), **aucune recherche des bonnes pratiques à l'étranger**. C'est ainsi que les campagnes et les villes moyennes seront de fait isolées du ferroviaire aussi bien TER que TGV, au profit des très grandes métropoles.

Le rapport contient des assertions surprenantes, à la limite de la désinformation : typiquement le ferroviaire ne serait que 7 fois plus sûr que la route : au prorata du trafic certes, mais surtout on compte 54 morts ferroviaires par an, incluant donc les victimes des accidents routiers aux passages à niveau ! L'avion échappe opportunément aux comparaisons énergie-climat entre les modes de transports, et est jugé le plus pertinent pour les trajets de plus de 3 heures, car il faut que les hommes d'affaires (seul trafic rentable des TGV paraît-il) puissent faire l'aller-retour dans la journée

Le contenu explosif relatif aux changements de statuts de l'entreprise SNCF et de son personnel, qui sera le plus médiatisé de par l'action des syndicats de cheminots, c'est l'arbre qui cache la forêt : toutes les autres mesures convergent vers l'élagage tous azimuts : élagage du réseau, élagage des services, élagage du personnel inutile, . . . **seule la dette est très peu élaguée**, ce chapitre est d'une prudence de Sioux pour ne pas alourdir la dette maastrichienne de l'Etat : ce boulet continuera donc de plomber toute initiative encore très

longtemps.

A l'image du SERNAM, le Fret SNCF aura sans doute disparu dans quelques années : filialisé, une dette restant à charge de SNCF Mobilités, un déficit chronique malgré les réductions successives du chiffre d'affaire : on peut penser que cette structure ira directement dans le mur sauf si une révolution culturelle se produit comme chez B-Logistics devenu « Linéas » ...

Tout le réseau ferroviaire secondaire est refilé aux Régions, qui doivent « payer le coût complet des TER pour être responsabilisées », et qui doivent assurer le renouvellement des petites lignes (en élargissant même aux lignes UIC 5à6) là où elles le jugeront opportun, sans qu'aucun financement ne soit prévu pour cela. « Mieux » même, le rapport conseille à l'Etat de renier sa signature, de nombreux Contrats de Plan Etat Régions actuels prévoyant des financements pour ces petites lignes « qui seraient mieux utilisés ailleurs » !!

Le rapport regrette vivement de ne pas pouvoir limiter la circulation des TGV aux seules LGV « par manque de place dans les gares de correspondances » et par refus des usagers, mais recommande de réduire un peu le nombre de villes desservies.

Dans les quelques points positifs on notera la séparation de SNCF Réseau, le rattachement à ce dernier de Gares et Connexions, la mise en place d'une filiale pour gérer les voies capillaires et de service, le souhait d'une coordination des AOT pour favoriser le ferroviaire en tant que transport (péri-)urbain dans les grandes métropoles.

La fin du rapport est consacrée aux modalités d'ouverture à la concurrence : si cela paraît clair pour les TER, l'exemple allemand notamment montrant tous les bénéfices à en retirer (moindre coût pour les Régions, meilleur service,...), les trains Intercités et trains de nuit en sont absents et c'est beaucoup plus nébuleux pour les TGV : Le rapport préconise une libéralisation dangereuse des services TGV sous la forme de l'accès libre (« open access »), ce qui concentrera les services sur les lignes rentables au détriment du reste. Ces modalités doivent être revues afin de garantir une offre satisfaisante et équilibrée sur le territoire : nous préférons une formule de « franchises » regroupant TGV et Intercités, associée à une dose limitée d'accès libre.

Par ailleurs laissons le soin aux syndicats de décortiquer la partie « statut » et « nouveau contrat social pour les cheminots ».

Le rapport lui même

Très fort, il commence par une citation de... Raoul Dautry !! (qui doit se retourner dans sa tombe à Lourmarin, le pôvre) *chaque pays devra loyalement, honnêtement, dans le seul intérêt de la Nation, supprimer ses transports inutiles et coûteux, les concurrences ruineuses pour tous et faire à chaque port, à chaque voie ferrée, à chaque route terrestre ou aérienne la juste place qui lui revient* pas sûr que cette citation de 1948 soit adaptée à 2018, car la route et l'avion ont depuis longtemps outrepassé « la juste place qui leur revient » notamment au vu des enjeux énergétiques ...

Le rapport s'articule en deux grandes parties :

- La première établit le constat d'un système de transport ferroviaire peu performant, coûteux pour les finances publiques, reposant sur des modèles économiques structurellement déséquilibrés ; les fondamentaux économiques du secteur ont été trop longtemps ignorés ; une nouvelle réforme apparaît nécessaire ;
- La seconde rassemble les recommandations de la mission autour de trois thèmes principaux : recentrer le transport ferroviaire dans son domaine de pertinence, créer les conditions d'un retour à l'équilibre économique, et préparer l'ouverture à la concurrence.

1) Le Constat

Le rapport s'arrête aux chiffres de fréquentation 2016 ce qui lui permet de dire que la fréquentation est « en baisse » en oubliant le rebond de 2017.

Certaines lignes du RER parisien supportent ainsi les trafics parmi les plus denses du monde, alors que les 10 000 km du réseau le moins circulé ne supportent que 2% du trafic voyageurs....,

l'émergence de la route puis du transport aérien ont considérablement réduit le domaine de pertinence du ferroviaire

En moyenne (NDLR dommage d'avoir oublié l'avion!! pour rappel, un usager TGV émet 7 gGES par passager;km, en voiture environ 100, et en avion 255...) :

- Un voyageur en TGV émet cinquante fois moins de CO2 par kilomètre parcouru qu'en voiture (ce qui paraît très exagéré, plutôt 13 fois moins?), 25 fois moins qu'en covoiturage, et huit fois moins qu'en bus ;
- Un voyage en Transilien émet vingt-cinq fois moins de CO2/km qu'en voiture ;
- Un train de fret émet dix fois moins de CO2 par km que le nombre de poids lourds nécessaires pour transporter la même quantité de marchandises.

