



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Préservation du modèle public ferroviaire face à l'ouverture à la concurrence

Question écrite n° 15506

### Texte de la question

M. Alexis Corbière interroge M. le ministre des transports sur les risques qu'emporte l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire pour la pérennité du service public, la sécurité des usagers et la cohérence du réseau national. Cette dynamique de privatisation progressive ne date pas d'aujourd'hui. Le pacte ferroviaire adopté en 2018 en a constitué le premier acte décisif. Ce texte a engagé une transformation structurelle du système ferroviaire public : fin du recrutement au statut de cheminot, passage de la SNCF en sociétés anonymes, filialisation des activités et ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Derrière les discours de modernisation, ce pacte n'a fait qu'enclencher une logique de démantèlement du service public ferroviaire. Plusieurs évolutions récentes dessinent une transformation structurelle du modèle ferroviaire français. D'abord, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs s'accompagne de mesures dont les effets sur l'opérateur historique méritent d'être précisément évalués. Un amendement au projet de loi-cadre relatif au développement des transports, adopté en commission au Sénat, illustre cette ambiguïté. Il prévoit de contraindre la SNCF à commercialiser sur sa plateforme SNCF Connect les billets des opérateurs concurrents. Présentée comme un progrès pour le consommateur, cette mesure porte atteinte à l'équilibre économique de la SNCF et fausse les conditions mêmes de la concurrence qu'elle prétend organiser. Ensuite, cette ouverture intervient dans un contexte de sous-investissement chronique dans le réseau. La SNCF elle-même chiffre à un milliard d'euros par an le financement supplémentaire nécessaire pour éviter, à l'horizon 2028, une dégradation sévère du service : retards structurels, interruptions de trafic, vieillissement accéléré des infrastructures. Il y a là une contradiction flagrante entre l'exigence de rentabilité imposée à l'opérateur public et la fragmentation croissante d'un système qui suppose, pour fonctionner, une coordination intégrée et un financement de long terme. L'expérience britannique constitue à cet égard un contre-modèle dont la France ne saurait faire l'économie. Engagée dans les années 1990, la privatisation du rail au Royaume-Uni a engendré une fragmentation extrême du système : multiplication des opérateurs sans réelle coordination, tarification opaque et inaccessible, désorganisation de l'entretien du réseau ayant directement contribué à plusieurs accidents ferroviaires graves, dont les catastrophes de Hatfield en 2000 et de Potters Bar en 2002, qui ont coûté la vie à des dizaines de personnes. Aujourd'hui, les autorités britanniques entament un mouvement de renationalisation progressive, reconnaissant ainsi l'échec de la privatisation. C'est pourquoi il lui demande : quelles garanties concrètes et contraignantes sont prévues pour que l'ouverture à la concurrence ne se traduise pas par une dégradation de la qualité de service ou un relâchement des obligations d'entretien du réseau ; comment le Gouvernement entend assurer le financement du milliard d'euros annuel identifié par la SNCF comme indispensable à la maintenance du réseau ; et quelle est la stratégie de long terme de l'État pour préserver un modèle ferroviaire intégré et sûr, garantissant l'égalité d'accès au service public sur l'ensemble du territoire.

### Données clés

**Auteur :** [M. Alexis Corbière](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (7<sup>e</sup> circonscription) - Écologiste et Social

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 15506

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 26 mai 2026