



Dossier de presse

28 juin 2026

ÉTUDE SUR L'OUVERTURE
À LA CONCURRENCE
des services de transport
ferroviaire de voyageurs et de fret



Sommaire

03

Communiqué de presse

07

L'édito du président

12

L'essentiel du rapport

15

La synthèse exécutive

29

Verbatims

Communiqué de presse

Ouverture du marché ferroviaire : des bénéfices déjà concrets, trois défis pour les pérenniser

L'Autorité de régulation des transports (ART) publie l'édition 2026 de son étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret. Les résultats déjà observés montrent que l'ouverture du marché constitue un puissant levier de développement de l'offre ferroviaire, alors que la demande progresse désormais plus vite que les capacités disponibles. Pour transformer ces premiers bénéfices pour les voyageurs, les territoires et le réseau en acquis durables, la France doit toutefois réussir l'adaptation de son système ferroviaire à cette nouvelle donne concurrentielle. Trois défis doivent désormais être relevés. Ils appellent un pilotage public renouvelé autour de l'État, des AOM et des gestionnaires d'infrastructures essentielles.

« L'ouverture du marché n'est pas à l'origine des déséquilibres du système ferroviaire français : elle en est le révélateur. Notre rôle est d'éclairer les choix qui permettront d'en faire un levier d'amélioration durable du système, au bénéfice des voyageurs et des territoires », souligne Thierry Guimbaud, Président de l'Autorité de régulation des transports.

L'OUVERTURE DU MARCHÉ EST DÉSORMAIS UNE RÉALITÉ DONT LES PREMIERS EFFETS BÉNÉFICIENT AU SYSTÈME FERROVIAIRE

L'ouverture du marché contribue à développer l'offre pour répondre à une demande de transport ferroviaire particulièrement dynamique, marquée par une fréquentation en hausse de 14 % depuis 2019.

Sur le segment conventionné, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) annoncent des hausses d'offre de +30 à +100 % à coûts identiques voire en baisse, assorties d'exigences de qualité renforcées, pour les lots attribués à la suite d'un appel d'offres. Ces derniers représentent près de 20 % de l'offre nationale.

Sur le segment des services librement organisés (SLO), les voyageurs bénéficient d'une offre élargie, d'une qualité de service renforcée et de prix maîtrisés sur les axes Paris-Lyon-Marseille, Paris-Milan et Lyon-Madrid, où opèrent plusieurs entreprises ferroviaires. Sur l'axe Paris-Lyon, la fréquentation a ainsi progressé de +20 % entre 2019 et 2024, soit le double de la hausse constatée au niveau national ; les prix moyens ont reculé de plus de 10 % sur la même période, alors qu'ils augmentaient de près de 10 % au niveau national.

L'ouverture du marché soutient en outre le financement du système ferroviaire, socle du développement des mobilités : elle devrait ainsi se traduire par 200 à 300 M€ de péages additionnels pour SNCF Réseau à l'horizon 2029.

TROIS DÉFIS DOIVENT DÉSORMAIS ÊTRE RELEVÉS POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME

L'ouverture transforme en profondeur l'organisation du système ferroviaire : le modèle intégré est révolu, mais la nouvelle architecture n'est pas encore stabilisée. C'est entre ces deux états que les risques systémiques sont les plus élevés.

Trois défis, appelant une réponse collective, en découlent :

- **Premier défi : maintenir la cohérence d'un système devenu multi-acteurs et l'unité de l'expérience voyageur.** La fragmentation naturelle de l'offre doit être compensée par la visibilité sur les principales plateformes, la continuité d'un parcours voyageur multi-opérateurs ainsi qu'une meilleure coordination des achats de matériel roulant.
- **Deuxième défi : répondre à une demande ferroviaire croissante en préservant les conditions d'une concurrence durable sur l'ensemble du territoire.** Les freins à l'ouverture du marché des SLO et des services conventionnés sont de nature différente, mais emportent la même conséquence : ils limitent la capacité du secteur à attirer et retenir des opérateurs alternatifs et à faire vivre une concurrence effective.
- **Troisième défi : achever l'adaptation du système dans un environnement désormais ouvert.** Autorités organisatrices des mobilités (AOM), nouveaux entrants et pouvoirs publics demeurent dépendants de certaines fonctions héritées du monopole historique. L'enjeu est désormais de construire les capacités collectives nécessaires à un système ouvert, dans lequel l'opérateur historique devient un opérateur parmi d'autres, même s'il est appelé à y conserver durablement une place prépondérante.