Le transport ferroviaire peut ainsi apporter une contribution essentielle à une politique de mobilité durable, mais pour cela il doit être utilisé dans son domaine de pertinence, avec un taux de remplissage suffisant : ainsi un train régional diesel de petite capacité émet plus de CO2 que 3 autocars. Même en considérant le taux de remplissage moyen (25%) et la capacité moyenne (300 places) des TER en France, soit 75 voyageurs par train, le bilan n'est pas favorable au train, et l'autocar reste plus économe en énergie.

globalement le vieillissement de la voie et des appareils de voie a été stoppé, mais le retard de renouvellement demeure élevé sur l'ensemble du réseau, un quart des voies étant aujourd'hui au-delà de leur durée de vie normale (...) En revanche plusieurs catégories de composants de l'infrastructure continuent de vieillir, en particulier la signalisation (qui représente, en nombre de minutes perdues, la principale cause de retard liée à l'infrastructure), ainsi que les caténaies et les ouvrages d'art et en terre.

Données 2014	France	Allemagne
Gestionnaire d'infrastructure	RFF / SNCF Réseau	DB Netz
Consistance du réseau ferré	49 595 km de voies principales (VP) 12 000 km de voies de service (VS) 26 159 Appareils de Voie (AdV) (soit 0,5 AdV/km de voie de groupes UIC 2-6)	52 000 km de voies principales (VP) 12 000 km de voies de service (VS) 35 000 Appareils de Voie (AdV) (soit 0,67 AdV/km de voie de groupes UIC 2-6)
Renouvellement de la voie	1 000 km/an environ de VP UIC 2-6 (soit 2%/an) Âge moyen des voies : environ 30 ans	1 000 km/an environ de VP (soit 1,92%/an) Âge moyen des voies : 17 ans
Renouvellement des AdV (UIC 2-6)	1,76% des AdV renouvelés /an Âge moyen des AdV : environ 30 ans	5% des AdV renouvelés /an Âge moyen des AdV : 15 ans
Budget renouvellement	2,75 Mds€ en 2014	3,25 Mds€ en 2014 (en augmentation : entre 3 et 4 Mds€ / an prévus dans le contrat quinquennal de DB Netz, signé en 2015)
Budget entretien	2,28 Mds€ en 2014	1,4 Mds€ en 2014

« en 2015, 54 personnes ont été tuées sur le réseau ferré national », il oublie de préciser que ce sont des accidents aux PN (des accidents de la route donc) « Le transport ferroviaire est donc 7 fois plus sûr que le transport routier » rapporté au prorata du trafic (!!)

L'enquête de la Commission Européenne sur la satisfaction des usagers montre que : **le niveau de satisfaction des français est audessus de la moyenne européenne**, il devance celui des allemands mais

vient derrière celui des britanniques.

les performances du système ferroviaire français en matière de régularité sont faibles :

- Avec un taux de régularité de 90,3% pour les trains régionaux, la France se situe loin derrière ses voisins européens, en particulier les Pays-Bas (97,5%), la Suisse (96,8%), l'Allemagne (96,3%) et la Grande-Bretagne (92,9%) ;
- Avec un taux de régularité de 91,4%, les trains d'Ile-de-France sont également loin derrière ceux de Copenhague (99%), Madrid (99%), Berlin (97%), Oslo (96%), mais devant les trains londoniens (90,6%) ;

Le système ferroviaire français représentait en 2016 un coût brut pour les finances publiques, toutes administrations confondues, de 10,5 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter 3,2 milliards d'euros de subvention d'équilibre au régime de retraite SNCF. En dépit de ce haut niveau de concours publics, le système demeure déficitaire, de l'ordre de 3 milliards d'euros chaque année, qui doivent être considérés comme des concours publics implicites

La dette : SNCF Réseau concentre l'essentiel du déficit annuel du système ferroviaire français. La dette du gestionnaire d'infrastructure a augmenté de 15 milliards d'euros entre 2010 et 2016, pour atteindre près de 45 milliards d'euros fin 2016.

La réalisation simultanée de quatre grands projets de lignes à grande vitesse est responsable d'un quart de cette augmentation, soit un peu plus de 3 milliards d'euros. La principale cause est la très forte augmentation du déficit structurel sur le réseau existant (+2,0 milliards d'euros par an) résultant d'une double augmentation des dépenses d'exploitation et des investissements de rénovation du réseau, que n'a pas compensé l'évolution des péages :

- Les dépenses d'exploitation ont considérablement augmentées (+1,0 milliard d'euros sur 2010-2016, soit une augmentation de 25% environ) sans qu'il soit possible de séparer les effets liés au vieillissement du réseau d'éventuels défauts de productivité ;
- La nécessaire montée en charge des investissements sur le réseau existant (+1,5 milliard d'euros sur 2010-2016) ;
- Une forte augmentation des péages (+850 millions d'euros sur 2010-2016) ;
- Une hausse des frais financiers (+250 millions d'euros sur 2010-2016) liée au poids croissant de la dette, mais d'ampleur limitée grâce à des conditions de financement favorables.

