

14ème législature

Question N° : 67222	De M. Marc Le Fur (Union pour un Mouvement Populaire - Côtes-d'Armor)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > SNCF	Analyse > stratégie.
Question publiée au JO le : 21/10/2014 Réponse publiée au JO le : 30/08/2016 page : 7796 Date de changement d'attribution : 12/02/2016 Date de renouvellement : 24/03/2015		

Texte de la question

M. Marc Le Fur 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 la cohérence de la stratégie de la SNCF. L'opérateur ferroviaire, en plus de son activité principale est en effet actionnaire de diverses sociétés qui concurrencent directement son activité. L'opérateur ferroviaire qui assure le fret des marchandises est en effet actionnaire du transporteur routier Géodis. Il est également actionnaire, alors que son activité principale est le transport de voyageurs, de la société de covoiturage Blablacar. En outre cet opérateur est de surcroît actionnaire de la société en charge du prélèvement du péage de transit poids lourds, dont l'un des redevable sera, si ce péage est maintenu, Géodis. Il est même probable, alors que le Gouvernement entend libéraliser le transport de voyageurs par autocar, que la SNCF sera certainement actionnaire d'une société sur un marché dont l'objectif avoué est de concurrence le train. C'est pourquoi il lui demande de lui indiquer comment, alors que l'État est actionnaire de la SNCF, le Gouvernement compte s'assurer de la cohérence de la politique de l'opérateur ferroviaire.

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.