

# La réforme ferroviaire définitivement adoptée

AFP 23 JUILLET 2014 À 09:24



Logos de la SNCF devant un TGV, le 9 juillet 2012 à Bordeaux. (Photo Loic Venance. AFP)

## La SNCF et Réseaux ferrés de France vont être regroupés au sein d'une entité disposant de deux filiales.

Le Parlement a adopté définitivement dans la nuit de mardi à mercredi, par un ultime vote du Sénat, la réforme ferroviaire qui a été à l'origine d'une grève de deux semaines à la SNCF en juin. Le texte, issu d'un compromis entre députés et sénateurs, a été voté par les socialistes, les RDSE (à majorité PRG), les écologistes et l'UDI-UC, mais rejeté par les communistes et l'UMP.

La réforme vise à mettre fin à la séparation actuelle entre Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, qui se traduit par des surcoûts et des difficultés à coordonner les travaux ferroviaires. Elle crée un groupe public ferroviaire, qui sera constitué d'un établissement public de tête «mère» (la future SNCF) et de deux établissements «filles» : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant (SNCF Mobilités). L'objectif est de stabiliser la dette du secteur ferroviaire (44 milliards d'euros) et de préparer l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de passagers (en 2022 au plus tard).

**LIRE AUSSI** [notre interview parue le 12 juin du rapporteur du projet de loi](#)

Pour le secrétaire d'Etat aux Transports, Frédéric Cuvillier, il s'agit non pas d'une «réforme définitive du secteur ferroviaire mais d'une réforme qui doit donner un nouveau cadre et redonner confiance en l'avenir du secteur ferroviaire». Elle sera mise en œuvre «dès les prochains jours», a-t-il assuré.

Après la collision la semaine dernière entre un TER et un TGV qui a fait 40 blessés à Denguin (Pyrénées-Atlantiques), et l'accident entre un minibus et un poids lourd mardi qui a fait six morts dans l'Aube, où il venait de se rendre, Cuvillier a affirmé que la sécurité devait être la «*priorité*» des transports et que cette loi était une «*chance*» en ce sens.

## «DANS LA BONNE DIRECTION»

«*La réforme française va dans la bonne direction*», a concédé récemment le commissaire aux Transports Siim Kallas alors qu'il avait défendu contre Paris et Berlin une séparation entre le gestionnaire de réseau et l'opérateur historique. Mais tel n'était pas l'avis de deux syndicats, SUD-Rail et la CGT-Cheminots, qui appelèrent à la grève le 10 juin pour réclamer la reprise de la dette de RFF par l'Etat et la création d'une entreprise publique unique.

Cette grève, décidée contre l'avis de deux autres syndicats (CFDT et Unsa), a perturbé le trafic pendant près de deux semaines. La direction de la CGT, qui avait été associée à la rédaction du projet de loi selon le gouvernement, a été débordée par sa base. Au fil des jours cependant, la mobilisation, mal comprise dans l'opinion, s'est effritée et s'est achevée sans réel succès. Pour apaiser les craintes des salariés, plusieurs amendements au projet de loi ont été néanmoins votés, notamment sur l'unité de la future SNCF, la convention collective ou le statut des cheminots.

Par ailleurs, les députés ont voté une «règle d'or» contraignant l'État et les collectivités territoriales à financer le développement de nouvelles lignes qu'ils souhaiteraient. Sur la dette existante, le projet de loi se contente de la freiner, à 60 milliards en 2025 au lieu de 80 sans la réforme, ce que reproche notamment l'UMP. Le gouvernement devra d'ici à deux ans remettre un rapport sur la résorption de cette dette.

**AFP**