Gares : La réglementation actuelle engendre une tarification peu incitative (le principe de tarification des prestations régulées au coût moyen conduit à pratiquer des tarifs d'autant plus élevés que la gare est moins fréquentée)

TER : Les coûts ont augmenté plus vite que le trafic voyageur, notamment en raison de la dérive des coûts salariaux, qui représentent près de 60% des coûts totaux ; La contribution des autorités organisatrices, a augmenté de 110% depuis 2002.

Fret : Le fret ferroviaire français a subi depuis plus de vingt ans une baisse constante d'activité, la chute s'accroissant avec la crise de 2008 pour se stabiliser autour de 32 milliards de tonnes/km à partir de 2012. A l'inverse de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Autriche, ou du Royaume-Uni, la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises a baissé en France, de 18% en 2003 à moins de 10% en 2016.

2) Recommandations

2.1) Redéployer le transport ferroviaire

Les limites de ce mode de gestion (monopoles), perçu dès le départ comme un pis-aller par les économistes, ont affecté le transport ferroviaire tout au long de son histoire : au-delà des maux propres aux monopoles (inefficacité, mauvaise qualité de service, restriction de l'offre...), l'importance des subventions dans le financement du transport ferroviaire a fait émerger une relation avec les pouvoirs publics aussi étroite que malsaine, conduisant à une surenchère d'investissements de développement poussée par des logiques de clientélisme local, un sous-investissement massif dans la rénovation du réseau, et des péréquations multiples

et opaques.

Carte page 50 (ci dessous) : Cette carte n'est pas la carte des lignes qui vont fermer mais elle montre celles qui sont menacées car « UIC7à9 » Celles qui n'ont pas encore été renouvelées ont donc du souci à se faire. . La carte pointe en couleurs toutes les lignes UIC 7à9 en séparant celles avec moins de 20 trains par jour en jaune et les autres en bleu. On peut supposer que les lignes jaunes sont en grand péril. On y retrouve presque toutes les lignes du massif central, l'Aubrac, le Cevenol, Grenoble-Aix, Gap-Briançon, La Roche/Yon-La Rochelle (maillon du Nantes-Bordeaux), Dreux-Granville, Beauvais-LeTréport, ...

Hauts de France :

On trouve en jaune l'étoile de St Pol, Abbeville Le Tréport, Beauvais Le Tréport, Lille Comines, Ascq Orchies, Valenciennes Louches, Laon Hirson, et LaFertéMilon-Reims. En bleu : Lille Béthune (!), Douai Cambrai, Crépy-Laon, Amiens-Compiègne ...

Lignes de catégorie UIC 7-9 (2013)



Le réseau ferroviaire français est beaucoup moins utilisé que ses voisins européens: le trafic moyen est de 46 trains par ligne et par jour, contre 140 aux Pays-Bas, 125 en Suisse, 96 en

Union des Voyageurs du Nord – J.O. du 23 Novembre 1978
Membre de la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
Association affiliée à la **FNAUT**, association agréée de consommateurs
(Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports),
23 Rue Gosselet 59000 LILLE - CCP 7 219 21 S LILLE
courriel : contact@uvn.asso.fr ; Site internet : <http://www.uvn.asso.fr> .

Grande-Bretagne et 85 en Allemagne. Cette situation masque des disparités très fortes :

- Le réseau d'Ile-de-France supporte 160 trains par ligne et par jour ;
- Les lignes de desserte fine du territoire supportent seulement 13 trains par ligne et par jour.

Si l'on prend en compte le trafic voyageur, le contraste est encore plus marqué :

- 90% des voyageurs-km se concentrent sur un tiers du réseau ;
- A l'opposé les lignes de desserte fine du territoire (catégorie(catégories UIC 7 à 9), soit près de 45% du réseau, représentent moins de 2% des voyageurs-km.

L'Etat et les régions consacrent plus de 2 milliards par an à des lignes qui ne supportent que 2% des trafics

Les petites lignes : « Des lignes peu utilisées, héritées d'un temps révolu » Le maintien des petites lignes, à partir des années 1980, est une particularité française. La plupart des autres pays européens ont fermé les lignes à faible trafic Seul le tiers du réseau ferroviaire français est comparable à la situation de l'Allemagne ou de la Grande-Bretagne. (NDLR est-ce bien vrai??)

2 800 km de ralentissements ont ainsi été mis en place sur les lignes de catégorie UIC 7-9 pour préserver la sécurité des voyageurs. Le seul besoin de renouvellement pour assurer la pérennité de l'ensemble des lignes UIC 7 à 9 est estimé par SNCF Réseau à plus de 5 milliards d'euros.

Les dépenses publiques consacrées aux petites lignes s'élèvent donc à 1,7 milliard annuels (1 milliard d'exploitation des trains, 600 M€ d'exploitation de l'infrastructure et 150 M€ d'investissements de régénération), soit 16% des concours publics au secteur ferroviaire. Elles doivent être rapportées aux trafics, moins de 10% des trains et surtout moins de 2% des voyageurs. **Chaque kilomètre parcouru par un voyageur coûte ainsi 1€ à la collectivité.** L'économie liée à la fermeture des petites lignes pour le système s'élèverait donc *a minima* à 1,2 milliard d'euros annuels (500 M€ sur l'infrastructure et 700 M€ sur l'exploitation des trains).

Il existe de nombreuses lignes qui sont très faiblement circulées, pour lesquelles la route offre des alternatives pertinentes, ou qui nécessitent des investissements très importants pour être pérennisées (notamment lorsque des ouvrages d'art doivent être rénovés). (...) Cet éclairage mériterait d'être élargi aux lignes de catégorie UIC 5-6

Recommandation 1 : Confier à SNCF Réseau la réalisation, avant l'élaboration des prochains CPER, d'un état des lieux de la partie la moins utilisée du réseau présentant, ligne par ligne, l'état de l'infrastructure, le besoin de rénovation et le bilan socioéconomique des investissements. L'élaboration de la méthode d'évaluation sera confiée à France Stratégie, et les évaluations feront l'objet d'une contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement.

