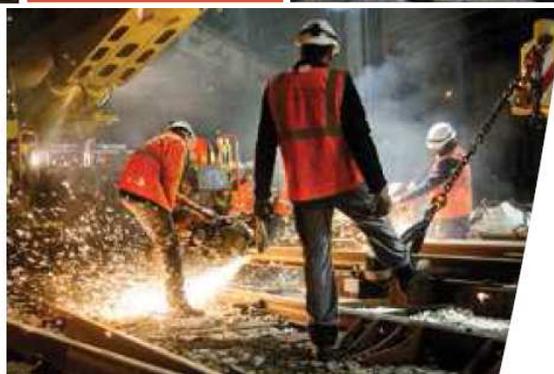
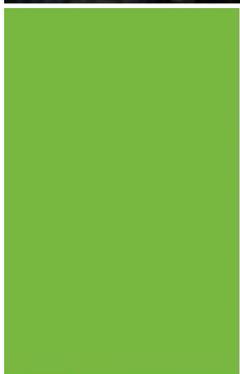


RAPPORT STRATEGIQUE D'ORIENTATION

Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire



Synthèse

La loi portant réforme ferroviaire, adoptée à l'été 2014, s'inscrit dans la construction d'un avenir ambitieux pour le système ferroviaire français. Elle porte l'ambition de le remettre sur une trajectoire vertueuse, conjuguant le développement d'un transport ferroviaire performant et attractif avec l'équilibre économique et financier du groupe public ferroviaire, dans l'intérêt des usagers et des territoires.

L'Etat, stratège national en matière de transports, définit dans le présent rapport sa vision stratégique du système de transport ferroviaire, en préparation de la contractualisation avec chacun des trois établissements du nouveau groupe public ferroviaire pour une durée de 10 ans.

Alors que le transport ferroviaire entre pleinement dans la stratégie « bas carbone » de l'Etat définie par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dans un contexte de développement de nouvelles formes de mobilité issues de la révolution numérique, et en tenant compte de la politique européenne dans le domaine des transports intégrant notamment l'ouverture progressive à la concurrence des services ferroviaires, l'Etat fixe 5 priorités pour le développement du système de transport ferroviaire français :

- La priorité absolue donnée à la sécurité ferroviaire ;
- Le système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire ;
- L'amélioration de la qualité de service à tous les niveaux ;
- La reconquête de la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau ;
- La maîtrise de l'endettement du système ferroviaire.

Table des matières

Préambule	4
I - Le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale du système de transport ferroviaire	5
1.1 Le transport ferroviaire constitue une solution à privilégier pour une mobilité décarbonée	5
1.2 La révolution numérique induit le développement de nouvelles formes de mobilité	5
1.3 Une stratégie nationale qui s'intègre dans la politique européenne dans le domaine des transports	6
II - Priorités et ambitions du Gouvernement pour l'avenir du système de transport ferroviaire national	8
2.1 Les priorités transversales du Gouvernement pour le système de transport ferroviaire français	8
2.1.1 La priorité absolue donnée à la sécurité ferroviaire	8
2.1.2 Le système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire	9
2.1.3 L'amélioration de la qualité de service à tous les niveaux	9
2.1.4 La reconquête de la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau	10
2.1.5 La maîtrise de l'endettement du système ferroviaire	10
2.2 Les ambitions du Gouvernement pour le système de transport ferroviaire français	10
2.2.1 Le transport ferroviaire de voyageurs.....	10
2.2.2 Le transport ferroviaire de marchandises.....	16
2.2.3 La gestion du réseau ferré	19
2.2.4 L'amélioration de la compétitivité du secteur dans un cadre social de haut niveau	23
2.2.5 La situation financière du système de transport ferroviaire et ses perspectives d'évolution	28
Table du traitement des thématiques prévues par la loi	31

Préambule

La réforme ferroviaire a l'ambition de remettre le système ferroviaire sur une trajectoire vertueuse, conjuguant le développement d'un transport ferroviaire performant et attractif avec l'équilibre économique et financier du groupe public ferroviaire.

Elle se traduit par des engagements de progrès, de performance économique et opérationnelle, pour un service public apte à se moderniser, efficace, moins coûteux, et d'un haut niveau de sécurité.

Pour cela, la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoit la conclusion de contrats entre l'État et chacun des trois établissements du groupe public ferroviaire pour une durée de dix ans, avec une actualisation tous les trois ans. Les contrats entre l'État et SNCF Réseau ainsi qu'entre l'État et SNCF Mobilités, dits « contrats opérationnels », seront consolidés au niveau du contrat entre l'État et la SNCF, dit « contrat-cadre stratégique ».

Afin d'assurer que cette contractualisation s'insère dans une politique cohérente de l'État en matière de transports, le législateur a prévu que le Gouvernement établisse un rapport stratégique d'orientation, visant à déterminer la vision stratégique du système de transport ferroviaire¹.

Ce rapport doit être présenté d'une part au Haut comité du système de transport ferroviaire, afin de recueillir son avis, et d'autre part aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport.

Le présent document, ainsi que ses annexes reprenant les thématiques listées à l'article L. 2100-3 du code des transports, en constitue la première édition.

¹ « L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux articles L. 2102-5, L. 2111-10 et L. 2141-3, le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente, dans une perspective pluriannuelle :

- 1° Les évolutions intervenues depuis le précédent rapport stratégique d'orientation ;
- 2° La politique nationale en matière de mobilité et d'intermodalité ;
- 3° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;
- 4° Les actions envisagées pour favoriser la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs ;
- 5° L'avancement du déploiement des systèmes de transport intelligents ;
- 6° La stratégie ferroviaire de l'Etat concernant le réseau existant et les moyens financiers qui lui sont consacrés ;
- 7° La situation financière du système de transport ferroviaire national et ses perspectives d'évolution ;
- 8° La politique nationale en matière de fret ferroviaire ;
- 9° Les enjeux sociétaux et environnementaux du système de transport ferroviaire national ;
- 10° Les actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport ;
- 11° L'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne.

Ce rapport, après avis du Haut Comité du système de transport ferroviaire, est soumis aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport et fait l'objet d'un débat. Il est rendu public. »

I - Le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale du système de transport ferroviaire

1.1 Le transport ferroviaire constitue une solution à privilégier pour une mobilité décarbonée

La politique nationale des transports s'inscrit dans les engagements de la France en matière de transition énergétique. Elle participe aux objectifs de compétitivité de l'économie et des territoires, de croissance et d'emploi, et intègre les enjeux de préservation de l'environnement et du cadre de vie des Français.

La loi n°2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe les grands objectifs en termes de production et de consommation d'énergie: réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre en 2030, 32% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale en 2030, diminution de 30% de la consommation d'énergie fossile d'ici 2030, et division par deux de la consommation énergétique finale en 2050. Compte tenu de leur part dans ces différents indicateurs, les transports ont vocation à contribuer de façon décisive à la réalisation de ces objectifs².

Le transport ferroviaire entre donc pleinement dans la stratégie « bas carbone » de l'Etat définie par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

1.2 La révolution numérique induit le développement de nouvelles formes de mobilité

Le secteur des transports de voyageurs connaît aujourd'hui des mutations importantes : l'approche de la mobilité évolue, les Français s'appuyant de plus en plus sur la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs, afin de tirer le meilleur parti de chaque mode.

De nouveaux services se développent comme le covoiturage, qui est en plein essor, ou le transport aérien *low-cost*. Par ailleurs les évolutions légales et réglementaires conduisent à l'apparition de nouveaux acteurs : le transport interurbain de voyageurs par autocar a été largement libéralisé par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

La révolution numérique transforme déjà profondément la mobilité des personnes et des biens. Elle ouvre des perspectives de progrès considérables dans le sens d'une amélioration des services à l'utilisateur, d'une plus grande efficacité des systèmes de transport et d'une réduction de leurs impacts

² L'article 36-I de la loi de transition énergétique mentionne expressément que « le développement et le déploiement des transports à faibles émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques constituent une priorité tant au regard des exigences de la transition énergétique que de la nécessité d'améliorer le maillage et l'accessibilité des territoires [...]. Pour le transport des personnes, l'État encourage le report modal du transport routier par véhicules individuels vers le transport ferroviaire [...]. Pour le transport des marchandises, l'État accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. Il soutient le développement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier ».

environnementaux. Pour autant, cette révolution est aussi porteuse de défis par rapport aux modèles économiques et sociaux établis. La compétitivité de l'offre française d'industrie et de services dans le secteur des mobilités dépend de son adaptation à cette évolution en marche.

Dans ce contexte, la France développe une stratégie de la mobilité intelligente qui s'inscrit à la fois dans une dynamique européenne soutenue, et dans une politique gouvernementale très volontaire pour assurer la révolution numérique mais aussi réussir les transitions sociales et économiques à l'intérieur même et vis-à-vis de nos entreprises publiques et de nos leaders d'industrie.