LA RÉUSSITE DURABLE DE L'OUVERTURE APPELLE PLUSIEURS ÉVOLUTIONS STRUCTURANTES

Les recommandations de l'Autorité partent d'un constat simple : le débat n'est plus de savoir si l'ouverture du marché peut fonctionner ; il est désormais de créer les conditions de sa pleine réussite. Or, la concurrence révèle des fragilités préexistantes du système ferroviaire français, qu'il convient désormais de traiter.

Cette analyse se vérifie notamment dans le cas de la conciliation entre ouverture du marché et aménagement du territoire. Les analyses de l'Autorité montrent que la baisse des dessertes des villes moyennes est antérieure à l'ouverture du marché et résulte principalement du niveau des péages ferroviaires. Sur les axes les plus fréquentés, les péages couvrent plus du double du coût complet de l'infrastructure, organisant une péréquation à laquelle les nouveaux entrants participent de fait. En rendant durablement attractives les dessertes hors grandes métropoles, une baisse ciblée des péages enclenche un cercle vertueux : viabilisation des liaisons, développement de l'offre par tous les opérateurs et recettes additionnelles pour le réseau.

Un pilotage public renouvelé autour de l'État, des AOM et des gestionnaires d'infrastructures essentielles est aujourd'hui nécessaire pour mener à son terme l'adaptation du système à la nouvelle donne concurrentielle. L'Autorité formule dans cette optique des recommandations à destination de l'ensemble des acteurs du secteur, répondant directement aux trois défis identifiés.

Régulateur indépendant, l'Autorité continuera de mesurer l'ensemble des effets de cette dynamique, y compris ses coûts induits, d'alerter sur les risques qu'elle identifie et d'assurer les conditions d'un accès transparent, équitable, non discriminatoire et efficace aux infrastructures essentielles du système ferroviaire.

Consulter :

- [L'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;](#)
- Les quatre cahiers thématiques, qui permettent d'approfondir l'analyse :
 - [Aménagement du territoire ;](#)
 - [Freins liés à l'accès au matériel roulant ;](#)
 - [Enjeux de billettique, de distribution et d'information voyageurs ;](#)
 - [Fret ferroviaire.](#)
- [Les Annexes](#)

Contact presse : Karine Léopold, cheffe du service de la communication : karine.leopold@autorite-transport.fr

À propos de l’Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d’une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l’Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l’activité et l’égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l’Araf est ainsi devenue l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l’Arafer est devenue l’Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l’ART à l’ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu’à la régulation des activités de gestionnaire d’infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis le 29 décembre 2023 par Thierry Guimbaud.

Édito du président





THIERRY GUIMBAUD

Président de l'Autorité de régulation
des transports

Q quatre ans après sa précédente étude, l'Autorité publie une nouvelle édition de ses travaux sur l'ouverture du marché des services ferroviaires de voyageurs, au moment où celle-ci entre dans une phase décisive. Là où l'édition 2022 visait à identifier les conditions de réussite d'une ouverture encore largement à venir, la présente édition s'appuie sur l'expérience concrète des premières années de mise en œuvre et sur des échanges nourris avec l'ensemble du secteur pour dresser un état des lieux lucide du chemin parcouru et, surtout, identifier les conditions à réunir pour que cette ouverture tienne toutes ses promesses. Le constat est celui d'une ouverture désormais tangible : quinze lots conventionnés attribués depuis 2021, dont quatre à des opérateurs alternatifs, une concurrence effective sur le marché librement organisé avec plusieurs liaisons structurantes et de nouveaux projets en préparation.

Dans le même temps, le transport ferroviaire connaît une dynamique remarquable : la fréquentation n'a jamais été aussi élevée et la France figure parmi les principaux moteurs de la croissance ferroviaire en Europe. Cette croissance est désormais telle qu'elle progresse plus vite que les capacités disponibles, faisant de leur développement l'un des principaux défis de la politique des transports. Or l'observation des marchés français et européens montre que, partout où la concurrence est effectivement présente, elle s'accompagne d'une augmentation de l'offre et de la fréquentation.