Recommandation 2 : Classer les lignes en 3 groupes :

- Le réseau principal constitué par les lignes les plus utilisées, qui présente un enjeu d'amélioration de ses performances ;
- Le réseau secondaire constitué par les lignes dont la rénovation est justifiée d'un point de vue socio-économique, sans amélioration de leurs fonctionnalités ;
- Le réseau obsolète constitué par les lignes dont la rénovation n'est pas justifiée d'un point de vue socio-économique.

Recommandation 3 : Spinetta conseille à l'Etat de ne pas respecter ses engagements CPER !! :

L'Etat doit envoyer un signal clair, en ne consacrant plus aucun crédit aux lignes dont l'intérêt socio-économique n'est pas démontré. Dans le cadre des CPER 2015-2020 déjà signés donc , l'Etat a prévu de consacrer environ 800 M€ à des investissements sur les lignes UIC 7-9. Certains de ces investissements sont sans doute justifiés, mais une grande partie ne l'est très probablement pas. Les crédits ainsi économisés pourraient être redéployés vers des investissements à l'utilité avérée, et aujourd'hui non financés

Recommandation 4 : SNCF Réseau doit pouvoir fermer les lignes plus facilement.(...) En dernier recours la Région peut reprendre la ligne sans compensation financière

Recommandation 5 : Assurer la couverture du coût complet du TER, compte tenu de la redevance d'accès

payée par l'Etat, par une augmentation progressive des redevances payées par les régions pour le TER. Si le coût complet était couvert par les redevances, chaque fermeture de ligne réduirait d'autant le montant des redevances payées, ce qui inciterait probablement les régions à faire des choix de desserte plus efficaces

Enfin un point positif : **Recommandation 6 : Favoriser la coordination des différents services de transport collectif desservant les métropoles, en prévoyant par la loi la signature d'un contrat entre la région et la métropole sur l'intermodalité.**

La modernisation c'est réservé aux lignes à gros trafic : Le périmètre pertinent pour cet effort de modernisation correspond à :

- Une vingtaine de noeuds ferroviaires, dont les gares parisiennes, et les nœuds ferroviaires de Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux... ;
- L'ensemble des LGV, en traitant en priorité la LGV Sud Est, proche de la saturation, et la LGV Atlantique, dont les trafics vont croître avec la montée en charge des LGV Bretagne-Pays de Loire et Sud Europe Atlantique ; la LGV Nord, qui est connectée à des réseaux étrangers qui seront également équipés de la signalisation au standard européen ERTMS54 devra l'être également ; enfin, en dernier lieu, la LGV Méditerranée et la LGV Rhin Rhône, compte tenu de la continuité avec le système mis en place sur la LGV Sud Est ;
- Sur le réseau classique, l'effort doit se concentrer sur les lignes les plus circulées pour des voyageurs longue distance et pour le fret à haute valeur ajoutée ou européen. Il s'agit principalement des radiales (Paris-Bordeaux, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Lyon- Marseille, etc.), de la « transversale sud » Bordeaux-Toulouse-Marseille jusqu'à Vintimille et de la transversale entre Nantes et Dijon, ainsi que Le Mans-Nantes, et enfin des itinéraires européens comme le débouché du Lyon Turin entre Modane et Ambérieu Lyon et l'artère Nord-Est avec sa continuité entre Metz et Dijon, ...

A terme, l'ensemble du réseau le plus circulé devra évoluer vers un système d'exploitation modernisé, sachant que la Commission européenne demande le déploiement de l'ERTMS sur 6 000 km de lignes classiques et toutes les LGV d'ici 2030, et sur 4 000 km de lignes classiques supplémentaires d'ici 2050. Cet objectif ne pourra pas être atteint sur la base des investissements prévus dans le contrat de performance Etat-SNCF Réseau 2017-2026, qui ne les prend quasiment pas en compte.

Recommandation 7 : Confier à SNCF Réseau l'élaboration de programmes de modernisation du réseau le plus circulé, précisant les enjeux de performance, les investissements à réaliser et évaluant leur intérêt socio-économique ; ce travail permettra de délimiter un réseau « à haute performance », faisant l'objet de politiques de maintenance, d'exploitation, d'investissement et de tarification spécifiques.

Recommandation 8 : Réviser la trajectoire d'investissements de SNCF Réseau pour prendre en compte les investissements nécessaires à la rénovation et à la modernisation des parties les plus circulées.

La rentabilité du TGV repose principalement sur la conquête du marché de l'aller-retour dans la journée, voire dans la demi-journée, des voyageurs se déplaçant pour des motifs professionnels entre Paris et les grandes métropoles françaises. Ce marché avec une très forte pointe de demande le matin et une autre le soir ne représente qu'un peu plus de 20% de la demande globale mais environ 35% du chiffre d'affaires et sans doute plus de la moitié de la marge opérationnelle. De ce fait Spinetta réduit l'intérêt du TGV aux relations en moins de 3h car au delà on prend l'avion pour faire l'aller retour dans la journée... La conclusion est sans appel : La zone de pertinence économique du train à grande vitesse est donc limitée aux destinations de 3 heures et moins, permettant de relier entre elles de grandes agglomérations de plus d'un million d'habitants en priorité au sein d'un même pays car lorsque l'on franchit des frontières nationales l'effet frontière limite considérablement les flux de voyageurs. Et Spinetta considère que le TGV a été dévoyé de son objectif « costard-cravate en moins de 3h » en allant desservir pléthore de villes moyennes.