1.3 Une stratégie nationale qui s'intègre dans la politique européenne dans le domaine des transports

L'Union européenne dispose d'une compétence partagée avec les États membres dans le domaine des transports (article 4 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne). Le transport ferroviaire est par ailleurs un domaine par nature « européen », compte tenu de sa pertinence économique sur la longue distance.

L'objectif poursuivi par l'Union européenne dans sa politique en matière de transport ferroviaire est de redynamiser le secteur. Cet objectif a été affirmé à plusieurs reprises dans ses communications, notamment sa « feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources. » de 2011³.

Pour les voyageurs, elle permet notamment de garantir et de défendre les droits des passagers. Sur le fret, elle vise notamment un report de 50% du fret sur le mode ferroviaire ou fluvial d'ici 2050.

Cette politique a conduit à l'ouverture à la concurrence du transport international de marchandises (2003), puis du transport intérieur de marchandises (2006), enfin du transport international de voyageurs avec possibilité de cabotage (2009).

La dernière étape d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire correspond au pilier politique du 4^{ème} paquet ferroviaire. La France s'est beaucoup investie au cours des discussions pour faire reconnaître la diversité des modèles ferroviaires, et notamment celui mis en place à l'occasion de la loi portant réforme ferroviaire.

Des marges de manœuvre importantes sont laissées aux États membres pour tenir compte des circonstances historiques, techniques et géographiques nationales. Afin d'appliquer les textes européens définitifs en France, il reviendra à l'État de fixer le cadre législatif permettant leur mise en œuvre dans notre pays, en déterminant les modalités précises, le calendrier et l'organisation. Cela se fera en lien étroit avec tous les acteurs, notamment les nouvelles régions et les partenaires sociaux. La définition de la stratégie nationale s'inscrit donc dans un cadre européen évolutif et fortement marqué par l'ouverture à la concurrence.

³ COM(2011)144

Conformément au 4^{ème} paquet ferroviaire, le cadre législatif national sera adapté pour préparer l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux non conventionnés à l'horizon 2020 et l'ouverture à la concurrence des contrats ferroviaires de service publics.

Sur ces derniers, il sera proposé au Parlement national que la mise en œuvre nationale du cadre juridique européen soit préparée par des expérimentations locales. L'Etat et les régions dresseront la liste des lignes qui feront l'objet de cette expérimentation.

En matière d'infrastructures, l'Union européenne cherche à connecter les réseaux de transport nationaux et à supprimer les goulets d'étranglement. C'est ainsi que la politique de réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) a été consacrée dans le traité de Maastricht sur l'UE, en 92. En 2010, des corridors européens de fret ont été mis en place, sur des périmètres très similaires à la partie ferroviaire des réseaux transeuropéens, afin de faciliter le développement des trafics par la coordination des gestionnaires d'infrastructure.

Cette politique est financée par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), avec un budget de 26 milliards d'euros pour la période 2014-2020. Elle bénéficie également du plan d'investissement Juncker, qui vise à libérer environ 315 milliards d'euros d'investissements publics et privés d'ici 2017.

Ce que prévoit le 4^{ème} paquet ferroviaire

Le quatrième paquet ferroviaire est un ensemble de textes législatifs européens regroupés en deux piliers :

- Un pilier technique, qui porte sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires. Très attendu par la filière ferroviaire française, il permettra notamment de simplifier et de réduire les coûts des procédures administratives d'accès des trains aux autres réseaux européens. Il renforce à cet effet les missions de l'Agence Ferroviaire Européenne, située à Valenciennes.
- Un pilier politique, qui porte quant à lui sur l'organisation du secteur ferroviaire, et sur les modalités d'ouverture à la concurrence des services nationaux.

Il confirme la cohérence de l'organisation en un groupe public ferroviaire intégré choisie par la France dans le cadre de la réforme ferroviaire. Il prévoit également des garanties fortes permettant à tous les opérateurs ferroviaires d'être traités équitablement.

En ce qui concerne les règles d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires :

- Pour les services commerciaux (« open access »), il prévoit l'ouverture à la concurrence des lignes commerciales nationales (principalement TGV pour la France) à partir de 2020, dans le strict respect du cadre social national et à la condition de ne pas porter atteinte aux contrats de service public (généralement les lignes TET et TER en France).
- Pour les services conventionnés (contrats de service public), qui représentent la très grande majorité du trafic en France en nombre de voyageurs, il prévoit en 2023 l'entrée en vigueur d'un nouveau régime pour l'attribution des contrats de services public (Transilien, TER et TET) qui préservera la possibilité de choisir entre le recours à une attribution directe sous conditions et la mise en concurrence par appel d'offre.

II - Priorités et ambitions du Gouvernement pour l'avenir du système de transport ferroviaire national

2.1 Les priorités transversales du Gouvernement pour le système de transport ferroviaire français

En vue d'orienter le groupe public ferroviaire et l'ensemble du système ferroviaire vers des priorités d'action visant à adapter et moderniser le développement du transport ferroviaire pour le monde de demain, l'Etat fixe 5 priorités pour le développement du système de transport ferroviaire français :

- La priorité absolue donnée à la sécurité ferroviaire ;
- Le système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire ;
- L'amélioration de la qualité de service à tous les niveaux ;
- La reconquête de la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau ;
- La maîtrise de l'endettement du système ferroviaire.

2.1.1 La priorité absolue donnée à la sécurité ferroviaire

Le déraillement du train Intercités à Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013, rappelle que tout doit être fait pour assurer la sécurité ferroviaire. Il doit y avoir un avant et un après Brétigny. Les accidents de Denguin en juillet 2014 et de la rame TGV d'essai à Eckwersheim le 14 novembre 2015 ont rappelé la prééminence de cette priorité.

L'Etat souhaite une poursuite de la mobilisation totale de tous les acteurs du secteur ferroviaire, et notamment du groupe public ferroviaire dans toutes ses composantes. La sécurité doit être une préoccupation constante et irriguer toutes les entités. Cette culture de la sécurité doit faire l'objet d'un travail de diffusion au quotidien sur le terrain dans les pratiques managériales chez tous les acteurs.

La réforme ferroviaire a renforcé le rôle central de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), puisqu'il assure la cohérence d'ensemble du système de sécurité du secteur ferroviaire.

Les mesures de sécurité ferroviaire mises en place

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports a fixé au secteur ferroviaire comme priorité stratégique la sécurité. Afin de renforcer le suivi de la politique de sécurité du transport ferroviaire et de mobiliser tous les acteurs, il a ainsi créé en septembre 2014 un « Comité de suivi de la sécurité ferroviaire », qu'il réunit deux fois par an.

Chargé d'élaborer des textes en matière de sécurité, de superviser par des inspections ou des audits les différents opérateurs, et de délivrer des autorisations pour les différents types de matériels roulants, ou d'infrastructures, l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) a vu ses moyens renforcés ces dernières années compte tenu de ses missions. L'accent est mis notamment sur le renforcement du suivi de la mise en œuvre des recommandations du Bureau Enquêtes Accidents des Transports Terrestres, sur la priorité à la maintenance, qui passe en particulier par une évolution des modes de fonctionnement de SNCF Réseau, sur le retour d'expérience et le développement de l'analyse des risques

2.1.2 Le système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire

Le réseau ferré national offre aujourd'hui la possibilité d'une desserte fine des territoires. C'est l'une des spécificités du réseau ferroviaire français, qui a largement accompagné les évolutions démographiques et socio-économiques du siècle dernier.

Conscient que le réseau ferré nécessite des investissements coûteux, tant pour son développement et l'entretien de l'infrastructure que pour l'acquisition du matériel roulant et son exploitation, le mode ferroviaire ne saurait constituer la réponse généralisée aux besoins de transport, qui ont considérablement évolué au cours des dernières décennies ; son utilisation doit donc répondre à un enjeu de massification des transports pour trouver sa pertinence.

La priorité de l'Etat est donc que le réseau ferré soit en mesure de répondre à la demande de transport, tant en matière de desserte voyageurs, que pour le maintien du fret territorial, dans un objectif de développement harmonieux et d'aménagement équilibré du territoire.

La priorité à la maintenance et à l'entretien des réseaux tout comme la recherche d'une adéquation optimale des référentiels d'exploitation et de maintenance aux caractéristiques des circulations sur ce réseau, dans un cadre de sécurité maintenu, sont à ce titre des moyens d'atteindre cet objectif.

2.1.3 L'amélioration de la qualité de service à tous les niveaux

La qualité de service offerte par le mode ferroviaire constitue un enjeu déterminant du choix des utilisateurs. Elle est aussi vectrice de l'image du mode ferroviaire.

Aujourd'hui, en dépit des progrès réalisés ces dernières années, cette qualité de service ne donne pas encore pleinement satisfaction aux usagers du mode ferroviaire, et peut le cas échéant nourrir une attitude de défiance.

Si des efforts importants sont réalisés pour rénover le réseau et mieux accompagner l'utilisateur, le mode ferroviaire possède des marges de progrès importantes, tant en termes de réactivité, de confort et de modernité.

