

SUR LA VOIE DE LA RÉFORME

LA LETTRE
D'INFORMATION

NEWS - 4 JUIN 2013

RFF ET SNCF ONT DÉCIDÉ DE PARLER D'UNE SEULE VOIX POUR VOUS INFORMER DES AVANCÉES DE LA RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE. CE DEUXIÈME NUMÉRO REVIENT SUR LA PRÉSENTATION PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS, LE 29 MAI, DU FUTUR GROUPE PUBLIC INDUSTRIEL INTÉGRÉ ET SUR LES IMPLICATIONS SOCIALES ET ÉCONOMIQUES QUI EN DÉCOULENT. BONNE LECTURE !



RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE UN GROUPE PUBLIC INDUSTRIEL INTÉGRÉ

Le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a présenté en Conseil des ministres le 29 mai les grands axes de la réforme du système ferroviaire tels qu'ils figureront dans le futur projet de loi. Nouveauté essentielle : la création d'un **groupe public industriel intégré** constitué de trois Epic. L'Epic de tête, ou Epic «mère», et les deux Epic «filles» que sont le Transporteur et le Gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU). L'Epic «mère» sera dirigé par un directoire composé des deux présidents des Epic «filles», sous l'autorité d'un conseil de surveillance.

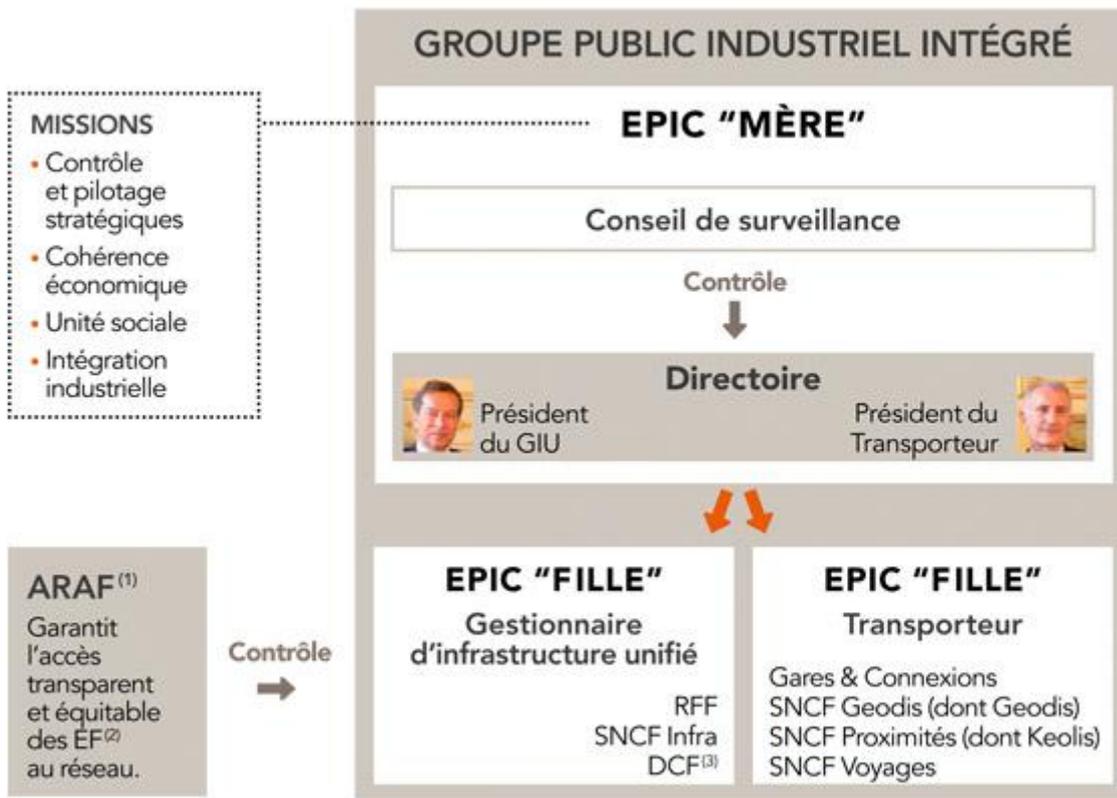


ORGANISATION (1/4)

L'EPIC «MÈRE», PILOTE DU SYSTÈME

L'Epic «mère» assurera le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale de l'ensemble du groupe public industriel intégré. Il sera dirigé conjointement par les présidents du GIU et du Transporteur, qui seront réunis dans un directoire. Par ailleurs, un conseil de surveillance, regroupant des représentants de l'État – majoritaires –, du Parlement, des Régions et des salariés, sera chargé d'orienter la stratégie du groupe et du système ferroviaire.

