

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

Préparé pour l'Association Française du Rail

31 AOUT 2026

Table des matières

Synthèse	4
L'ouverture du marché est un levier significatif pour le développement du secteur ferroviaire	4
Le retour d'expérience international confirme largement les bénéfices de l'ouverture des marchés	5
L'ouverture du marché est bénéfique pour l'ensemble des acteurs et contribue significativement au financement du système ferroviaire	8
L'ouverture du marché peut générer des bénéfices économiques et environnementaux plus larges	10
Les bénéfices constatés sont toutefois menacés par les importantes barrières à l'entrée auxquelles font face les nouveaux entrants	11
L'ouverture du marché est un processus progressif qui nécessite un accompagnement adapté	14
1 Introduction	17
2 L'ouverture des marchés stimule l'offre ferroviaire, la fréquentation et l'accessibilité tarifaire	19
2.1 L'ouverture du marché accroît la taille du marché ferroviaire plutôt qu'elle ne se limite à redistribuer les voyageurs existants entre opérateurs	19
2.2 Le retour d'expérience européen confirme l'effet catalytique sur la dynamique du secteur ferroviaire...	22
2.3 ...et les premiers effets observés en France confortent l'analyse internationale	26
2.4 L'élargissement du marché peut également bénéficier aux opérateurs historiques	30
2.5 La concurrence entre opérateurs renforce les incitations à l'innovation	31
3 L'ouverture est vertueuse pour le financement du système ferroviaire	32
3.1 L'augmentation de l'offre ferroviaire génère des recettes supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructure	32
3.2 L'ouverture à la concurrence peut améliorer l'efficacité du financement public	35
4 L'amélioration de l'offre ferroviaire induit des bénéfices économiques et environnementaux plus larges	37
4.1 Une meilleure offre ferroviaire améliore l'accessibilité des territoires	37

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

4.2	Les gains pour les voyageurs ont une valeur économique mesurable	37
4.3	Le développement du rail peut favoriser le report modal	38
4.4	L'ouverture du marché stimule également l'investissement et l'innovation	39
5	La matérialisation des bénéfices de l'ouverture du marché dépend de la capacité des acteurs à dépasser les barrières à l'entrée	41
5.1	Le caractère fortement capitalistique du secteur constitue une première barrière structurante	41
5.2	Les différences d'échelle entraînent des surcoûts pour un nouvel entrant par rapport à un opérateur établi	43
5.3	L'accès aux infrastructures essentielles conditionne la viabilité des nouveaux projets	44
5.4	L'accès aux voyageurs constitue aussi un enjeu majeur	46
5.5	Ces désavantages économiques sont accentués durant la phase de montée en charge	49
5.6	Des barrières principalement liées à l'organisation de la mise en concurrence pour le secteur conventionné	52
6	L'ouverture du marché transforme l'organisation du système ferroviaire et crée des enjeux de transition appelant des réponses adaptées	55
6.1	L'ouverture du marché est un processus dynamique	55
6.2	L'ouverture du marché est compatible avec les objectifs d'aménagement du territoire	57
6.2.1	Les services conventionnés constituent un levier important d'amélioration de la desserte territoriale	57
6.2.2	Les stratégies de desserte évoluent avec la maturité du marché	58
6.2.3	La rationalisation des dessertes secondaires aujourd'hui observée en France ne relève pas de l'ouverture des marchés	62
6.3	Une attention particulière doit être apportée à la fluidité du parcours voyageurs	63
7	Conclusions – Veiller à installer les conditions de réussite de l'ouverture du marché ferroviaire	67

Synthèse

L'Association Française du Rail (ci-après « AFRA ») a mandaté Frontier Economics pour analyser les impacts économiques de l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire des voyageurs. Cette étude vise à objectiver les effets et les opportunités associés à l'ouverture du marché, afin d'éclairer le débat public sur les conditions de réussite de cette transformation.

Ce résumé présente les enseignements principaux de l'étude.

L'ouverture du marché est un levier significatif pour le développement du secteur ferroviaire

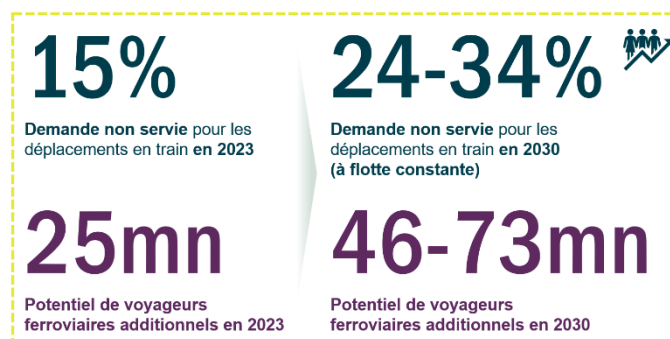
Le développement du transport ferroviaire en France dépend avant tout de la capacité du secteur à répondre à une demande en forte croissance. Si le train connaît un regain d'attractivité marqué depuis la crise Covid, l'offre ferroviaire peine à suivre cette dynamique. **Malgré la hausse de la fréquentation, les circulations à grande vitesse demeurent inférieures à leur niveau de 2019, notamment sous l'effet d'un manque de matériel roulant tandis que l'infrastructure existante est en mesure d'accueillir plus d'offre et reste structurellement moins utilisée que la moyenne des réseaux européens.**

Cette contrainte d'offre se traduit par une demande non satisfaite estimée à près de 25 millions de voyageurs par an, qui pourrait doubler voire tripler à l'horizon 2030. Les conséquences de ce déficit portent au-delà du seul secteur ferroviaire : certaines villes et certains territoires restent moins bien desservis qu'ils ne pourraient l'être,

une partie des déplacements continue de s'effectuer par des modes de transport plus émetteurs en carbone et la tension entre l'offre et la demande contribue à maintenir des niveaux de prix élevés sur certaines liaisons.

Dans ce contexte, **l'ouverture du marché constitue un levier de développement du transport ferroviaire.** En permettant l'arrivée de nouveaux opérateurs, elle favorise **l'apport de capacités additionnelles, le développement de nouvelles dessertes et l'émergence de services innovants dans un marché aujourd'hui caractérisé par des contraintes d'offre.**

L'ouverture du marché apparaît ainsi comme un moyen pour débloquer tout le potentiel de croissance du transport ferroviaire en France, au bénéfice des voyageurs, du système ferroviaire et, plus largement, de la collectivité.



Le retour d'expérience international confirme largement les bénéfices de l'ouverture des marchés

Le retour d'expérience des pays où l'ouverture à la concurrence est plus avancée qu'en France permet d'analyser les impacts de l'ouverture sur le secteur et sur l'économie de façon plus générale. Il montre que l'ouverture à la concurrence s'accompagne :

- d'une augmentation de l'offre ferroviaire,
- d'une baisse des prix, et
- d'une hausse de la fréquentation.

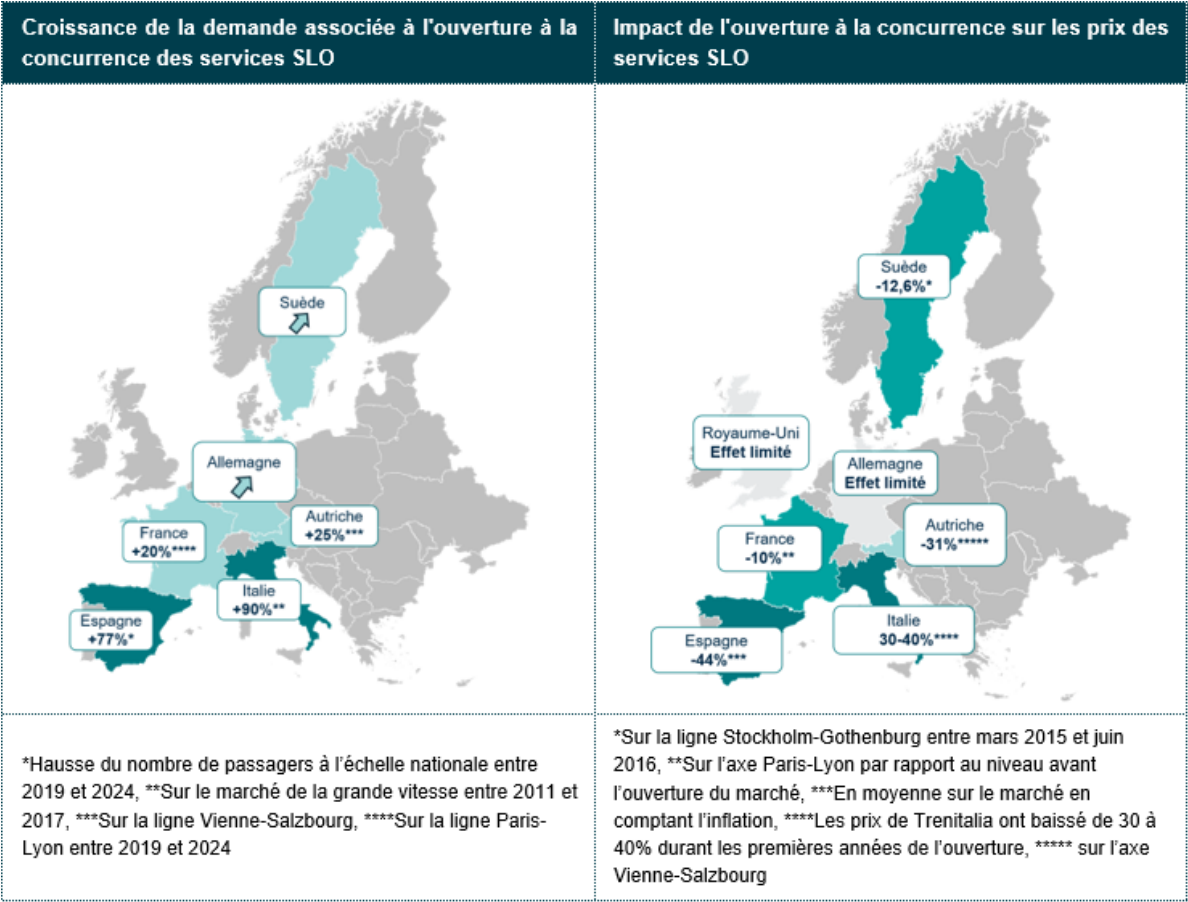
Sur les marchés des services librement organisés, les exemples espagnol, italien ou autrichien illustrent cette dynamique.

- En Espagne, l'ouverture du marché s'est accompagnée d'une augmentation de l'offre sur les axes à grande vitesse, d'une baisse significative des prix (-44 %) et d'une croissance de la demande (+77 %).
- En Italie, l'arrivée d'Italo a entraîné une hausse importante des fréquences et du trafic (+90 %) sur les principales liaisons à grande vitesse, ainsi qu'une baisse des prix sur ces liaisons.
- En Autriche, l'arrivée de WESTbahn sur l'axe Vienne-Salzburg s'est accompagnée d'une augmentation significative de l'offre ferroviaire, d'une baisse des prix (-31 %) et d'une hausse de la fréquentation d'environ 25 % entre 2013 et 2016.

Les premiers effets observés en France sont cohérents avec ces retours d'expérience. Sur l'axe Paris-Lyon, l'arrivée de Trenitalia s'est accompagnée d'une baisse des prix de 10%, alors que les prix sur l'ensemble du marché de la grande vitesse ont augmenté de 10%. Cette arrivée s'est également traduite par une hausse de la fréquentation de 20%, soit deux fois plus que celle observée sur l'ensemble du marché français.

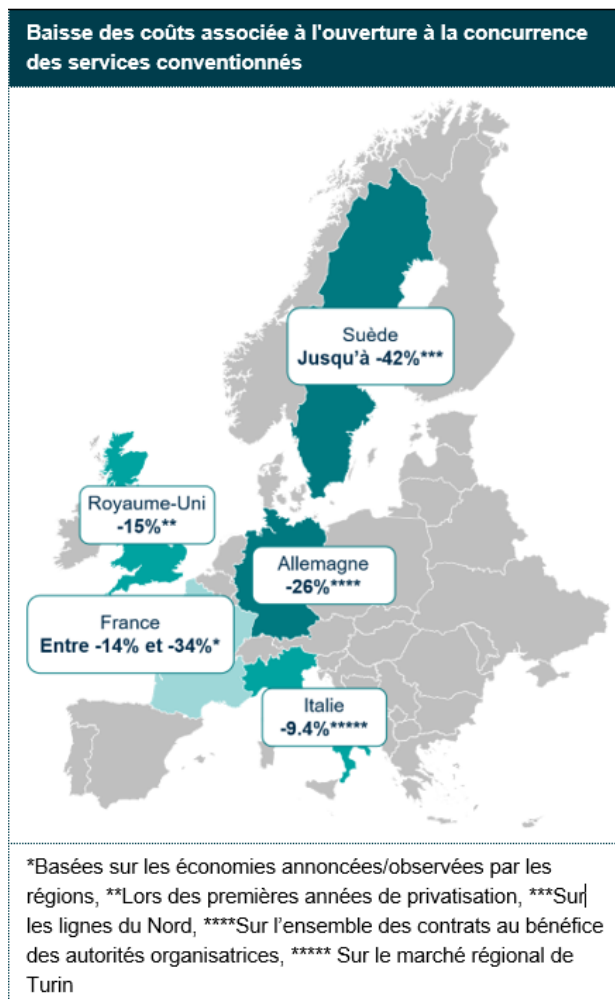
Les cartes ci-dessous donnent une vision d'ensemble des effets constatés sur le marché SLO.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS
QUELLES CONDITIONS ?



OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BÉNÉFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

Dans le secteur conventionné, les impacts sur l'offre et les prix sont manifestes. La carte ci-dessous présente une vue d'ensemble de la baisse des coûts observée dans le cadre de l'ouverture des services conventionnés. A travers l'Europe d'abord :



■ En Allemagne, la mise en concurrence des services régionaux s'est accompagnée d'une baisse des coûts d'exploitation d'environ 26% par rapport aux coûts historiques, ainsi que d'une hausse de l'offre et de la demande, avec une augmentation de 48% des voyageurs-kilomètres entre 1996 et 2014.

■ En Suède, plusieurs contrats régionaux attribués à l'issue de procédures concurrentielles se sont traduits par des baisses de coûts pouvant aller jusqu'à -42%, tandis que la fréquentation et l'offre ont continué de croître sur les réseaux concernés.

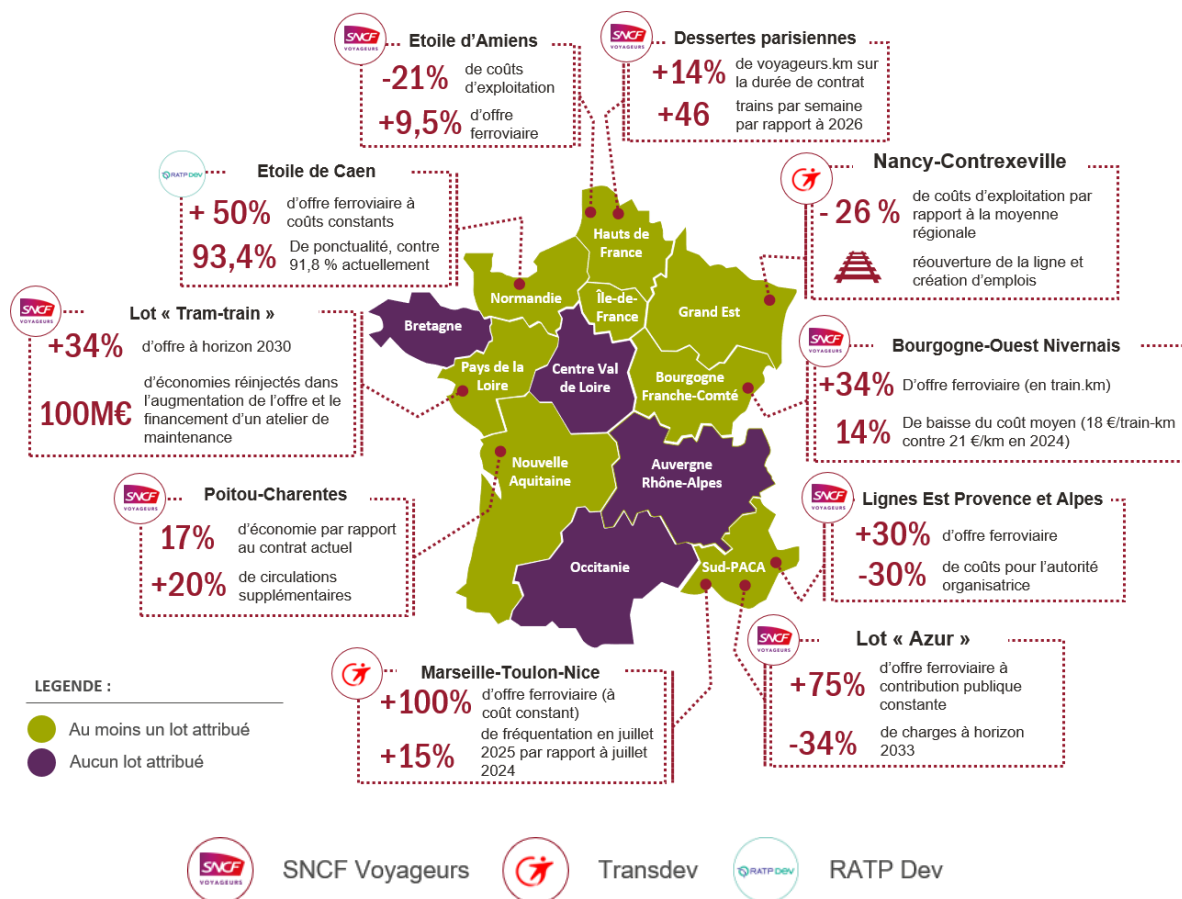
■ En Italie, l'ouverture à la concurrence des services régionaux dans certaines régions, notamment autour de Turin, a permis une réduction de 9,4% des coûts d'exploitation par train-kilomètre tout en améliorant les performances commerciales et en renforçant l'attractivité des services. Il convient toutefois de noter que les expériences de mise en concurrence des

services régionaux en Italie demeurent limitées.

En France, les contrats attribués à l'issue de procédures de mise en concurrence ont systématiquement été associés à des engagements de hausse de l'offre et à des réductions significatives des coûts moyens, y compris lorsque SNCF Voyageurs a été retenue. A titre d'exemple, l'offre a doublé sur la ligne Marseille–Toulon–Nice, ce qui s'est accompagné d'une amélioration de la régularité (98,6% en 2026), d'une forte baisse des suppressions de trains (0,6% contre 3,1% en 2023) et d'une hausse de la fréquentation de 15% dès le premier été d'exploitation.

La carte ci-dessous présente les principaux engagements associés aux lots (hors Île-de-France) attribués à l'issue de procédures de mise en concurrence. Ces lots prévoient tous des hausses d'offre, des baisses de coûts et, dans certains cas, une amélioration des indicateurs de qualité de service.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

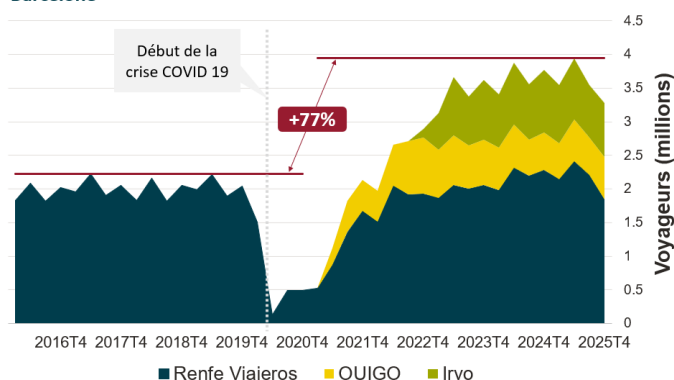


L'ouverture du marché est bénéfique pour l'ensemble des acteurs et contribue significativement au financement du système ferroviaire

L'ouverture du marché ne bénéficie pas uniquement aux voyageurs. En favorisant le développement de nouveaux services librement organisés et en améliorant l'efficacité des services conventionnés, elle contribue également à renforcer le financement du système ferroviaire.

L'augmentation de l'offre ferroviaire et la demande additionnelle qu'elle génère se traduisent directement par une hausse des recettes de péages perçues par les gestionnaires d'infrastructure.

Augmentation générale de la demande en Espagne sur la ligne Madrid-Barcelone



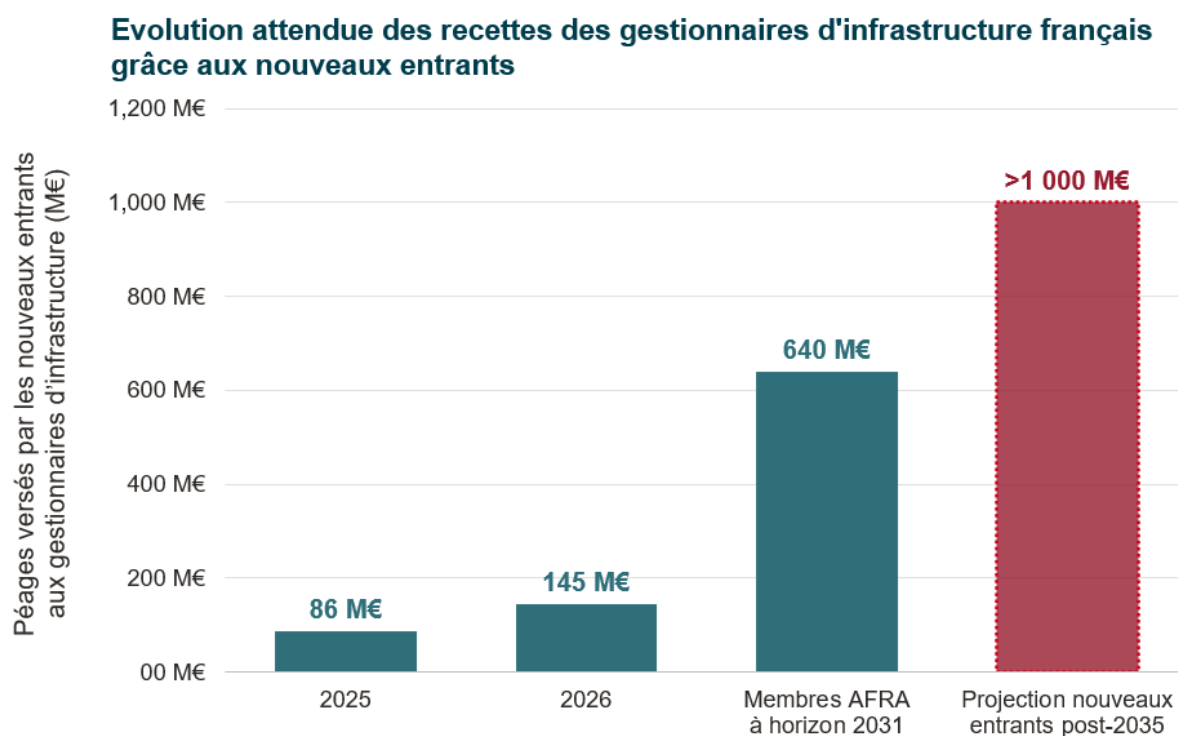
L'expérience espagnole illustre cette dynamique : le développement rapide des nouveaux services s'est accompagné d'une forte progression des recettes du gestionnaire d'infrastructures ADIF grâce à l'augmentation des circulations. En effet, les activités des nouveaux entrants ont généré près de 200

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

millions d'euros de recettes supplémentaires en 2024 (~25% des recettes totales de péages du GI sur la même année).

En France, cet effet est d'autant plus marqué que les nouveaux entrants se développent principalement sur les lignes à grande vitesse où les péages couvrent et excèdent largement les coûts complets du réseau (au-delà de 200% à horizon 2029 selon l'ART). Les redevances acquittées par ces nouveaux services contribuent ainsi plus largement à l'équilibre économique du système ferroviaire.

À terme, les projets actuellement portés par les membres de l'AFRA pourraient générer 640 millions d'euros de recettes supplémentaires par an pour les gestionnaires d'infrastructure français en 2031, et plus d'un milliard d'euros à partir de 2035, soit un montant équivalent à au moins 40% des péages aujourd'hui acquittés par SNCF Voyageurs pour ses services librement organisés.