Pour le transport de voyageurs, le mode ferroviaire doit aujourd'hui s'adapter à l'essor de nouvelles offres (covoiturage, autocar) qui se caractérisent par des prix sensiblement inférieurs. Au-delà du développement de nouvelles offres multimodales et des petits prix, la qualité des services apparaît comme un enjeu déterminant dans le choix des usagers : ponctualité, confort, connectivité aux réseaux mobiles, qualité de la gestion des perturbations, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, information des voyageurs, sûreté... sont autant de domaines sur lesquels des progrès restent à faire.

Pour le transport de marchandises, la prévisibilité dans l'allocation des sillons, ou le respect des délais d'acheminement contractuels sont déterminants.

2.1.4 La reconquête de la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau

Le transport ferroviaire doit faire face à une concurrence intermodale exacerbée.

La compétitivité du ferroviaire est en particulier déterminée par :

- La performance de la production de l'offre : fiabilité, ponctualité, gestion des perturbations, sécurité, sûreté...
- Une politique commerciale dynamique et innovante ;
- La maîtrise des coûts du système ferroviaire.

La loi portant réforme ferroviaire a décidé de l'unification du gestionnaire d'infrastructure, qui contribuera à cette amélioration. Au-delà, l'ensemble des composantes du groupe public ferroviaire est incité à améliorer son efficacité industrielle dans cet objectif.

Cette maîtrise des coûts doit intervenir dans un cadre social rénové de haut niveau, en combinant pour le groupe public ferroviaire un management moderne et respectueux des personnels, avec une performance accrue tant individuelle que collective.

Enfin, la compétitivité du ferroviaire doit reposer en particulier sur une valorisation des bénéfices de l'innovation, et une intensification du déploiement du digital. Elle mérite à ce titre de s'appuyer sur des partenariats entre les opérateurs et l'industrie ferroviaire.

2.1.5 La maîtrise de l'endettement du système ferroviaire

Avant la réforme ferroviaire de 2014, le financement du système ferroviaire reposait sur un endettement croissant et non maîtrisé dû notamment à l'inflation des coûts de production, à la nécessité de rattraper le retard accumulé dans la rénovation du réseau, aux dépenses dans les grands projets d'infrastructure ou encore aux frais financiers des emprunts correspondants. L'un des piliers de la réforme ferroviaire de 2014 est de mettre en place le cadre nécessaire au redressement financier du système ferroviaire, créant les conditions permettant un retour à l'équilibre, et donnant les moyens au groupe public ferroviaire d'assainir sa situation financière.

2.2 Les ambitions du Gouvernement pour le système de transport ferroviaire français

A travers son rapport stratégique d'orientation, le Gouvernement souhaite décliner plus concrètement ses ambitions pour le groupe public ferroviaire et le système ferroviaire dans son ensemble. La section qui suit décline donc, par activité, les orientations que l'Etat entend faire prendre par le système ferroviaire en application des cinq priorités précitées.

2.2.1 Le transport ferroviaire de voyageurs

La politique nationale vise à assurer la cohérence et le bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national de voyageurs.

Dans ce contexte, l'Etat a pour objectif de favoriser le report modal en développant l'usage du mode

ferroviaire, tout en veillant à l'objectif de maîtrise de la dépense publique.

L'État, en partenariat avec les différents acteurs du système ferroviaire, veille à cette fin à ce que la complémentarité entre les différents services et modes de transport permette de satisfaire les objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibrés, harmonieux et durable des territoires.

Le mode ferroviaire dans les déplacements

Le mode ferroviaire représente aujourd'hui environ 10% des déplacements des Français, soit 102 milliards de voyageurs-kilomètres en 2014. Le transport ferroviaire de voyageurs se décompose en plusieurs offres⁴ :

D'une part, les services librement organisés (il s'agit essentiellement de l'offre TGV), dans le respect des dispositions réglementaires et sous le contrôle de l'État.

SNCF Mobilités dispose actuellement d'un monopole pour le transport national de voyageurs sur le réseau ferré national. Le transport ferroviaire international de voyageurs, et le cabotage qui peut être réalisé à cette occasion sur le territoire national, est en revanche ouvert à la concurrence depuis 2010, sous le contrôle de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER).

Outre SNCF Mobilités qui transporte environ 100 millions de voyageurs par an à bord des TGV, d'autres entreprises ferroviaires sont présentes en France pour les liaisons internationales, dont les principales sont Eurostar (10,4 millions de voyageurs en 2015), Thalys (environ 7 millions de voyageurs en 2015), et Thello (environ 0,5 millions de voyageurs en 2015), ainsi que les autres opérateurs nationaux européens via des accords de coopération avec SNCF Mobilités.

D'autre part, s'agissant des services conventionnés par des autorités publiques (TER organisé par les régions, Transilien organisé par le STIF et trains d'équilibre du territoire (TET) organisés par l'État), SNCF Mobilités dispose actuellement d'un monopole. Ils représentent environ 1,4 milliard de voyageurs par an.

Les ambitions du Gouvernement portent sur chacun des segments que compose cette offre :

- **Poursuivre la dynamique de développement de l'offre TER**

Les régions, devenues depuis 2002 autorités organisatrices des transports, sont compétentes pour organiser les services TER. En Ile-de-France, le STIF organise l'ensemble des transports, dont les transports ferroviaires régionaux. Cette compétence consiste notamment à définir l'offre de transport et la qualité du service associée.

Une telle évolution s'est traduite par une nouvelle dynamique de cette offre, et un succès indiscutable en termes de fréquentation de ces services (avec une augmentation de 55% des trafics entre 1997 et

4 En ordre de grandeur, l'offre TER représente 7 500 trains quotidiens qui transportent environ 1 million de voyageurs pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 4 Md€ ; l'offre Transilien représente plus de 6 000 trains quotidiens qui transportent environ 3 millions de voyageurs pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 2,9 Md€ ; l'offre TET représente 300 trains quotidiens qui transportent environ 90 000 voyageurs pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 1 Md€ ; et l'offre TGV représente 800 trains quotidiens qui transportent environ 300 000 voyageurs pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 5 Md€.

2007).

Pour poursuivre cette dynamique, et la conforter, le rôle des régions et du STIF en tant qu'autorités organisatrices des transports a été renforcé dans le cadre de la réforme ferroviaire par plusieurs évolutions.

Il s'agit notamment :

- de la liberté tarifaire régionale accordée aux régions, en complément de celle déjà en vigueur pour le STIF ; celle-ci va permettre aux régions de développer une politique tarifaire intégrée entre les différents modes, et ainsi de promouvoir une approche complémentaire entre eux. L'ouverture de l'accès aux données relatives aux services TER et le développement de calculateurs d'itinéraires régionaux doit également faciliter l'appropriation par le public de ces nouvelles approches ;
- d'une transparence renforcée dans le cadre de la relation conventionnelle avec l'opérateur (obligation pour l'opérateur de tenir des comptes séparés par convention, mise en place de comptes de lignes dont le contenu est défini par l'autorité organisatrice, communication annuelle à l'autorité par l'opérateur d'un rapport du délégataire) ;
- d'une plus grande association des régions et du STIF à la gouvernance du système ferroviaire, grâce à la participation de représentants des autorités organisatrices des transports dans plusieurs instances centrales de la gouvernance du système ferroviaire (Haut comité du système de transport ferroviaire, conseil de surveillance de la SNCF, conseil d'administration de SNCF Réseau, conseil consultatif des Trains d'équilibre du territoire).

La réforme territoriale, qui crée de nouvelles grandes régions et renforce leurs compétences, a conduit à un nouveau partenariat entre l'Etat et les Régions en matière de transport, signé le 27 juin 2016, dans un objectif de renforcement de la mobilité durable.

La structuration de l'offre TER et l'amélioration de la qualité du service ont vocation à être poursuivies, sous l'égide des régions, et avec la mobilisation de l'exploitant.

Les enjeux spécifiques de la zone dense doivent en particulier être relevés par l'exploitant et le gestionnaire d'infrastructure, en renouvelant notamment les outils et des méthodes d'exploitation, en particulier en Ile-de-France.

Conformément au 4^{ème} paquet ferroviaire, le cadre législatif national doit être adapté pour préparer l'ouverture à la concurrence des contrats ferroviaires de service publics. Il sera proposé au Parlement national que la mise en œuvre nationale du cadre juridique européen soit préparée par des expérimentations locales. L'Etat et les régions dresseront la liste des lignes qui feront l'objet de cette expérimentation, comme convenu dans la plateforme Etat-Régions signée le 27 juin 2016. L'ARAFER sera également associée à l'évolution de ce cadre.

- **Accompagner la renaissance des trains Intercités**

Face au constat d'un service qui ne répondait plus aux attentes des voyageurs, en termes de desserte comme de qualité de service, et face au développement de modes de mobilité alternatifs, la

démarche de concertation avec les territoires, et en particulier avec les autorités organisatrices régionales, en tenant compte de la situation de chaque ligne, a permis d'aboutir à la clarification du périmètre des trains d'équilibre du territoire, et de faire émerger la possibilité d'une mobilisation conjointe de l'Etat et des nouvelles Régions pour améliorer la qualité de service.

