



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 63495

Texte de la question

Mme Martine Aurillac attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la concurrence du transport ferroviaire. En effet, en janvier 2010, la SNCF n'aura plus le monopole par l'ouverture de la concurrence des transports. Aussi, elle lui demande quelles seront les conséquences de cette ouverture pour les usagers et pour la SNCF, et quelles sont les mesures envisagées pour y faire face.

Texte de la réponse

Le troisième « paquet ferroviaire », adopté par l'Union européenne le 23 octobre 2007, prévoit notamment l'ouverture à la concurrence, au plus tard le 1er janvier 2010, des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs avec possibilité d'un cabotage encadré, soumis à l'appréciation de l'organisme national de contrôle des activités ferroviaires. La création de cette autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) est prévue par la loi relative à l'organisation et à la régulation du transport ferroviaire et portant diverses dispositions relatives aux transports qui institue également, au 1er janvier 2010, une direction des circulations ferroviaires intégrée à la SNCF, assurant pour le compte de Réseau ferré de France (RFF), dans le respect des règles de concurrence libre et loyale, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national. Dans ce cadre, les pouvoirs publics sont particulièrement attentifs à ce que l'ouverture des circulations internationales à de nouveaux opérateurs permette aux usagers de bénéficier d'une augmentation du nombre de rames et de dessertes, d'une attractivité tarifaire accrue et d'une diversification des services commerciaux. Face à cette évolution, la SNCF a défini une nouvelle stratégie en matière de transport de voyageurs, qui associe trois grands principes : la consolidation de la croissance, en renforçant la proximité avec les usagers et en visant l'excellence sur les fondamentaux du service (sécurité, sûreté, régularité, propreté et accès aux services des personnes à mobilité réduite) ; l'accroissement de la compétitivité de l'entreprise grâce à la réduction des coûts de production, le développement d'une offre de service multimodale. Dans ce cadre, la SNCF a engagé sur chaque marché une politique de partenariat orientée en priorité vers les opérateurs ferroviaires historiques. Sur les axes européens transfrontaliers, la SNCF privilégie depuis dix ans des partenariats avec les compagnies nationales, sous forme de filiales communes, à l'instar d'Eurostar (avec ses partenaires anglais et la SNCB), Thalys (avec la SNCB), Artesia (avec Trenitalia), Lyria (avec les CCF) et Elipsos (avec la RENFE). Une coopération avec la Deutsche Bahn pour le TGV Est-européen a été finalisée avec la création de la filiale commune ALLEO à la suite de Rhéalys. Sur les axes intérieurs, la SNCF anticipe une concurrence intra-modale en confortant ses atouts par une politique commerciale et tarifaire innovante et diversifiée et par la contraction des temps de trajets sur les axes principaux. Parallèlement, afin de garantir l'équité de traitement aux futures entreprises ferroviaires concurrentes, la SNCF a créé, au début de l'année 2009, une activité autonome et distincte des activités concurrentielles de transport de l'entreprise, désignée gares et connexions, chargée de l'exploitation et du développement des 3 000 gares françaises.

Données clés

Auteur : [Mme Martine Aurillac](#)

Circonscription : Paris (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63495

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 10 novembre 2009, page 10584

Réponse publiée le : 9 février 2010, page 1488