



Chapitre 3 Les critères et les spécificités des organisations publiques

Etude de cas sur la SNCF

Repérer les spécificités des entreprises publiques

La Société nationale des chemins de fer (SNCF) exploite le réseau ferroviaire français depuis 1938. Sa mission de service public est aujourd'hui remise en cause.

A l'aide des documents et de la vidéo répondez aux questions suivantes :



1. Caractérisez l'organisation SNCF (type/forme, but, taille, ressources, champ d'action géographique).
2. Montrez que la SNCF assure une mission de service public. Pourquoi cette mission est-elle remise en question ?
3. Identifiez les raisons pour lesquelles certaines lignes de la SNCF sont menacées.
4. Montrez que la SNCF évolue sur un marché concurrentiel.
5. Analysez les effets d'une mise en concurrence de la SNCF.

Document 1 : Présentation de la SNCF

Notre mission

En tant qu'entreprise publique, la SNCF a pour mission de déployer une mobilité fluide et de porte à porte, partout et pour tous.

Nous nous engageons chaque jour à :

- être à votre service ;
- placer le progrès social au cœur de nos priorités : contribuer au développement et à l'équilibre du territoire ;
- vous fournir le meilleur service et garantir nos fondamentaux : sécurité des circulations, ponctualité des trains de voyageurs et de marchandises, information voyageurs ;
- proposer des tarifs adaptés à tous.

34,8 Mds d'€ de chiffre d'affaires en 2021
(le tiers réalisé hors de France)

15 millions de voyageurs transportés chaque jour en France et dans le monde, tous modes confondus

10,3 Mds d'€ d'investissements en 2021

250 000 collaborateurs en France et dans le monde

Une présence dans 120 pays

30 000 km de réseau dont 2 700 km de lignes à grande vitesse

15 000 trains commerciaux circulant quotidiennement sur le réseau ferré français



Nos liens avec l'État

Depuis sa création en 1938 et pendant 45 ans, la SNCF était une société anonyme. Passée ensuite sous le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), elle retrouve sa forme originelle de société en 2020. L'État est, par la loi, l'actionnaire unique du groupe : la SNCF reste et restera une entreprise publique.

Plus de compétitivité et d'efficacité

Avec l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs et la reprise à hauteur de 35 milliards d'euros de notre dette par l'État, l'enjeu est aussi économique. Notre objectif ? Un retour à l'équilibre financier et davantage de compétitivité. Le développement de nos recettes, la réduction de nos coûts d'exploitation, l'optimisation de nos investissements et la

modernisation de notre outil industriel incarnent notre quête d'excellence, afin de satisfaire nos clients quels qu'ils soient : voyageurs, entreprises, chargeurs et collectivités territoriales.

Document 2 : SNCF : Les petites lignes menacées

[...] En dépit des ambitions affichées, le gouvernement a renoncé à donner à la SNCF les moyens d'affronter le mur d'investissement qui se dresse face à elle. La chasse aux coûts devra s'intensifier, avec des suppressions massives d'emplois et la fermeture des dessertes non rentables.

[...] Il manque au moins un milliard d'euros par an, soit un tiers de l'enveloppe allouée par l'État, pour contrer le vieillissement du réseau, qui accuse une moyenne d'âge de 29 ans, soit 12 ans plus vieux que les voies ferrées allemandes.

[...] L'avenir des trains du quotidien ne tient plus qu'à un fil : l'aide financière des régions, qui ne cesse d'augmenter (+ 45 % depuis 2015).

[...] Pour survivre, dans ce contexte de sous-investissement chronique, la SNCF Réseau devra reporter certains chantiers les moins urgents, comme elle l'a fait durant la crise du Covid. Avec à la clef des liaisons ralenties, les trains circulant de moins en moins vite pour raison de sécurité, ou remplacées par des cars quand elles ne seront pas tout simplement fermées.

[...] Pour rentrer dans ses frais, la SNCF devra trouver d'autres leviers d'économies. « Elle ira voir les maires des communes moyennes et s'ils refusent de payer pour maintenir la desserte, elle diminuera la fréquence des relations et finira par les abandonner [Jean-René Delépine, syndicaliste Sud Rail chez SNCF Réseau]. [...]



Document 3 : Transports : Où en sont les concurrents de la SNCF ?



Alors que l'ouverture à la concurrence est effective depuis 2020, Trenitalia est aujourd'hui le seul opérateur à concurrencer la SNCF sur le réseau français. La compagnie italienne opère 5 allers-retours sur l'axe Paris-Lyon-Milan et propose des prix 38 % moins chers que la SNCF sur ce même axe. Un billet pour effectuer un Paris-Lyon coûte 35 euros avec Trenitalia, contre 97 euros (sans réduction) pour la SNCF. La compagnie italienne offre même un expresso ou une

coupe de prosecco pour l'achat d'un billet en classe affaires.

Quant au reste de la concurrence, elle se fait attendre. Un nouvel opérateur français, Le Train, a pour but de concurrencer la SNCF au niveau régional en desservant les villes de province de la façade ouest.

À partir de 2025, la ligne régionale Marseille-Nice sera exploitée par Transdev, la région Sud ayant décidé de mettre fin au monopole de la SNCF.

Avec une offre augmentée, la fréquence des trains multipliée et des prix moins chers, les clients sont forcément gagnants.