En ce qui concerne le secteur conventionné, la mise en concurrence des lots permet aux autorités organisatrices de mieux révéler les coûts de production des services ferroviaires.

Les retours d'expérience en France et à l'étranger montrent qu'elle peut permettre de réduire le coût d'exploitation moyen de certains services tout en maintenant, voire en augmentant, l'offre proposée aux voyageurs. Les travaux de la Sénatrice Carrère-Gée et du Sénateur

Maurey soulignent que les gains d'efficacité obtenus peuvent être utilisés soit pour réduire les besoins de financement public, soit pour développer davantage l'offre ferroviaire¹.

L'ouverture du marché peut générer des bénéfices économiques et environnementaux plus larges

Les effets présentés dans les parties précédentes concernent directement les voyageurs et le fonctionnement du système ferroviaire. En favorisant l'arrivée de nouveaux opérateurs, l'ouverture à la concurrence peut également renforcer l'attractivité et l'utilisation du rail et générer des bénéfices significatifs pour l'économie et l'environnement.

- Le développement de l'offre ferroviaire améliore la connectivité entre les villes et les régions, facilite les déplacements du quotidien, les voyages d'affaires et le tourisme, tout en réduisant les temps d'attente, les temps de parcours et le coût généralisé du déplacement. Ces améliorations représentent une **valeur économique tangible pour les voyageurs, reconnue par les méthodes françaises d'évaluation socio-économique des projets de transport**.
- Les retours d'expérience en Espagne et en Italie montrent également que le développement du rail peut **profondément modifier l'équilibre modal**, en attirant des voyageurs qui utilisaient auparavant la voiture ou l'avion. À titre illustratif, parmi les 25 millions de voyages qui constituent la demande non servie aujourd'hui, si la moitié était aujourd'hui effectuée en voiture et pouvait être reportée vers le ferroviaire, environ 360 000 tonnes de CO₂ équivalent pourraient être évitées chaque année. Ce volume correspond approximativement aux émissions annuelles d'une ville française de 60 000 habitants.
- Enfin, l'ouverture du marché renforce les **incitations à investir dans le secteur ferroviaire**, qu'il s'agisse de matériel roulant, de centres de maintenance ou de nouveaux services. Ces investissements soutiennent l'activité économique, créent des emplois et contribuent au développement des territoires accueillant ces nouvelles infrastructures.



¹ « Les coûts de production résultant des plans d'affaires des opérateurs retenus, qu'il s'agisse de SNCF Voyageurs ou bien d'un nouvel entrant, affichent systématiquement des baisses significatives par rapport à la situation antérieure, ce qui permet aux autorités organisatrices soit de réduire les subventions d'exploitation qu'elles versent pour ces services, soit, le plus souvent [...] de prévoir des augmentations d'offres, parfois très conséquentes, pour un niveau de subventions inchangé. »

Les bénéfices constatés sont toutefois menacés par les importantes barrières à l'entrée auxquelles font face les nouveaux entrants

Les bénéfices présentés ci-dessus ne découlent pas automatiquement de l'ouverture juridique du marché. Ils supposent que plusieurs entreprises ferroviaires soient effectivement en mesure d'entrer sur le marché, de s'y développer durablement et d'exercer une pression concurrentielle suffisante pour stimuler l'innovation, accroître l'offre et attirer de nouveaux voyageurs.

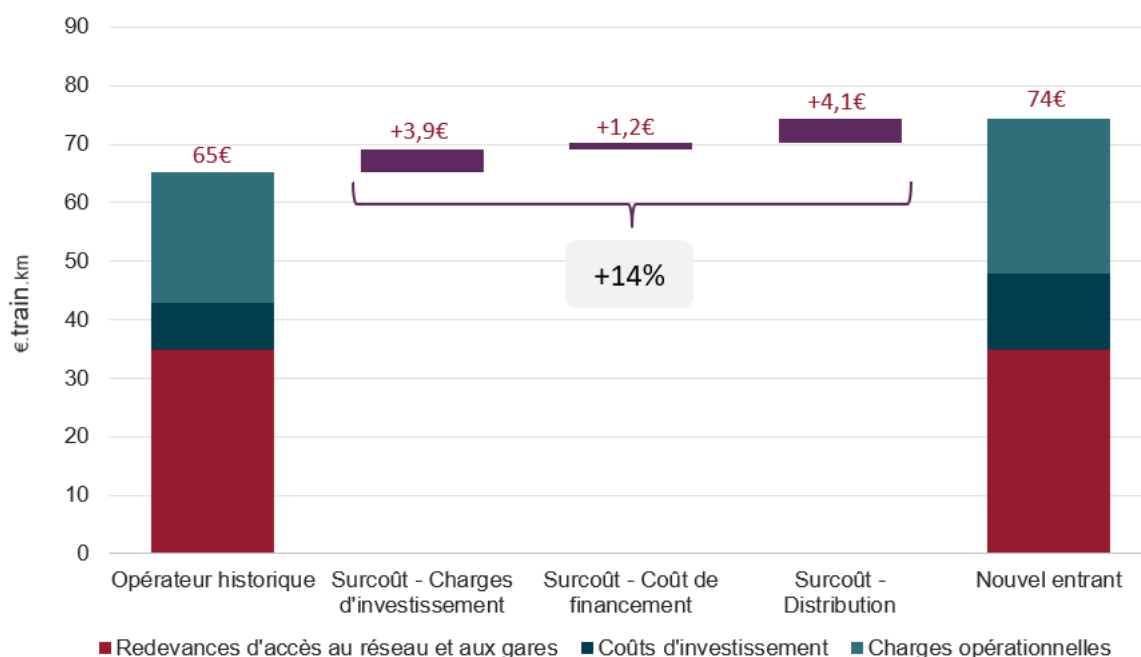
Or, le transport ferroviaire demeure un secteur très capitalistique. Les investissements nécessaires y sont considérables, les cycles de retour sur investissement particulièrement longs et la rentabilité des projets fortement dépendante de la capacité des nouveaux entrants à atteindre rapidement une taille critique.

Dans ces conditions, les barrières à l'entrée aujourd'hui constatées déterminent directement la capacité de l'ouverture du marché à produire les bénéfices économiques attendus.

Notre analyse a mis en lumière plusieurs catégories de barrières à l'entrée auxquelles font face les nouveaux entrants. Certaines de ces barrières sont spécifiques à la France, comme les péages élevés et l'absence de visibilité sur l'accès aux installations de service et les centres de maintenance en particulier, et expliquent pourquoi une concurrence effective peine à émerger. Nous détaillons ces barrières ci-dessous :

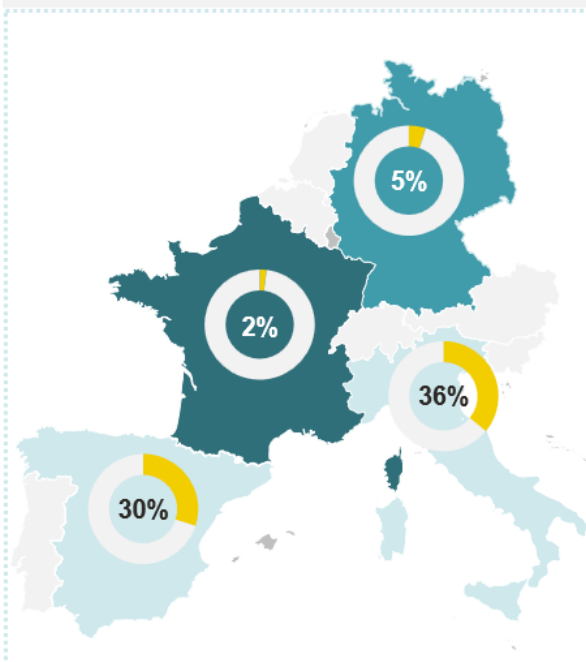
- **Une forte intensité capitalistique**, avec un « ticket d'entrée » d'environ un milliard d'euros, en raison d'investissements considérables, notamment dans le matériel roulant, les centres de maintenance, les coûts de structuration de l'activité et le coût du capital associé à l'ensemble de ces postes. Cette difficulté est accentuée par les **différences d'échelle temporaires avec l'opérateur historique lors de la première phase d'entrée et de lancement des services**, qui obligent les entrants à supporter des coûts fixes comparables pour un volume d'activité beaucoup plus limité. Ainsi, selon nos estimations, un nouvel entrant sur le marché français fait face à un surcoût temporaire initial par train-km de l'ordre de 14% lors de sa première phase de développement.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

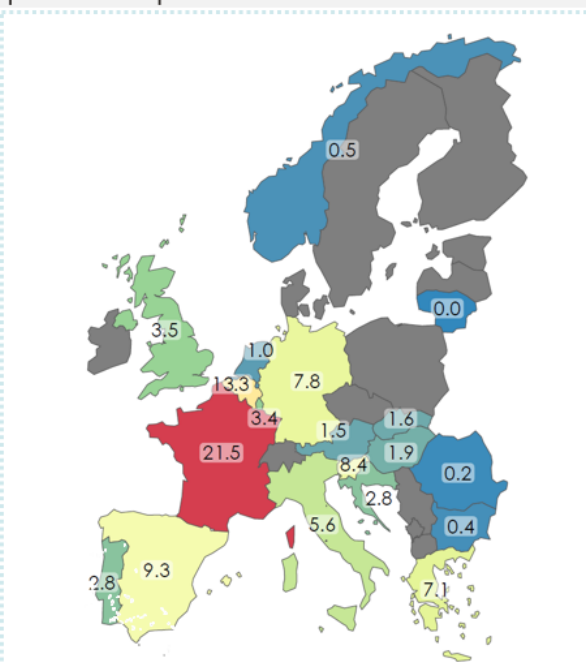


- **Des charges d'accès à l'infrastructure élevées.** Les péages sont particulièrement élevés en France par rapport aux autres pays européens (trois à quatre fois supérieurs) et favorisent les trains à forte capacité. L'ART estime que les péages représentent en moyenne de 40% à 50% du chiffre d'affaires des opérateurs des services librement organisés, et ce pourcentage est nettement plus haut pour les nouveaux entrants au cours des premières années d'exploitation. Ce niveau particulièrement élevé limite directement la capacité des nouveaux entrants à se développer sur le marché.

Part de marché des nouveaux entrants pour les activités SLO



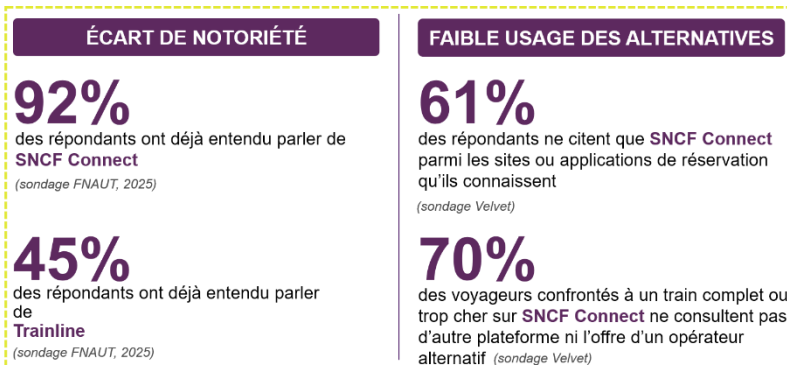
Péages acquittés par les entreprises ferroviaires par train.km pour les activités SLO



Source : Frontier Economics, sur la base des données de l'ART (« Le marché européen du transport ferroviaire ») pour les parts de marché, et carte IRG-Rail pour le niveau des péages.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BÉNÉFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

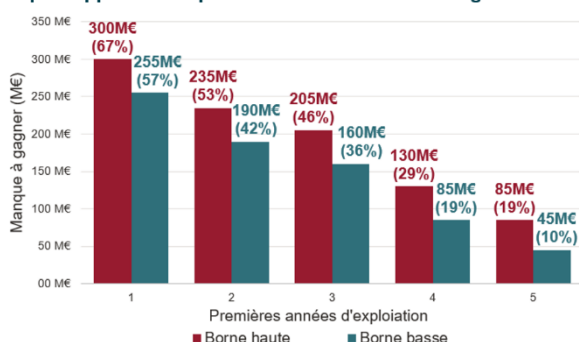
- **L'accès aux voyageurs constitue également un enjeu majeur pour les nouveaux entrants.** En France, leurs offres ne sont ni référencées ni commercialisées sur SNCF Connect, alors que cette plateforme concentre environ 85% des ventes de billets aux particuliers. Cette absence de distribution est d'autant plus critique que le niveau élevé des péages impose aux opérateurs d'atteindre des taux de remplissage particulièrement élevés pour assurer la viabilité économique de leur projet. Or, les sondages récents auprès des voyageurs font



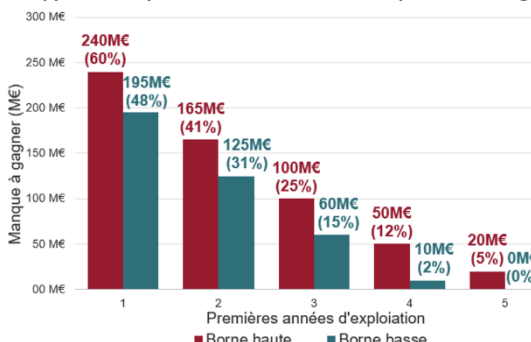
apparaître un écart de notoriété considérable entre SNCF Connect et les plateformes de distribution utilisées par les nouveaux entrants. Dans ces conditions, les membres de l'AFRA considèrent qu'il est particulièrement difficile (voire impossible) d'atteindre de tels niveaux de remplissage sans être distribué sur SNCF Connect.

- Enfin, au cours de ses premières années d'exploitation, un nouvel entrant traverse une **phase de montée en charge, ou de « ramp-up »**. Celle-ci se caractérise par des pertes liées à des prix initialement bas, destinés à attirer la clientèle, ou à de faibles taux de remplissage, le temps de faire connaître l'offre. Dans l'ensemble, la phase de ramp-up génère un manque à gagner supplémentaire estimé entre 750 et 950 millions d'euros par rapport à un opérateur comparable déjà établi sur le marché.

Manque à gagner lié au ramp-up du modèle « full-service » par rapport à un opérateur « full service » en régime stabilisé



Manque à gagner lié au ramp-up du modèle « low-cost haute fréquence » par rapport à un opérateur « low-cost haute fréquence » en régime stabilisé

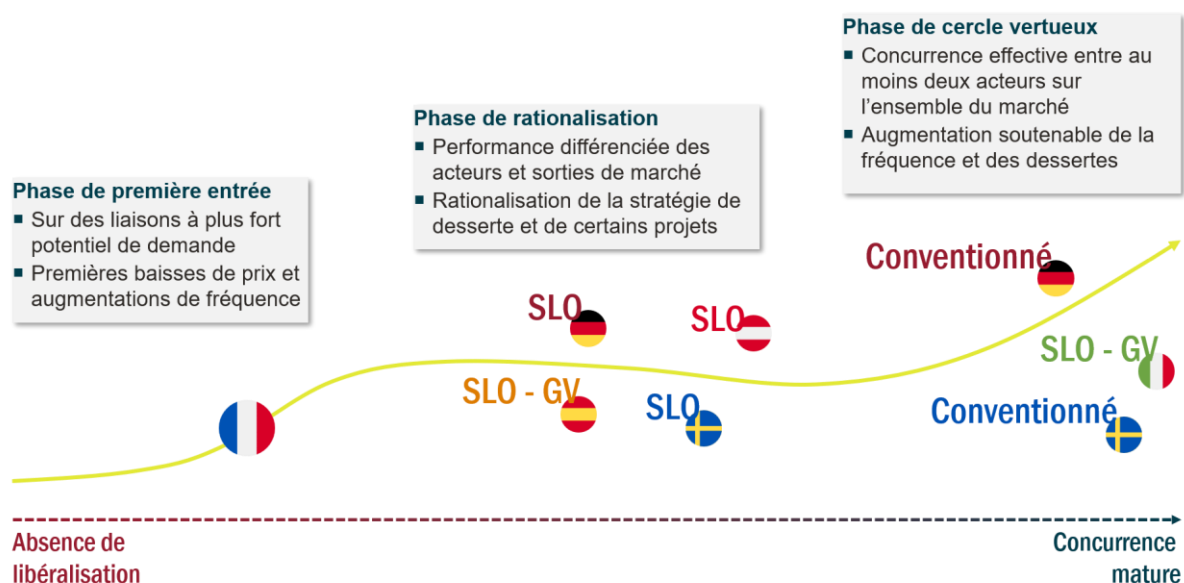


- Les pertes financières (au sens du résultat d'exploitation) qu'un entrant doit absorber durant la phase de montée en charge s'ajoutent aux investissements considérables que l'entreprise ferroviaire doit engager pour lancer son activité. **Au total, une entreprise ferroviaire souhaitant entrer sur le marché devrait donc être prête à mobiliser un montant dépassant largement le milliard d'euros avant que son activité ne commence à générer un résultat d'exploitation positif.**

L'ouverture du marché est un processus progressif qui nécessite un accompagnement adapté

Les bénéfices de l'ouverture du marché ne dépendent pas uniquement de la capacité des nouveaux entrants à surmonter les barrières à l'entrée. Ils reposent également sur la capacité des pouvoirs publics à accompagner la transformation progressive d'un système historiquement organisé autour d'un opérateur unique vers un marché dans lequel plusieurs entreprises ferroviaires coexistent durablement.

Dans cette perspective, les premiers effets observés en France ne doivent pas être interprétés comme le fonctionnement d'un marché arrivé à maturité. Les nouveaux entrants concentrent naturellement leurs premiers investissements sur les liaisons présentant le plus fort potentiel de demande afin d'amortir les investissements très importants nécessaires à leur entrée sur le marché. À mesure que les opérateurs atteignent une taille critique, leurs stratégies de desserte évoluent, les investissements se poursuivent et un nouvel équilibre de marché se construit progressivement.



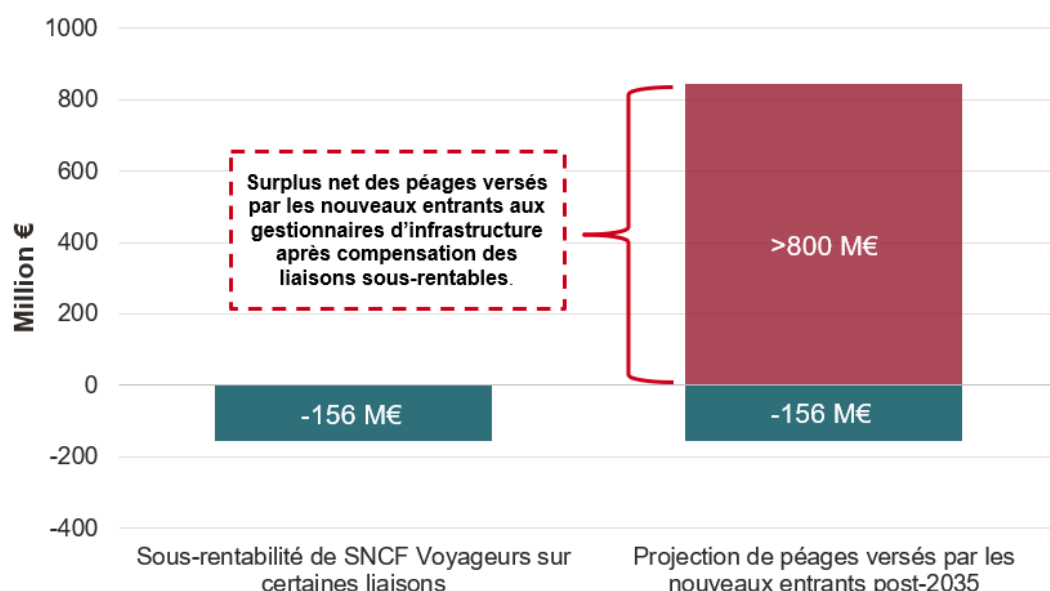
Par ailleurs, plusieurs évolutions souvent attribuées à l'ouverture du marché trouvent en réalité leur origine dans des facteurs antérieurs. Les travaux récents de l'ART montrent notamment que la diminution de la desserte des villes intermédiaires est antérieure à l'arrivée des nouveaux entrants et s'explique principalement par la réduction progressive du parc de rames TGV, les arbitrages d'allocation de flotte et les contraintes de capacité auxquelles fait face SNCF Voyageurs. Il est donc important de distinguer les effets propres à l'ouverture du marché d'évolutions résultant de choix industriels ou opérationnels indépendants de celle-ci.

Les enjeux qui relèvent réellement de la transition vers un marché concurrentiel peuvent, quant à eux, être accompagnés par des politiques publiques ciblées. Les analyses de l'ART montrent que la sous-rentabilité cumulée pour SNCF Voyageurs des

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

dessertes aujourd'hui concernées représente environ 156 millions d'euros, tandis que les autres dessertes librement organisées dégagent un résultat économique d'environ 303 millions d'euros (toujours pour l'opérateur historique uniquement). Les travaux présentés dans ce rapport montrent par ailleurs que les recettes additionnelles susceptibles d'être générées pour les gestionnaires d'infrastructure par le développement d'une concurrence effective pourraient largement dépasser 1 milliard d'euros par an à plus long terme. **Les ordres de grandeur suggèrent ainsi que des mesures ciblées, telles qu'une modulation renforcée des péages sur certaines dessertes, pourraient améliorer leur viabilité économique tout en préservant un gain net pour le financement du système ferroviaire.**

Cette analyse rejoint les conclusions du rapport Bussereau sur les dessertes ferroviaires à grande vitesse d'aménagement du territoire, qui souligne notamment que « *l'ouverture à la concurrence peut être positive pour les voyageurs et pour le groupe SNCF en vision consolidée* », sous certaines conditions².



Enfin, les retours d'expérience européens montrent que la réussite durable de l'ouverture dépend de la qualité de la gouvernance mise en place pour le secteur dans sa globalité. L'intégration de la distribution des billets, la fluidité du parcours voyageurs, la coordination entre opérateurs, la visibilité offerte aux investisseurs ainsi que la stabilité du cadre économique constituent désormais les principaux leviers permettant de transformer une ouverture juridique du marché en une concurrence effective et durable. **Les travaux récents de l'ART, de l'Autorité de la concurrence, du Sénat et de la Commission européenne témoignent d'ailleurs d'une convergence croissante sur ces priorités.**

² Rapport « [Dessertes ferroviaires à grande vitesse d'aménagement du territoire](#) », Dominique Bussereau, annexe 3, p. 12.

OUVERTURE DU MARCHE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

Dès lors, l'enjeu central pour les pouvoirs publics français est de créer les conditions permettant à une concurrence effective de se développer durablement, dans le prolongement de l'ouverture juridique du marché, désormais largement engagée.

1 Introduction

L'Association Française du Rail (ci-après « AFRA ») a mandaté Frontier Economics pour analyser les impacts économiques de l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire des voyageurs. Cette étude vise à objectiver les effets, les opportunités et les risques associés à l'ouverture du marché, afin d'éclairer le débat public sur les conditions de réussite de cette transformation.

Les travaux se sont nourris d'études de cas de la concurrence ferroviaire dans d'autres pays européens, des éléments et retours d'expérience apportés par les entreprises ferroviaires membres de l'AFRA ainsi que de la littérature académique et empirique existante sur l'ensemble des thématiques abordées, dont différents rapports sénatoriaux et des publications de l'Autorité de régulation des transports (« l'ART »)³ et de l'Autorité de la Concurrence (« l'AdIC »)⁴.

Le présent rapport s'inscrit en complément de ces travaux en proposant une analyse économique des mécanismes qui sous-tendent ces évolutions, en les replaçant dans une perspective européenne et en identifiant les conditions nécessaires à leur pérennisation.

Le secteur ferroviaire constitue **un levier essentiel pour améliorer la connectivité entre les villes et les régions, contribuer à l'aménagement du territoire et accélérer la décarbonation des transports**. L'ouverture à la concurrence s'inscrit donc dans un objectif plus large de renforcement de la compétitivité du rail et de développement d'une mobilité plus durable.