au-delà de 700 kilomètres, le coût de production d'un siège kilomètre-avion est inférieur au coût de production d'un siège kilomètre-train

En 2014, la SNCF a lancé une réflexion sur les effets économiques d'un recentrage du TGV sur les seules

lignes à grande vitesse et sur des dessertes complémentaires sur lignes classiques permettant de couvrir au total environ 40 gares (au lieu de 200 dans le schéma de desserte actuelle). Le chiffre d'affaires baisserait d'environ 15%, mais la marge opérationnelle augmenterait de plus de 20% et que l'exploitation pourrait être réalisée avec un parc de rames réduit d'un tiers. Mais cependant la réaction de l'opinion publique et des responsables politiques à la suppression de très nombreuses dessertes aujourd'hui assurées sans correspondance par le TGV serait à l'évidence très négative. (...) En revanche, des optimisations à la marge des dessertes semblent possibles, lorsque les flux de voyageurs sont faibles, lorsque la complémentarité avec d'autres services ferroviaires est bonne, Porte ouverte donc à la réduction des TGV vers les villes moyennes.

Recommandation 9 : Réformer la tarification de l'infrastructure ferroviaire pour l'activité TGV afin de favoriser le développement des trafics. Sur la base d'un objectif de couverture du coût complet imputable au TGV, la tarification pourrait être, au-delà du coût marginal d'usage des infrastructures, proportionnelle au chiffre d'affaires, et modulée selon les segments de marchés. Car de fait, plus les péages seront élevés et plus les opérateurs réduiront leurs trafics pour maintenir leurs marges

2.2) Assurer l'équilibre économique du secteur ferroviaire

Le redéploiement du transport ferroviaire dans son domaine de pertinence permettra un saut de productivité et de performance majeur. Le redressement financier du système ferroviaire nécessite un effort considérable du groupe public ferroviaire dans un contexte où, au fil de l'eau, la masse salariale comme les coûts augmentent d'environ 2% par an

Recommandation 10 : Poursuivre et renforcer l'effort de réduction des coûts des fonctions transverses, notamment en concentrant l'EPIC SNCF sur ses fonctions de pilotage, en externalisant autant que possible les fonctions transverses non spécifiques.

Recommandation 11 : Renforcer le rôle de l'ARAFER dans la gouvernance économique de SNCF Réseau, en lui confiant, dans le cadre de l'élaboration du contrat de performance Etat-SNCF Réseau, la responsabilité d'évaluer le coût complet du réseau, et de déterminer les objectifs de productivité raisonnables à prendre en compte.

Le souci de Spinetta est la dette de SNCF Réseau. Non pas pour la résorber mais pour empêcher qu'elle augmente encore et qu'elle puisse être requalifiée en dette d'Etat (soumise aux critères de Maastricht) , un risque élevé car le rapport entre les ressources commerciales de l'établissement et coûts de production est très proche de 50%, pourcentage en deçà duquel la requalification est quasi-certaine.

Recommandation 12 :

- Revoir à la baisse le niveau d'indexation des péages et retenir à partir de 2020 une indexation basée sur l'indice des prix à la consommation, soit 2% par an,
- Fixer à 5% par an à partir de 2020, le niveau d'indexation des redevances payées par les Régions qui n'assurent aujourd'hui qu'une faible partie du coût complet du réseau des TER,
- Prendre en compte les économies liées à la réduction du réseau des lignes peu circulées,
- Augmenter de 40% à 50% le taux de dividendes versés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau,
- Demander à SNCF Réseau des efforts de productivité supplémentaires d'un montant de 160 millions d'euros en 2026,
- Augmenter les investissements de modernisation du réseau à partir de 2021 (150 millions d'euros en 2021, 300 millions d'euros en 2022, 500 millions d'euros de 2023 à 2026).

Le rapport ne dit pas que l'Etat devrait prendre en charge la dette, mais qu'il faut «**Evaluer la possibilité de traiter une part de la dette** », juste le minimum nécessaire pour un retour à l'équilibre à terme. Un montant qui reste à calculer. , on appréciera la prudence du propos cf ci dessous.

Recommandation 13 : Evaluer la possibilité de traiter une part de la dette de SNCF Réseau, compte tenu des efforts de productivité qui seront engagés par ailleurs, pour permettre le retour à l'équilibre du gestionnaire

d'infrastructure à terme. Une recommandation qui n'engage pas à grand chose en fait.

Le traitement de la dette exprimerait la confiance de l'Etat en l'avenir du secteur ferroviaire et sa détermination à s'engager en faveur d'un projet collectif ambitieux pour la modernisation du réseau. Elle serait un élément essentiel pour l'adhésion des cheminots à ce projet. C'est beau comme un poème.

Recommandation 14 : Interdire pour l'avenir la reconstitution d'une dette non soutenable en transformant SNCF Réseau en société nationale à capitaux publics et en lui imposant le respect d'un ratio de marge opérationnelle sur dette nette réduit par rapport à la règle d'or actuelle. Comme ça SNCF Réseau sera complètement ligoté.

Concernant le fret :

Deux sujets doivent être distingués :

- D'une part, le renforcement de la compétitivité du fret ferroviaire français, dont toutes les entreprises manquent de rentabilité et souffrent de la concurrence du transport routier ; (Ah quand même!)
- D'autre part, la « normalisation » de Fret SNCF, qui peine à se redresser et ne peut porter la dette accumulée au cours de sa restructuration.