L'Etat a vocation à rester autorité organisatrice des trois lignes structurantes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse, et de trois autres lignes d'aménagement du territoire aux enjeux spécifiques. L'Etat conforte son rôle d'autorité organisatrice en renforçant ses prérogatives en matière notamment de définition du plan de transport.

La concertation avec les Régions se poursuit sur les autres lignes, afin de trouver les meilleures solutions de gouvernance, au cas par cas. L'engagement des Régions pour devenir autorités organisatrices des lignes TET à vocation régionale leur donnerait un rôle déterminant pour améliorer l'ensemble des services ferroviaires sur leur territoire. S'agissant de lignes aujourd'hui fortement imbriquées avec l'offre TER, cela constituerait également un facteur de simplification et de clarification.

L'exploitant devra poursuivre ses efforts, en matière d'amélioration de la qualité de service, et de l'efficacité économique des TET (par une politique commerciale plus dynamique, des efforts de productivité, et une meilleure transparence). Le Gouvernement veillera de son côté à maintenir l'équilibre économique actuel des TET pour SNCF Mobilités.

Le chantier de la renaissance des trains Intercités

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a lancé le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients.

Il a ainsi engagé une nouvelle dynamique, qui repose sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique.

L'Etat s'est fortement engagé dans le renouvellement du matériel roulant, facteur d'attractivité de ces trains et élément essentiel d'amélioration du confort et de la fiabilité : le Gouvernement a demandé à SNCF Mobilités de lancer un nouvel appel d'offres pour le renouvellement du matériel roulant des 3 lignes structurantes (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse) pour un montant d'environ 1 milliard d'euros, et investit à hauteur de 1.5 milliards d'euros pour l'acquisition de matériels neufs sur les autres lignes. Par ailleurs, l'Etat s'est également engagé fortement dans la modernisation des infrastructures empruntées par ces trains, en investissant 2 milliards d'euros d'ici 2020 dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités.

Concernant les trains de nuit, le Gouvernement a par ailleurs décidé le maintien sous l'autorité de l'Etat de 2 lignes d'aménagement du territoire (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol), pour répondre aux besoins de mobilité de ces territoires en l'absence d'alternative de qualité.

- **Donner un nouveau souffle au modèle TGV, et élargir l'offre ferroviaire non conventionnée**

Les services à grande vitesse représentent aujourd'hui la quasi-intégralité de l'offre ferroviaire non

conventionnée de voyageurs sur le réseau français.

La mise en service de quatre nouvelles LGV en 2016 et 2017 améliore considérablement la qualité de la desserte ferroviaire de longue distance en France, permettant de rapprocher les territoires. Elle permet également de dynamiser les trafics ferroviaires de voyageurs.

L'accroissement de la concurrence intermodale sur l'ensemble du réseau nécessite une politique commerciale TGV dynamique et innovante, pour reconquérir les marchés. La qualité du service est à ce titre un enjeu majeur d'attractivité, avec notamment une forte attente de confort et de valorisation du temps de trajet par les voyageurs.

Au-delà, la conception de nouvelles rames de TGV du futur donne l'occasion de définir les nouveaux services à proposer à bord des rames, et de rechercher les bases d'un nouveau modèle économique optimisé (voir point 2.2.4).

Par ailleurs, en complément aux dessertes TGV, il s'agit d'encourager le développement d'une offre Intercités classique non conventionnée, à l'initiative et pour le compte propre de l'exploitant, qui s'appuie sur une politique commerciale dynamique, afin de développer l'usage du mode ferroviaire en répondant à une plus large gamme de besoins.

Conformément au 4^e paquet ferroviaire, le cadre législatif national doit être adapté pour préparer l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux non conventionnés à l'horizon 2020. Le rôle de l'ARAFER a été renforcé dans cette perspective.

- **Favoriser la complémentarité entre les différents services de transports de voyageurs**

Le développement de l'intermodalité est l'un des objectifs prioritaires de la politique des transports portée par l'État. Il s'agit notamment de faciliter l'articulation des offres, permettant un usage renforcé du mode ferroviaire.

Au niveau national, SNCF Mobilités doit continuer à se positionner comme un acteur de l'intermodalité, en développant une offre jouant sur les synergies et les complémentarités avec les autres modes (ex. : services porte à porte, partenariats avec d'autres entreprises prestataires de services), afin qu'ils bénéficient au mode ferroviaire.

Une politique commerciale dynamique et innovante est à ce titre un facteur d'amélioration important. La mise à disposition large de l'information sur l'offre ferroviaire (en s'appuyant notamment sur l'open data) et l'élargissement de la vente à de services de transports multimodaux sont deux enjeux qui permettront de valoriser tous les atouts du mode ferroviaire, et notamment les solutions porte à porte incluant un maillon de transport ferroviaire. Il s'agit donc de faciliter la connexion des utilisateurs d'autres modes de mobilités individuelles ou partagées, afin d'inciter à l'utilisation du mode ferroviaire sur son domaine de pertinence.

Au niveau régional, l'État a confié aux régions la compétence d'organisation de l'ensemble des transports d'intérêt régional, par le biais de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle

organisation territoriale de la République (Loi NOTRe). A travers l'élaboration des schémas régionaux de l'intermodalité, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent intervenir désormais sur le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, des modes de déplacement dits actifs, ou encore de la livraison de marchandises en ville et la logistique urbaine.

Enfin, le rôle des gares, progressivement devenues des pôles d'échanges entre transport ferroviaire et transport urbain, mais également des lieux de vie, va considérablement évoluer. La loi portant réforme ferroviaire prévoit dans un délai de deux ans, la remise d'« *un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs.* »

Au-delà des enjeux de gouvernance, Gares et Connexions doit relever le défi de la qualité de service dans les gares, en s'appuyant notamment sur le digital pour améliorer l'information des voyageurs, en améliorant la convivialité des lieux y compris avec la présence de commerces, et trouver un nouveau modèle économique avec une tarification ferroviaire refondée, sous le contrôle de l'ARAFER.

- **Assurer la sûreté du mode ferroviaire**

La sûreté des services ferroviaires de voyageurs doit faire l'objet d'une attention permanente de tous les acteurs dans un contexte caractérisé par l'importance du risque terroriste. Le projet d'attentat avorté du Thalys le 21 août 2015 en démontre toute la nécessité. Elle bénéficie d'ores et déjà :

- D'un service interne de sécurité important dédié au ferroviaire et mis à disposition de tous les acteurs, la SUGE, avec ses 3000 agents qui collaborent étroitement avec les forces de sécurité ;
- D'un système vidéo surveillance largement déployé dans les véhicules et les gares ;
- D'un poste de commandement national de sécurité moderne.

La loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique, et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, publiée le 23 mars 2016, permet de renforcer l'efficacité de ces moyens.

Une démarche au niveau européen a été mise en œuvre, afin de partager les meilleures pratiques des opérateurs, et d'impulser de nouvelles mesures harmonisées à l'échelle européenne.

La loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique, et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs

La loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique, et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a notamment renforcé les prérogatives accordées aux agents de la SUGE, avec notamment la possibilité de procéder à l'inspection visuelle et à la fouille des bagages ainsi qu'à des palpations de sécurité, ou l'élargissement de la dispense du port de la tenue.

Cette loi a également fortement renforcé les moyens permettant de lutter contre la fraude, avec notamment la création d'un droit de communication des données des administrations vers les entreprises de transport, ou l'abaissement du nombre de contraventions de 10 à 5 pour constituer un délit de fraude d'habitude.

Il s'agit plus largement, sous l'égide de l'Etat, que les acteurs du ferroviaire participent à la définition d'une stratégie d'ensemble et à l'organisation de la prévention de ce risque. Il s'agit d'expertiser, avec l'appui des services de l'Etat le cas échéant, et de développer des dispositifs innovants de nature technique, technologique, humaine ou organisationnelle, dont la combinaison devra permettre de réaliser des contrôles, adaptés aux caractéristiques des espaces ferroviaires.

A ce titre, des solutions innovantes pour développer des contrôles aléatoires dans les gares, et avant l'embarquement doivent être examinées, en complément à la mise en œuvre des dispositifs de contrôles avant embarquement, comme c'est déjà le cas dans les gares du Thalys suite à la demande de la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en novembre 2015. Une réflexion doit par ailleurs être lancée sur l'extension des billets nominatifs.

2.2.2 Le transport ferroviaire de marchandises

Les services ferroviaires de transport de marchandises sont aujourd'hui intégralement ouverts à la concurrence, sous le contrôle de l'ARAFER.

Le mode ferroviaire dans le transport de marchandises

Les services de transport ferroviaire de marchandises sont assurés, en France, par une vingtaine d'entreprises ferroviaires. Les entreprises ferroviaires assurant du transport de fret les plus importantes sont Fret SNCF (au sein de SNCF Mobilités), Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), VFLI (filiale de SNCF Mobilités), et Europorte (filiale d'Eurotunnel). Une dizaine d'entreprises sont par ailleurs « opérateur ferroviaire de proximité » (OFP), dont la vocation est principalement de traiter des flux régionaux ou locaux de fret.