C'est dans cette perspective que l'Union européenne a progressivement ouvert les marchés ferroviaires nationaux à travers les différents paquets ferroviaires⁵, avec pour objectif de **rendre le ferroviaire plus attractif et plus compétitif** face aux autres modes de transport⁶. En France, les orientations du quatrième paquet ferroviaire ont été transposées par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui organise l'ouverture progressive des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs⁷.

³ En particulier sa récente « Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret 2026 ».

⁴ En particulier ses « Observations sur le rapport de l'ART concernant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire » du 25 juin 2026 et son avis « 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes »

⁵ [Railway packages - Mobility and Transport - European Commission](#)

⁶ « Une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union est un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur, et les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports de l'Union dans l'optique d'une mobilité plus durable. », Point (2) de la Directive 2012/34/UE et « L'objectif [...] est d'accroître l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en utilisant cette infrastructure de manière plus efficace grâce à de meilleurs processus de planification et de répartition et à une meilleure coordination transfrontière, et de contribuer ainsi à une augmentation des services ferroviaires conformément aux objectifs de décarbonation de l'Union », Point (3) du Règlement 2026/1184

⁷ [LOI n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire \(1\) - Légifrance](#)

Les retours d'expérience européens, désormais complétés par les premiers résultats observés en France, suggèrent **que l'ouverture du marché peut générer des bénéfices significatifs**. Ils incluent **l'amélioration de l'offre ferroviaire, la baisse des prix, l'augmentation de la fréquentation, le renforcement de l'attractivité du rail, l'optimisation de l'utilisation des financements publics** ou encore une meilleure contribution aux objectifs de **décarbonation des mobilités**.

Ces bénéfices ne résultent toutefois pas automatiquement de l'ouverture juridique du marché. Ils **dépendent de la capacité des nouveaux entrants à accéder effectivement au marché, à se développer, à atteindre une taille critique et à faire émerger une concurrence effective entre opérateurs au bénéfice du secteur dans sa totalité**.

Les expériences européennes montrent de manière remarquablement convergente que **les bénéfices de l'ouverture du marché apparaissent lorsque les conditions économiques, réglementaires et opérationnelles permettent l'entrée effective et durable de nouveaux opérateurs**. À l'inverse, lorsque des barrières importantes limitent l'entrée ou le développement des nouveaux opérateurs, les effets attendus de l'ouverture peuvent demeurer partiels ou mettre davantage de temps à se matérialiser.

Dès lors, l'enjeu central pour les pouvoirs publics français est de créer les conditions permettant à une concurrence effective de se développer durablement, dans le prolongement de l'ouverture juridique du marché, désormais largement engagée.

Dans cette perspective, le rapport analyse successivement les bénéfices observés de l'ouverture du marché pour les voyageurs, le financement et le développement du système ferroviaire, avant d'examiner les conditions économiques, réglementaires et organisationnelles qui déterminent la réalisation durable de ces bénéfices.

Remerciements à Yves Crozet, Paolo Beria, Aurore Laget-Annamayer et Patricia Perennes pour leur relecture et leurs conseils.

2 L'ouverture des marchés stimule l'offre ferroviaire, la fréquentation et l'accessibilité tarifaire

Les voyageurs sont les bénéficiaires finaux du système ferroviaire. La pérennité économique et financière du secteur, indépendamment du nombre d'opérateurs présents sur le marché, repose avant tout sur sa capacité à attirer davantage de voyageurs et à répondre à leurs attentes. La première question que doit se poser toute évaluation de l'ouverture du marché est donc : améliore-t-elle la capacité du système ferroviaire à attirer davantage de voyageurs et à mieux répondre à leurs besoins ? En France, cet enjeu est d'autant plus important que la demande potentielle est élevée⁸ et que la capacité de l'infrastructure n'est globalement pas contrainte.

Dans cette perspective, l'impact sur les voyageurs doit être un indicateur clé dans l'appréciation de l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Plusieurs dimensions ont été identifiées comme revêtant une importance particulière pour les voyageurs⁹ :

- Le coût du déplacement ;
- La praticité et la liberté des déplacements ; et
- La rapidité et la fiabilité du trajet.

2.1 L'ouverture du marché accroît la taille du marché ferroviaire plutôt qu'elle ne se limite à redistribuer les voyageurs existants entre opérateurs

En favorisant le développement de nouvelles offres (comme expliqué plus en détail plus bas), l'ouverture du marché conduit généralement à une augmentation des fréquences, à une amélioration de l'accessibilité tarifaire et à une diversification des services et classes de voyage proposés aux voyageurs. Ces évolutions réduisent le coût du déplacement ferroviaire et rendent le train plus attractif par rapport aux autres modes de transport.

Lorsque ces conditions sont réunies, l'arrivée de nouveaux opérateurs s'accompagne d'une redistribution des voyageurs entre entreprises ferroviaires, **mais aussi d'un effet « d'induction de la demande »**. Autrement dit, l'arrivée de nouveaux services tend à accroître la taille globale du marché ferroviaire et le nombre de voyageurs choisissant le train,

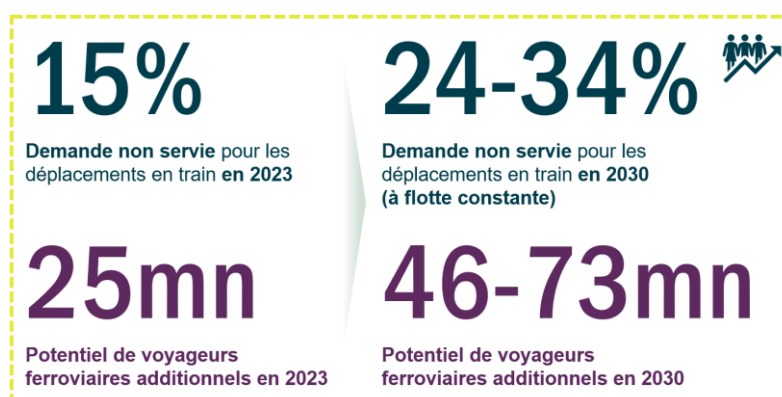
⁸ L'ART pointe une dynamique ferroviaire post-crise sanitaire particulièrement importante dans son cinquième rapport multimodal publié en juin 2026. Selon le régulateur, la fréquentation des trains de longue distance a ainsi augmenté de plus de 20% depuis 2019 et la fréquentation des services Intercités et TER est également en hausse (>10% hors services transiliens et >5% pour les services transiliens, en 2024 par rapport à 2023) – et ce alors que les prix à la consommation des transports ont augmenté de 23% entre 2019 et 2024.

⁹ Voir ["Les Français et le train, leurs attentes, leurs choix, et leurs critiques" - Fnaut](#)

plutôt qu'à simplement répartir entre plusieurs opérateurs les volumes observés avant l'ouverture du marché.

En France, ce phénomène est d'autant plus important que le potentiel de croissance du transport ferroviaire demeure significatif. Le récent rapport des sénateurs Carrère-Gée et Maurey¹⁰ estime ainsi que la demande non satisfaite sur le seul segment des services librement organisés à grande vitesse représente **aujourd'hui environ 15% du marché, soit près de 25 millions de voyageurs par an**¹¹. Dans son récent rapport sur l'ouverture à la concurrence, l'ART estime également que la demande en France « progresse désormais plus vite que les capacités disponibles ». Ainsi, cet écart entre offre et demande devrait aller croissant¹². A titre illustratif, faisant l'hypothèse d'un taux de croissance annuel moyen entre 1,7%¹³ et 3,7%¹⁴ et d'une flotte constante en l'absence de toute entrée sur le marché **la demande non servie devrait s'établir entre 46 et 73 millions de voyageurs d'ici 2030, soit entre 24 et 34% du marché actuel**.

Figure 1 Evolution potentielle de la demande non-servie à l'horizon 2030 en l'absence d'entrées sur le marché SLO



Source: Frontier Economics

¹⁰ [Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur l'impact de la concurrence dans le ferroviaire sur les finances publiques](#), rapporteurs Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, 2026, p.114

¹¹ Sur la base de 70 milliards de passagers-km en 2025 (pour les SLO domestiques + internationaux) et un trajet moyen de plus de 390km.

¹² Dans son « *Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret 2026* » (« *Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026* »), l'ART fait en effet état d'« *un contexte où la demande progresse plus vite que les capacités disponibles* ».

¹³ Cette valeur correspond au taux de croissance annuel moyen en passagers.km entre 2015 et 2050 basé sur les projections élaborées par le MTE en octobre 2021 (Benoît Boucaud et Martin Cori, *Projections de la demande de transport sur le long terme pour la SNBC2*, Ministère de la Transition écologique). Ce chiffre a été retenu par l'Autorité de régulation des transports (ART) dans son rapport « *Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)* », juillet 2023.

¹⁴ Cette valeur correspond au taux de croissance moyen de la fréquentation des trains à longue distance sur la période 2019-2024. Voir Autorité de régulation des transports, Record public transport passenger numbers: the success of rail calls for the expansion of rail services, 24 June 2026.

Il convient également de souligner **que cette demande supplémentaire, ainsi que les circulations nécessaires pour y répondre, peuvent dans une large mesure être accueillies sur l'infrastructure existante**. Les travaux récents de l'ART montrent d'ailleurs que *« malgré [une] forte hausse de l'utilisation en 2024, le réseau français demeure structurellement moins utilisé que la moyenne des réseaux européens »*. Plus particulièrement :

- **Une intensité d'utilisation du réseau inférieure à celle des principaux réseaux européens.** Le Market Monitoring Report 2026 de l'IRG-Rail¹⁵ indique que le réseau français supporte en moyenne 46 trains-km par km de ligne, soit un niveau d'utilisation inférieur d'environ -19% à celui du réseau italien¹⁶, de -41% à celui du réseau allemand et de -60 à -65 % à celui des réseaux suisse ou néerlandais.
- **Des objectifs d'exploitation des lignes nouvelles encore loin d'être atteints.** Le bilan socio-économique ex post de la LGV Sud Europe Atlantique, publié en mai 2026¹⁷, souligne que *« Les objectifs de fréquence et de desserte par les TAGV restent très éloignés des annonces et des attentes »*, avec un niveau d'offre *« inférieur de 2,5 aller-retours/jour à 6 aller-retours/jour selon le scénario »*, aux objectifs retenus lors de la conception du projet.
- **Une marge de développement importante sur la plupart des lignes à grande vitesse.** L'analyse des plans d'exploitation de référence (PER) publiés par SNCF Réseau¹⁸ et des circulations effectivement réalisées par les entreprises ferroviaires aujourd'hui suggère que, en moyenne, environ 50% de la capacité théorique des principales lignes à grande vitesse françaises est utilisée. Ces éléments indiquent qu'une augmentation significative du nombre de circulations pourrait être envisagée sur une grande partie du réseau sans nécessiter, à court terme, d'investissements majeurs dans l'infrastructure. Même sur la LGV Sud-Est, la ligne la plus utilisée du réseau, les avis rendus par l'ART sur les accords-cadres de capacité¹⁹ représentent environ 70% de la capacité de référence de la ligne à horizon 2030, tout en intégrant déjà les capacités accordées à plusieurs nouveaux entrants, dont Trenitalia, Renfe, Kevin Speed et Claret.

Dans ce contexte, l'ouverture du marché peut jouer un rôle catalytique dans le développement du transport ferroviaire et, en conséquence d'une meilleure utilisation de l'infrastructure existante. Ces enjeux apparaissent particulièrement pertinents alors que les politiques

¹⁵ <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/574.2026.html>

¹⁶ Dans son bilan ferroviaire de 2024, l'ART indique également que *« l'utilisation des LGV [en France] s'élève à près de 100 trains par jour [...] plus de deux fois inférieure au trafic observé sur le réseau italien (248 trains quotidiens) »*

¹⁷ <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-l-igedd-sur-le-bilan-socio-economique-ex-a4427.html>

¹⁸ <https://www.sncf-reseau.com/fr/drr/per-plan-exploitation-reference>

¹⁹ <https://www.autorite-transports.fr/avisdecision/accord-cadre-de-capacite-conclu-entre-sncf-reseau-et-la-societe-claret-portant-sur-la-ligne-a-grande-vitesse-paris-lyon-avis-n2025-036-du-27-mars-2025/>

publiques, dont la Stratégie Nationale Bas Carbone 2²⁰, visent à renforcer la part modale du rail.

2.2 Le retour d'expérience européen confirme l'effet catalytique sur la dynamique du secteur ferroviaire...

Les premiers résultats observés en France, également étayés par les travaux récents de l'ART²¹, permettent désormais de documenter les effets initiaux de l'ouverture du marché. Les expériences européennes apportent un recul supplémentaire, en montrant comment ces effets évoluent lorsque la concurrence atteint un stade plus mature²². Elles permettent ainsi d'apprécier les premiers impacts de l'ouverture ainsi que sa trajectoire de moyen et de long terme.

Les expériences européennes présentent une remarquable cohérence, malgré des contextes nationaux différents. Lorsque plusieurs opérateurs sont effectivement en mesure de se développer, trois évolutions principales sont observées de manière récurrente :

Pour les services librement organisés, l'ouverture du marché s'accompagne premièrement **d'une augmentation significative de l'offre ferroviaire**.

- En Espagne, entre 2019 et 2024, le nombre de sièges offerts a augmenté de 65% sur Madrid-Barcelone, de 113% sur Madrid-Valence et de 53% sur les relations vers Séville et Malaga²³.
- En Italie, les fréquences sur Rome-Milan ont augmenté d'environ 49% entre 2011/2012 et 2013²⁴. Italo a également étendu son offre sur d'autres liaisons, notamment sur l'axe Milan-Venise en 2018 et a introduit des services reliant Reggio de Calabre en 2020.
- En Autriche, WESTbahn a ajouté 13 services quotidiens par sens lors de son lancement sur Vienne-Salzburg, avant de renforcer progressivement son offre pour atteindre une fréquence à la demi-heure^{25 26}.

²⁰ Voir par ex. l'orientation T5 de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2 qui vise à « encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs ».

²¹ Voir le Chapitre 1 de l'Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026 de l'ART

²² En effet, l'ouverture à la concurrence est plus avancée qu'en France dans plusieurs pays européens, dont l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, l'Italie, la Suède et (historiquement) le Royaume-Uni.

²³ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), [« Balance de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros en España »](#), septembre 2025, p.12

²⁴ Bergantino A.S., Capozza C. et Capurso M., [The Impact of Open Access on Intra- and Inter-modal Rail Competition. A National Level Analysis in Italy](#), 2015, table 2

²⁵ Rail Partners, [« Track to Growth »](#), 2023, p.39.

²⁶ Westbahn a d'abord lancé des services sur l'axe Vienne-Salzburg avant de progressivement étendre son offre à d'autres liaisons en Autriche ainsi qu'à plusieurs destinations en Allemagne, notamment Munich et Stuttgart.

Deuxièmement, cette augmentation de l'offre s'accompagne **d'une amélioration sensible de l'accessibilité tarifaire**.

- En Espagne, les prix ont diminué de 33% en valeur nominale, soit 44% en tenant compte de l'inflation, sur les principaux axes ouverts à la concurrence²⁷.
- De la même manière, l'entrée d'Italo en Italie a entraîné une baisse des prix de Trenitalia estimée par exemple entre 21% et 26% sur la liaison Milan-Venise²⁸.
- En Suède, l'entrée de MTRX s'est traduite par une baisse de 12,6% des prix de l'opérateur historique SJ sur la ligne Stockholm-Gothenburg²⁹.

Enfin, l'augmentation simultanée de l'offre et la baisse des prix **conduisent à une croissance importante de la fréquentation**.

- En Espagne, certaines lignes à grande vitesse ont enregistré des hausses de fréquentation supérieures à 130%³⁰.
- À l'échelle nationale, le trafic à grande vitesse a atteint près de 40 millions de passagers en 2024, soit une hausse de 22% par rapport à 2023 et de 77% par rapport à 2019³¹.
- En Italie, le trafic sur la ligne Rome-Milan a augmenté de 90% entre 2011 et 2017³².

²⁷ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), « [Press Release](#) », 2025

²⁸ Beria, P., Crozet, Y. & Guihery, L. (2025), « [Competition models and financial sustainability of high-speed open-access passengers rail operators in Europe](#) », European Transport Studies, p.8

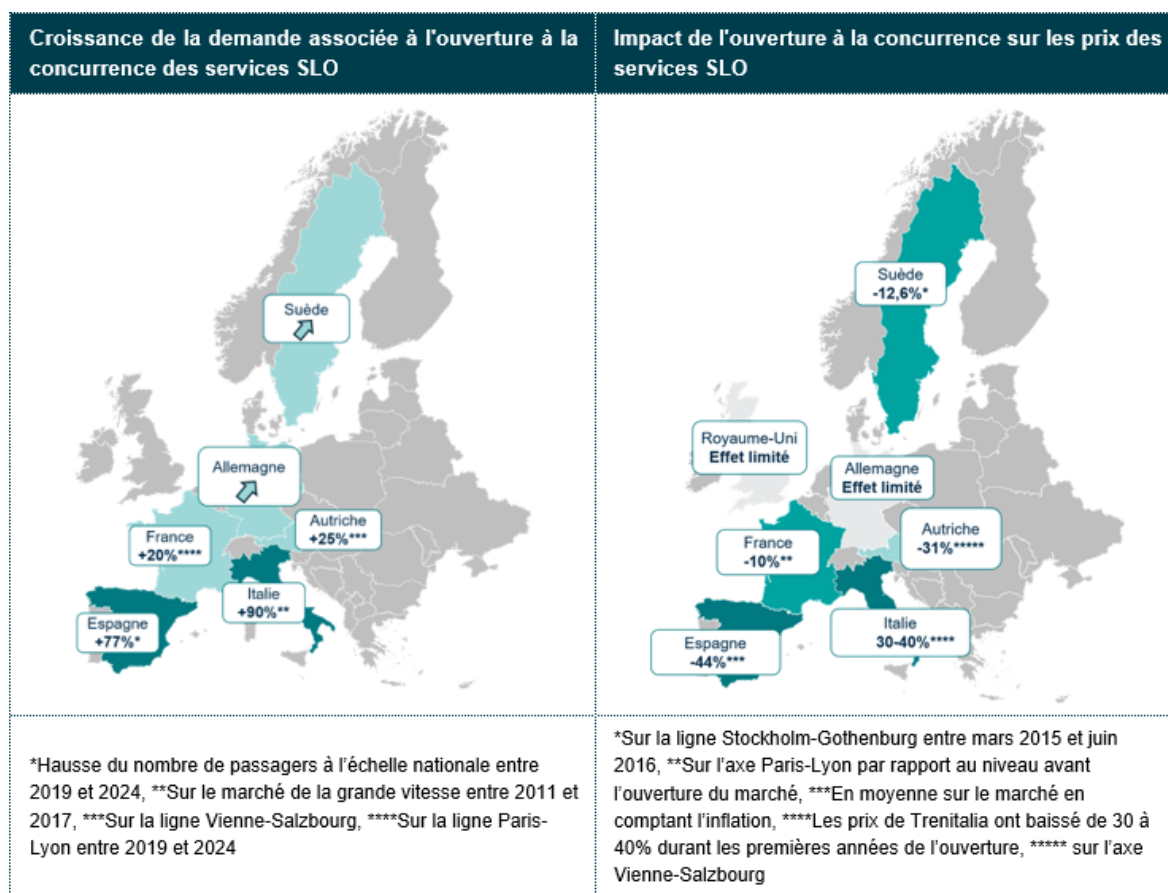
²⁹ Rail Partners, « [Track to Growth](#) », 2023, p.42

³⁰ Le nombre de passagers a augmenté de 137% entre le T3 2022 et le T3 2025 sur la liaison Madrid-Valence, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), « [Data Portal – Transporte ferroviario de viajeros](#) »

³¹ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), « [Récord de viajeros en la alta velocidad comercial: 40 millones en 2024](#) », 2025

³² F. Antoniazzi, A. Giuricin et R. Tosatti, « [Results of open access competition in railways markets. The case of Italy](#) », p. 343, tableau 6

Figure 2 Effets de l'ouverture des marchés des SLO sur la demande et les prix



Source: Frontier Economics

Ces évolutions ne doivent pas être interprétées comme des estimations causales isolant parfaitement l'effet de l'ouverture du marché. Elles constituent néanmoins des observations cohérentes avec les mécanismes économiques attendus de toute l'augmentation de l'intensité concurrentielle.

Pour les services conventionnés, nous constatons :

- **La réduction des coûts d'exploitation et un taux de productivité plus élevé.** En Allemagne, les appels d'offres régionaux ont permis de générer des économies d'environ 26% par rapport aux coûts historiques³³. En Suède, les premières mises en concurrence ont produit des résultats variables selon les lignes, mais certaines expériences ont permis de réduire les coûts publics de 18% à 25%³⁴. En Italie, sur le marché régional de Turin, la

³³ Guihéry L., « *Économie politique des réformes ferroviaires en Europe : entre concurrence, régulation et service public* », Mémoire HDR, Université de Cergy-Pontoise, 2016, p.96

³⁴ Alexandersson G. et Hultén S., « *Competitive Tendering of Railway Services in Sweden* », 1999, p.11

mise en concurrence a permis une baisse de 9,4% des coûts d'exploitation par train-kilomètre et une hausse de 12% des recettes par kilomètre³⁵.

- **La hausse de l'offre tout en baissant le taux de subventionnement.** En Allemagne, les lignes régionales mises en concurrence ont enregistré une hausse de 52,6% des voyageurs-kilomètres entre 2002 et 2019³⁶. En Suède, le trafic voyageurs a augmenté d'environ 80% entre 1990 et 2008³⁷, et la demande de 32% entre 1995 et 2004³⁸. Au Royaume-Uni, le système de franchises s'est accompagné d'une hausse de 107% du nombre de voyageurs entre 1997 et 2018 et d'une augmentation de 32% du nombre de services voyageurs entre 1998 et 2019^{39 40}.
- **Une augmentation de la qualité de service (en ce qui concerne par exemple l'introduction de matériel roulant neuf).** En Allemagne, les appels d'offres régionaux imposent fréquemment l'utilisation de matériel neuf ou modernisé, ce qui a contribué à réduire l'âge moyen du parc de Deutsche Bahn de 17,3 ans à 7,5 ans en dix ans⁴¹. En Suède, la mise en concurrence des services régionaux a conduit à la création de la société publique Transitio, chargée d'acquérir, financer, gérer et moderniser le matériel roulant utilisé par les opérateurs⁴². Au Royaume-Uni, le système de franchises s'est accompagné d'investissements importants dans le matériel roulant, avec environ 653 M£ investis chaque année entre 1997 et 2019⁴³ et près de 45% de la flotte actuelle acquise après 2000⁴⁴.

³⁵ Rail Partners, [« Track to Growth »](#), 2023, p.36

³⁶ Rail Partners, [« Track to Growth »](#), 2023, p.45

³⁷ Centre d'analyse stratégique, [« Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs – Compléments »](#), rapport de 2011, p. 101

³⁸ Alexandersson G. et Hultén S., [« Competitive Tendering of Regional and Interregional Rail Services in Sweden »](#), Discussion Paper No. 2007-6, International Transport Forum (ITF/OECD), 2007, p.181

³⁹ Rail Partners, [« Track to Growth »](#), 2023 ; Office of Rail and Road (ORR), [« Rail Statistics Compendium 2018–19 »](#), Londres, 2019, p.3

⁴⁰ Il convient toutefois de noter que les expériences de mise en concurrence des services régionaux en Italie demeurent limitées.