Recommandation 15 : Créer une filiale de SNCF Réseau dédiée aux capillaires fret et aux installations de services

Spinetta exclut de taxer le transport routier sur un modèle type écotaxe. De ce fait :

Recommandation 16 : En l'absence d'une tarification kilométrique pour les poids lourds, à un niveau suffisant pour couvrir ses coûts externes dans les zones les plus polluées et congestionnées, les péages fret devraient être maintenus à un niveau inférieur au coût marginal, ajusté à la sous-tarifcation des autres modes, comme le permet la directive 2012/34.

Côté Fret SNCF ça va saigner. : Malgré l'importance des efforts d'adaptation et de réorganisation qu'a consentis depuis 2005 Fret SNCF (réduction des effectifs de 15 000 agents en 2008 à 7 400 en 2015 ; cession de la majeure partie du parc de locomotives à Akiem ; réduction de l'activité de 700 000 wagons chargés en 2005 à 150 000 en 2014, etc.), le résultat reste négatif (-314 M€ en 2016). la dette de Fret SNCF pourrait être en grande partie reprise par SNCF Mobilités, puis

Recommandation 17 : : Recapitaliser et filialiser Fret SNCF, dès lors que la restructuration de l'activité aura été achevée et aura permis un retour à l'équilibre opérationnel.

Pour le TGV : En partant d'un parc de 460 rames en 2012, déjà ramené à 415 rames en 2017, l'objectif de la SNCF est d'opérer avec un parc de seulement 302 rames à l'horizon 2027. Cette diminution est obtenue grâce à l'augmentation de la capacité des rames, mais surtout à une augmentation de la durée quotidienne de circulation des rames (aujourd'hui un peu supérieure à 6 heures, elle devrait atteindre 8 heures en situation cible).

Le TGV a donc très souvent une image de cherté alors qu'il suffirait d'introduire des tarifs en aller-retour avec une condition de séjour sur place dissuasive pour les clients Affaires pour pouvoir offrir des tarifs attractifs à la clientèle Loisirs et en même temps modifier l'image de cherté du train et augmenter la recette globale de chaque train.

Pourquoi la SNCF continue-t-elle à soutenir que les TGV ne sont pas rentables ? C'est parce qu'elle considère que ses coûts directs d'exploitation et ses amortissements doivent être couverts par ses recettes commerciales, ce qui est largement le cas mais que doit s'y ajouter une rémunération du capital employé sur la base d'un coût moyen pondéré du capital Weighted Average Cost of Capital (WACC) normé à 8,5% après impôt.

A l'issue de cet examen, une première observation s'impose sur le montant du coût moyen pondéré du capital de 8,5% après impôts fixé il y a 10 ans et non révisé depuis lors. La mission n'a pas compétence pour proposer d'y substituer un nouveau niveau de WACC mais elle recommande qu'il soit réestimé, compte tenu de la forte baisse du prix de l'argent intervenue

depuis la date de sa fixation. Il faut noter que le niveau de WACC retenu Par les chemins de fer italiens est de 4,7% après impôt, Par les chemins de fer allemands est de 5,1% après impôt,

Recommandation 20 : Réévaluer la trajectoire de péages de SNCF Réseau au-delà de 2020 au regard des perspectives d'ouverture à la concurrence, en veillant à sa soutenabilité par le marché ; réévaluer parallèlement le coût moyen pondéré du capital retenu pour les décisions d'investissements et les tests de valeur.

2.3 L'ouverture à la concurrence

L'ouverture à la concurrence doit être l'occasion de moderniser le rail et de rendre ce mode plus compétitif

Concernant les TER :

Recommandation 19: Ouvrir à la concurrence les services de transports d'intérêt régional, à partir de 2023, selon les modalités prévues par le règlement européen sur les obligations de service public ; jusqu'à 2023, l'attribution directe à la SNCF demeurera la règle, les régions pouvant, par exception, attribuer une partie des services à un nouvel entrant en procédant par appel d'offres.

Recommandation 20 Compte tenu de leur spécificité, ouvrir progressivement les services de transports d'intérêt régional franciliens, en prévoyant par la loi : de confier à SNCF Mobilités jusqu'en 2039 l'exploitation des RER A et B en coordination avec la RATP ; de confier à SNCF Mobilités jusqu'en 2033 l'exploitation des RER C, D & E. Les autres lignes existantes seront mises en concurrence par Ile-de-France Mobilités entre 2019 et 2033.

Recommandation 21: Prévoir la transmission à l'autorité compétente des données nécessaires à l'organisation des appels d'offres. La liste des informations à transmettre sera fixée par décret et l'ARAFER chargée d'en préciser et d'en contrôler la mise en oeuvre.

Recommandation 22 Prévoir la cession à l'autorité compétente, si elle en fait la demande, du matériel roulant utilisé pour l'exécution des services mis en concurrence

Recommandation 23 : Prévoir la cession à l'autorité compétente, si elle en fait la demande, des ateliers majoritairement affectés à l'entretien du matériel roulant utilisé pour l'exécution des services mis en concurrence. Le prix de cession est à la valeur nette comptable.

Les autorités compétentes n'auront pas l'obligation d'utiliser indéfiniment les services de billetterie et de distribution de la SNCF. Néanmoins, en Grande-Bretagne et en Allemagne, il a été jugé nécessaire de disposer d'un système national permettant de vendre les titres de transport ferroviaire au travers d'un système unifié. Spinetta ne se prononce pas sur ce qu'il faut faire en France. Nous souhaitons un « guichet unique » permettant l'achat de n'importe quel billet au meilleur prix.

Recommandation 24 Au cours de la période transitoire 2019-2023, et dans le cadre des conventions passées entre SNCF Mobilités et les régions, garantir l'ouverture du système billetterie et de distribution de la SNCF aux autres entreprises régionales dans des conditions assurant l'équité de traitement.