En 2014, le marché du fret ferroviaire français représentait 32,2 milliards de tonnes-kilomètres dont 37 % ont été assurées par des entreprises ferroviaires alternatives à l'opérateur historique, Fret SNCF.

L'objectif fixé en 2009 lors du Grenelle de l'environnement de porter la part des transports alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022 nécessitait, en particulier, que le fret ferroviaire reconquière des parts de marché. Mais depuis fin 2008, la crise économique a entraîné une contraction de la demande de transport, la part de marché du mode ferroviaire se stabilisant à environ 10 % depuis 2012.

Face aux difficultés persistantes du secteur, le ministre chargé des transports a décidé à l'été 2013 la mise en place d'une Conférence ministérielle périodique pour la relance du fret ferroviaire pour engager un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs du secteur.

Le fret ferroviaire a connu une croissance de 5,6% en 2015 à 34 milliard de tonnes-kilomètres.

Par ailleurs, l'élaboration d'une stratégie nationale sur la logistique « France Logistique 2025 », présentée en Conseil des ministres le 24 mars 2016, a donné l'occasion de définir les conditions d'un meilleur report modal, en s'appuyant sur l'ensemble des leviers disponibles, et en intégrant notamment la révolution numérique dans ce secteur.

Les principaux axes sur la politique de transport ferroviaire de marchandises portent notamment sur :

- **Le niveau des péages et l'amélioration de la qualité des sillons proposés au fret**

L'attractivité du transport de fret ferroviaire en France repose aujourd'hui sur un niveau de péages réduit par rapport à la moyenne des autres pays européens, grâce à l'engagement financier du Gouvernement sous la forme d'un dispositif spécifique de soutien à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Le Gouvernement confirme son engagement, en réaffirmant l'intérêt d'un tel dispositif spécifique d'aide au fret ferroviaire. SNCF Réseau devra par ailleurs viser un coût marginal plus conforme à la moyenne des réseaux européens, et s'inscrire plus globalement dans une refonte des péages d'utilisation du réseau, sous le contrôle de l'ARAFER. Toutefois, l'attractivité de ce mode doit notamment s'améliorer en parallèle grâce à un effort dans la qualité des sillons proposés par SNCF Réseau, et en particulier sur les corridors européens de fret ferroviaire.

- **L'affirmation du rôle des grands ports maritimes en faveur du développement du fret ferroviaire.**

Chaque grand port maritime a intégré le développement du fret ferroviaire dans les objectifs de son projet stratégique. A ce titre, les actions visent en particulier l'amélioration des axes ferroviaires qui relient chaque port à son hinterland, tant en qualité de service qu'en capacité offerte. Les missions confiées en 2016 à deux parlementaires pour chaque axe ont permis d'identifier les mesures utiles à mettre en place pour le développement des hinterlands des ports.

Le développement et la montée en puissance des plateformes et terminaux multimodaux des grands ports maritimes doivent par ailleurs contribuer à augmenter l'attractivité des ports, en améliorant la compétitivité des dessertes ferroviaires associées.

Enfin, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) portuaires est encouragée, comme c'est déjà le cas à partir des grands ports maritimes de La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire ou du port autonome de Bayonne, ou pour la desserte du grand port maritime du Havre.

- **La sauvegarde du réseau capillaire fret**

Ces lignes constituent un atout majeur pour le développement économique des territoires desservis. Elles constituent bien souvent un maillon indispensable de la chaîne logistique, et sont indispensables pour alimenter en trafic les lignes principales.

Une approche locale, ligne par ligne, impliquant l'ensemble des parties prenantes concernées (Etat, SNCF Réseau, opérateurs, chargeurs, filières économiques, collectivités locales, CCI,..) a été mise en place, afin d'évaluer leur pertinence et les modes de gestion les plus adaptés. Les Régions ont vocation à y tenir un rôle de premier plan, compte-tenu de leur compétence en termes de développement économique et d'aménagement du territoire, comme convenu dans le cadre de la plateforme Etat-Régions sur les transports signée le 27 juin 2016. Les grands ports maritimes peuvent

également être le cas échéant des acteurs importants de ces démarches.

L'État a ainsi décidé d'accompagner la mobilisation des acteurs locaux en apportant, à travers l'AFITF, un financement de 30 M€ sur trois ans (2015-2017), qui a vocation à être pérennisé. Les premières réalisations de cette dynamique nouvelle sont d'ores et déjà visibles, à l'image de la ligne du Bec d'Ambès.

- **Le soutien au transport combiné**

Le transport combiné est un segment déterminant pour encourager le report modal, et répondre aux enjeux de la logistique, et il a vocation à se développer.

Pour y parvenir, l'État a souhaité mobiliser le fonds de financement de la transition énergétique, pour apporter un complément à l'aide d'exploitation du transport combiné, à hauteur de 30 M€ sur la période 2015-2017. En contrepartie, les opérateurs fluviaux et ferroviaires ont signé un protocole avec l'État, dont l'objectif est d'améliorer leur modèle économique pour s'affranchir des aides à l'exploitation au terme de cette période.

A ce titre, l'Etat incite SNCF Réseau à améliorer la qualité du service et le modèle économique des plateformes, afin d'améliorer l'attractivité de ce segment.

- **Le développement des autoroutes ferroviaires au service du report modal**

Les autoroutes ferroviaires permettent de transporter des camions ou des remorques sur des trains pour franchir des zones sensibles, des obstacles ou parcourir de longues distances. Leur viabilité économique est recherchée à travers des économies d'échelle liées à la massification des transports et une fréquence soutenue des rotations qui garantit une offre performante pour les chargeurs.

Le Gouvernement encourage le développement des autoroutes ferroviaires, notamment avec :

- La pérennisation, dans le cadre d'un groupe de travail franco-italien, de l'autoroute ferroviaire alpine, et une incitation à la création de services internationaux nouveaux ;
- Une incitation au renforcement des services sur le sillon rhodanien, en complément aux services existants Perpignan-Luxembourg et Perpignan-Calais, en s'appuyant notamment sur les corridors européens, et dans le cadre d'un groupe de travail franco-espagnol ;
- La relance du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, en s'appuyant sur le corridor européen, et dans le cadre d'un groupe de travail franco-espagnol.

L'initiative d'opérateurs pour la création de nouveaux services est par ailleurs suscitée, y compris sur la création de plateformes adaptées dont la localisation mérite d'être inscrite dans une réflexion nationale. La fiabilité des circulations de fret sur le réseau ferroviaire national est déterminante pour assurer la viabilité économique et l'attractivité de ces services cadencés de report modal, directement concurrents de la route, ce qui nécessite la mobilisation continue du gestionnaire d'infrastructures.

- **Le traitement du bruit**

L'amélioration des capacités offertes pour le fret doit impérativement s'accompagner d'une attention particulière aux nuisances qui pourraient en découler. Il s'agit d'une condition essentielle de l'acceptation du développement du fret ferroviaire, notamment sur les corridors européens de fret ferroviaire.

Une telle action pour traiter le bruit à la source doit s'envisager au niveau européen, afin d'apporter une réponse unifiée à cette question, tout en évitant des restrictions d'exploitation et des désavantages concurrentiels pour le rail. Un programme de soutien européen prévoyant des incitations efficaces y compris financières doit accompagner l'adaptation du matériel roulant existant. Tous les acteurs du secteur (industriels, exploitants, investisseurs) doivent en parallèle se mobiliser pour porter une vision résolument positive de la recherche et de l'application de solutions concrètes à l'atténuation du bruit ferroviaire.

2.2.3 La gestion du réseau ferré

Le réseau ferré national irrigue actuellement le territoire national avec 30 000 km de lignes en service. Il est aujourd'hui complété par le réseau ferroviaire de 10 gestionnaires d'infrastructures (Eurotunnel, TP Ferro, et les grands ports maritimes et les ports autonomes de Paris et Strasbourg), en attendant la mise en service prochaine de trois LGV (LISEA, ERE, et OCVA).

Le constat des fragilités du réseau ferré national est connu : niveau de sécurité à consolider, vétusté de l'infrastructure à résorber, modèle économique à repenser, fiabilité et performance à renforcer dans la gestion des circulations.

En permettant notamment une meilleure intégration du système avec la création de SNCF-Réseau, gestionnaire unifié du réseau ferré national, la réforme ferroviaire offre de nouveaux leviers pour redresser la situation.

La stratégie de l'État pour la gestion du réseau ferré identifie quatre axes majeurs :

- **La modernisation de la maintenance pour garantir un haut niveau de sécurité et de performance**

La sécurité ferroviaire est la priorité stratégique du groupe public ferroviaire. Elle doit notamment conduire le groupe public ferroviaire à continuer de porter une attention constante et renouvelée à la culture de la sécurité et à veiller à la plus grande rigueur à tous les niveaux.