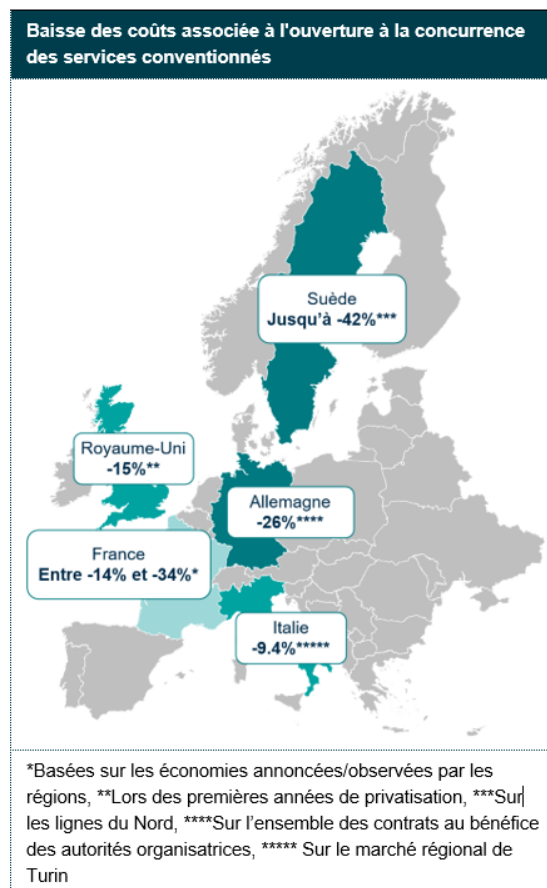
⁴¹ Rail Partners, [« Track to Growth »](#), 2023, p.40

⁴² CERRE, [« Liberalisation of Passenger Rail Services – Case Study Sweden »](#), 2016, p.11 ; [Vårt uppdrag – AB Transitio](#)

⁴³ Rail Partners, [« Track to Growth »](#), 2023, p.26

⁴⁴ Arriva, [« Libéralisation et ouverture à la concurrence du marché ferroviaire régional en Europe »](#), 2013, p.31

Figure 3 Baisse des coûts associée à la mise en concurrence des lots pour les services conventionnés à travers l'Europe



Source: Frontier Economics

2.3 ...et les premiers effets observés en France confortent l'analyse internationale

Les premiers constats publiés par l'ART⁴⁵ sur le marché français et synthétisés ci-dessous apparaissent cohérents avec ces trajectoires observées dans les pays ayant ouvert leur marché plus précocement.

Pour rappel, pour les SLO en France, la concurrence directe se limite aujourd'hui à l'Axe Sud-Est avec les arrivées successives de Trenitalia pour concurrencer SNCF Voyageurs sur Paris-Lyon en décembre 2021 et de Renfe sur Marseille-Madrid et Lyon-Barcelone en 2023. Pour

⁴⁵ Voir Chapitre 1 de « L'étude sur l'ouverture à la concurrence de l'ART »

les services conventionnés, quatorze lots de TER ont été attribués à date, dont quatre à des opérateurs alternatifs⁴⁶.

Dans chaque cas, l'entrée d'un opérateur alternatif a permis :

- De faire **augmenter la fréquence et la demande pour les SLO** ; sur la liaison Paris-Lyon, la fréquentation dépassait en 2024 de plus de 20% son niveau de 2019⁴⁷.
 - Cette croissance est environ deux fois supérieure à celle observée sur l'ensemble des services à grande vitesse français sur la même période.
 - Sur la liaison internationale France-Espagne, l'arrivée de Renfe a également généré une croissance de la fréquentation de l'ordre de 30% par rapport à 2019.
- De **faire baisser les prix pour les SLO exposés à la concurrence**.
 - Par exemple, les prix sur la ligne Paris-Lyon ont baissé de 10% depuis l'arrivée de Trenitalia⁴⁸. Cette baisse est d'autant plus notable que, sur la même période, les prix des services à grande vitesse ont globalement augmenté en France (+10% sur l'ensemble du SLO) et que l'inflation a dépassé 15%.
- **D'augmenter la fréquence des trains et la capacité globale disponible** aux voyageurs des services conventionnés.
 - Par exemple, le lot Étoile de Caen, attribué par la Région Normandie à RATP Dev, prévoit une augmentation de 50% de l'offre ferroviaire, tandis que l'attribution du lot Marseille-Toulon-Nice par la Région Sud à Transdev, a résulté en un doublement de l'offre par rapport au plan de transport en place avant la mise en concurrence⁴⁹.
- De **réduire les coûts moyens des services conventionnés**.
 - Par exemple, le lot Nancy-Contrexéville attribué à Transdev prévoit un coût d'exploitation inférieur de 26% au coût moyen des services TER de la région Grand Est⁵⁰.

⁴⁶ Les liaisons Marseille-Toulon-Nice et Nancy-Contrexéville ont été attribuées à Transdev, respectivement par la région Sud et la région Grand Est. Les lignes de tram-train T12 et T13 en Île-de-France ainsi que l'Étoile de Caen ont été attribuées à RATP Dev, respectivement par Île-de-France Mobilités et la région Normandie.

⁴⁷ Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026, ART

⁴⁸ Autorité de régulation des transports (ART), « [Bilan ferroviaire complet 2024](#) », 2025

⁴⁹ Région Sud, [Ligne Marseille-Toulon-Nice : premier bilan de l'exploitation par Transdev après l'ouverture à la concurrence](#), octobre 2025 ; [Ouverture à la concurrence : l'expérience de Marseille-Nice illustre les premiers constats de l'ART - ART](#)

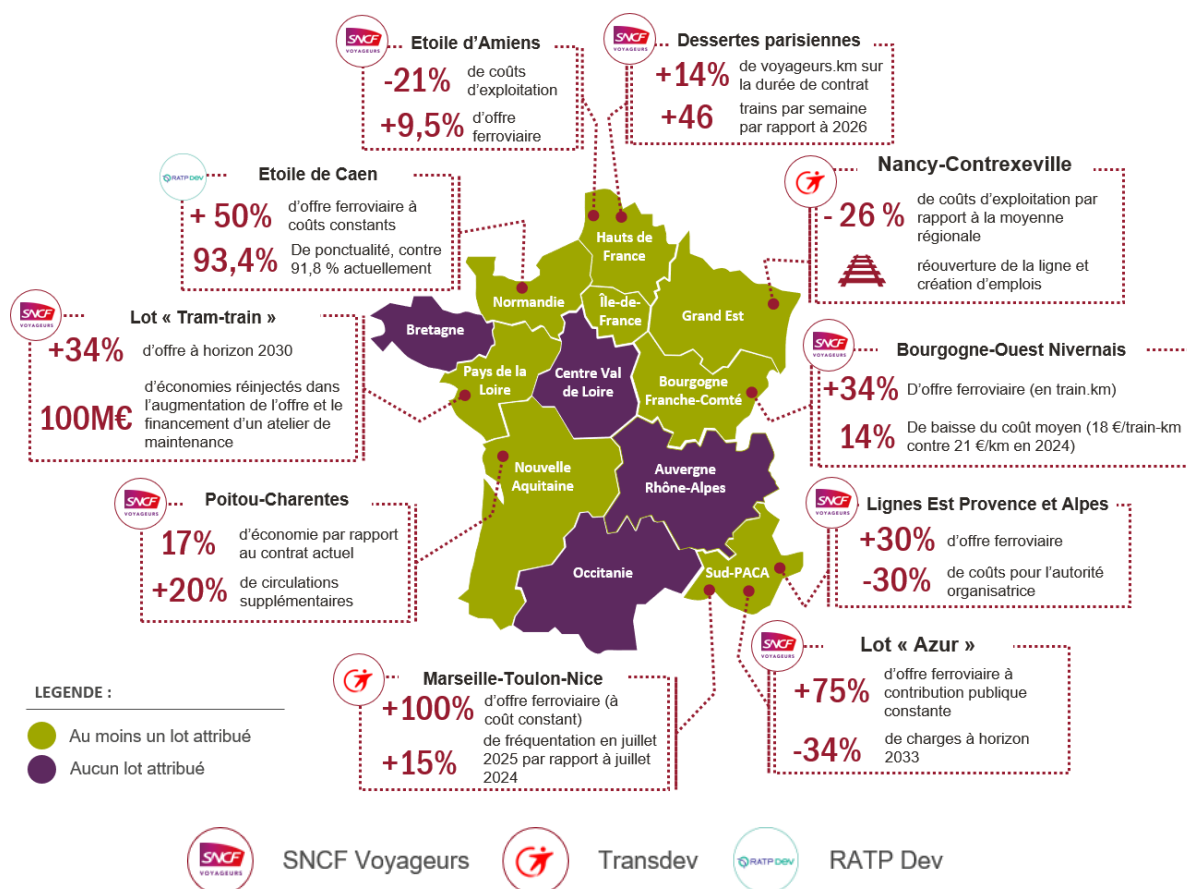
⁵⁰ [Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur l'impact de la concurrence dans le ferroviaire sur les finances publiques](#), rapporteurs Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, 2026, p. 40.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BÉNÉFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

La carte ci-dessous présente les principaux engagements associés aux lots TER attribués à l'issue de procédures de mise en concurrence (hors Île-de-France dans un souci de lisibilité) à date. Ces lots prévoient tous des hausses d'offre, des baisses de coûts et, dans certains cas, une amélioration des indicateurs de qualité de service.

Les logos dénotent l'opérateur retenu à l'issue de la procédure de mise en concurrence.

Figure 4 Vue d'ensemble des résultats des lots TER mis en concurrence (hors Ile-de-France)



Source : Frontier Economics

Néanmoins, sur les marchés SLO comme conventionné, les effets de l'ouverture à la concurrence ne se limitent pas aux situations dans lesquelles un opérateur alternatif est effectivement présent.

La perspective d'une concurrence future peut également conduire l'opérateur historique à adapter son positionnement ou sa stratégie commerciale. Ces ajustements, qui sont parfois interprétés comme des réactions anticipées à l'ouverture du marché, sont également susceptibles d'avoir un impact sur les voyageurs. Plusieurs des annonces récentes de SNCF Voyageurs pourraient être interprétées dans ce sens :

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BÉNÉFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

- Peu après l'annonce de la volonté d'un acteur confidentiel de signer un accord-cadre de capacité sur l'Axe Atlantique, SNCF Voyageurs a annoncé augmenter le nombre de sièges disponibles sur les trajets entre Paris et Bordeaux, Nantes et Rennes respectivement⁵¹.
- La confirmation de l'ouverture progressive du marché français à la concurrence semble également avoir contribué à une évolution significative de la stratégie de développement de Ouigo. La marque « low-cost » de la SNCF dessert désormais les gares principales à l'instar de l'offre INOUI de SNCF Voyageurs et opère à une fréquence plus élevée et majoritairement en composition UM⁵². Ce développement contribue à la hausse de la capacité disponible sur une partie des lignes principales françaises (et de surcroît les lignes les plus susceptibles d'accueillir un ou plusieurs nouveaux entrants dans le futur)⁵³.
- Les lots TER attribués à l'issue d'une procédure de mise en concurrence ont systématiquement été associés à des engagements de hausse de l'offre et à des réductions significatives des coûts moyens, y compris lorsque SNCF Voyageurs a été retenue⁵⁴. A titre d'exemple, le lot « Etoile d'Amiens » attribué par la région Hauts-de-France à SNCF Voyageurs prévoit une baisse de 21% du coût d'exploitation des services TER et une augmentation de 9,5% de l'offre⁵⁵. En Pays de la Loire, le lot Tram-Train Sud Loire attribué à SNCF Voyageurs prévoit une hausse de l'offre de 26% dès décembre 2026 et de 33% à horizon 2030, soit 32 trains supplémentaires par jour de semaine et 38 gares en Pays de la Loire qui vont bénéficier de trains quotidiens supplémentaires et notamment sur les territoires ruraux⁵⁶.

Pris ensemble, ces premiers résultats montrent que les effets observés en France suivent une trajectoire proche de celle constatée dans les autres marchés européens, même si le recul demeure naturellement plus limité en France que dans des pays où l'ouverture des marchés est plus avancée ou plus ancienne. Cette convergence renforce

⁵¹ [La SNCF renforcera son offre TGV sur l'axe Atlantique d'ici 2026](#)

⁵² Unité multiple, c'est-à-dire deux rames de TGV accrochées l'une à l'autre

⁵³ [OUIGO : nouveaux trains et plus de destinations | Groupe SNCF](#)

⁵⁴ « Les coûts de production résultant des plans d'affaires des opérateurs retenus, qu'il s'agisse de SNCF Voyageurs ou bien d'un nouvel entrant, affichent systématiquement des baisses significatives par rapport à la situation antérieure, ce qui permet aux autorités organisatrices soit de réduire les subventions d'exploitation qu'elles versent pour ces services, soit, le plus souvent (voir infra les stratégies mises en œuvre par les autorités organisatrices dans le cadre de la mise en concurrence des services conventionnés) de prévoir des augmentations d'offres, parfois très conséquentes, pour un niveau de subventions inchangé. », [Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur l'impact de la concurrence dans le ferroviaire sur les finances publiques](#), rapporteurs Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, 2026, p.37

⁵⁵ [Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur l'impact de la concurrence dans le ferroviaire sur les finances publiques](#), rapporteurs Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, 2026, p.39

⁵⁶ [Ouverture à la concurrence du réseau Aléop : plus de trains, plus de service public pour les voyageurs ! | Région Pays de la Loire](#)

la crédibilité des mécanismes économiques mis en évidence dans les expériences internationales.

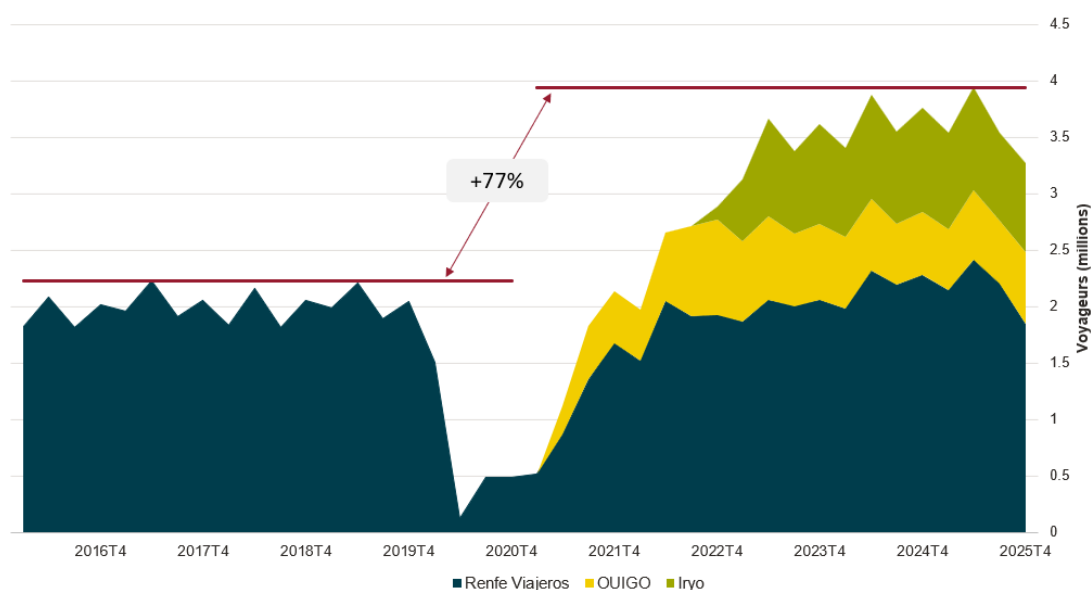
2.4 L'élargissement du marché peut également bénéficier aux opérateurs historiques

Les nouveaux entrants ne sont pas les seuls à bénéficier de la croissance de la demande induite par l'ouverture du marché. Les retours d'expérience internationaux montrent que les opérateurs historiques peuvent également profiter de l'élargissement du marché. En Espagne comme en Allemagne, la baisse mécanique de leur part de marché relative consécutive à l'arrivée de nouveaux opérateurs ne les a pas empêchés de poursuivre le développement de leur activité et de leur chiffre d'affaires, et de maintenir leurs résultats économiques, dans un marché devenu plus vaste :

A titre illustratif, le rapport Carrère-Gée et Maurey cite l'ART en évoquant « *qu'entre 2011 et 2019, la part de marché des nouveaux entrants était passée de 21% à 34% tandis que le chiffre d'affaires de l'opérateur public historique, la Deutsche Bahn (DB), augmentait de 17%.* ».

- Pour l'Espagne, le graphique ci-dessous montre que le nombre de passagers transportés par la Renfe n'a pas diminué après l'arrivée des nouveaux entrants et que ces derniers ont capté une demande additionnelle, conduisant à une forte augmentation du nombre total de passagers après l'ouverture à la concurrence.

Figure 5 Illustration de l'augmentation générale de la demande en Espagne sur la ligne Madrid-Barcelone



Source: Frontier Economics, sur la base de données CNMC

Autrement dit, les nouveaux entrants ne se sont pas développés en captant une clientèle existante de l'opérateur historique. Leur développement repose largement sur leur capacité à répondre à une demande qui n'était auparavant pas satisfaite et à attirer de nouveaux voyageurs vers le rail grâce à une offre plus abondante, plus accessible et plus attractive.

2.5 La concurrence entre opérateurs renforce les incitations à l'innovation

Enfin, les bénéfices de l'ouverture du marché pour les voyageurs vont au-delà des indicateurs directement observables tels que les prix ou la fréquentation. La concurrence modifie également les incitations économiques qui s'exercent sur les opérateurs :

- La perspective d'une concurrence effective encourage le développement de nouveaux produits, l'amélioration de la qualité de service, l'innovation commerciale ainsi que l'adaptation des modèles tarifaires aux attentes des voyageurs⁵⁷.
- Ces effets de concurrence dynamique sont plus difficiles à mesurer que les variations de prix ou de trafic. Ils constituent néanmoins une composante importante des bénéfices de long terme associés à l'ouverture du marché.

Enfin, ces bénéfices sont parfois présentés comme étant incompatibles avec les objectifs d'aménagement du territoire. Une telle conclusion supposerait toutefois que l'ouverture du marché constitue un jeu à somme nulle. Les expériences observées en Europe montrent au contraire que le développement de la demande et de l'offre ferroviaires **tend progressivement à élargir le marché, créant les conditions d'un développement des dessertes plutôt que d'une simple redistribution des services existants**. Cette question est examinée plus en détail dans la suite du rapport.

⁵⁷ Par exemple, la multiplication et la diversité des types de service proposés ou des modèles économiques envisagés (par ex. l'arrivée de la Classe Executive de Trenitalia en France, le projet de « navette grande vitesse » ilisto développé par Kevin Speed ou encore le modèle d'exploitation innovatif de European Sleeper).

3 L'ouverture est vertueuse pour le financement du système ferroviaire

Les bénéfices de l'ouverture du marché vont au-delà des seuls impacts sur les voyageurs. Ils relèvent également de la capacité du système ferroviaire à financer son propre développement, enjeu devenu central dans le contexte français. Les besoins de régénération du réseau, les investissements nécessaires à son développement et la situation financière de SNCF Réseau placent aujourd'hui le financement du système ferroviaire au cœur des débats publics.

Or, si l'idée selon laquelle l'ouverture du marché fragilise le financement du système ferroviaire est fréquemment avancée, les retours d'expérience européens ainsi que les premiers résultats observés en France démontrent au contraire que le développement d'une concurrence effective peut contribuer à renforcer son équilibre économique.

Cette contribution repose principalement sur deux mécanismes complémentaires :

- Le développement de l'offre ferroviaire génère des recettes supplémentaires pour le gestionnaire d'infrastructure ; et
- La mise en concurrence améliore l'efficacité avec laquelle les concours publics sont mobilisés pour le financement de l'entretien et de la régénération du réseau et/ou pour financer les services relevant d'une utilité publique au sens socio-économique (c'est-à-dire les services relevant du secteur conventionné).

3.1 L'augmentation de l'offre ferroviaire génère des recettes supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructure

Toutes les entreprises ferroviaires contribuent au financement de l'infrastructure ferroviaire à travers les redevances d'accès au réseau et aux installations de service.

Lorsque l'ouverture du marché conduit à une augmentation durable de l'offre ferroviaire, les recettes perçues par les gestionnaires d'infrastructure, SNCF Réseau et à terme LISEA et Getlink également⁵⁸, augmentent mécaniquement. Cette dynamique ne résulte pas d'un transfert entre opérateurs mais du développement global du trafic ferroviaire. Elle est d'autant plus marquée lorsque les nouveaux services répondent à une demande qui n'était auparavant pas satisfaite.

⁵⁸ LISEA est le gestionnaire de la ligne à grande vitesse SEA entre Tours et Bordeaux ; Getlink est le gestionnaire d'infrastructure de la Liaison Fixe transmanche (« tunnel sous la Manche »).

- D'une part ces recettes couvrent le coût additionnel encouru pour SNCF Réseau⁵⁹.
- D'autre part, les péages acquittés par les entreprises ferroviaires incluent également une majoration⁶⁰ qui contribue à la couverture du coût fixe du gestionnaire d'infrastructure. Or, selon la récente étude de l'ART, les redevances associées aux lignes principalement concernées par les nouveaux entrants en SLO aujourd'hui couvrent entre 200% et 250% des coûts complets (c'est-à-dire de la somme des coûts marginaux et des coûts fixes) qui leur sont imputés⁶¹. De fait, l'ART indique, qu'à l'horizon de l'horaire de service 2029, l'ensemble des liaisons SLO domestiques afficheront un taux de couverture du coût fixe entre 150% et 200%.

Les péages acquittés par les nouveaux entrants sur ces lignes participent donc significativement à la santé financière des gestionnaires d'infrastructure et donc au financement plus large du réseau ferré au-delà des seules lignes desservies par les (nouveaux) SLO⁶².

Dans son avis 2026-037, l'ART souligne que la croissance récente du chiffre d'affaires de SNCF Réseau est largement portée par le développement des circulations des nouveaux entrants.

- Les nouveaux entrants ont représenté 86 millions d'euros de recettes de péages en 2025. Il est attendu que ces recettes atteignent près de 145 millions d'euros en 2026.
- Les projets actuellement en développement⁶³ devraient prolonger cette dynamique. Selon les données consolidées par l'AFRA, les recettes supplémentaires perçues par les différents gestionnaires d'infrastructure pourraient atteindre près de **640 millions d'euros par an à l'horizon 2031**, alors même que plusieurs projets seront encore en phase de montée en charge.
- A plus long-terme, une fois les modèles économiques stabilisés, et pour une part de marché des opérateurs alternatifs qui s'établit autour de 25-30% en ligne avec les exemples internationaux (par ex. le cas d'Italo en Italie), **les recettes additionnelles pour les gestionnaires d'infrastructure français pourraient largement dépasser le**

⁵⁹ C'est-à-dire le « coût marginal » associé à une circulation additionnelle.

⁶⁰ Principalement représentée par la redevance de marché dans le système de tarification en France. Cette redevance représente la grande majorité du coût des péages pour les entreprises ferroviaires en SLO.

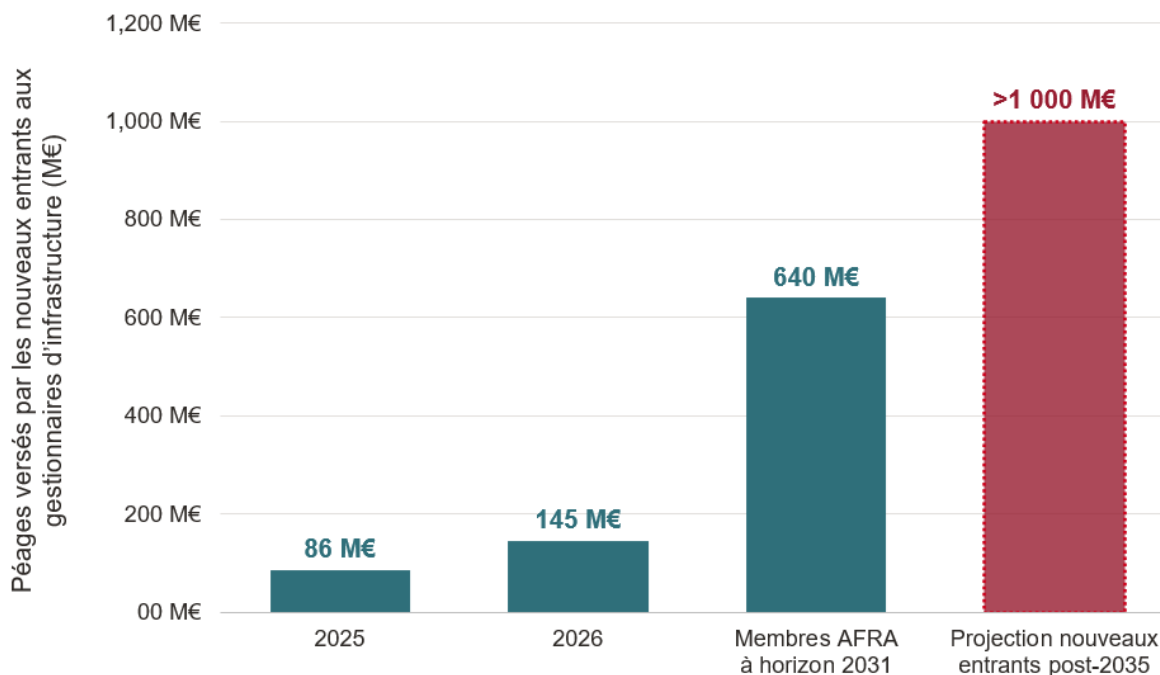
⁶¹ Etude sur l'ouverture à la concurrence, ART, Chapitre 4, Figure 1 ; à horizon 2029.