Concernant les services voyageurs à longue distance :

Dans cette partie Spinetta ignore les trains Intercités et les trains de nuit, les propositions du rapport ne parlent que des TGV.

Recommandation 25 Ouvrir le marché des services de transport de voyageurs ferroviaire de longue distance en laissant les opérateurs libres d'organiser les services (principe d'*open access*). Laisser aux autorités compétentes la possibilité de créer et de financer des obligations de service public, dans un cadre concurrentiel (appel d'offres).

« La quasi-totalité des acteurs rencontrés par la mission s'est prononcée en faveur d'une ouverture des services TGV « dans le marché », en *open access*. Une étude récente suggère par ailleurs que le marché français de la grande vitesse est probablement un des seuls en Europe où cette forme de concurrence peut être efficace à long terme. Néanmoins, l'hétérogénéité des dessertes à grande vitesse sur le territoire français, avec des niveaux de trafic et de rentabilité très contrastés, ne permet probablement pas d'envisager la mise en oeuvre d'une forme unique de concurrence pour le marché de la grande vitesse, »

Attirer de nouveaux opérateurs vers les trains à grande vitesse n'est pas une mince affaire d'où plusieurs recommandations à ce titre :

Recommandation 26 Préciser la notion de saturation en droit français et mettre en place des modalités de traitement des demandes de capacité adaptées au contexte concurrentiel ; prévoir la publication par SNCF Réseau d'un état des lieux des capacités utilisées et disponibles, en année n et à différents horizons.

Recommandation 27 Favoriser le recours aux accords-cadres de longue durée (15 ans) en précisant le cadre juridique en droit français.

Recommandation 28 Mettre en place une tarification pluriannuelle du réseau et des gares, sous le contrôle du régulateur.

Dans certains cas, la suppression des dessertes [TGV les moins rentables] pourra être avantageusement remplacée par des correspondances avec le TER ou l'autocar (!!)

Recommandation 29 : Anticiper les conséquences de l'ouverture à la concurrence sur les dessertes ferroviaires à grande vitesse, en prévoyant la possibilité d'un conventionnement, financé par une taxe de péréquation ou par les régions concernées, et en favorisant le recours à des accords-cadres englobant un ensemble de dessertes cohérent. > *open access* versus franchises

Recommandation 30 Dans le cadre d'une ouverture à la concurrence « dans le marché », supprimer le dispositif de régulation tarifaire de la SNCF ; en cas de maintien des tarifs sociaux généraliser l'obligation de mise en oeuvre de ces tarifs sociaux à l'ensemble des opérateurs du marché, en prévoyant les compensations appropriées.

Les conséquences sur le personnel :

Si on n'organisait pas le transfert des personnels affectés aux lignes ouvertes à la concurrence : Pour les nouveaux entrants, ce serait les priver des moyens nécessaires à l'exercice d'une activité exigeant des compétences très spécifiques. Pour la SNCF, ce serait laisser à sa charge des personnels sans emploi dont elle devrait alors supporter les coûts de l'inactivité, des mobilités et éventuellement des séparations. Le transfert des personnels dans le cadre de l'ouverture à la concurrence apparaît alors pour chacun comme une nécessité peu contestable.

Recommandation 31 Prévoir dans la loi que le transfert du personnel vers un nouvel opérateur se fait dans les conditions de l'article L. 1224-1 du Code du travail, par la disposition suivante : « *Dans les cas où l'exploitation de services ferroviaires de personnes d'intérêt régional est attribuée à une autre entreprise de transport ferroviaire que la SNCF, les contrats de travail des salariés affectés à ces services sont transférés de la SNCF au nouvel opérateur dans les conditions prévues à l'article L. 1224-1 du Code du travail, sous réserve des dispositions particulières applicables au personnel SNCF régi par son statut* ».

Recommandation 32 Poser le principe d'un transfert obligatoire dans la loi, en précisant que les dispositions statutaires de la SNCF relatives à la mobilité fonctionnelle et géographique s'appliquent en cas de refus de transfert par un agent désigné ; le refus d'un poste offert par la SNCF dans ces conditions entraînera la rupture du contrat de travail.

Recommandation 33 Le personnel sous statut SNCF est transféré en conservant le bénéfice de la rémunération nette des 12 derniers mois et son ancienneté. En outre, il bénéficie du maintien des droits suivants :

- Le régime spécial de retraite (versement de la sur-cotisation T2 à la Caisse de retraite du personnel de la SNCF par le nouvel employeur) ;
- La garantie d'emploi ;
- Le système des facilités de circulation applicables aux salariés du Groupe Public Ferroviaire et à leurs ayants droit, avec des conditions fiscales et sociales simplifiées.

Recommandation 34 Conformément au droit commun, les accords collectifs, les usages et les décisions unilatérales sont transférés au nouvel employeur. Pour les accords collectifs, leur effet tombe au-delà d'une période de 15 mois, sauf reconduction explicite par le nouvel employeur. Pour les usages et les décisions unilatérales, il sera fait application des règles jurisprudentielles courantes.

Recommandation 35 Prévoir dans la loi que seront considérés comme accord d'entreprise les dispositions statutaires relatives à la rémunération et aux conditions de classement en rémunération. En outre, les dispositions ayant un caractère réglementaire et qui confèrent un avantage aux salariés transférés seront transmises au nouvel opérateur, à titre d'engagements unilatéraux de l'employeur.

Recommandation 36 La loi précisera que les conditions particulières réservées aux salariés transférés ne constituent pas une rupture du principe d'égalité de traitement des salariés.