LE FUTUR SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE



1. Araf : Autorité de régulation des activités ferroviaires.

2. EF : entreprises ferroviaires. 3. DCF : direction de la Circulation ferroviaire.

ORGANISATION (2/4)

LES DEUX EPIC « FILLES »

Dans cette organisation, l'Epic « mère » coiffe les deux Epic « filles » : le Transporteur d'un côté, et le GIU de l'autre. Ces deux établissements publics, dont les comptes seront parfaitement séparés, seront gouvernés par des conseils d'administration dont les membres, à l'exception des représentants des salariés, seront nommés par l'État. Cette intégration des deux Epic « filles » au sein du groupe public industriel intégré renforcera le dialogue entre les deux et évitera que les problématiques d'entretien du réseau et de circulation soient disjointes des contraintes d'exploitation.

Toutefois, pour garantir aux entreprises ferroviaires concurrentes un accès au réseau transparent et non discriminatoire, ainsi que le fonctionnement impartial du GIU, les prérogatives de l'Araf (Autorité de régulation des activités ferroviaires) seront renforcées.



ORGANISATION (3/4)

UN GIU INTÉGRÉ AU GROUPE PUBLIC ET AUTONOME SUR SES MISSIONS

Le GIU regroupera l'ensemble des collaborateurs de RFF, de SNCF Infra et de la DCF. Cette unification d'un système aujourd'hui morcelé créera un gestionnaire d'infrastructure de plein exercice. Il disposera de la maîtrise de tous ses moyens sur chacun de ses quatre métiers : accès au réseau (sillons, péages), projets d'investissements, maintenance et travaux, gestion des circulations. Entièrement intégré au groupe public industriel, le GIU sera néanmoins un Epic autonome, avec une indépendance renforcée pour les fonctions essentielles d'accès au réseau (dans le respect des règles européennes). Il permettra de fonctionner de manière plus efficace au service de l'ensemble des utilisateurs du réseau et une mise en œuvre plus rapide et moins coûteuse des projets.

ORGANISATION (4/4)

RESTAURER L'ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE

Autre objectif phare de la réforme : rétablir l'équilibre économique du système, dont la dette de 40 milliards d'euros (32 milliards d'euros pour RFF et 8 milliards d'euros pour SNCF) s'alourdit de 1,5 milliard chaque année.

Frédéric Cuvillier a fixé comme priorité la stabilisation de cette dette. Pour cela, la constitution du GIU et l'efficacité

industrielle des deux opérateurs représenteront des leviers majeurs pour améliorer la performance économique du système et maîtriser son endettement. Par ailleurs, la réforme prévoit d'instaurer une règle de rétablissement des équilibres financiers, dont le principe sera fixé par la loi et dont les modalités seront mises en œuvre par des contrats de performance entre l'État et les Epic «filles». Le ministre a précisé que l'ensemble des parties prenantes du système ferroviaire, y compris l'État, serait appelé à contribuer à ce redressement économique.



HARMONISATION

UN NOUVEAU CADRE SOCIAL

Frédéric Cuvillier a rappelé que le statut des cheminots ne serait pas modifié. Parallèlement, au-delà du groupe public intégré, la réforme prévoit l'émergence d'un nouveau cadre social pour la profession, qui mettra fin à l'existence de règles trop différentes entre SNCF et ses concurrents en matière d'organisation du temps de travail.

Ce cadre social commun à l'ensemble des entreprises ferroviaires se composera de trois étages. Un «décret-socle» qui fera l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux de la branche et posera les principales règles communes au secteur ferroviaire. Une convention collective nationale sera négociée dans le cadre d'une commission mixte patronat-syndicats et s'appliquera à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire (groupe public et autres opérateurs ferroviaires). Enfin, des accords d'entreprise, spécifiques à chaque entreprise, qui compléteront le cas échéant la convention collective.

Un représentant des pouvoirs publics sera missionné dans les prochaines semaines pour préparer la négociation de la convention collective.

CALENDRIER

ÉVOLUTION EN MARCHÉ

La prochaine étape est désormais le dépôt par le gouvernement d'un projet de loi reprenant l'ensemble de ces dispositions. Ce texte sera examiné par le Parlement à l'automne.

D'ici là, les organisations actuelles ne changeront pas, mais des nouveaux modes de travail, basés sur la coopération, sont progressivement mis en place. Un dialogue SNCF-RFF avec les syndicats des deux entreprises a démarré en mai afin d'examiner les sujets posés par le rapprochement à venir.



Crédits photos : SNCF les infos, J.-J. D'Angelo, S. Cambon