⁶² Ce constat est également fait dans le rapport Carrère-Gée et Maurey : « *L'augmentation de l'offre sur le marché SLO anticipée dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence n'est pas neutre dans la trajectoire financière prévisionnelle du gestionnaire d'infrastructure. Elle constitue en effet un paramètre important de l'équilibre économique de SNCF Réseau à moyen terme.* »

⁶³ Dont notamment les services ilisto de Kevin Speed et le lancement des services de Velvet sur l'axe Atlantique.

milliard d'euros par an, à comparer aux 2,6 milliards d'euros apportés par les services librement organisés opérés par SNCF Voyageurs en 2024⁶⁴.

Figure 6 Evolution attendue des recettes des gestionnaires d'infrastructure français grâce aux nouveaux entrants



Source: Frontier Economics, sur la base des données AFRA

Note: Les montants des péages estimés par les membres de l'AFRA ne prennent pas en compte les effets d'une éventuelle tarification négociée

L'expérience espagnole offre un éclairage utile sur la manière dont cette dynamique peut évoluer à mesure que le marché gagne en maturité. En effet, la CNMC estime qu'en 2024, l'activité des nouveaux entrants sur les corridors ouverts à la concurrence a généré 192 millions d'euros de recettes de péages supplémentaires pour ADIF Alta Velocidad, malgré un niveau de redevances ferroviaires nettement inférieur au niveau français, soit environ 25% de ses recettes totales de péages sur la même année⁶⁵.

Ces montants ne remettent naturellement pas en cause la nécessité d'un financement public important des infrastructures ferroviaires. Ils montrent en revanche que l'ouverture du marché peut constituer une source significative de financement venant renforcer les ressources du système ferroviaire grâce au développement du trafic.

⁶⁴ Inspection générale des finances (IGF) et Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), [« Tarification et financement du réseau ferré national »](#), rapport n° 2023-M-088-06 et n° 015252-01, février 2024, p. 12

⁶⁵ [PLANTILLA INFORME 2](#), CNMC

Les effets vertueux de l'ouverture du marché, et les impacts négatifs d'une restriction de l'ouverture, ont également été soulignés par l'ART dans sa récente étude sur l'ouverture à la concurrence :

« L'imposition de mesures restreignant la liberté d'opérer ou obérant l'équilibre économique des nouveaux entrants pourrait dissuader ceux-ci de développer une offre sur le marché français, avec pour conséquence une diminution de la capacité d'autofinancement, par SNCF Réseau, de la régénération et de la modernisation du réseau, qui constitue le socle du développement des services ferroviaires. »

De la même manière, le rapport Bussereau sur les dessertes ferroviaires à grande vitesse d'aménagement du territoire souligne les effets positifs de l'ouverture du marché et les conditions nécessaires à leur réalisation :

« La conclusion principale est que l'ouverture à la concurrence peut être positive pour les voyageurs et pour le groupe SNCF en vision consolidée, mais seulement si l'entrée crée une offre utile, si les trains supplémentaires sont suffisamment remplis, si les péages versés par les entrants contribuent effectivement au réseau, si les rames libérées par SNCF Voyageurs peuvent être redéployées de manière productive et si la pression concurrentielle ne se transforme pas durablement en guerre de prix destructrice. »⁶⁶

3.2 L'ouverture à la concurrence peut améliorer l'efficacité du financement public

Si le développement des services librement organisés agit principalement sur les recettes des gestionnaires d'infrastructure, l'ouverture du marché produit un second effet dans le secteur conventionné – elle améliore l'efficacité avec laquelle les ressources publiques sont utilisées pour financer les services ferroviaires. Ainsi, pour les services conventionnés, la contribution de l'ouverture du marché au financement du système ferroviaire repose moins sur la croissance des recettes que sur une meilleure allocation des ressources publiques.

- **La mise en concurrence permet aux autorités organisatrices de mieux apprécier le coût de fourniture des services demandés.** En confrontant plusieurs offres pour l'exploitation d'un même contrat, elle contribue à révéler les coûts réels de production et à limiter les situations dans lesquelles la collectivité dispose d'une visibilité limitée sur les gains d'efficacité réalisables. La concurrence peut ainsi permettre de réduire le coût d'exploitation de certains services tout en maintenant, voire en améliorant, le niveau d'offre proposé aux voyageurs.
- **La mise en concurrence peut aussi favoriser une utilisation plus efficace des ressources nécessaires** à l'exploitation des services ferroviaires. Les opérateurs sont incités à optimiser l'utilisation du matériel roulant, à améliorer la productivité des équipes et à mieux adapter l'organisation de la production aux besoins des services exploités.

⁶⁶ Rapport « [Dessertes ferroviaires à grande vitesse d'aménagement du territoire](#) », Dominique Bussereau, annexe 3, p. 12.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BÉNÉFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

Ces gains d'efficacité permettent de réduire le coût moyen des circulations et donc le niveau de financement public nécessaire pour assurer un même volume de service.

Les retours d'expérience européens et premiers résultats français présentés plus haut montrent que ces gains peuvent être significatifs. Ils présentent un double intérêt du point de vue des finances publiques.

- D'une part, ils contribuent à limiter le coût du service public ferroviaire à niveau d'offre donné.
- D'autre part, ils permettent de redéployer une partie des ressources ainsi dégagées vers d'autres priorités du système, qu'il s'agisse du développement de l'offre, de l'amélioration de la qualité de service ou du financement de dessertes présentant une forte valeur collective mais une rentabilité économique insuffisante.

Cette dynamique vertueuse est d'ailleurs mise en avant dans les travaux de Carrère-Gée et Maurey relatifs aux effets de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés :

« Les coûts de production résultant des plans d'affaires des opérateurs retenus, qu'il s'agisse de SNCF Voyageurs ou bien d'un nouvel entrant, affichent systématiquement des baisses significatives par rapport à la situation antérieure, ce qui permet aux autorités organisatrices soit de réduire les subventions d'exploitation qu'elles versent pour ces services, soit, le plus souvent [...] de prévoir des augmentations d'offres, parfois très conséquentes, pour un niveau de subventions inchangé. »

4 L'amélioration de l'offre ferroviaire induit des bénéfices économiques et environnementaux plus larges

Les effets présentés dans les parties précédentes concernent directement les voyageurs et le fonctionnement du système ferroviaire. En renforçant l'attractivité et l'utilisation du rail, ils sont également susceptibles de générer des bénéfices plus larges pour l'économie et l'environnement.

4.1 Une meilleure offre ferroviaire améliore l'accessibilité des territoires

L'augmentation de l'offre ferroviaire renforce les liaisons entre les villes et les régions et facilite les déplacements des voyageurs, qu'ils soient professionnels, touristiques ou du quotidien.

Une fréquence plus élevée, une meilleure amplitude horaire, des temps de parcours plus compétitifs ou encore une plus grande diversité de services permettent d'accroître l'accessibilité des territoires et de renforcer les interactions économiques qu'ils entretiennent.

Ces effets sont particulièrement importants dans un contexte où les politiques publiques françaises et européennes poursuivent un objectif de développement de la mobilité durable tout en renforçant la cohésion territoriale.

4.2 Les gains pour les voyageurs ont une valeur économique mesurable

Les bénéfices évoqués dans les sections précédentes ne constituent pas uniquement des améliorations qualitatives de l'expérience voyageurs. Ils correspondent également à des gains économiques qui peuvent être quantifiés⁶⁷.

- L'amélioration de la fréquence réduit le temps d'attente moyen avant le départ d'un train. Une meilleure régularité limite les retards et améliore la fiabilité des déplacements⁶⁸.
- Une offre plus rapide ou mieux adaptée réduit les temps de parcours, tandis qu'une baisse des prix améliore directement le pouvoir d'achat des ménages.

Ces différents bénéfices sont valorisés dans les méthodes françaises d'évaluation socio-économique des projets de transport. À titre d'illustration, la valeur du temps retenue pour les

⁶⁷ Et qui génèrent une valeur économique qui se répercute sur la volonté à payer des voyageurs et qui peut donc aussi être captée par les opérateurs ferroviaires.

⁶⁸ Sous réserve d'une utilisation efficace de l'infrastructure induite par des signaux tarifaires pertinents mis en place par le gestionnaire de réseau et le régulateur.

déplacements ferroviaires de voyageurs est comprise entre 23,2 €₂₀₁₅/h et 46,1 €₂₀₁₅/h, selon le motif du déplacement, soit environ 29 à 58 €₂₀₂₆ par heure de temps de trajet économisée⁶⁹.

4.3 Le développement du rail peut favoriser le report modal

Le développement du transport ferroviaire revêt une importance particulière dans la mesure où il peut se substituer à des modes de transport plus émetteurs en carbone. Les bénéfices de l'ouverture du marché dépendent donc également de sa capacité à favoriser un report modal vers le rail.

Dans cette perspective, les retours d'expérience européens sont encourageants :

- En Espagne, la libéralisation de la grande vitesse a non seulement stimulé la demande ferroviaire mais également attiré des voyageurs qui utilisaient auparavant d'autres modes de transport. Environ 900 000 voyageurs auraient délaissé l'avion au profit du train en 2024, tandis que 3,7 millions de voyageurs se seraient reportés de la route vers le rail⁷⁰.
 - Ainsi, les transferts de voyageurs depuis la route ou l'avion vers le rail ont permis de réduire les coûts externes associés aux transports, notamment ceux liés aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution atmosphérique, à la congestion routière, aux nuisances sonores et aux accidents.
 - Malgré les émissions additionnelles induites par l'augmentation globale de la mobilité, le bilan demeure largement positif : les gains nets sont estimés à près de 172 millions d'euros en 2024. L'essentiel de ces bénéfices proviendrait du recul de l'usage de la voiture individuelle, qui représenterait à lui seul environ 163 millions d'euros de coûts externes évités⁷¹.
- En Italie, la concurrence entre Trenitalia et Italo a profondément modifié l'équilibre modal sur certains corridors, notamment entre Rome et Milan, où le train a gagné des parts de marché par rapport à l'avion⁷². Une étude de Cascetta et al. montre que le développement de la grande vitesse et l'ouverture à la concurrence ont généré une demande supplémentaire d'environ 13,8 millions de voyages en 2013 par rapport à 2009, dont 8,3

⁶⁹ [Fiche 5](#), Ministères de la Transition écologique, d'aménagement du territoire, des transports, de la ville et du logement. Nous notons qu'une baisse de ces valeurs d'environ 15% a récemment été recommandée par le Haut-Commissariat à la stratégie et au plan.

⁷⁰ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), [« Récord de viajeros en la alta velocidad comercial: 40 millones en 2024 »](#), septembre 2025

⁷¹ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), [« Balance de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros en España »](#), septembre 2025

⁷² Eva Valeri, [« Air and rail transport in the Rome-Milan corridor: competition policy implications based on a discrete choice analysis »](#), PhD thesis, 2013

millions provenaient d'un report depuis d'autres modes de transport et 5,5 millions correspondaient à de la demande induite⁷³.

- En France, le rapport multimodal 2026 de l'ART⁷⁴ met en évidence une « *dynamique plus favorable* » du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport, notamment la voiture et l'avion. Cette évolution, qui s'explique en partie par la recomposition des mobilités à la suite de la crise sanitaire, traduit un regain d'attractivité du train et confirme l'existence d'une dynamique de report modal déjà engagée.
 - L'ouverture du marché est susceptible d'amplifier cette dynamique. Comme discuté précédemment, l'arrivée de nouveaux opérateurs permet d'accroître l'offre ferroviaire et de répondre à une partie de la demande aujourd'hui non satisfaite, tout en générant une demande induite grâce à une meilleure accessibilité du train. En facilitant la captation de ces déplacements supplémentaires, elle peut ainsi renforcer le report modal vers le ferroviaire.
 - Ce report modal est également porteur de bénéfices environnementaux significatifs. À titre illustratif, si seulement la moitié⁷⁵ des 25 millions de voyages aujourd'hui non servis par le train étaient actuellement réalisés en voiture, leur report vers le ferroviaire permettrait d'éviter environ 360 000 tCO₂eq⁷⁶ par an, **soit l'équivalent des émissions annuelles d'une ville française d'environ 60 000 habitants**.

4.4 L'ouverture du marché stimule également l'investissement et l'innovation

Au-delà de ses effets sur la demande, l'ouverture du marché modifie également les incitations à investir des différents acteurs du secteur ferroviaire. Les investissements ainsi réalisés produisent des retombées économiques plus larges pour les territoires concernés.

Par exemple, Iryo avait annoncé la création de près de 2 600 emplois directs et indirects dans le cadre de son entrée sur le marché espagnol⁷⁷, tandis que la construction du nouvel atelier de maintenance de LISEA à Marcheprie devrait générer près de 200 emplois⁷⁸ et celui de Trenitalia France en Île-de-France une centaine d'emplois, selon l'opérateur.

⁷³ Cascetta, E. & Coppola (2015), "New High-Speed Rail Lines and Market Competition: Short-Term Effects on Services and Demand in Italy".

⁷⁴ https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2026/06/rapport-multimodal-2026_vf.pdf

⁷⁵ Cette hypothèse est cohérente avec les résultats de l'étude de Cascetta et al. citée plus haut, qui estime qu'environ 60% de la demande supplémentaire provenait d'un report modal depuis d'autres modes de transport.

⁷⁶ [Calculez les émissions de carbone de vos trajets | ADEME](#), pour un trajet de 350km, différence entre la catégorie « TGV » et la catégorie « covoiturage thermique » pour un véhicule moyen essence.

⁷⁷ Iryo, [Propuesta de Valor | iryo](#)

⁷⁸ [Emploi - Lisea](#)

OUVERTURE DU MARCHE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

Les effets plus généralisés sur l'emploi dépendent naturellement des modalités de développement du marché et ne sauraient être systématiquement assimilés à une création nette d'emplois à l'échelle de l'économie. Les exemples présentés ci-dessus illustrent avant tout la capacité du développement ferroviaire à générer des investissements nouveaux dans les territoires concernés.

5 La matérialisation des bénéfices de l'ouverture du marché dépend de la capacité des acteurs à dépasser les barrières à l'entrée

Les bénéfices présentés dans les chapitres précédents ne découlent pas automatiquement de l'ouverture juridique du marché. **Ils supposent que plusieurs entreprises ferroviaires soient effectivement en mesure d'entrer sur le marché, de s'y développer durablement et d'exercer une pression concurrentielle suffisante pour stimuler l'innovation, accroître l'offre et attirer de nouveaux voyageurs.**

- Or, le transport ferroviaire demeure un secteur très capitalistique. Les investissements nécessaires sont considérables, les cycles de retour sur investissement particulièrement longs et la rentabilité des projets fortement dépendante de la capacité des nouveaux entrants à atteindre rapidement une taille critique. À ces besoins d'investissement s'ajoute un désavantage d'échelle par rapport aux opérateurs historiques : les nouveaux entrants supportent des coûts fixes comparables pour un volume d'activité beaucoup plus limité.
- À ces contraintes s'ajoute la nécessité de traverser une phase de montée en charge, ou « ramp-up », au cours des premières années d'exploitation, le temps de faire connaître l'offre et de construire une clientèle. Cette phase est particulièrement critique, car elle peut se traduire par des pertes importantes. Son ampleur dépend notamment du niveau des charges d'accès à l'infrastructure et de la capacité des nouveaux entrants à atteindre les voyageurs, notamment par l'intermédiaire de ses différents canaux de distribution.

Dans ces conditions, les barrières à l'entrée déterminent directement la capacité de l'ouverture du marché à produire les bénéfices économiques attendus.

Les barrières analysées dans cette partie ne remettent pas en cause les bénéfices potentiels de l'ouverture du marché. Elles expliquent pourquoi ces bénéfices mettent parfois plusieurs années à se matérialiser et pourquoi leur ampleur diffère selon les pays européens.

5.1 Le caractère fortement capitalistique du secteur constitue une première barrière structurante

L'intensité en capital de l'activité d'opérateur ferroviaire **impose un « ticket d'entrée » très élevé, de l'ordre de 1 milliard d'euros⁷⁹** pour le lancement d'un service à grande vitesse :

⁷⁹ [Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur l'impact de la concurrence dans le ferroviaire sur les finances publiques](#), rapporteurs Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, 2026, p. 112.

- Le **matériel roulant** constitue généralement le premier investissement visible. Le prix d'une seule rame moderne atteint environ 50 millions d'euros⁸⁰, ce qui représente rapidement plusieurs centaines de millions d'euros pour un opérateur souhaitant proposer un nombre de services suffisamment important et donc une offre crédible sur un ou plusieurs axes.
- À ce coût d'acquisition s'ajoute le **financement de la maintenance du matériel roulant** sur la durée d'exploitation. En l'absence de visibilité à long terme sur la possibilité et la pérennité de l'accès aux installations de maintenance existantes exploitées par SNCF Voyageurs, les entrants tendent également à financer leur propre atelier de maintenance dédié afin de sécuriser leur exploitation. Bien que l'accès aux installations de service soit régulé, le cadre actuel ne semble pas offrir aux nouveaux entrants une visibilité suffisante sur leurs conditions d'accès pour sécuriser les investissements nécessaires à leur entrée sur le marché :
 - Le coût de l'atelier de maintenance de Liséa en cours de construction à Marchepierre qui servira les besoins de Velvet est estimé à 266 millions d'euros⁸¹.
 - Trenitalia a quant à elle annoncé investir au moins 80 millions d'euros dans son propre centre de maintenance près de Créteil, un montant limité à la construction et ne comprenant pas le prix du foncier loué à SNCF Réseau.
- De plus, un nouvel entrant supporte **des coûts de structuration et de lancement du projet importants avant le démarrage de l'activité**⁸². Contrairement aux investissements dans le matériel roulant⁸³, ces coûts ne sont adossés à aucun actif et ont néanmoins un retour sur investissement plus long que celui généralement associé à des dépenses de ce type.

Ces caractéristiques distinguent le secteur ferroviaire de nombreux autres secteurs ouverts à la concurrence. Les investissements doivent être engagés plusieurs années avant la mise en circulation du premier train⁸⁴ et sont amortis sur plusieurs décennies.

⁸⁰ Les prix peuvent varier en fonction du modèle. L'estimation présentée concerne une rame de type « Alstom Avelia », additionnée des frais fixes de mise en chaîne sur une petite série, principalement retenu par les différents projets d'entrée en France hormis les ETR1000 d'Hitachi utilisés par Trenitalia.

⁸¹ [Espace presse - Liséa](#)

⁸² A titre illustratif, ces charges peuvent inclure les coûts de recrutement et de formation du personnel, la préparation du plan de transport et l'engagement associé avec les gestionnaires de réseau et le régulateur ou encore la mise en place des structures centrales.

⁸³ Pour lequel le risque peut également partiellement être transféré à un tiers, grâce au recours à une structure « ROSCO » (loueur de matériel roulant), qui achète et possède les trains et les loue à l'entreprise ferroviaire.

⁸⁴ A ce titre, l'ART note dans sa récente étude sur l'ouverture à la concurrence : « *Les délais entre la commande et la mise en service s'établissent généralement, pour des matériels nouvellement conçus, entre cinq et huit ans, et les programmes récents connaissent des retards répétés. Or la fiabilité des calendriers de livraison constitue une condition essentielle pour le développement de nouveaux services.* »

En outre, l'intensité capitalistique accroît naturellement l'importance du coût du capital dans l'assiette globale et de la perception du risque par les investisseurs. Toute incertitude supplémentaire concernant les conditions d'exploitation ou la stabilité du cadre économique se traduit par un coût de financement plus élevé et complique la mobilisation des capitaux nécessaires au développement de nouveaux projets.

Enfin, ces besoins de financement doivent être mis en regard de la taille initialement limitée des nouveaux entrants, qui réduit leur capacité à répartir certains coûts sur un volume d'activité important.

5.2 Les différences d'échelle entraînent des surcoûts pour un nouvel entrant par rapport à un opérateur établi

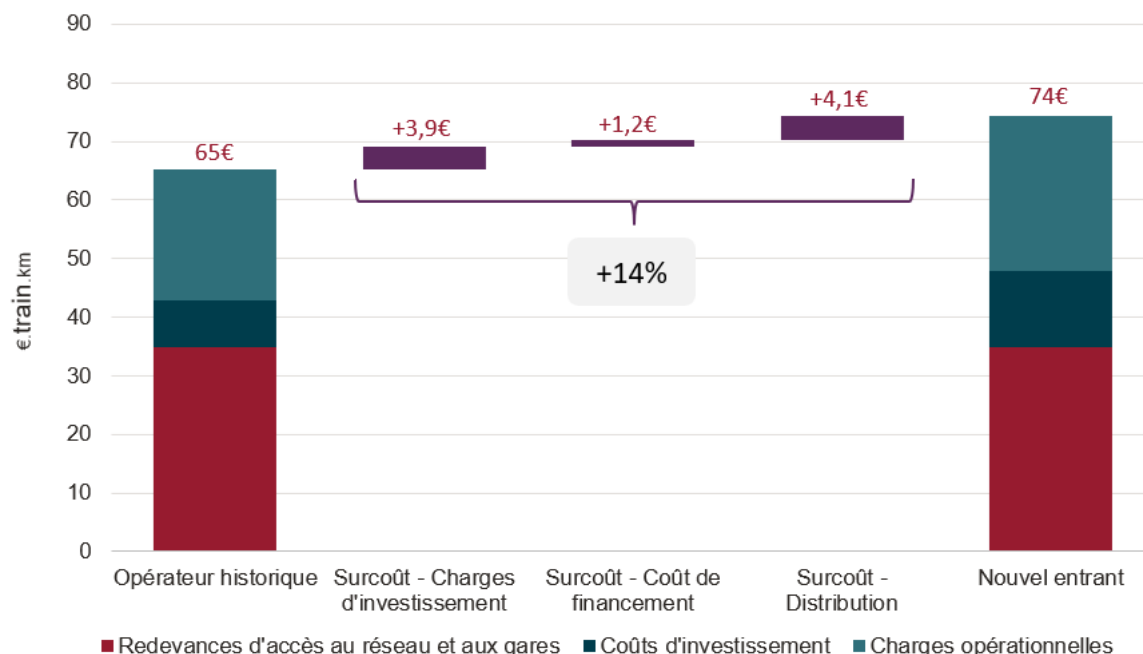
Même une fois son activité stabilisée dans sa première phase de développement, un nouvel entrant reste typiquement un acteur de taille beaucoup plus réduite à l'échelle nationale. Son volume d'activité plus limité réduit sa capacité à mutualiser certains coûts fixes.

Il supporte ainsi des coûts de financement plus élevés, des économies d'échelle plus limitées, des coûts de distribution supérieurs du fait des niveaux de commissions des plateformes plus élevés que pour les opérateurs établis ainsi que des dépenses fixes réparties sur un volume d'activité plus faible.

Tous postes confondus, nos estimations montrent qu'un nouvel entrant supporte un niveau de coûts supérieur d'environ 14% à celui d'un opérateur déjà établi sur le marché⁸⁵.

⁸⁵ Cette comparaison correspond au cas d'un nouvel entrant exploitant un modèle « full service » comparable à celui de TGV INOUI. Elle reflète la situation d'un opérateur qui, après sa première phase de développement, atteint une taille critique représentant environ 30 % de part de marché sur les liaisons qu'il dessert, mais seulement quelques pourcents du marché national. Cet exemple n'est donc pas forcément représentatif du cas d'un nouvel entrant adoptant une stratégie commerciale ou d'organisation radicalement différente de celle de l'opérateur historique ou de son entité low-cost.

