



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 67220

Texte de la question

M. Laurent Furst attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur la stratégie actuelle de développement de la SNCF. Covoiturage avec le lancement d'iDVROOM, réservation de taxis ou de VTC avec le déploiement de son offre iDCAB, exploitation de lignes d'autocars longue distance en Europe *via* sa filiale IDBus : bien au-delà de ses activités ferroviaires protégées par le monopole en France, la SNCF a diversifié ces dernières années les investissements - et les marques - dans de nombreux secteurs soumis à la concurrence. Cette situation suscite de nombreuses interrogations et nécessite une clarification : qui au final finance ces nouvelles activités - comme IDBus, déficitaire d'ailleurs - ? Est-ce le contribuable ? Les conseils régionaux ? Les régions dénoncent depuis plusieurs années maintenant le manque de transparence de notre opérateur historique. La structure réunissant RFF et l'actuelle SNCF qui se met progressivement en place actuellement ne risque-t-elle pas d'accroître cette opacité financière et donc ce climat de défiance ? Par ailleurs, alors que nos partenaires européens se montrent de plus en plus déterminés à imposer des principes de réciprocité entre les États-membres, on peut se demander si cette double-activité - à la fois sur des secteurs protégés et des secteurs ouverts - ne risque pas d'affaiblir encore nos positions sur les marchés extérieurs. À la lumière de ces éléments, il le remercie de bien vouloir préciser la vision du Gouvernement concernant la stratégie de diversification des activités de la SNCF.

Texte de la réponse

Le secteur des transports, dans lequel SNCF Mobilités intervient, comporte de nombreux acteurs et se caractérise par une forte concurrence intermodale. S'agissant du transport de marchandises, le transport routier est le mode dominant et s'agissant du transport de voyageurs, les nouvelles offres (covoiturage, autocars...) sont en plein développement. Dans ce contexte, il serait handicapant pour SNCF Mobilités de n'intervenir que sur la seule activité de transport ferroviaire ce qui ne lui permettrait pas notamment d'appréhender dans leur globalité les enjeux du secteur de la mobilité. D'un point de vue stratégique, le choix d'intervenir bien au-delà des limites de la seule activité ferroviaire lui permet de mettre en œuvre des synergies entre modes, de proposer à ces clients une offre diversifiée, de se positionner sur des secteurs complémentaires et d'identifier les bonnes pratiques mises en œuvre dans les différents modes au bénéfice notamment d'un mode ferroviaire qui peut dès lors mieux se structurer et se concentrer sur son domaine de pertinence. D'un point de vue économique, cela lui permet également d'aller chercher des gisements de croissance externe dans des activités en développement et d'en faire bénéficier en retour aussi ses activités ferroviaires. Ainsi, actuellement, une part importante de développement de la croissance du groupe est tirée par ses activités internationales. Aujourd'hui, SNCF Mobilités dispose de filiales variées, dont certaines sont centrées sur son cœur de métier, le transport ferroviaire, tandis que d'autres interviennent sur des activités support, ce qui permet à l'entreprise de renforcer sa chaîne de valeur, par exemple au travers de la maîtrise de la commercialisation par Internet des billets de trains. Enfin, d'autres filiales interviennent sur des activités connexes qui lui permettent de se positionner sur des marchés émergents, de créer des synergies avec son activité de transport, mais également d'assurer son développement économique. À titre d'exemple, le positionnement de SNCF Mobilités sur des secteurs comme le

covoiturage (iDVROOM), l'autopartage (OuiCar) ou l'offre de taxis et VTC (iDCAB) répondent à la volonté de l'entreprise de proposer une offre de transport de bout en bout. L'offre de SNCF Mobilités en matière de transport interurbain par autocar, au travers de OuiBus, répond quant à elle à une double logique visant à limiter l'impact sur l'entreprise de la récente libéralisation de ce secteur : d'une part, en se positionnant comme un acteur de ce secteur afin de capter une partie de ce nouveau marché et, d'autre part, en proposant une offre routière complémentaire à son offre ferroviaire. Ces choix stratégiques relatifs au développement du groupe sont décidés par les dirigeants de SNCF Mobilités dans le respect des objectifs fixés par le Gouvernement à l'entreprise. Afin que ces objectifs soient mieux explicités et formalisés par l'État stratège, le législateur a prévu, dans le cadre de la réforme ferroviaire, que le Gouvernement produise un rapport stratégique d'orientation relatif à la politique poursuivie en matière de transport ferroviaire. Après discussions devant le haut comité du système de transport ferroviaire et le Parlement, les orientations de ce rapport auront notamment vocation à être déclinées dans un contrat conclu entre l'État et SNCF Mobilités pour une durée de dix ans et actualisé tous les trois ans. Ce contrat constituera l'un des vecteurs permettant au Gouvernement de s'assurer de la cohérence de la politique de l'opérateur ferroviaire avec les orientations de l'État.

Données clés

Auteur : [M. Laurent Furst](#)

Circonscription : Bas-Rhin (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 67220

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Économie, industrie et numérique

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 octobre 2014](#), page 8730

Réponse publiée au JO le : [30 août 2016](#), page 7796