

À Paris, le 15 septembre 2026

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Ouverture à la concurrence : des bénéfices pour tous les acteurs confirmés, les conditions de réussite à mettre en œuvre en France

L'Association Française du Rail (AFRA), qui rassemble les opérateurs alternatifs à la SNCF, a commandé au cabinet de conseil économique de référence Frontier Economics [une étude approfondie « Ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs : quels bénéfices et sous quelles conditions ? »](#). Elle confirme les bénéfices de l'ouverture à la concurrence pour le marché ferroviaire et plus largement l'économie. Il convient néanmoins de veiller à installer les conditions de réussite.

L'ouverture du marché ferroviaire constitue un levier de développement du transport ferroviaire tant dans les services librement organisés que les services conventionnés, confirme l'étude du cabinet Frontier Economics. Ces bénéfices prennent des formes multiples : amélioration de l'offre, baisse des prix, augmentation de la fréquentation, 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'ouverture du marché est bénéfique pour l'ensemble des acteurs et contribue significativement au financement du système ferroviaire. À l'horizon 2035, si les barrières ne remettent pas en cause l'ouverture effective du marché, **les nouveaux opérateurs apporteront 1 milliard d'euros de recettes supplémentaires aux gestionnaires d'infrastructures chaque année**, soit un montant équivalent à 40 % des péages aujourd'hui acquittés par SNCF Voyageurs pour ses services librement organisés.

L'ouverture du marché ferroviaire peut également générer des bénéfices économiques et environnementaux plus larges. Aujourd'hui, chaque année, **près de 25 millions de voyageurs ne peuvent effectuer leurs trajets en train en raison d'une offre insuffisante**, se reportant alors principalement sur la voiture. Ce chiffre ne cesse de s'accroître et **pourrait plus que doubler d'ici 2030** en l'absence d'offre additionnelle. Cela se traduit par des billets plus rares et plus chers pour les voyageurs, et par une pollution évitable : **plus de 360 000 tonnes de CO2 chaque année**, l'équivalent des émissions annuelles d'une ville de 60 000 habitants, si la moitié de la demande non servie de 25 millions de voyageurs bascule vers la route. **Là où la concurrence s'est déployée en Europe, la demande a crû de 20 à 90 % et les prix ont baissé de 10 à 44 %.**

Selon cette étude, tous ces bénéfices sont menacés par les importantes barrières à l'entrée auxquelles font face les nouveaux entrants.

« La capacité de l'ouverture juridique à produire durablement ses effets dépend directement des conditions dans lesquelles les opérateurs peuvent entrer sur le marché, investir et se développer », souligne Catherine Galano, Executive Director chez Frontier Economics.

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.

Toute entreprise ferroviaire doit engager des investissements considérables pour lancer son activité puis subir d'importantes pertes financières lors de sa phase de montée en charge : **un opérateur qui entre sur le marché doit non seulement investir près d'un milliard d'euros** pour financer des trains, un atelier de maintenance et lancer son exploitation, **mais il doit aussi faire face à un manque à gagner estimé¹ entre 750 et 950 millions d'euros sur les cinq premières années** par rapport à un opérateur déjà établi pour faire connaître son offre et attirer des voyageurs à bord de ses trains. Ces cycles d'investissement particulièrement longs et l'intensité capitalistique du secteur ferroviaire rendent la prévisibilité et la stabilité du cadre juridique indispensables pour attirer des financements.

Plusieurs recommandations découlent de l'étude et dont les pouvoirs publics doivent désormais s'emparer :

- **Utiliser pleinement la tarification de l'accès à l'infrastructure (les péages ferroviaires), comme un levier de développement du trafic ferroviaire** – ce n'est pas le cas aujourd'hui, avec un niveau des péages français trois à quatre fois plus élevé que dans les pays voisins, qui limite l'utilisation optimale de l'infrastructure existante ;
- **Renforcer la visibilité de long terme et la stabilité du cadre d'investissement** ;
- **Faciliter la distribution des billets de tous les opérateurs** pour améliorer la fluidité du parcours voyageurs, limiter le temps durant lequel de nouveaux entrants doivent faire circuler des trains insuffisamment remplis, et permettre le développement d'une concurrence effective ;
- **Organiser les procédures de mise en concurrence des services conventionnés de façon équitable** pour que les acteurs du ferroviaire répondent aux appels d'offre ;
- **S'assurer que la concurrence puisse s'exercer de manière juste et équitable grâce à un suivi indépendant** des conditions et barrières, accompagné d'un dialogue continu.

« Les bénéfices attendus d'une ouverture effective du marché ferroviaire français sont massifs, pour les voyageurs, le système ferroviaire, l'économie française et l'environnement. Il est urgent d'abaisser les barrières à l'entrée pour garantir l'effectivité de cette ouverture et sécuriser ces bénéfices. », conclut Marco Caposciutti, président de l'AFRA.

[Étude complète](#) (72 pages) – [Principaux chiffres et enseignements](#) (4 pages)

À propos de l'AFRA

L'Association Française du Rail (AFRA), créée en mars 2009, rassemble les opérateurs alternatifs à la SNCF : Transdev, Transdev Rail, Trenitalia France, Renfe, European Sleeper, Kevin Speed, Velvet, actives dans le transport de voyageurs ; DB Cargo France, Europorte (groupe Getlink), Captrain France, CFL Cargo France, Combirail, Froidcombi, Lineas, Millet Rail, RegioRail, entreprises spécialisées dans le fret ferroviaire et le transport combiné ; Akiem, Alpha Trains, Alstom, Erion France, Railpool France, Vossloh Rolling Stock, constructeurs, loueurs et mainteneurs de matériel ferroviaire, Objectif OFP, Moreno et AD Potentiel.

<http://www.afra.fr>

Contact presse presse@afra.fr - Baptiste Cordier 06 70 49 50 80 - baptiste.cordier@ha-ha.fr

¹ Pour un opérateur *full service*. L'étude montre des valeurs plus faibles pour un opérateur *low cost*.