A ce titre, la maintenance du réseau, incluant l'entretien et le renouvellement, est désormais une priorité stratégique pour le gestionnaire d'infrastructure, car elle constitue non seulement un enjeu de sécurité, mais aussi de qualité de service.

- **Une réorganisation du groupe pour assurer un rattrapage colossal de l'état du réseau**

La vétusté du réseau est en effet un constat partagé : près de 20% des voies moyennement fréquentées sont aujourd'hui hors d'âge. Ce constat tend à s'étendre aux voies où la circulation est plus élevée (UIC 2), dont 20% sont hors d'âge en 2015 contre 7% seulement en 2010. Aussi le nombre de kilomètres de ralentissement est-il passé de 1000 km à 4000 km en l'espace de quinze ans (dont 3000 km sur le réseau d'intérêt régional), touchant à présent près de 10% du réseau ferré.

Pour rattraper le retard, les moyens ont été fortement augmentés depuis 2005 : le nombre de kilomètres de voie régénérée par an est ainsi passé de 500 km à 1000 km entre 2005 et 2014, mais l'effort doit être poursuivi et augmenté.

Ce besoin croissant d'investissement sur le réseau s'inscrit dans un contexte extrêmement contraint pour SNCF Réseau qui doit à la fois maîtriser ses coûts et limiter l'impact sur les circulations ferroviaires.

Pour atteindre ces différents objectifs -garantir la sécurité du système ferroviaire, limiter les coûts et les impacts sur les circulations -, la maintenance doit être modernisée dans son approche, ses technologies, ses procédures et son organisation : refonte des référentiels de maintenance, réflexion sur de nouvelles organisations de travaux intégrant notamment la massification de travaux portant sur de multiples composantes de l'infrastructure, élaboration d'une stratégie de renouvellement des composants de l'infrastructure, introduction de la gestion de la maintenance assistée par ordinateur, développement de nouvelles technologies.

Le management de la qualité des opérations de maintenance doit également être repensé, pour améliorer la traçabilité des opérations, mais aussi la connaissance et la lisibilité des procédures au sein des équipes assurant les interventions et leur suivi. L'utilisation déjà engagée des outils informatiques doit également contribuer à atteindre cet objectif.

- **Une meilleure information des utilisateurs du réseau pour limiter les perturbations dues aux travaux**

Pour une plus grande efficacité et une meilleure intégration des enjeux d'exploitation, la maintenance doit être planifiée par axe et partagée avec l'ensemble des acteurs du système ferroviaire (autorités organisatrices, chargeurs, entreprises ferroviaires). Les systèmes d'information doivent être mieux mis à profit pour améliorer la connaissance du réseau et diffuser les informations essentielles à destination de ses utilisateurs.

- **Des réseaux prioritaires**

Comme le recommande le dernier audit de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, cette politique massive de rénovation doit désormais s'orienter prioritairement vers l'Île-de-France, les grands nœuds ferroviaires et le réseau structurant, c'est-à-dire la partie du réseau ferré national qui supporte le plus de trafic. La priorité absolue doit être donnée au réseau dense, notamment francilien.

Pour les lignes moins circulées (lignes capillaires frets ou lignes supportant un trafic local de

voyageurs faible), qui peuvent représenter des enjeux de desserte importants pour certaines activités économiques, la rénovation sera poursuivie, mais adaptée au cas par cas aux besoins fonctionnels de chaque liaison, pour en réduire significativement ses coûts. Un travail sur la gouvernance de ces lignes et leur financement doit également être entrepris, en associant étroitement les Régions et les entreprises concernées.

Enfin, les travaux de renouvellement des premières lignes à grande vitesse doivent se poursuivre dans une logique d'industrialisation et d'innovation. L'objectif fixé est double: une baisse des coûts et un maintien des performances du réseau grande vitesse pendant les travaux.

La transparence et l'ouverture des données de maintenance à l'utilisateur

La qualité du réseau est une préoccupation partagée par les millions d'utilisateurs quotidiens de ce mode de transport. Ils sont à ce titre en droit de connaître l'état des actions accomplies pour entretenir les infrastructures.

C'est la raison pour laquelle le Secrétaire d'Etat en charge des Transports a demandé à SNCF Réseau le 1^{er} octobre 2015 d'ouvrir le chantier de la transparence sur les opérations de maintenance du réseau. Il s'agit ainsi de mettre à disposition du public les programmes de travaux et d'opérations de maintenance sur chaque ligne du réseau, ainsi que la réalité des opérations accomplies.

- **La poursuite raisonnée des projets de développement**

La priorité à la maintenance du réseau existant doit en parallèle permettre la poursuite de la réalisation de projets de développement du réseau, en vue d'améliorer le lien entre les territoires et les performances du mode ferroviaire, et d'étendre son attractivité par rapport aux autres modes de transports.

La réalisation de ces projets doit cependant respecter un calendrier et un ordre de priorité clairs.

La priorité au développement des modes alternatifs à la route se traduit ainsi notamment par l'engagement de l'État sur les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), avec le soutien financier de la Commission Européenne, comme c'est notamment le cas dans le grand projet du tunnel Lyon-Turin.

La ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin, maillon essentiel pour le franchissement des Alpes, vise à revitaliser le fret ferroviaire (objectif de 50 % de part modale pour le fer, contre 10 % aujourd'hui) ; elle permettra de renforcer les liens avec l'Italie, deuxième partenaire économique de la France.

Au-delà, le Gouvernement a repris l'approche sélective de la commission Mobilité 21, et retenu les projets ferroviaires identifiés comme pertinents pour un engagement d'ici 2030.

Ces projets présentent une synergie modale importante et favorisent le recours au mode ferroviaire (ex.: desserte des ports et de leur hinterland avec notamment la modernisation de la ligne entre Serqueux et Gisors, ou le traitement de nœuds ferroviaires Paris-Gare de Lyon, Lyon, Marseille, Nice,

Rouen, Paris-St Lazare-Mantes).

En Île-de-France, les projets liés au Nouveau Grand Paris, s'inscrivent également pleinement dans les objectifs de renforcement des alternatives à la route, et de désaturation des infrastructures existantes.

Les grandes orientations ainsi définies (favoriser le report modal, garantir la qualité d'usage des infrastructures existantes) sont appliquées à l'ensemble des réseaux d'infrastructures ferroviaires, et mises en œuvre à travers les principaux programmes conduits par SNCF Réseau dans les volets mobilité des Contrats de plan État-Régions 2015-2020.

Pour le ferroviaire, les CPER sont axés principalement sur la modernisation du réseau structurant, afin de conforter sa sécurité et d'améliorer son exploitation et sa robustesse (modernisation de la signalisation, adaptation des plans de voie, allongement de quai, installations permanentes de contre-sens, traitement des nœuds ferroviaires les plus contraints).

Enfin, le déploiement du système européen de surveillance du trafic ferroviaire ou ERTMS, est une bonne illustration des gains rendus possibles par une rupture technologique dans le domaine de la signalisation et des télécommunications. Le déploiement de l'ERTMS se fera en priorité sur les corridors européens, les axes desservant les ports, puis sur les grands axes du réseau national.

Conformément aux dispositions législatives en vigueur, qui seront prochainement précisées par voie réglementaire, la contribution de SNCF Réseau au financement de tels projets sera conditionnée à l'amélioration de ses ratios d'endettement.

- **L'amélioration de la qualité de service pour les utilisateurs du réseau ferré national**

L'amélioration de la qualité de service passe par les processus amont tels que l'attribution des capacités, mais aussi par la gestion réactive des circulations, selon des règles transparentes et en toute indépendance des entreprises ferroviaires, sous le contrôle de l'ARAFER. Une telle amélioration est d'autant plus cruciale dans une période d'importants chantiers sur le réseau existant en exploitation.

Le volume très important et encore croissant de travaux visant à maintenir, rénover et moderniser le réseau ferré national pour garantir sécurité et performance réduit significativement les capacités disponibles. Les entreprises ferroviaires de fret sont les plus affectées par cette réduction des capacités, mais aussi parfois par le manque de prévisibilité des sillons. En effet, les travaux sont souvent réalisés la nuit, c'est-à-dire en dehors des périodes de circulation des trains de voyageurs et, de fait, dans les périodes de circulation des trains de marchandises. Pour augmenter la part du ferroviaire dans le transport de marchandises, il est donc impératif d'améliorer la fiabilité des capacités attribuées et d'assurer la possibilité d'itinéraires alternatifs à ceux qui sont en travaux. Les efforts seront concentrés à court terme sur les corridors européens et la desserte des ports, compte tenu des enjeux spécifiques de ces liaisons.

Parallèlement, les dispositifs existants d'incitation à l'amélioration de la performance et de la qualité de service, ont vocation à être renforcés, avec l'appui de l'ARAFER. Ils visent ainsi à responsabiliser le

gestionnaire d'infrastructure sur la qualité de son réseau, et sur les conséquences des perturbations qu'il peut occasionner.

