



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

concurrence

Question écrite n° 50889

Texte de la question

M. Hervé Féron attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la réorganisation du système ferroviaire. Depuis 1991, l'Union européenne cherche à créer un marché unique du rail à travers l'adoption successive de plusieurs « paquets ferroviaires ». Le 4ème paquet en cours de discussion devant les instances européennes devrait parachever cette ouverture à la concurrence du rail en l'étendant aux transports de voyageurs. Dans ce cadre, suivant les orientations qui ont déjà été mises en œuvre pour ouvrir les marchés des autres services en réseau comme ceux de l'électricité et du gaz, l'Union européenne souhaite imposer la séparation totale des fonctions par la scission en deux entités distinctes et indépendantes du transporteur et du gestionnaire d'infrastructures, afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire des autres opérateurs aux « infrastructures essentielles ». La France et l'Allemagne, opposées à cette solution unique, sont parvenues à trouver une alternative puisqu'il devrait être possible de générer une holding verticale composée de plusieurs entreprises réunies au sein d'un même groupe mais cloisonnées avec un chef de file chargé de piloter et de coordonner l'ensemble. Le projet de loi portant réforme ferroviaire propose ainsi la création de deux EPIC, SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructures réunissant SNCF Infra et la direction de la circulation ferroviaire, et SNCF Mobilité, regroupant les activités transports de la SNCF et de Gares et connexions, sous le contrôle d'un troisième EPIC dénommé SNCF. Si une telle organisation permettra de reconstituer un groupe public unifié, situation inédite depuis 1997, elle aboutit cependant à une structuration complexe sans véritable cohésion dont l'efficacité sera difficile à garantir. Le rassemblement des cheminots dans une même entité permettrait une maîtrise optimale de l'ensemble des composantes de la filière ferroviaire avec des gains en termes de qualité de service et de sécurité. Par ailleurs, la séparation des fonctions voulue par l'Union européenne empêche le transfert d'actifs entre transporteur et gestionnaire d'infrastructures, alors que la dette de ce dernier impose la mise en place d'un système de financement pérenne. Il souhaite ainsi connaître les marges de manœuvre du Gouvernement par rapport à la législation européenne ainsi que ses intentions pour promouvoir l'émergence d'un véritable groupe public ferroviaire intégré.

Texte de la réponse

La réforme ferroviaire, dont le projet de loi a été adopté en Conseil des ministres et déposé au Parlement le 16 octobre dernier, illustre la volonté du Gouvernement de moderniser et renforcer le service public ferroviaire, pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de la Nation, et de réaffirmer la place de l'État stratège dans le système ferroviaire. Elle propose la création d'un groupe public industriel intégré, réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. Le statut des cheminots sera maintenu, de même que leur protection sociale. Cette réforme vise également le redressement économique du système grâce aux gains tirés de la constitution du gestionnaire d'infrastructure unifié, à la performance économique du transporteur, à l'efficacité accrue de l'organisation du travail et à l'optimisation de l'offre ferroviaire. L'État participera à l'effort de l'ensemble des parties prenantes en permettant d'affecter une partie des résultats de SNCF mobilités, notamment le versement de dividendes, au sein du

groupe public au profit du redressement de SNCF Réseau. Le projet du Gouvernement français a été largement pris en compte dans le cadre des travaux communautaires autour du quatrième paquet ferroviaire. S'agissant des flux financiers, ni la proposition de la Commission datant de janvier 2013, ni le texte voté en première lecture par le Parlement européen en février 2014 ne s'opposent, au sein des entreprises verticalement intégrées, à des flux depuis le transporteur vers le gestionnaire d'infrastructure afin de participer à son assainissement financier. Sur la gouvernance sectorielle, la France se réjouit que, sous son impulsion, des avancées très importantes allant dans le sens de l'organisation retenue dans le cadre du projet de loi ont été obtenues lors du vote en première lecture au Parlement européen. Le Gouvernement, qui est déjà parvenu à peser sur les discussions européennes, contribuera donc, à l'occasion des travaux au Conseil, à l'évolution du texte dans le sens d'une plus grande souplesse encore vis-à-vis des modèles de gouvernance, dès lors que des garanties d'impartialité suffisantes du gestionnaire d'infrastructure sont apportées par les organisations nationales adoptées par les États membres. Il faut enfin rappeler que le projet de réforme est totalement compatible avec le cadre juridique communautaire actuel de la directive 2012/34 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), en cours de transposition. Le Conseil d'État, saisi pour avis, a confirmé cette compatibilité.

Données clés

Auteur : [M. Hervé Féron](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50889

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [25 février 2014](#), page 1746

Réponse publiée au JO le : [20 mai 2014](#), page 4113