Figure 7 Surcoût de production d'un service ferroviaire SLO pour un nouvel entrant « full service » exprimé en train.km



Source: Frontier Economics sur la base de données AFRA

Note: Le coût des investissements est annualisé en utilisant le CMPC retenu pour la modélisation à savoir 9% pour un nouvel entrant et 8% pour l'opérateur historique en supposant une période d'amortissement de 30 ans pour le matériel roulant et de 40 ans pour un atelier de maintenance.

5.3 L'accès aux infrastructures essentielles conditionne la viabilité des nouveaux projets

Au-delà des investissements initiaux et surcoûts structurels, le développement d'une concurrence effective dépend de la capacité des nouveaux entrants à accéder, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, aux infrastructures indispensables à leur activité.

Ces infrastructures comprennent l'accès au réseau à travers l'attribution de sillons, mais également les gares, les installations de maintenance, ainsi que l'ensemble des actifs et services indispensables à l'exploitation quotidienne des trains.

L'accès à ces infrastructures conditionne directement les coûts de production, la qualité du service proposé aux voyageurs ainsi que le niveau de risque supporté par les investisseurs.

Ce constat est confirmé par le retour d'expérience récent en France ainsi qu'à l'étranger :

- En France, l'ouverture à la concurrence s'est accompagnée d'un développement des accords-cadres de capacité pluriannuels, qui permettent aux entreprises ferroviaires de

sécuriser l'accès au réseau sur une période suffisamment longue pour justifier leurs investissements. Alors que les sillons étaient historiquement attribués principalement sur une base annuelle, sept accords-cadres ont déjà été conclus entre SNCF Réseau et différentes entreprises ferroviaires, y compris SNCF Voyageurs⁸⁶.

- En Allemagne, la Bundesnetzagentur a récemment imposé à DB InfraGO de ne pas attribuer plus de 60 à 75% de la capacité disponible sur une ligne contrainte à une seule entreprise ferroviaire⁸⁷. Cette décision, prise à la suite d'une saisine de la BNetzA par Italo, vise à préserver et à faciliter la possibilité pour de nouveaux entrants d'accéder au réseau, y compris sur les lignes les plus fortement utilisées.
- En Espagne, la CNMC est intervenue afin de garantir l'accès des nouveaux entrants aux installations essentielles de maintenance. À la suite d'une saisine d'Iryo, le régulateur a ainsi imposé à l'opérateur historique d'ouvrir l'accès à ses technicentres de La Sagra et de Valladolid⁸⁸, les seules installations du pays disposant notamment des équipements nécessaires à la maintenance lourde de la flotte à grande vitesse d'Iryo, tels que les fosses de dépose de bogies.

Le niveau des péages constitue une spécificité importante du marché français



Si les péages sont acquittés par l'ensemble des opérateurs et ne constituent pas, en tant que tels, un surcoût spécifique aux entrants, **leur niveau particulièrement élevé en France, et leur structure favorisant les trains à forte capacité, pèse fortement sur l'équilibre économique des nouveaux services**. En effet, en SLO grande vitesse, les péages représentent **au moins 50%** de l'assiette totale des coûts d'une entreprise ferroviaire sur les lignes qui seront prioritairement empruntées par les nouveaux entrants.

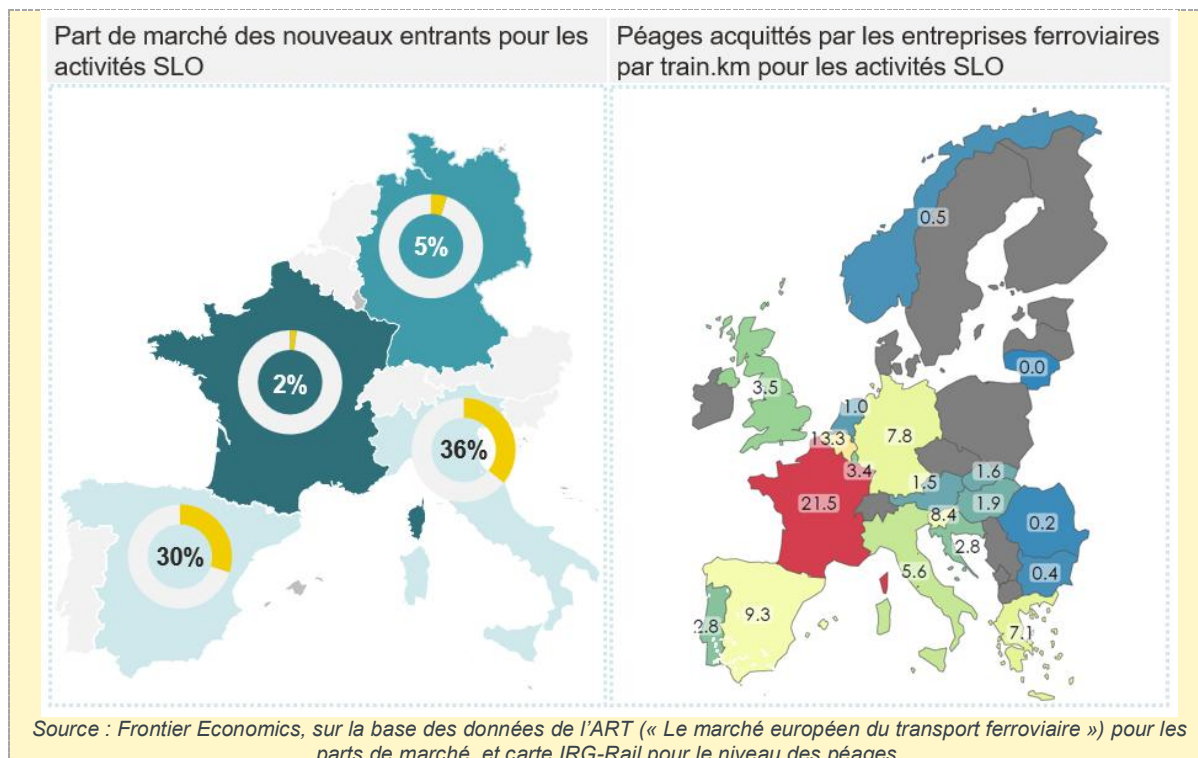
Les péages constituent dès lors une barrière à l'entrée centrale, dans la mesure où ils imposent un niveau élevé de remplissage et de prix minimal pour atteindre un modèle financièrement viable. À cet égard, l'expérience internationale suggère qu'une concurrence effective et durable est plus souvent observée dans des marchés où les péages sont devenus plus modérés, comme en Espagne ou en Italie (voir ci-dessous).

De ce fait, le poids particulièrement élevé des péages dans la structure de coûts des entreprises ferroviaires **réduit la marge de manœuvre dont disposent les acteurs pour exercer une concurrence durable sur les prix**.

⁸⁶ Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026, ART

⁸⁷ [Bundesnetzagentur - Presse - Mehr Wettbewerb im Fernverkehr – Bundesnetzagentur will faire Chancen für neue Anbieter schaffen](#)

⁸⁸ [STP/DTSP/014/26 - DENUNCIA IRYO ACCESO TALLERES MANTENIMIENTO PESADO | CNMC](#)



5.4 L'accès aux voyageurs constitue aussi un enjeu majeur

La capacité à atteindre un niveau de remplissage suffisant des trains constitue une autre condition essentielle de réussite.

Ainsi, les asymétries d'accès aux canaux de distribution et à la visibilité commerciale sont identifiées aujourd'hui par les entreprises ferroviaires alternatives comme constituant un frein significatif à leur développement en France.

- La plateforme la plus utilisée sur le marché français de la vente en ligne de billets ferroviaires est SNCF Connect, la plateforme de distribution de SNCF Voyageurs, avec une part de marché d'environ 85% sur le marché des particuliers, soit 67% du marché total¹⁸⁹. À ce jour, la plateforme n'affiche pas les horaires des trains des concurrents de la SNCF, et ne les propose pas à la vente.
- Ainsi, les entrants s'appuient sur leurs propres canaux de distribution, tels que leurs sites internet, ou sur des plateformes tierces indépendantes comme Trainline, Omio ou Kombo. Or, les plateformes de distribution tierces indépendantes (comme Trainline) ou les plateformes de distribution des opérateurs des nouveaux entrants (comme Trenitalia) souffrent d'un important déficit de notoriété par rapport à SNCF Connect (voir encadré). Les coûts et le temps nécessaires à dépasser cet écart ralentissent la phase de montée en charge de leurs activités et compliquent l'atteinte d'une taille critique.

⁸⁹ Rapport d'information sur la billettique dans les transports, p. 52.

- Ces enjeux sont discutés dans la récente étude sur l'ouverture à la concurrence de l'ART qui souligne notamment que :

« la position dominante de l'opérateur historique, tant dans l'exploitation des services que dans la distribution des titres de transport (via sa filiale SNCF Connect, qui ne distribue pas les titres de transport des autres opérateurs), limite encore la visibilité des nouveaux entrants vis-à-vis des usagers, ainsi que l'accès de ces derniers à une information complète et transparente sur l'offre ferroviaire existante. »⁹⁰

- Le rapport Draghi cite les difficultés d'accès aux systèmes de billetterie parmi les barrières auxquelles sont confrontés les nouveaux opérateurs ferroviaires en Europe et estime qu'elles limitent leur capacité à se développer et à opérer sur plusieurs marchés nationaux.⁹¹
- Plusieurs marchés européens apparaissent moins concentrés que le marché français, avec une concurrence plus développée à la fois sur le marché SLO et sur le marché de la distribution des titres de transport, notamment du fait de la présence plus importante d'agrégateurs indépendants comme Trainline. En Allemagne, marché encore peu concurrentiel pour les SLO, l'opérateur historique DB est désormais tenu d'afficher pour information, sur sa plateforme de vente de titres de transport, les offres de son concurrent principal FlixTrain⁹².

Déficit de notoriété de l'offre des nouveaux entrants



Comme évoqué plus haut, les péages ferroviaires sont particulièrement élevés sur le marché français des SLO (près de quatre fois supérieurs à ceux observés en Italie, par exemple). Cela signifie qu'en France, plus que dans les autres pays européens, **la viabilité économique d'un opérateur n'est possible qu'à la condition de pouvoir atteindre des taux de remplissage élevés.**

Or, **les membres de l'AFRA s'interrogent sur la possibilité d'atteindre de tels taux de remplissage sans être distribués par la plateforme SNCF Connect.** En effet, les plateformes de distribution tierces indépendantes (comme Trainline) ou les plateformes de distribution des opérateurs des nouveaux entrants (comme Trenitalia) souffrent d'un important déficit de notoriété par rapport à SNCF Connect. Ce déficit de notoriété est étayé par différents sondages et études récentes :

⁹⁰ « Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret – 2026 », Cahier Thématique n°3 : [« Distribution, information et parcours voyageurs »](#), Autorité de Régulation des Transports, 2026, p. 43.

⁹¹ Mario Draghi, *The Future of European Competitiveness – In-depth Analysis and Recommendations, Part B*, septembre 2024, p. 213.

⁹² Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026, ART, [cahier thématique n°3](#), p. 61.

- Un sondage de la FNAUT de 2025⁹³ indique que seulement 8% des sondés déclaraient ne jamais avoir entendu parler de SNCF Connect, alors que ce pourcentage montait à 55% pour la plateforme Trainline, pourtant première plateforme de distribution tierce en France.
- Un autre sondage, commandé par Velvet⁹⁴, confirme la différence de notoriété des plateformes de distribution pour les voyageurs :
 - Interrogés sur les sites ou applications de réservation de billets de train qu'ils connaissent, plus de 61% des répondants ne citent que SNCF Connect. La première plateforme alternative citée, Trainline, est mentionnée par moins de 16% des répondants, et n'est citée en premier que par 1,6% d'entre eux.
 - Parmi les répondants ayant été confrontés, au cours de l'année écoulée, à une situation de trains complets ou trop chers sur SNCF Connect, près de 70% indiquent ne pas avoir consulté une autre plateforme de réservation ni l'offre d'un opérateur alternatif.
- SNCF Connect revendique elle-même une part de marché supérieure à 66% sur l'ensemble des canaux de distribution⁹⁵.

Le cas de Trenitalia en France illustre les difficultés rencontrées par un nouvel entrant pour atteindre des niveaux de remplissage compatibles avec la viabilité économique d'une offre SLO concurrente. Après plus de quatre ans d'exploitation sur l'axe Paris-Lyon, les taux de remplissage de Trenitalia restent nettement inférieurs à ceux de l'opérateur historique sur cet axe (estimés entre 82% et 84%⁹⁶, voire 86 à 90%⁹⁷), tandis que Trenitalia affiche depuis son arrivée des prix en moyenne plus bas que l'opérateur historique⁹⁸, un niveau de ponctualité supérieur à ses concurrents sur l'axe Paris-Lyon⁹⁹, ainsi qu'un niveau de satisfaction plus élevé parmi ses clients que celui de l'opérateur historique¹⁰⁰.

Selon ces éléments, et dans le contexte français de niveaux de péages particulièrement élevés, **les membres de l'AFRA estiment que l'atteinte de taux de remplissage suffisants pour assurer la rentabilité apparaît difficile (voire impossible) sans distribution sur SNCF Connect.**

⁹³ [OpinionWay-pour-FNAUT-Les-marques-relatives-aux-deplacements-Novembre-2025-V3.pdf](#)

⁹⁴ Réalisé par Fideres en 2026 sur un panel de 1500 réponses qualifiées. Ce sondage n'a pas fait l'objet d'une publication.

⁹⁵ Rapport du Sénat sur la billettique : [Transports collectifs : pour une billettique levier de solidarité, de simplicité, d'efficacité](#) : « sur l'ensemble des canaux, la part de marché de SNCF Connect est de 66 % ».

⁹⁶ [Optimum + : le nouveau produit que la SNCF propose au corpo sur Paris Lyon - Déplacements Pros.](#)

⁹⁷ Voir [cet article](#) ou [cet article](#)

⁹⁸ Les données collectées par l'AFRA indiquent un écart de prix important entre les prix affichés par Trenitalia et les offres concurrentes.

⁹⁹ « Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret – 2026 », Autorité de Régulation des Transports, Juin 2026, p. 43.

¹⁰⁰ [Satisfaction SNCF \(2025\) - En progrès, mais peut mieux faire... - Enquête - Que Choisir Ensemble.](#)

5.5 Ces désavantages économiques sont accentués durant la phase de montée en charge

Lors des premières années d'exploitation, les nouveaux entrants doivent faire connaître leur offre et construire leur clientèle. Cette phase de montée en charge, ou *ramp-up*, peut prendre deux formes :

- Un ***ramp-up en volume***, qui correspond à une montée progressive du taux de remplissage des trains pour un niveau de prix relativement stable, les voyageurs adoptant progressivement les nouveaux services.
- Un ***ramp-up en prix***, qui repose sur une politique tarifaire de petits prix destinée à accélérer le report modal, le gain environnemental, par la croissance globale du marché et l'acquisition de clientèle, au prix d'une recette moyenne par voyageur plus faible durant les premières années¹⁰¹.

Les expériences observées en Europe montrent que les stratégies retenues diffèrent selon les opérateurs et les marchés. Certaines entreprises privilégient une montée rapide des volumes, tandis que d'autres recherchent une amélioration plus progressive du revenu moyen par voyageur.

L'impact de la montée en charge pour un nouvel entrant – indépendamment des impacts pérennes sur l'équilibre de marché prix-volume de la présence de plusieurs entreprises ferroviaires concurrentes¹⁰² – peut être quantifié en estimant le manque à gagner sur les premières années d'exploitation. Au-delà de ses conséquences commerciales, la montée en charge constitue avant tout un enjeu financier. Les pertes supportées pendant les premières années doivent être intégralement financées avant que le projet puisse atteindre son équilibre économique.

Nous estimons le manque à gagner lié à la phase de *ramp-up* des nouveaux entrants. Ce manque à gagner est calculé pour un entrant qui viserait 25 à 30% de part de marché sur les liaisons qu'il dessert en régime stabilisé, mais qui ne représenterait encore que quelques points de part de marché au niveau national. Il compare le niveau de revenu d'un opérateur en phase de *ramp-up*, en termes de volume et/ou de prix, à celui d'un opérateur comparable qui serait directement en régime stabilisé. Pour cette estimation, nous comparons deux modèles économiques qu'un nouvel entrant pourrait adopter :

¹⁰¹ A titre illustratif, l'expérience espagnole suggère que les nouveaux entrants ont initialement privilégié la maximisation du trafic, du taux d'occupation des rames et la conquête de parts de marché plutôt que la maximisation du revenu moyen par voyageur. Les données publiées par la CNMC montrent en effet une augmentation simultanée de l'offre et de la fréquentation, accompagnée d'une baisse significative des prix moyens.

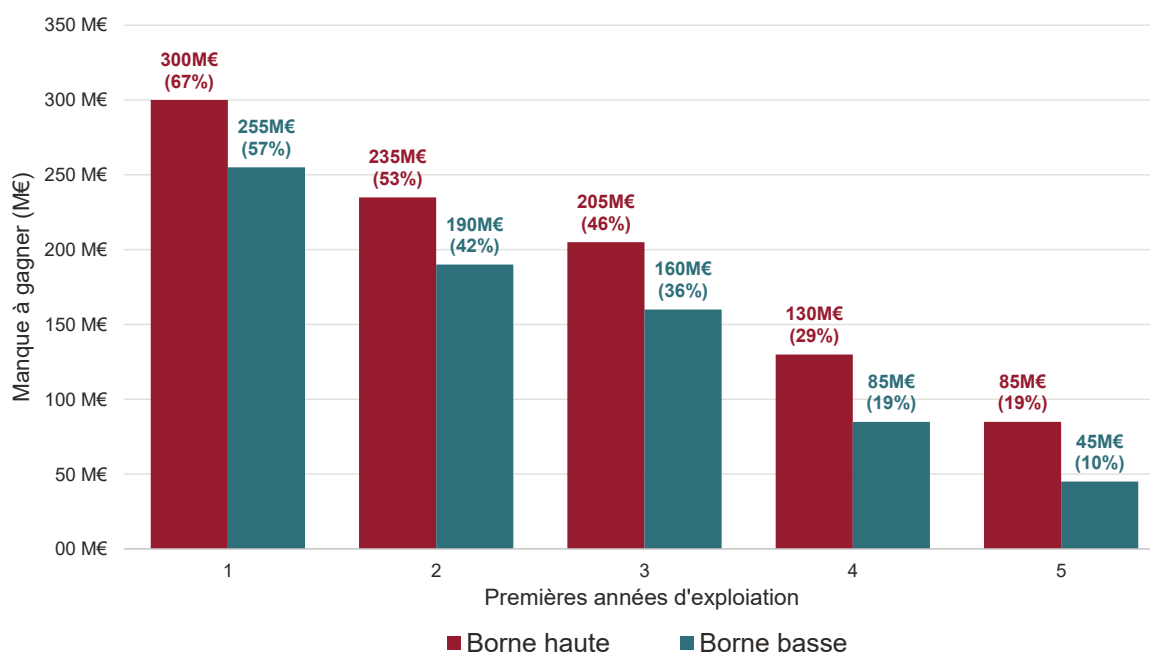
¹⁰² Par exemple, la baisse du prix de marché une fois la concurrence installée à laquelle font face l'ensemble des opérateurs.

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BÉNÉFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?

- Un modèle « full-service », qui entre avec des prix proches des prix pratiqués par l'opérateur historique et met plus de temps à atteindre un niveau de remplissage cible ;
- Un modèle « low-cost », qui repose sur une politique tarifaire de prix plus faibles permettant d'atteindre plus rapidement un taux de remplissage cible.

Pour un opérateur « full-service » assurant 48 services quotidiens avec des trains de 600 places sur des trajets moyens de 350 km, **ce manque à gagner est estimé entre 750 millions d'euros et 950 millions d'euros par rapport à un opérateur existant en régime stabilisé** (donc non exposé aux effets de ramp-up décrits ci-dessus) et qui afficherait un taux d'occupation cible de 80% ainsi que des prix stables pendant toute la période.

Figure 8 Manque à gagner lié au ramp-up du modèle « full-service » par rapport à un opérateur « full service » en régime stabilisé



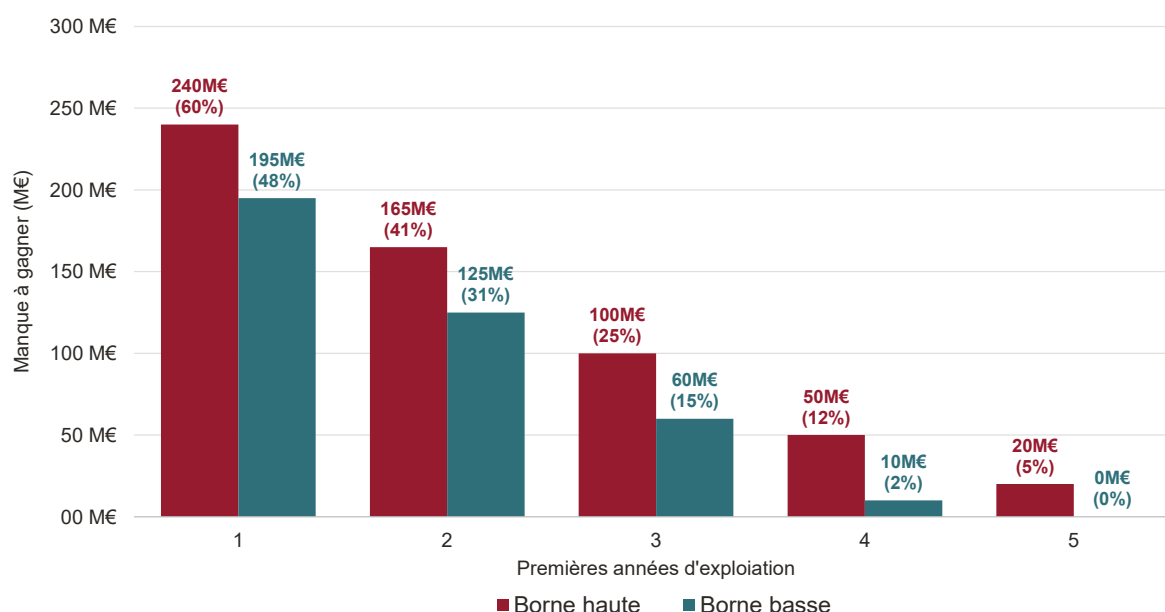
Source : Frontier Economics sur la base des échanges avec l'AFRA et des exemples internationaux

Note : Les bornes basse et haute sont estimées en faisant varier de $\pm 5\%$ les hypothèses relatives à la courbe de ramp-up. Les pourcentages entre parenthèses correspondent au manque à gagner de chaque année, rapporté au chiffre d'affaires annuel d'un nouvel entrant en régime stabilisé.

Pour un opérateur « low-cost » assurant le même niveau de services sur le même trajet moyen, **nous estimons un manque à gagner entre 390 millions d'euros et 580 millions**

d'euros par rapport à un opérateur « low-cost haute fréquence » en régime stabilisé, qui applique les mêmes prix durablement plus faibles que le modèle « full-service »¹⁰³.

Figure 9 Manque à gagner lié au ramp-up du modèle « low-cost » par rapport à un opérateur « low-cost haute fréquence¹⁰⁴ » en régime stabilisé



Source : Frontier Economics sur la base des échanges avec l'AFRA et des exemples internationaux

Note : Les bornes basse et haute sont estimées en faisant varier de $\pm 5\%$ les hypothèses relatives à la courbe de ramp-up. Les pourcentages entre parenthèses correspondent au manque à gagner de chaque année, rapporté au chiffre d'affaires annuel d'un nouvel entrant en régime stabilisé.

Des estimations fondées sur des hypothèses normatives pouvant s'écarter des conditions réellement observées



Les estimations présentées ci-dessus reposent sur un opérateur type entrant sur le marché avec une flotte complète, une fréquence d'exploitation immédiatement portée à son niveau cible et un ensemble de liaisons déjà stabilisé. Elles supposent également l'absence d'incident majeur affectant l'exploitation au cours des premières années, tel que la fermeture prolongée d'une ligne.