Sur le réseau dense (Île-de-France et grands nœuds ferroviaires), la question de la qualité de service et de la gestion des circulations prend une acuité particulière : l'enjeu est d'assurer une performance maximale, compte-tenu des contraintes liées à l'augmentation de la capacité. Cet objectif passe par l'utilisation d'outils d'exploitation innovants.

Le réseau doit être tout d'abord plus robuste face aux événements extérieurs : événements naturels, accidents, ainsi qu'aux intrusions et actes de malveillance. L'adaptation du réseau à son environnement doit être poursuivi et renforcé, grâce à une conception prenant en compte ces éléments et à des politiques thématiques (clôtures notamment en zone dense, politique de sécurisation des passages à niveau avec la mise en œuvre du plan interministériel de 2013 dans le cadre du comité de suivi ministériel annuel, etc...).

Par ailleurs, les enjeux de résilience sont particulièrement importants pour les zones denses comme l'Île-de-France, et supposent d'améliorer la gestion des situations perturbées. Le réseau doit être modernisé pour prévoir des équipements : voies de retournement aux gares de correspondance, outils plus performant de suivi des circulations et de gestion du trafic, notamment dans des nouveaux centres de commandement.

Les politiques en faveur d'une plus grande accessibilité pour tous seront également poursuivies, avec notamment la mise en œuvre des agendas d'accessibilité programmée et la maintenance des installations existantes.

Enfin, la politique d'amélioration de la couverture du réseau ferré national par les réseaux numériques est un enjeu déterminant pour l'attractivité du système ferroviaire, tant pour la connectivité des voyageurs, que pour le suivi des marchandises, ou pour l'efficacité de la gestion du réseau.

- **La valorisation du patrimoine ferroviaire**

Par ailleurs, les lignes ferroviaires non circulées et ne présentant pas de potentiel ferroviaire à terme, ou les parcelles non nécessaires au fonctionnement du système ferroviaire, qui représentent au total un potentiel de près de 3000 hectares, feront l'objet de concertations avec les collectivités ou tout acteur intéressé pour valoriser à d'autres fins l'utilisation des emprises, fonciers, bâtiments ou plateformes ferroviaires, comme, par exemple pour le développement du logement social (avec 5000 logements construits, acquis ou rénovés chaque année), le développement de meilleures interfaces avec les sites urbains, ou encore le développement des modes actifs (vélo et marche), en cohérence avec la stratégie nationale bas carbone, dans des conditions économiques respectueuses des intérêts patrimoniaux des opérateurs propriétaires de ces actifs.

2.2.4 L'amélioration de la compétitivité du secteur dans un cadre social de haut niveau

La maîtrise des coûts du système ferroviaire est l'un des objectifs de la réforme ferroviaire.

La réforme ferroviaire a été conçue pour simplifier et clarifier les rôles et les responsabilités des acteurs du système ferroviaire français, et rationaliser l'organisation générale du groupe public ferroviaire : la création d'un groupe public ferroviaire intégré, disposant d'un pilotage commun par un établissement de tête (la SNCF), de synergies appropriées et d'une unité sociale, et qui réunit le gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, et le transporteur historique, SNCF Mobilités, doit contribuer à atteindre cet objectif.

Elle doit au-delà s'accompagner de plans de performance significatifs de la part du groupe SNCF.

La contractualisation entre l'État et chacun des trois établissements du groupe public ferroviaire sera notamment l'occasion de fixer des trajectoires traduisant les gains de performance issus de la constitution du groupe public ferroviaire. Elle devra mettre en place les indicateurs pertinents permettant d'évaluer dans la durée l'amélioration de la productivité des trois établissements publics du groupe.

- **Une industrie ferroviaire partenaire des opérateurs**

L'industrie ferroviaire en France représentait en 2014, 4 Md€ de chiffre d'affaires (hors intragroupe SNCF) dont 1,2 Md€ à l'export ; elle compte 21 000 emplois privés et 61 000 emplois publics industriels. Elle comprend la construction, la maintenance, l'ingénierie des matériels roulants et des infrastructures.⁵

Fer de France, association créée à la suite des Assises du ferroviaire de 2011, regroupant les donneurs d'ordres (Etat, autorités organisatrices, opérateurs) et les industriels ferroviaires (FIF) a vocation à fédérer l'ensemble des acteurs du système, tant pour donner de la visibilité sur les perspectives en France, que pour développer une stratégie à l'export : pour être efficace, une telle stratégie suppose une démarche structurée, mobilisant les différents acteurs de la filière dans une approche intégrée, impliquant à la fois les industriels, les services et l'ingénierie, secteurs dans lesquels la France compte des groupes de renommée mondiale.

Sur les infrastructures, les projets tels la construction des lignes à grande vitesse ont largement sollicité l'industrie au cours des précédentes années. Les prochaines années seront davantage marquées par les travaux du Grand Paris, et par l'augmentation considérable de la rénovation et la modernisation du réseau existant.

Sur les matériels roulants, après un rythme de production intense au cours des dernières années, la poursuite des projets identifiés doit permettre à l'industrie française de maintenir son activité, tout en l'incitant à développer les stratégies à l'export au bénéfice de ses sites français.

L'industrie ferroviaire a vocation à se mobiliser pleinement dans les efforts d'innovation et de développement des applications du digital, en s'inscrivant dans les démarches d'appui du

⁵ A titre comparatif, l'industrie ferroviaire allemande a un chiffre d'affaires de 10,4 Md€ et emploie 45 000 salariés privés.

Gouvernement, et auprès des opérateurs, permettant en parallèle de valoriser leur savoir-faire à l'international.

- **L'innovation et le digital comme source de compétitivité**

L'État entend soutenir la recherche et l'innovation dans le ferroviaire et développe son action tant au plan européen qu'au plan national.

Au niveau européen, il soutient aujourd'hui l'initiative commune européenne Shift2Rail (S2R), partenariat entre organismes publics et entreprises privées établi dans le cadre du programme européen pour la recherche et l'innovation 2020. S2R a notamment pour objectif de conforter l'attractivité et la compétitivité du secteur ferroviaire européen dans un contexte de concurrence mondiale. Elle est dotée d'un budget estimé à 920M€ sur la période 2014-2020.

Au niveau national, le Programme des Investissements d'Avenir (PIA) est l'instrument majeur du financement de la recherche. S'agissant du secteur ferroviaire, il finance notamment l'Institut de recherche technologique (IRT) « Railenium », ainsi que le programme « véhicules et transports du futur » opéré par l'ADEME.

Le projet « Railenium » porté par un large consortium d'industriels et d'organismes de recherche, a été sélectionné le 9 mai 2011 au titre des IRT dans le cadre du PIA. Les objectifs principaux de Railenium sont d'augmenter le cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire (gain de 30% sur la durée de vie des voies et de 20% sur les capacités de trafic) et de miser sur un développement international rapide de ses nouveaux produits. Huit programmes de recherche sont engagés dans ce cadre.

Le programme « véhicules et transports du futur » opéré par l'ADEME permet de financer des projets innovants soit par aides d'État (subventions et avances), soit par prise de participation.

Le projet TGV du Futur est également co-financé par le PIA. Il vise à développer la future génération de trains à grande vitesse, plus innovant et économique, pour répondre tant aux besoins du groupe public ferroviaire, qu'aux besoins à l'export. Il permettra d'offrir une capacité élevée, mais avec un grand nombre de configurations (rames très modulaires), être compatible avec tous les systèmes européens (donc plus exportable), présenter un coût complet optimisé avec une consommation énergétique fortement réduite, et un coût de maintenance très inférieur à celui des rames actuelles.

Le déploiement du digital, notamment au sein du groupe public ferroviaire, est par ailleurs un levier déterminant au bénéfice des clients, de la qualité du travail et de l'efficacité industrielle. Il doit concerner l'ensemble des activités. Il a vocation à générer plusieurs projets industriels, portant notamment :

- Sur l'analyse des flux voyageurs pour simplifier les services aux clients et le pilotage des activités ;
- Sur la mise à disposition des voyageurs de services numériques, gages d'une relation directe et renouvelée avec la clientèle ;
- Sur la dématérialisation de la documentation et des procédures de maintenance des rames ;
- Ou sur le traitement et l'analyse de données pour faciliter la maintenance du réseau, et plus

généralement sur l'internet industriel.

A titre d'exemple, le fret ferroviaire apparaît comme l'un des réels champs d'innovation du futur : le champ de recherche de « l'Internet Physique » préfigure un système de mobilité des marchandises fondé sur le contrat unique auprès de fournisseurs d'accès d'un nouveau type, le groupage/routage multimodal géré par des algorithmes d'optimisation multicritères (y compris environnementaux). C'est un mouvement lourd et de long terme qui s'engage, et qui doit d'ores et déjà être anticipé par l'ensemble des acteurs.

L'amélioration de la connectivité du réseau ferroviaire aux réseaux mobiles est un enjeu qui bénéficie à l'ensemble de ces projets, tant pour le voyageurs qui peut ainsi valoriser utilement son temps de voyage, que pour une meilleure efficacité des opérateurs.

