



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

concurrence

Question écrite n° 56379

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'adoption du 4^e paquet ferroviaire. Celui-ci, encore en cours d'examen et qui ne devrait pas être adopté avant le premier trimestre 2015, vise à améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de passagers et à réduire la fragmentation du marché intérieur. Il doit permettre que tous les opérateurs aient accès aux infrastructures ferroviaires et puissent d'obtenir des contrats de services publics. Néanmoins, il ne paraît plus remettre en cause l'appartenance et la gestion par et dans un même groupe des infrastructures et des activités de transport. Une des propositions phares du texte présenté par Bruxelles en janvier 2013 était d'empêcher la constitution d'une entreprise en *holding* réunissant dans un même groupe les activités de gestionnaire d'infrastructure et les activités de transporteur (à l'exemple de la « Deutsche bahn » société allemande ferroviaire). Le projet tel qu'amendé par le Parlement européen ne remet pas en cause un tel modèle et la proposition de la commission a été en quelque sorte « repoussée » sur ce point. En France depuis 1997, la SNCF a été « privée » de ses infrastructures pour donner naissance à RFF, un établissement public industriel et commercial qui a aussi hérité d'une grosse partie de la dette ferroviaire. La « réunification » telle qu'elle serait envisagée par un nouveau projet de loi pourrait constituer une nouvelle scission, car elle donnerait finalement naissance à trois EPIC là où il y en avait deux : « SNCF Mobilités » le transporteur, « SNCF Réseau », le gestionnaire d'infrastructures, tous deux coiffés par un troisième EPIC dit « SNCF », dont le pilotage serait assuré par un directoire à deux membres, et dont un qui dirigerait également « SNCF mobilités ». Des interrogations se font jour sur de possibles nouveaux cloisonnements entre les différentes structures. Elle lui demande quelles raisons justifient cette composition et expliquent ce choix initial.

Texte de la réponse

Le quatrième paquet ferroviaire a été adopté par la Commission européenne le 30 janvier 2013 puis soumis en première lecture au Parlement européen qui l'a amendé et voté en session plénière du 26 février dernier. Il est notamment composé d'un volet dit « politique » qui se décline en deux textes : la révision de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, et celle du règlement CE n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Ce volet politique devra être examiné sous peu en première lecture par le Conseil de l'Union européenne. Il a été annoncé que les discussions sur le sujet commenceront sous la présidence italienne. La France sera très attentive au calendrier des travaux et participera activement aux négociations afin de veiller à ce que la subsidiarité soit respectée. Le Gouvernement a effectivement décidé de contribuer à la construction du projet européen, pour le transformer et le rapprocher de la position française. Concernant plus particulièrement le texte relatif à la gouvernance des systèmes ferroviaires nationaux, le projet de 4^e paquet devait à l'origine imposer la séparation institutionnelle totale entre gestionnaire d'infrastructures et entreprises ferroviaires et ainsi empêcher toute réforme allant dans le sens d'un système intégré. Grâce aux efforts de l'Allemagne et de la France, le projet de texte a évolué et autorise désormais également les entreprises verticalement intégrées. La France continuera à plaider pour que

le texte n'impose pas des normes d'une rigidité excessive qui seraient contradictoires avec l'ambition qui inspire la réforme adoptée en juillet dernier par le Parlement, qui crée un groupe public ferroviaire intégré au bénéfice d'un fonctionnement plus efficace du système ferroviaire. S'agissant de la loi portant réforme ferroviaire, le Gouvernement a fait le choix de constituer le groupe public ferroviaire français intégré autour de trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) : les deux entités opérationnelles que sont SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure unifié, et SNCF Mobilités, opérateur historique, ainsi qu'une entité mère, qui reprendra la dénomination SNCF. Cette réforme permet ainsi de préserver l'unité sociale du système ferroviaire public, de clarifier, sur le plan de la gouvernance, les règles de fonctionnement interne du groupe public ferroviaire pour respecter les exigences communautaires, de permettre au sein du groupe une mutualisation de certaines fonctions pouvant bénéficier à l'ensemble des entités le constituant, et de faire bénéficier le gestionnaire d'infrastructure unifié des excédents éventuels que pourrait dégager l'opérateur historique en vue de son désendettement. Cette nouvelle organisation du système ferroviaire permet un décloisonnement entre les entités du groupe public ferroviaire en pleine conformité avec les textes communautaires actuels et, en particulier, en garantissant l'indépendance des fonctions essentielles de tarification et d'accès à l'infrastructure. L'entité mère SNCF, en assurant le pilotage et le contrôle stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle ainsi que l'unité et la cohésion sociales de l'ensemble du groupe public ferroviaire, sera garante du bon fonctionnement des deux EPIC opérationnels que sont SNCF Réseau et SNCF Mobilités. La loi adoptée au Parlement crée de ce fait un véritable groupe public intégré avec une vision et une stratégie d'ensemble tournées vers le renforcement du service public, le développement industriel et l'amélioration de la qualité de service.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 56379

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 mai 2014](#), page 4206

Réponse publiée au JO le : [19 août 2014](#), page 7065