En toute hypothèse, la durée s'écoulant entre le lancement de l'appel d'offres et sa concrétisation pouvant être longue (deux ans voire plus), les personnels concernés étant connus dès l'origine devront faire l'objet d'un accompagnement rigoureux : aucun d'entre eux ne doit vivre cette période d'attente comme un temps d'incertitude et de précarité, sans savoir à qui se référer : à son futur employeur ou à la SNCF.

L'entrée de nouveaux opérateurs mettra en lumière un écart de compétitivité important entre la SNCF et ses concurrents. Ne pas prendre en compte cet écart qui grandira au fil du temps serait condamner la SNCF à disparaître des services régionaux et à être gravement pénalisée pour ses autres activités.

L'expérience du fret a montré que les causes les plus importantes de l'écart de compétitivité étaient :

- La sur-cotisation T2 qui finance les avantages du régime spécial de retraite (supérieure à 12 %) ;
- La réglementation spécifique du travail avec deux sujets :
 - o La durée du travail et son organisation (RH 77) ; c'est maintenant un accord collectif sur lequel l'encre est à peine sèche ;
 - o Le dictionnaire des filières et les contenus d'emploi dont la jurisprudence considère qu'il s'agit de dispositions à valeur réglementaire, même si elles sont totalement à la main de la SNCF ;
- Les classifications et les déroulements de carrière inscrits dans le statut générant un GVT supérieur à 2 %.
- Les frais de structure.

la situation statutaire de la SNCF, les frais de structure et les excédents de personnel génèrent un écart potentiel de compétitivité d'au moins 30% par rapport aux règles du marché (convention collective, grilles salariales, définition des emplois).

Recommandation 37 Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la SNCF doit réduire son écart de compétitivité avec le marché. Pour cela elle dispose dans le cadre des mécanismes internes de concertation de la faculté de faire évoluer les dispositions statutaires. La mission recommande qu'elle le fasse en priorité sur l'évolution des métiers et des compétences dans le cadre d'une gestion prévisionnelle de long terme lui permettant d'anticiper les transformations technologiques et celles de son environnement économique. Le principe d'approbation par l'Etat de certaines décisions sociales doit être supprimé pour donner à l'entreprise et à ses partenaires sociaux l'entière responsabilité de l'évolution de son cadre social.

Le statut a beaucoup apporté à la SNCF en lui permettant tout au long de son histoire de s'adapter à la modernisation de l'entreprise et aux changements de la Société. Aujourd'hui, les évolutions des compétences, l'automatisation de certaines tâches, la digitalisation, les formes nouvelles d'organisation du travail appellent dans toutes les entreprises une plus grande rapidité d'évolution difficilement concevable

dans le cadre d'un statut qui fige un cadre organisationnel et social préjudiciable aux agents eux-mêmes. Et de citer LaPoste et Orange qui ont déjà suivi cette voie...

Recommandation 38 Dans le cadre de la loi, il pourrait être mis un terme au recrutement au statut des nouveaux embauchés, en préservant strictement les droits individuels des personnels en bénéficiant. Les nouveaux recrutements devront s'opérer, pour toutes les catégories de personnel, dans un cadre conventionnel à parachever.

Recommandation 39 Autoriser la SNCF à recourir pendant deux ans à la procédure des plans de départs volontaires, dans le respect des règles prévues par le code du travail.

Le volume des effectifs concernés pourrait sans doute être proche de 5.000 personnes

La reconstitution des fonds propres du fret pourrait être obtenue par des cessions partielles ou totales des actifs de la société ERMEWA et de la société GEODIS ainsi que par le produit de la vente d'ICF Habitat. Enfin, il faut noter que la transformation de l'établissement public en société nationale ne pose pas la question du statut du personnel.

Recommandation 40 : Faire de SNCF Mobilités une société nationale à capitaux publics.

Recommandation 41 Rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau en préservant ses possibilités de développement commercial. Mettre en place une contractualisation pluriannuelle pour la gestion des gares, sur le modèle de la contractualisation pour le réseau ferré national. Etudier le transfert à terme des gares d'intérêt régional et local aux régions, qui pourront en confier la gestion au transporteur régional dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Donc à terme Gares et Connexions ne gèrera que les grandes gares , pourquoi pas.

Recommandation 42 Clarifier le rôle de la SUGE et son financement ; adapter sa gouvernance pour en garantir l'indépendance et associer l'ensemble des parties prenantes.

Recommandation 43 Clarifier le financement et la gouvernance des fonctions système actuellement assurées par l'EPIC SNCF (animation de la sécurité, interopérabilité et normes, recherche et innovation). Ces missions pourraient être confiées à un EPSF renforcé et rénové, ou à une agence indépendante sur le modèle du Rail Safety and Standards Board britannique; confier le rôle de coordination de la gestion de crise à SNCF Réseau.

Conclusions du rapport

Le transport ferroviaire n'est pas en déclin, ses tendances sont favorables, mais sa situation est préoccupante , dûe aux incohérences et insuffisances de la puissance publique, il faut se réformer. Recentrer le ferroviaire sur le domaine de pertinence, traiter la dette, responsabiliser les acteurs. Adapter le système à la concurrence (1), un nouveau contrat social pour les cheminots.

(1) SNCF Mobilités ne doit pas assumer des responsabilités qui ne seraient pas celles de toute entreprise ferroviaire dans les mêmes conditions ;

- SNCF Réseau doit être le gestionnaire de toutes les fonctions essentielles, infrastructures et services aux entreprises ferroviaires, notamment en intégrant les gares et la sûreté ferroviaire, et en assurant la gestion des crises ;

- L'EPIC « de tête » doit être centré sur sa mission de pilotage stratégique et d'unité sociale du groupe.