Par ailleurs, une politique maîtrisée d'ouverture des données (open data) mérite d'être mise en place dans le respect des secrets industriels et commerciaux et en cohérence avec les choix gouvernementaux.

- **Une plus grande efficacité dans la gestion du réseau**

Dans un contexte de priorité à la maintenance du réseau, et d'augmentation considérable des investissements en résultant, la maîtrise des coûts apparaît comme un élément essentiel de la compétitivité du transport ferroviaire. Il est en effet de plus en plus difficile de faire porter sur le contribuable et sur l'utilisateur l'augmentation des coûts de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure.

L'unification du gestionnaire d'infrastructure décidée par la loi portant réforme ferroviaire doit conduire à abaisser les coûts de fonctionnement du gestionnaire d'infrastructure, que ce soit par des économies d'échelle liées à une mutualisation des centres de coût partagés au sein du groupe public ferroviaire ou par une organisation plus rationnelle de son activité, notamment par la suppression des interfaces et l'amélioration de la cohérence des choix. Au-delà, toutes les mesures qui concourent à améliorer la qualité du réseau et l'efficacité de ses processus de gestion, ont un effet positif sur la compétitivité du mode ferroviaire.

A ce titre, la modernisation du réseau doit donner l'occasion au réseau ferroviaire de se tourner vers l'innovation et les nouvelles technologies, dans une approche intégrée du système ferroviaire pour bénéficier de gains de compétitivité. C'est en effet dans l'innovation que résident pour une large part les marges de progrès, à la fois pour améliorer la qualité de service et maîtriser les coûts.

L'augmentation considérable de la rénovation et la modernisation du réseau existant, doit solliciter les capacités d'innovation et de production de l'industrie ferroviaire, et doit permettre un nouvel équilibre partenarial au sein de la filière. Pour réussir sa mise en œuvre, le ferroviaire doit s'ouvrir aux entreprises privées et faire monter en compétence durablement des ingénieries, industries et entreprises de travaux privées, par des partenariats de long terme avec SNCF Réseau.

Ces évolutions bénéficieront à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services en France.

Elles devraient en effet conduire à baisser les coûts du transport ferroviaire et accroître sa fiabilité et son efficacité, et ainsi contribuer à sa compétitivité.

- **Une plus grande efficacité dans l'exploitation des services**

Contrairement au transport ferroviaire de marchandises, au transport ferroviaire international de voyageurs, ou au cabotage qui peut être réalisé à cette occasion sur le territoire national, désormais ouverts à la concurrence, SNCF Mobilités dispose actuellement d'un monopole pour le transport national de voyageurs sur le réseau ferré national.

Pour autant, SNCF Mobilités doit déjà faire face à la concurrence d'autres modes – routier et aérien, qui incite d'ores et déjà SNCF Mobilités à améliorer son efficacité industrielle.

La perspective d'ouverture à la concurrence des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs, comme prévu au 4^{ème} paquet ferroviaire, nécessite par ailleurs de mettre en œuvre de telles évolutions pour accroître l'attractivité du mode ferroviaire.

SNCF Mobilités est donc amenée à mettre en œuvre des plans de performance pour augmenter sa compétitivité et son efficacité : réduction des frais de structure, accroissement de la productivité, meilleure allocation de ses ressources... L'amélioration de la qualité des services offerts aux clients est également un autre levier d'action, comme souligné précédemment.

La modernisation de la flotte de matériel roulant, qu'il s'agisse du TGV du futur, de nouveaux matériels régionaux, ou des lignes TET, doit permettre un rapprochement des acteurs de la filière, afin d'enrichir les approches, comme c'est par exemple le cas dans l'aéronautique, pour favoriser entre autres l'efficacité énergétique, ou moderniser les outils et méthodes de la maintenance des rames.

Enfin, améliorer et élargir les services offerts à ses clients est un autre levier d'action de SNCF Mobilités pour renforcer sa compétitivité, pour appréhender dans leur globalité les enjeux du secteur de la mobilité. La reconquête de marchés passe par une politique commerciale dynamique et innovante.

- **Un nouveau cadre social de haut niveau, qui permet des gains de productivité**

Pour faire face à la forte concurrence externe et continuer à attirer des clients, le transport ferroviaire doit offrir une performance reconnue et attractive.

La loi portant réforme ferroviaire a permis l'élaboration d'un cadre social de haut niveau commun à toutes les entreprises de la branche en matière de durée du travail. Elle s'appuie sur une base réglementaire commune (décret socle), complétée par une convention collective de branche et enfin, par des accords d'entreprise pour adapter les règles générales à l'organisation du travail propre à chaque entreprise.

La mise en place de ce cadre social rénové doit permettre de combiner à la fois un management moderne et respectueux des personnels, avec une performance accrue tant individuelle que

collective. La mise en place nouvelle d'un accord de branche permettra notamment d'éviter que la concurrence interne au secteur se fasse par le dumping social.

Au-delà de la durée du travail, la politique poursuivie doit conduire par un dialogue social développé et modernisé, à mieux valoriser les compétences, et à favoriser l'émergence d'une dynamique collective en faveur d'une efficacité industrielle accrue du secteur du transport ferroviaire, permettant notamment une meilleure allocation des ressources (organisation du travail, polyvalence...).

2.2.5 La situation financière du système de transport ferroviaire et ses perspectives d'évolution

Préalablement à la réforme ferroviaire de 2014, le financement du système ferroviaire reposait sur un endettement sans cesse croissant et non maîtrisé dû notamment à l'inflation des coûts de production, à la nécessité de rattraper le retard accumulé dans la rénovation du réseau, aux dépenses dans les grands projets d'infrastructure et aux frais financiers des emprunts correspondants.

L'un des piliers de la réforme ferroviaire de 2014 est de mettre en place le cadre nécessaire au redressement financier du système ferroviaire. Le problème économique et financier ne sera pas résolu du seul fait de la réforme, mais celle-ci crée les conditions nécessaires au retour à l'équilibre et donnent les moyens d'assainir la situation financière du groupe public ferroviaire.

La réforme ferroviaire a mis en place de règles vertueuses pour maîtriser la dette du système ferroviaire. A ce titre, la loi de finances rectificative pour 2014 (n° 2014-891) a autorisé la mise en place d'un mécanisme d'intégration fiscale, comme le régime de droit commun le permet pour les groupes de sociétés. L'Etat participe également à ce redressement en affectant une partie des résultats de SNCF Mobilités, notamment le versement de dividendes (+0,1 Md€ en 2015 / +0,5 Md€ en 2025), au sein du groupe au profit de SNCF Réseau. En outre, le groupe bénéficie du crédit d'impôt compétitivité-emploi (CICE, +0,3 Md€ en 2014 net des rétrocessions aux autorités organisatrices). Ainsi, le soutien de l'Etat au redressement du système est déjà effectif depuis la constitution du groupe public ferroviaire.

L'objectif principal est de stabiliser la dette de SNCF Réseau à horizon 2025: la loi acte l'objectif de couverture du coût complet du réseau dans un délai de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État.

La loi prévoit que SNCF Réseau rende compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat conclu avec l'État. Ce rapport soumis à l'avis de l'ARAFER, est transmis au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Les lois n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ont durci les règles de financement des investissements de développement du réseau ferré national en vue de limiter l'accroissement de la dette de SNCF Réseau en définissant une « règle d'or » : la participation financière de SNCF Réseau à ces investissements est conditionnée par son niveau d'endettement (évalué par le ratio dette nette

sur marge opérationnelle) ; la loi du 6 août 2015 a précisé que le niveau plafond de ce ratio ne pouvait excéder 18. Le décret d'application de ces dispositions législatives, qui définira le mode de calcul des éléments du ratio et son niveau plafond, doit être prochainement publié.

Par ailleurs, l'article 6 de la loi portant réforme précise également que « *Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau* ».

L'article 11 de la loi portant réforme ferroviaire prévoit la remise aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière, dans un délai de deux ans d'« *un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire* ».

C'est dans la durée, et avec la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés en faveur d'une meilleure compétitivité du mode ferroviaire, que les mesures de la réforme porteront leurs fruits.

Table du traitement des thématiques prévues par la loi

- La politique nationale en matière de mobilité et d'intermodalité : chapitres 1.1, 1.2 ;
- Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport : chapitres 2.1.2, 2.2.3 ;
- Les actions envisagées pour favoriser la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs : chapitre 2.2.1 ;
- L'avancement du déploiement des systèmes de transport intelligents : chapitre 2.2.4 ;
- La stratégie ferroviaire de l'Etat concernant le réseau existant et les moyens financiers qui lui sont consacrés : chapitres 2.1.2, 2.2.3 ;
- La situation financière du système de transport ferroviaire national et ses perspectives d'évolution : chapitres 2.1.5, 2.2.5 ;
- La politique nationale en matière de fret ferroviaire : chapitre 2.2.2 ;
- Les enjeux sociétaux et environnementaux du système de transport ferroviaire national : chapitre 2.1 ;
- Les actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport : chapitres 2.1.4, 2.2.4 ;
- L'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne : chapitre 1.3.