¹⁰³ Par ailleurs, dans le cadre d'un ramp-up « low-cost » avec un train neuf en cours de livraison puis de déverminage, le retour d'expérience enjoint de prévoir une production limitée à 40% de la production cible à l'année 1, 65% à l'année 2 et 90% à l'année 3, limitant le manque à gagner en borne basse à 220 M€.

¹⁰⁴ A noter que jusqu'en 2026, l'opérateur OUIGO en France applique une politique de faible fréquence à prix faible et d'absence d'abonnements qui le focalise sur la clientèle loisir.

Ces hypothèses peuvent s'écarter des trajectoires observées en pratique. Le développement de Trenitalia France a, par exemple, été marqué par une montée en charge plus progressive de l'offre et par des perturbations exogènes, notamment l'éboulement survenu dans la vallée de la Maurienne en 2023. Ces hypothèses sont donc susceptibles de minorer le manque à gagner effectivement supporté durant la phase de montée en charge.

Notre modèle suppose par ailleurs une hausse substantielle et continue du taux de remplissage d'une année sur l'autre. **À ce jour, nous n'avons pas observé en France d'opérateur ayant réalisé la progression normative retenue dans cette modélisation.**

5.6 Des barrières principalement liées à l'organisation de la mise en concurrence pour le secteur conventionné

Les barrières observées dans le secteur conventionné diffèrent sensiblement de celles des services librement organisés. Elles relèvent moins des conditions de financement des investissements que de l'organisation des procédures de mise en concurrence, de la structuration du marché, ainsi que de la qualité et de la transparence des informations mises à disposition des candidats.

- Tout d'abord, certaines autorités organisatrices peuvent faire preuve d'une certaine prudence dans la mise en œuvre des procédures de mise en concurrence. Si les compétences nécessaires à la préparation et au pilotage des contrats ferroviaires se sont progressivement développées au sein des autorités organisatrices au cours des dernières années, l'attribution d'un contrat à un nouvel opérateur peut néanmoins être perçue comme plus risquée que le renouvellement de l'opérateur historique. Cette perception tient notamment aux incertitudes associées à la phase de transition, à la mise en place d'une nouvelle organisation opérationnelle ainsi qu'à la visibilité médiatique et politique particulièrement forte des services ferroviaires de voyageurs. En cas de difficultés d'exploitation ou d'incidents affectant le service, les autorités organisatrices peuvent être exposées à une forme de risque réputationnel accru, dès lors que certains mettraient en question le choix d'avoir confié le contrat à un opérateur alternatif.
- Cette perception différenciée du risque trouve également son origine dans certaines asymétries d'information qui subsistent entre l'opérateur en place et les autres candidats potentiels, malgré l'évolution récente du cadre juridique français mise en œuvre pour réduire cette asymétrie¹⁰⁵.

¹⁰⁵ A titre illustratif, le Décret 2019-851 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires, les Articles L2121-15 à L2121-18 du Code des transports, ou encore la pratique décisionnelle de l'ART sur le sujet.

- L'opérateur existant bénéficie d'une connaissance approfondie du matériel roulant historiquement utilisé sur les services concernés, et d'un retour d'expérience détaillé sur les conditions réelles d'exploitation du réseau ou des installations de service comme notamment les ateliers de maintenance. Cette connaissance porte notamment sur l'état du parc, son historique de maintenance, ses performances opérationnelles ainsi que les contraintes techniques associées. Elle inclut également une compréhension fine des aléas d'exploitation susceptibles d'affecter le service, tels que les contraintes d'infrastructure, les travaux ou certains incidents récurrents observés sur le réseau. À l'inverse, un nouvel entrant doit généralement construire son offre à partir des informations mises à disposition dans le cadre de la procédure et composer avec un niveau d'incertitude plus élevé concernant ces différents éléments.
- Au-delà de l'accès à l'information elle-même, cette différence tient également à l'expérience opérationnelle accumulée par l'opérateur en place dans l'exploitation quotidienne des services concernés. Cette asymétrie peut accroître les risques associés à la préparation de son offre ainsi qu'à l'évaluation des coûts et des performances futures du contrat.
- La participation aux procédures de mise en concurrence représente également une barrière à l'entrée économique pour les candidats potentiels. L'opérateur en place peut généralement s'appuyer sur des équipes, des outils et des compétences déjà mobilisés dans le cadre de l'exploitation des services concernés. À l'inverse, un nouvel entrant doit engager des ressources spécifiques afin de préparer son offre, développer son organisation et démontrer sa capacité à exploiter le contrat dans de bonnes conditions. Cela peut nécessiter des investissements significatifs en matière d'ingénierie, de recrutement, de conseil ou encore de mobilisation de ressources internes, sans garantie de succès à l'issue de la procédure.
- Une partie importante de ces dépenses est engagée avant même l'attribution du contrat et ne peut être récupérée en cas d'échec de la candidature¹⁰⁶.
- Bien que les candidats soient indemnisés par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des différentes régions, l'ART estime que « *le niveau d'indemnisation demeure souvent insuffisant au regard de la charge de travail demandée.* »
- Enfin, la structuration des procédures de mise en concurrence peut influencer l'intensité concurrentielle observée sur le marché. Une visibilité claire de cette structuration est particulièrement importante pour les nouveaux entrants, qui doivent pouvoir anticiper un volume d'opportunités suffisant pour justifier les investissements nécessaires à leur

¹⁰⁶ Transdev, réponse aux rapporteurs spéciaux du Sénat, citée dans le rapport d'information sur l'impact de la concurrence ferroviaire sur les finances publiques, p. 67-68 : « *Compte tenu des investissements conséquents que nécessite la préparation d'un appel d'offres pour un nouvel entrant, cette situation conduit de facto à avantager SNCF Voyageurs qui dispose de personnels déjà en place et financés dans le cadre des contrats déjà exploités.* ».

implantation durable sur le marché. Des lots de taille limitée peuvent rendre plus difficile l'amortissement des coûts fixes de préparation des offres ou de mise en place des organisations nécessaires à l'exploitation des services. À l'inverse, des lots de très grande taille peuvent restreindre le nombre d'opérateurs capables de répondre¹⁰⁷. La conception des procédures de mise en concurrence constitue ainsi un élément important dans la capacité du marché à attirer durablement plusieurs candidats.

Ces différents facteurs ne constituent pas nécessairement des obstacles permanents à l'entrée sur le marché conventionné. Plusieurs d'entre eux tendent à diminuer à mesure que les autorités organisatrices continuent à acquérir de l'expérience dans la conduite des procédures de mise en concurrence, que les opérateurs alternatifs développent leurs références et que les pratiques du marché se standardisent progressivement¹⁰⁸.

Dans cette perspective, l'intensité des barrières observées aujourd'hui dépend également du degré de maturité atteint par le processus d'ouverture à la concurrence et de la prise en compte, de façon anticipée, des risques qui peuvent l'empêcher. Cela est partagé par la récente étude de l'ART sur l'ouverture à la concurrence, qui constate qu'« *une meilleure coordination et une simplification des procédures d'appel d'offres constituent des leviers déterminants pour augmenter l'intensité concurrentielle [pour les services conventionnés]* ».

¹⁰⁷ À titre illustratif, le chapitre « *Competitive tendering for regional trains: what can be learnt from economic literature* » de Patricia Perennes, publié dans le Handbook on Railway Regulation Concepts and Practice, suggère une taille appropriée située entre trois et cinq millions de train-km. Les membres de l'AFRA indiquent par ailleurs une fourchette plus large allant de deux à cinq millions de train-km.

¹⁰⁸ Les exemples étrangers, notamment en Allemagne ou en Suède peuvent en attester.

6 L'ouverture du marché transforme l'organisation du système ferroviaire et crée des enjeux de transition appelant des réponses adaptées

Dans cette partie nous abordons les enjeux de transition associés au passage d'un système historiquement organisé autour d'un acteur unique et intégré vers un nouvel équilibre de marché dans lequel plusieurs opérateurs coexistent.

Les questions soulevées traduisent les défis de gouvernance associés à l'ouverture du marché, sans constituer des arguments contre elle. En effet, l'expérience européenne montre que ces enjeux tendent à s'atténuer à mesure que les marchés gagnent en maturité, que les opérateurs développent leur activité et que les mécanismes de coordination se renforcent.

Le rôle des pouvoirs publics sera ainsi de mettre en place les conditions permettant à la concurrence de produire pleinement ses effets, tout en assurant la cohérence d'ensemble du système ferroviaire et la qualité du service rendu aux voyageurs.

6.1 L'ouverture du marché est un processus dynamique

L'ouverture du marché modifie progressivement l'organisation du système ferroviaire et les incitations économiques auxquelles sont confrontés les différents acteurs. Cette évolution entraîne naturellement une redistribution de la valeur au sein du secteur ainsi qu'une adaptation progressive des stratégies commerciales et industrielles en conséquence.

Les enseignements de la théorie économique permettent d'éclairer cette dynamique :

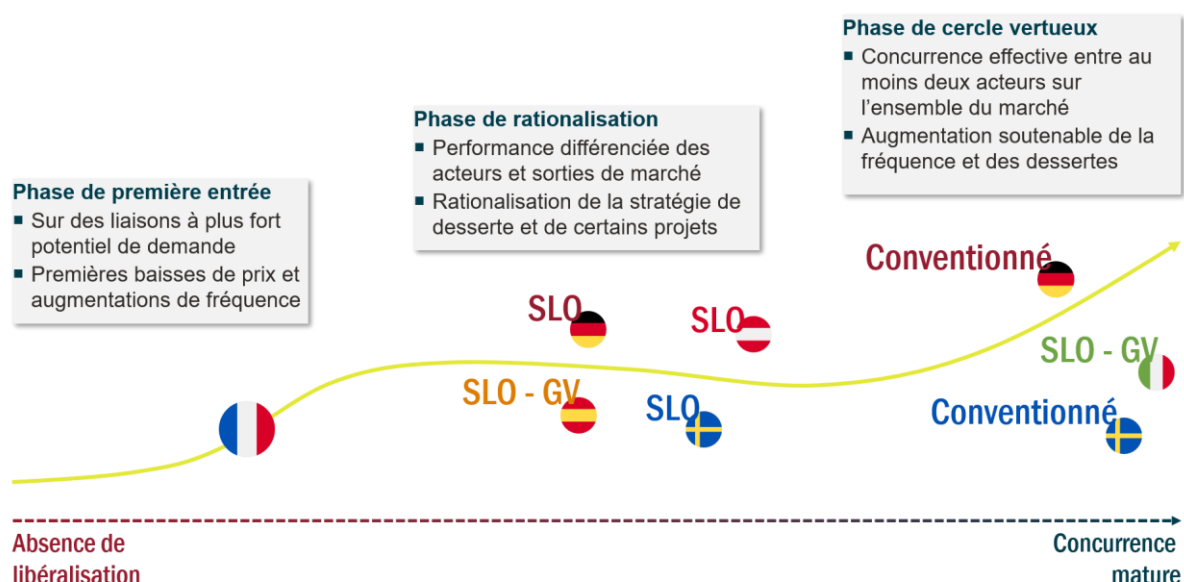
- À taille de marché donnée, l'introduction de la concurrence tend à réduire les rentes économiques captées par l'opérateur historique au profit d'un accroissement du bien-être des voyageurs, notamment à travers une baisse des prix et une amélioration de l'offre.
 - Dans la pratique, cet effet est toutefois complété par un phénomène d'induction de la demande qui conduit à une augmentation de la taille du marché.
 - Comme montré précédemment, cette croissance bénéficie également à l'opérateur historique, dont l'activité et le chiffre d'affaires peuvent continuer à progresser malgré une baisse de sa part de marché relative.
- À mesure que la demande, la taille du marché et les perspectives de rentabilité évoluent, les opérateurs adaptent leurs choix stratégiques et commerciaux. Ces ajustements peuvent notamment concerner la stratégie de desserte, la politique tarifaire, le positionnement commercial ou encore le choix du matériel roulant.

En conséquence, il est **important de souligner que l'ouverture juridique n'entraîne pas un passage immédiat d'un équilibre de marché monopolistique vers un équilibre**

concurrentiel, mais que ce passage se fera en différentes phases sur le court, moyen et long terme. Dans cette perspective, les effets observés et risques perçus en France aujourd'hui ne sont que le reflet de la première phase d'ouverture et des positionnements temporaires des acteurs qui en découlent.

A l'appui de la théorie économique, le retour d'expérience international illustre concrètement que le passage vers une concurrence effective et mature sera caractérisé par plusieurs phases d'expansion et de rationalisation avant de libérer tout le potentiel socio-économique d'une concurrence mature.

Figure 10 Présentation schématique des phases de l'ouverture du marché ferroviaire



Source : Frontier Economics

Note : SLO = Services librement organisés, SLO - GV = Services librement organisés en grande vitesse, Conventionné = Services conventionnés sous contrat public

A titre illustratif,

- Suite aux premiers impacts significatifs sur l'offre, les prix et la fréquentation en Espagne, nous observons aujourd'hui une performance économique différenciée entre les différentes entreprises ferroviaires présentes dans le marché. Sans pérennisation de l'activité à long-terme, ce constat dénote un risque de rationalisation du nombre d'acteurs, ou a minima des modèles économiques mis en œuvre par les acteurs. De façon similaire, la sortie de l'activité SLO de Flix Train en Suède en 2024 est un autre exemple d'une dynamique de rationalisation.
- Toutefois, lorsque les conditions d'une concurrence effective sont réunies, les modèles économiques des opérateurs historiques comme des nouveaux entrants se pérennisent

et s'accompagnent d'effets vertueux, notamment une densification des dessertes des gares principales et secondaires ainsi qu'une augmentation du trafic conventionné. Les services librement organisés à grande vitesse en Italie et le secteur conventionné en Allemagne peuvent en constituer deux exemples¹⁰⁹.

Ces évolutions ne sont pas propres au secteur ferroviaire. Elles accompagnent généralement toute ouverture à la concurrence et traduisent la transition entre une organisation historiquement intégrée autour d'un opérateur unique et un marché dans lequel plusieurs entreprises coexistent¹¹⁰.

L'enjeu est donc de trouver de bons outils pour gérer les effets de transition associés à l'émergence d'une ouverture effective.

6.2 L'ouverture du marché est compatible avec les objectifs d'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire est aujourd'hui évoqué comme représentant un défi central de l'ouverture du marché ferroviaire en France. Cette préoccupation est légitime dans la mesure où les services ferroviaires peuvent jouer un rôle essentiel dans la desserte des territoires et la cohésion nationale.

Les préoccupations relatives à l'aménagement du territoire recouvrent en réalité deux questions distinctes :

- Le développement des services conventionnés ; et
- L'évolution des dessertes assurées par les services librement organisés.

6.2.1 Les services conventionnés constituent un levier important d'amélioration de la desserte territoriale

Concernant la desserte territoriale, il est important de clarifier tout d'abord le type de desserte recherchée. Le débat français se concentre aujourd'hui principalement sur la desserte « territoriale » assurée par les trains à grande vitesse en SLO, mais moins sur la desserte TER ou TET.

Or, une part importante de l'aménagement du territoire repose également sur les services conventionnés. Pour ce segment, les expériences françaises et européennes décrites plus

¹⁰⁹ Nous observons également que la dynamique concurrentielle de ces marchés s'accompagne naturellement de phases successives d'expansion et de rationalisation. Même dans des marchés désormais matures, comme le secteur conventionné allemand, les positions des différents opérateurs continuent ainsi d'évoluer. Les retraits de Keolis et d'Abellio en 2021 en constituent une illustration.

¹¹⁰ Au-delà des exemples du secteur ferroviaire, ces dynamiques ont pu être observées dans plusieurs autres secteurs libéralisés, comme par ex. les cars de longue distance en SLO en France, la téléphonie mobile en France comme dans d'autres pays européens ou encore l'impact du développement des compagnies de low-cost dans le secteur aérien.

haut montrent que la mise en concurrence s'est généralement accompagnée d'une augmentation de l'offre régionale, d'une amélioration de la qualité de service et d'une meilleure utilisation des ressources publiques.

Le développement de ces services contribue directement à renforcer l'accessibilité des territoires et constitue lui-même un élément important de la politique d'aménagement du territoire.

6.2.2 Les stratégies de desserte évoluent avec la maturité du marché

Les services librement organisés répondent à une logique économique différente.

L'existence de barrières importantes à l'entrée et les investissements très élevés nécessaires au lancement d'une nouvelle activité conduisent naturellement les opérateurs à chercher, dans un premier temps, à amortir ces coûts fixes sur le volume de demande le plus important possible.

- Cette stratégie les conduit à privilégier les liaisons offrant le plus fort potentiel de trafic, y compris de demande induite, afin d'atteindre plus rapidement une taille critique et de sécuriser la viabilité économique de leur projet.
- Les liaisons principales constituent généralement le point de départ de cette trajectoire, non parce que les dessertes relevant de l'aménagement du territoire seraient nécessairement dépourvues de rentabilité, mais parce que les liaisons principales permettent de maximiser l'utilisation des actifs fortement capitalistiques, et d'optimiser la gestion des coûts fixes et de la taille de l'entreprise.

Cette stratégie est fréquemment observée dans les secteurs récemment ouverts à la concurrence et ne préjuge pas nécessairement de la stratégie de développement de long terme des entreprises. Une fois une taille critique atteinte, l'élargissement progressif de l'offre peut permettre de capter de nouveaux flux de voyageurs, d'améliorer l'utilisation des actifs et de bénéficier davantage des effets de réseau et d'échelle.

Les trajectoires observées pour Italo en Italie¹¹¹ ou plus récemment pour Flix en Allemagne¹¹² illustrent qu'une stratégie initialement concentrée sur les liaisons concentrant le plus de demande peut évoluer avec la maturité du marché et le développement des opérateurs.

Les travaux sur cette question récemment publiés par l'ART permettent d'apporter des éléments complémentaires.

- Les analyses du régulateur montrent que l'ensemble des dessertes d'aménagement du territoire ne souffrent pas d'un manque de rentabilité économique. L'étude de l'ART

¹¹¹ [Our network - Italo Treno](#) ; [Presentazione standard di PowerPoint](#), p.3

¹¹² [All Train Routes & Train Timetables | FlixTrain](#) ; [Around 40% more offer - FlixTrain announces largest network ever - flix](#)

estime ainsi que la sous-rentabilité cumulée des seules liaisons sous-rentables exploitées en service librement organisé par SNCF Voyageurs s'élève à -156 millions d'euros¹¹³. Au contraire, le résultat économique cumulé des liaisons rentables est estimé à 303 millions d'euros¹¹⁴. En complément, l'ART souligne que le manque à gagner observé sur les liaisons sous-rentables « *reste en tout état de cause limitée au regard du montant total des majorations tarifaires versées à SNCF Réseau* ».

- Il convient à cet égard également de distinguer la rentabilité d'un arrêt intermédiaire de celle de la desserte dans son ensemble. Ainsi, l'analyse des prix des billets commercialisés sur certaines dessertes intermédiaires (par exemple Le Creusot sur l'axe Paris–Lyon) montre que le prix du billet est fréquemment proche de celui acquitté pour le trajet complet (c'est-à-dire entre Paris et Lyon), alors même que la distance parcourue est plus courte. Toutes choses égales par ailleurs, cette situation se traduit par une recette moyenne par passager-kilomètre plus élevée pour la desserte intermédiaire.
- Cette recette plus élevée doit toutefois être appréciée au regard de deux effets qui influencent également la rentabilité de la desserte. D'une part, le siège libéré à la gare intermédiaire peut être revendu pour la seconde partie du trajet, mais cette revente n'est pas systématique. D'autre part, l'ajout d'un arrêt intermédiaire allonge le temps de parcours des voyageurs effectuant le trajet de bout en bout, ce qui réduit leur disposition à payer par rapport à un service direct, et ce d'autant plus que cet allongement est important. L'ajout d'un arrêt intermédiaire génère en outre des coûts supplémentaires (ces charges additionnelles sont notamment liées aux redevances d'accès aux gares, au personnel à bord, à l'électricité, et à tous autres coûts d'exploitation induits par l'allongement de la durée du service).
- Comme le conclut l'ART, l'enjeu principal consiste dès lors à accroître l'attractivité économique des liaisons desservant les villes de taille intermédiaire afin de réduire leur sous-rentabilité intrinsèque. Plusieurs leviers peuvent contribuer à cet objectif.
 - Les travaux réalisés par les membres de l'AFRA montrent que l'impact économique d'un arrêt intermédiaire dépend fortement des caractéristiques du matériel roulant retenu et de son mode d'exploitation en ce qui concerne notamment les temps de freinage et d'accélération¹¹⁵. Ainsi, la perte de temps associée à un arrêt supplémentaire, et donc son incidence sur la rentabilité globale de la desserte, varie sensiblement selon le type de matériel utilisé. Une desserte aujourd'hui jugée insuffisamment rentable avec un type de matériel donné pourrait ainsi devenir viable

¹¹³ Sur la base des données de 2023, Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026, ART

¹¹⁴ Résultat économique brut et retraité par l'ART.

¹¹⁵ Bien qu'ils puissent aussi dépendre de la qualité du sillon qui lui est accordé par le gestionnaire d'infrastructure.

grâce à un matériel différent, par exemple de plus faible capacité ou appelant des coûts d'exploitation plus faibles.

- Ensuite, à l'instar des recommandations formulées par l'ART, une modulation plus importante des péages, et en particulier de la redevance de marché sur l'ensemble du trajet, pourrait améliorer l'attractivité économique de plusieurs dessertes d'aménagement du territoire, notamment celles situées à proximité des lignes à grande vitesse ou bénéficiant d'un potentiel de demande significatif. Une telle approche est cohérente avec les orientations récentes de la Commission européenne relatives à la tarification de l'infrastructure¹¹⁶ et du rapport sur la tarification et le financement du réseau ferré national de l'IGF et de l'IGEDD¹¹⁷.
 - Nous notons que le DRR¹¹⁸ 2026 de SNCF Réseau introduit cette possibilité pour certaines lignes (par ex. pour les trains à grande vitesse circulant entre Graffenstaden et Mulhouse-Ville dans la Région Grand-Est ou entre Hazebrouck et Dunkerque dans les Hauts-de-France), mais cela reste aujourd'hui limité aux dessertes de « bout de ligne » uniquement.
 - Toutefois, dans sa forme actuelle, cette modulation demeure trop limitée pour modifier significativement l'équation économique sur ces liaisons et ce en particulier pour les nouveaux entrants dans leur première phase de développement. Les réductions prévues concernent uniquement une partie restreinte du parcours, généralement la section terminale sur ligne classique, alors que la majeure partie des péages est acquittée sur les sections à grande vitesse. À titre illustratif, les remises actuellement prévues sont de l'ordre de 4 €/train-km¹¹⁹, tandis que les majorations de marché acquittées sur la majeure partie du trajet s'établissent généralement autour de 30 €/train-km, voire plus.

Baisse des péages nécessaire pour compenser la perte de revenu liée à un arrêt intermédiaire



À titre illustratif, nous estimons la baisse des péages nécessaire pour compenser la perte de recettes liée à l'ajout d'un arrêt intermédiaire.

¹¹⁶ Notamment, la Communication C/2025/2606 portant lignes directrices interprétatives concernant la mise en place de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de la Commission européenne stipule que « Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut imposer une majoration qui rendrait l'activité sur ce segment de marché non rentable pour une entreprise ferroviaire efficace. »

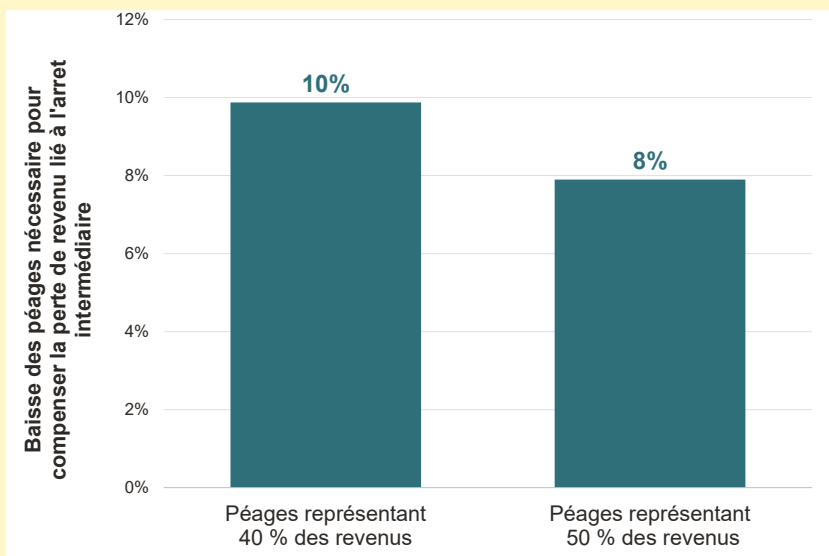
¹¹⁷ L'IGF et l'IGEDD recommandent ainsi entre autres que « Afin que la tarification incite au développement d'offre sans réduire les ressources de SNCF Réseau, la mission recommande : d'étendre la tarification négociée et les accords-cadres pour inciter au développement de nouvelles offres, et d'étudier la possibilité d'accorder un bonus (non discriminatoire) par axe au-delà d'un certain seuil de trafic », Rapport de février 2014

¹¹⁸ Document de référence du réseau

¹¹⁹ Correspondant à la redevance de marché sur ligne classique selon le DRR 2026 de SNCF Réseau pour l'HDS 2026.

- Nous considérons une liaison fictive de 350 km entre une capitale et une métropole, comprenant un arrêt dans une ville de taille intermédiaire dont la population représente environ 4% de celle de la métropole. Les voyageurs entre la capitale et la métropole arbitrent entre un trajet direct et un trajet avec arrêt intermédiaire, ce dernier allongeant le temps de parcours de sept minutes (pas de sortie de la ligne grande vitesse).
- À partir de la littérature existante, nous retenons une valeur du temps correspondant au montant que les voyageurs sont prêts à payer pour économiser une minute de trajet¹²⁰. En d'autres termes, cette valeur correspond à la variation de prix pour laquelle un voyageur est indifférent entre deux offres de trajet dont le temps diffère d'une minute.
- Nous en déduisons la réduction de prix nécessaire pour compenser les sept minutes de trajet supplémentaires, ainsi que la perte de recettes correspondante pour l'entreprise ferroviaire, de manière à rendre les voyageurs ne descendant pas à l'arrêt intermédiaire indifférents entre les deux itinéraires.

En supposant que les péages représentent entre 40% et 50%¹²¹ des recettes de l'entreprise ferroviaire, **nous estimons que la baisse des péages nécessaire pour neutraliser l'effet de l'arrêt intermédiaire se situe entre 8% et 10%.**



Source : Frontier Economics sur la base de l'étude IGEDD sur la valeur du temps pour le transport de voyageurs et de l'étude de l'ART sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire

¹²⁰ Nous retenons une valeur du temps de 0,29 €2020 par minute, soit 0,34 €2025 par minute, voir étude de l'IGEDD intitulée « [Approfondissement des méthodes d'appréciation de la valeur du temps pour les transports de voyageurs et le fret](#) », page 106.

¹²¹ ART, [L'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs](#)

- Combinés à une augmentation plus générale de l'offre ferroviaire permise par l'ouverture à la concurrence, ces leviers pourraient également favoriser une nouvelle dynamique de demande induite, améliorant progressivement la viabilité économique de certaines dessertes aujourd'hui considérées comme sous-rentables. Ceci semble particulièrement prometteur pour les liaisons pour lesquelles l'ART estime que le niveau de sous-rentabilité « *reste en tout état de cause limitée [...] »*¹²².
- À l'instar du retour d'expérience d'autres marchés européens, il est cependant possible que quelques dessertes demeurent structurellement insuffisamment rentables pour être exploitées commercialement par des services à grande vitesse, même dans un marché concurrentiel arrivé à maturité, et même si la tarification est limitée au coût directement imputable.
 - Lorsque ces dessertes répondent à un objectif d'intérêt général, des mécanismes de soutien public peuvent néanmoins permettre d'en assurer la pérennité. Des modèles de type « SLO adapté », reposant sur une contribution publique à l'exploitation de certaines liaisons librement organisées, existent déjà en France. C'est notamment le cas des soutiens apportés par les régions Bretagne¹²³ et Hauts-de-France¹²⁴ à certaines dessertes exploitées par SNCF Voyageurs, faisant l'objet d'une intégration renforcée avec les services TER.
 - Enfin, même dans l'hypothèse où certaines dessertes d'aménagement du territoire nécessiteraient un soutien économique afin de préserver leur viabilité, les recettes additionnelles attendues pour les gestionnaires d'infrastructure dans un scénario de marché pleinement concurrentiel que nous avons présentées plus haut¹²⁵ seraient significativement supérieures aux montants nécessaires pour modifier sensiblement la rentabilité des dessertes en question. **À titre indicatif, une mobilisation d'une fraction limitée des recettes supplémentaires, de l'ordre de 10 à 20%, pourrait permettre de financer une réduction ciblée des péages sur les dessertes concernées.**

6.2.3 La rationalisation des dessertes secondaires aujourd'hui observée en France ne relève pas de l'ouverture des marchés

La rationalisation des dessertes secondaires aujourd'hui observée en France ne relève pas directement de l'ouverture des marchés. En effet, un consensus semble aujourd'hui se

¹²² Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026, ART

¹²³ [DP Signature des conventions TER BreizhGo et TGV](#)

¹²⁴ Concernant notamment les TER-GV

¹²⁵ Voir **Error! Reference source not found.** plus haut.

dégager sur le fait que plusieurs facteurs concomitants semblent avoir joué un rôle, parmi lesquels les contraintes de disponibilité du matériel roulant, les choix d'allocation de flotte, les arbitrages entre fréquence et capacité ainsi que les besoins de renouvellement du parc TGV de SNCF Voyageurs.

Notamment, le choix de réduction de la flotte TGV engagé dans les années 2010¹²⁶ entraîne aujourd'hui des contraintes de capacités non négligeables, qui, au regard de l'importance de la demande non servie, semblent pousser SNCF Voyageurs à privilégier les dessertes principales (par ex. augmentation de la fréquence, mise en UM systématique). Ce point est précisé par les récents travaux de l'ART :

« la réduction de la fréquence de desserte des gares de zones urbaines moins denses par SNCF Voyageurs est antérieure au développement de la concurrence. Entre 2017 et 2024, le volume global de dessertes TAGV (c'est-à-dire d'arrêts en gare) a reculé de 8 %. Cette baisse touche prioritairement les gares d'aires urbaines de moins de 700 000 habitants, dont la fréquence de desserte TAGV a reculé, en moyenne, de 12 %. Ce constat pourrait notamment s'expliquer par la diminution du nombre de rames TAGV observée depuis plusieurs années et ce, malgré une capacité moyenne d'emport de voyageurs désormais plus élevée. »¹²⁷

Le rapport Bussereau consacré aux dessertes TGV d'aménagement du territoire souligne d'ailleurs que la pérennisation des dessertes les plus fragiles repose avant tout sur la mise en place de dispositifs incitatifs et sur la recherche de gains d'efficacité, plutôt que sur une limitation de l'ouverture du marché, laquelle peut au contraire contribuer à préserver les ressources du système ferroviaire¹²⁸.

Ces différents facteurs doivent être distingués des effets propres à l'ouverture du marché.

6.3 Une attention particulière doit être apportée à la fluidité du parcours voyageurs

L'ouverture à la concurrence peut générer des bénéfices significatifs pour les voyageurs en matière de prix, d'offre ou de qualité de service. Elle peut toutefois également créer de nouveaux défis liés à la multiplication des acteurs présents dans le système ferroviaire. Ces enjeux concernent principalement les interfaces entre opérateurs et peuvent affecter la fluidité du parcours voyageurs lorsqu'ils ne sont pas correctement pris en compte dans l'organisation du marché et/ou de la réglementation en vigueur.

¹²⁶ Voir aussi: [Y a-t-il moins de TGV en circulation aujourd'hui qu'il y a 10 ans ? - Trans-Missions](#)

¹²⁷ Chapitre 4, Etude sur l'ouverture à la concurrence 2026, ART

¹²⁸ [Les conclusions de la mission menée par Dominique Bussereau sur les dessertes TGV d'aménagement du territoire sont rendues publiques | Ministères Transition écologique, Aménagement du Territoire, Transports, Ville et Logement](#)

De fait, les bénéfices de l'ouverture du marché ne pourront pleinement se matérialiser que si la coexistence de plusieurs entreprises ferroviaires demeure largement transparente pour les voyageurs.

- Tout d'abord, la multiplication des opérateurs peut accroître le risque de fragmentation de la billetterie et de l'information voyageurs. En l'absence de mécanismes suffisamment intégrés, les voyageurs peuvent rencontrer davantage de difficultés pour comparer les offres disponibles, acheter un billet couvrant l'ensemble de leur trajet ou accéder à une information complète et cohérente sur les horaires, les prix et les conditions de voyage. Ce risque est régulièrement mis en avant par les associations d'usagers – et n'est d'ailleurs pas uniquement lié à l'arrivée des nouveaux entrants, mais également à la régionalisation de la commercialisation des titres de transport.
- Ensuite, la continuité et la fluidité du parcours voyageurs deviennent particulièrement cruciales en cas de retard, de correspondance manquée ou de perturbation. Dans un système intégrant plusieurs opérateurs, il est nécessaire de clarifier les responsabilités respectives en matière d'information, de prise en charge, de réacheminement et d'indemnisation des voyageurs. À défaut, la multiplication des acteurs peut créer des zones d'incertitude pour les usagers, notamment lorsque leur trajet combine plusieurs services ou plusieurs opérateurs.
- Enfin, l'ouverture à la concurrence soulève des questions relatives à l'intégration des plans de transport. Chaque opérateur est naturellement incité à optimiser son offre au regard de ses propres contraintes commerciales, opérationnelles et économiques. Cette logique peut être compatible avec l'intérêt des voyageurs, notamment lorsqu'elle conduit à une hausse de l'offre ou à une meilleure adaptation aux besoins de la demande. Elle peut toutefois également créer des risques de sous-optimisation à l'échelle du système si les correspondances, les horaires ou l'allocation des capacités ne sont pas suffisamment coordonnés entre services librement organisés, services conventionnés, TET et TER.

Ces risques **ne sont pas propres à l'ouverture du marché en tant que telle**. Ils dépendent de la qualité des mécanismes de coordination mis en place entre les différents acteurs.

- L'expérience britannique illustre les difficultés qui peuvent apparaître lorsque les mécanismes de coordination entre acteurs ne sont pas suffisamment développés. Dans le contexte particulier de la réforme du système ferroviaire britannique, le *Williams-Shapps Plan for Rail*, publié en 2021, identifie notamment la fragmentation de la billetterie, la complexité tarifaire, les difficultés de prise en charge des voyageurs en situation perturbée ainsi qu'une coordination insuffisante entre les différents acteurs comme des facteurs susceptibles de dégrader l'expérience voyageurs. Au-delà des recommandations propres au contexte britannique, cette expérience met en évidence l'importance d'anticiper ces enjeux de gouvernance. À défaut, ils peuvent progressivement alimenter

une remise en question des modalités d'organisation du marché et compromettre une partie des bénéfices de l'ouverture mis en évidence dans les chapitres précédents.

- Les initiatives européennes récentes témoignent également d'une prise en compte croissante de ces enjeux. Le *Passenger Package* présenté par la Commission européenne en mai 2026 vise notamment à renforcer l'intégration de la billetterie, la visibilité des offres, le partage des données et la protection des voyageurs en correspondance.
 - Concrètement, le paquet introduit la notion d'un « billet unique » pour des voyages à travers l'Union européenne, y compris en cas d'utilisation de plusieurs entreprises ferroviaires, et peu importe la plateforme de réservation utilisée.
 - L'introduction de ce billet unique est combinée à (i) un renforcement des droits des passagers concernant notamment les aspects d'assistance, de changement d'itinéraire, de remboursement ou d'indemnisation en cas de correspondance manquée au cours de leur voyage ainsi que (ii) une obligation pour l'ensemble des plateformes de garantir un accès équitable aux billets et une présentation transparente des options de voyage¹²⁹.

Au regard de ces risques, il est **toutefois encourageant de constater que les principales parties prenantes françaises semblent aujourd'hui converger sur la nature des difficultés à traiter** ainsi que sur les principaux leviers permettant de les atténuer.

- En France, la « *Convention des usagers* » publiée par la FNAUT met notamment en avant la nécessité de garantir un billet unique permettant l'achat d'un trajet de bout en bout, de renforcer la protection des voyageurs en cas de correspondance manquée, d'assurer une information voyageurs cohérente et accessible quel que soit l'opérateur concerné ainsi que de clarifier les responsabilités en matière de prise en charge lors des perturbations¹³⁰.
- De façon similaire, le rapport d'information du Sénat sur la billettique souligne l'importance d'assurer l'interopérabilité des systèmes de vente développés par les régions, de permettre aux voyageurs d'accéder facilement à l'ensemble de l'offre disponible et de garantir que les opérateurs de services librement organisés puissent être distribués par l'ensemble des services numériques de mobilité afin de favoriser l'intermodalité et de simplifier le parcours d'achat¹³¹.
- Enfin, plusieurs propositions discutées dans le cadre du projet de loi-cadre relative au développement des transports visent également à renforcer l'intégration du système

¹²⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/fa4cc6ac-1087-4412-82df-cf18ba22ed09_en?filename=Passenger_Package_Factsheet.pdf

¹³⁰ FNAUT, *Convention collective de l'utilisateur - Simplicité et cohérence pour le parcours voyageur*, mai 2023

¹³¹ Sénat, *Rapport d'information sur la billettique dans les transports*, Franck Dhersin, Jacques Fernique, Olivier Jacquin et Pierre Jean Rochette, 2026, p. 13 (recommandation n° 3) et pp. 17-18 (recommandation n° 11)

ferroviaire, notamment à travers l'amélioration de la billettique multimodale, la facilitation de la vente de trajets combinant plusieurs opérateurs et le renforcement des mécanismes de coordination entre services librement organisés, services conventionnés et gestionnaire d'infrastructure¹³².

Cette convergence apparaît particulièrement importante dans la mesure où les solutions identifiées répondent simultanément à deux objectifs. D'une part, elles visent à préserver la fluidité et la simplicité du parcours voyageurs malgré la multiplication des acteurs. D'autre part, elles contribuent également à réduire certaines barrières à l'entrée auxquelles font face les nouveaux opérateurs, en améliorant leur visibilité commerciale, leur accès aux canaux de distribution et leur capacité à proposer des offres intégrées aux voyageurs.

¹³² Par exemple, l'amendement proposé par les Sénateurs Rochette, Dhersin, Fernique, Jacquin, Chevalier, Brault, Chasseing, Laménie, Marc, Delattre, Khalifé visant à « à instaurer un droit pour tout voyageur ferroviaire en rupture de correspondance à pouvoir poursuivre son voyage jusqu'à la destination finale et ce, quel que soit l'opérateur ferroviaire susceptible de le prendre en charge. » [Aperçu de l'amendement](#)

7 Conclusions – Veiller à installer les conditions de réussite de l'ouverture du marché ferroviaire

Les expériences françaises et européennes montrent que **l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs peut produire des bénéfices significatifs** pour les voyageurs, pour le financement du système ferroviaire et, plus largement, pour l'économie.

Ces bénéfices prennent des formes multiples : amélioration de l'offre, baisse des prix, augmentation de la fréquentation, développement du report modal, recettes supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructure, gains d'efficacité dans les services conventionnés et renforcement des incitations à l'innovation, amélioration du report modal vers le rail, investissements additionnels et gains environnementaux.

L'enseignement principal de cette étude est toutefois que **ces bénéfices ne découlent pas automatiquement de l'ouverture juridique du marché**. Ils apparaissent lorsque les conditions sont réunies pour permettre l'émergence d'une concurrence effective :

- En effet, les conditions d'accès à l'infrastructure – en particulier le niveau des péages – la disponibilité du matériel roulant, l'organisation des procédures de mise en concurrence, la capacité à accéder aux voyageurs, l'intégration du parcours voyageurs ou encore les mécanismes de coordination entre acteurs constituent autant d'éléments qui influencent directement les résultats de l'ouverture.
- Également, les cycles d'investissement particulièrement longs et l'intensité capitaliste du secteur ferroviaire rendent la prévisibilité et la stabilité du cadre juridique et, le cas échéant, réglementaire indispensables pour attirer des financements additionnels et ainsi desserrer la contrainte d'investissement, notamment en matière de matériel roulant.

Les retours d'expérience analysés montrent que les pays ayant obtenu les résultats les plus significatifs sont également ceux dans lesquels les nouveaux entrants ont pu accéder au marché dans des conditions leur permettant de construire progressivement un modèle économique pérenne. À l'inverse, lorsque des barrières importantes limitent leur développement, les bénéfices de l'ouverture demeurent plus limités ou mettent davantage de temps à se matérialiser.

L'enjeu pour les pouvoirs publics français est désormais de créer les conditions d'une ouverture effective du marché permettant de renforcer durablement le développement du transport ferroviaire au bénéfice du financement du réseau, des voyageurs, des territoires et de la collectivité.

Plusieurs recommandations découlent de nos travaux :

- **Se servir de la tarification de l'accès à l'infrastructure comme un levier de développement du trafic ferroviaire et pour une meilleure utilisation de l'infrastructure de réseau.** Les péages français constituent aujourd'hui l'un des principaux déterminants de la viabilité économique des nouveaux services ferroviaires. Dans le même temps, l'émergence d'une concurrence effective peut générer, à terme, des recettes additionnelles significatives pour les gestionnaires d'infrastructure grâce notamment à l'effet de la demande induite.
 - A l'instar des recommandations émises par d'autres acteurs (l'IGF et l'IGEDD ou la Commission européenne), les marges de flexibilité déjà prévues par le cadre réglementaire européen pourraient être utilisées pour mettre en œuvre une tarification plus dynamique des péages lorsque celle-ci est susceptible de stimuler durablement le trafic ferroviaire (notamment lors de la phase d'entrée des opérateurs alternatifs) ou d'améliorer la viabilité économique de dessertes présentant un intérêt collectif. Une telle approche permettrait de faire de la tarification un levier de développement du trafic ferroviaire, tout en renforçant à terme le financement du système ferroviaire et en soutenant, lorsque cela est pertinent, le développement ou le maintien de certaines dessertes contribuant à l'accessibilité des territoires.
 - Les accords-cadres pourraient également être davantage mobilisés afin de donner aux opérateurs et au gestionnaire d'infrastructure une visibilité pluriannuelle sur les capacités et leur tarification. Le règlement européen 2026/1184 du 20 mai 2026¹³³ rappelle qu'un accord-cadre peut porter sur les capacités d'infrastructure à répartir ainsi que sur la tarification applicable pendant sa durée. Cette possibilité est également prévue par le droit français¹³⁴. En pratique, toutefois, les accords-cadres conclus à ce jour en France ont porté uniquement sur les capacités et n'ont pas intégré de volet tarifaire.
- **Renforcer la visibilité de long terme et la stabilité du cadre d'investissement et de la régulation de l'accès aux infrastructures.** Les investissements nécessaires au développement de nouveaux services ferroviaires sont particulièrement importants et s'inscrivent dans des horizons temporels longs. Dans ce contexte, la prévisibilité des conditions d'exploitation constitue un déterminant essentiel de la capacité des entreprises ferroviaires à mobiliser les financements nécessaires au développement du trafic.
 - La visibilité de long terme sur les principales conditions économiques et opérationnelles encadrant l'activité ferroviaire pourrait alors être renforcée,

¹³³ [Règlement \(UE\) 2026/1184 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2026 sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement \(UE\) n° 913/2010 \(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE\)](#)

¹³⁴ Le décret n° 2003-194 définit l'accord-cadre comme « un contrat définissant les droits et obligations d'un candidat et d'un gestionnaire d'infrastructure en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service »¹³⁴. Le Code des transports prévoit par ailleurs que l'ART peut se prononcer, à la demande des parties, « notamment sur le volet tarifaire » de ces accords¹³⁴.

notamment en matière d'accès au réseau, d'infrastructures essentielles, de planification des capacités et, lorsque cela est pertinent, de procédures de mise en concurrence. Par exemple, le passage de trois à cinq ans de la période de fixation pluriannuelle des principes et montants des redevances d'infrastructure serait de nature à renforcer la visibilité des entreprises ferroviaires sur l'évolution de leurs coûts.

- Un cadre plus stable et plus prévisible permettrait de réduire le risque perçu par les investisseurs, de faciliter le financement de nouveaux projets et d'accélérer les investissements nécessaires au développement durable du trafic ferroviaire.

■ **Accélérer l'intégration de la distribution au bénéfice des voyageurs et de la concurrence.** Le retour d'expérience international et français indique que la distribution des billets constitue un enjeu à la fois pour la fluidité du parcours voyageurs et pour le développement d'une concurrence effective.

- En ligne avec les travaux récents de l'ART, de l'Autorité de la concurrence, du Sénat, de la Commission européenne (Passenger Mobility Package), ainsi que de la FNAUT, les membres de l'AFRA appellent à la mise en œuvre d'un cadre garantissant des conditions transparentes, objectives et non discriminatoires d'accès aux principaux canaux de distribution¹³⁵.
- Une telle évolution permettrait simultanément d'améliorer l'expérience voyageurs et de réduire les barrières à l'entrée pour les nouveaux acteurs.

■ **Organiser les procédures de mise en concurrence des services conventionnés dans une logique intégrée de développement du marché.** L'intensité de la concurrence pour les services conventionnés dépend notamment de l'organisation des procédures de mise en concurrence. La visibilité sur le calendrier de mise en concurrence des lots, des délais de préparation adaptés ainsi qu'une structuration cohérente des appels d'offres conditionnent la capacité d'un nombre suffisant d'opérateurs à participer effectivement au marché.

- Dans la continuité des efforts d'ores et déjà engagés par les AOM et l'Etat, il convient alors de renforcer la prévisibilité des procédures de mise en concurrence à travers des programmations pluriannuelles, des calendriers réalistes laissant aux candidats le temps nécessaire pour préparer leurs offres et une structuration des appels d'offres permettant de favoriser une concurrence durable.

¹³⁵ Association française du rail (AFRA), « [Le verrou de la distribution nuit aux voyageurs et affaiblit le train : SNCF Connect doit vendre les billets des opérateurs alternatifs](#) », communiqué de presse, 30 mars 2026.

- Une telle approche permettrait d'élargir le nombre de candidats susceptibles de répondre aux appels d'offres, de renforcer l'intensité concurrentielle et d'améliorer durablement les bénéfices de la mise en concurrence dans le secteur conventionné.
- **Mettre en place un suivi continu des conditions d'une concurrence effective.** Les bénéfices de l'ouverture du marché dépendent directement des conditions dans lesquelles les entreprises ferroviaires et les investisseurs peuvent développer durablement leurs activités et engager des financements. Ces conditions évoluent au fil de la maturité du marché et nécessitent un suivi régulier.
 - Nous proposons de compléter le suivi des effets de l'ouverture du marché par un suivi régulier des principaux déterminants d'une concurrence effective (par ex. l'appréciation des barrières à l'entrée, les risques perçus par les investisseurs, la facilité de l'accès au matériel roulant, etc.), accompagné d'un dialogue continu, structuré et ouvert entre les pouvoirs publics, le régulateur, le gestionnaire d'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les investisseurs actuels et potentiels ainsi que les autres parties prenantes concernées.
 - Une telle démarche permettrait d'identifier plus rapidement les nouveaux obstacles au développement du marché, de mieux anticiper les risques perçus par les investisseurs et d'adapter progressivement le cadre économique et réglementaire afin de favoriser le développement durable du trafic ferroviaire.



Frontier Economics Ltd est membre du réseau Frontier Economics, composé de deux sociétés distinctes établies en Europe (Frontier Economics Ltd) et en Australie (Frontier Economics Pty). Les actionnaires des deux entités sont indépendants et les engagements légaux pris par l'une des sociétés ne lient pas l'autre

WWW.FRONTIER-ECONOMICS.COM

OUVERTURE DU MARCHE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : QUELS BENEFICES ET SOUS QUELLES CONDITIONS ?