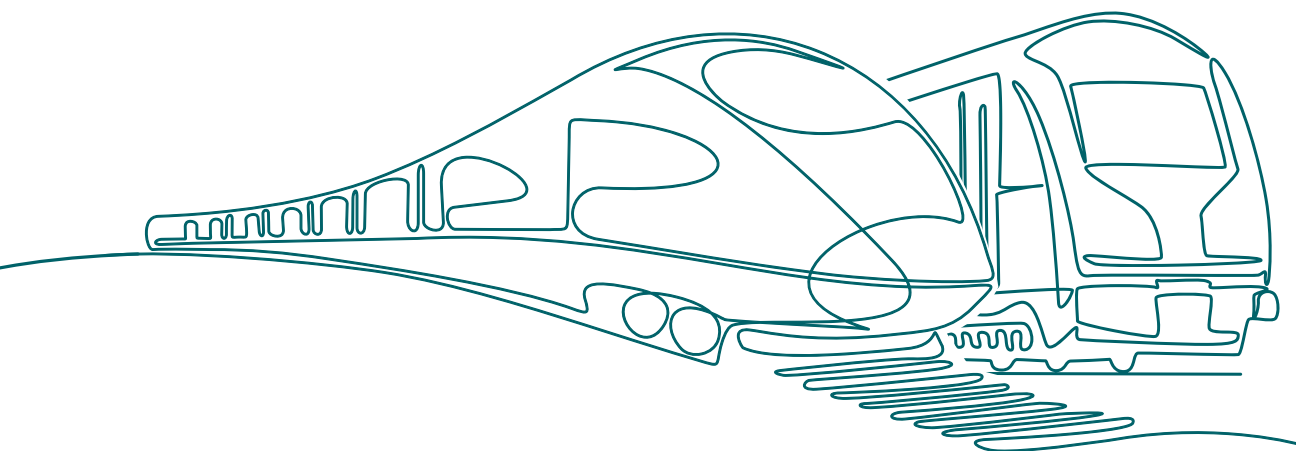
Pour autant, la France se trouve aujourd'hui au milieu du gué. Si un peu plus de vingt pour cent de l'offre conventionnée est d'ores et déjà attribuée ou en cours d'appel d'offres, près de quarante procédures restent à conduire d'ici à 2033 — avec une forte concentration entre 2027 et 2031, ce qui, face à un nombre encore limité d'opérateurs capables de répondre, fait peser un risque réel sur l'intensité concurrentielle. Sur les services librement organisés, le développement de nouvelles offres tierces reste soumis à des conditions exigeantes : le ticket d'entrée, de l'ordre du milliard d'euros sur la grande vitesse, le niveau des péages d'infrastructure sont tels que tout frein résiduel peut suffire à compromettre l'équilibre d'un projet. C'est dire que les prochaines années seront déterminantes, et que les conditions d'une ouverture réussie doivent aujourd'hui, plus que jamais, être réunies.

Ces conditions sont exigeantes et elles engagent l'ensemble des acteurs.

Elles engagent, au premier chef, l'État. Garant des engagements européens de la France, responsable du cadre dans lequel agissent les acteurs du système ferroviaire et en particulier les gestionnaires d'infrastructures, actionnaire unique de l'opérateur historique, il dispose des leviers pour impulser une dynamique nationale cohérente. La sécurisation des trajectoires d'investissement et de la vision-cible du réseau à horizon décennal constitue en particulier un enjeu capital pour répondre aux besoins de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire ; le projet de contrat de performance 2024-2033 entre l'État et SNCF Réseau, dont l'Autorité a été saisie en ce mois de juin 2026, en constitue un jalon majeur.

Elles engagent ensuite les autorités organisatrices. Devenues, avec la décentralisation engagée au début des années 2000, les véritables architectes de l'offre ferroviaire conventionnée sur leur territoire, les régions ont vu cette responsabilité s'affirmer pleinement avec l'ouverture du marché. Mais cette maîtrise territoriale, qui fait la force du modèle français, a pour contrepartie le risque d'une perte de cohérence d'ensemble, préjudiciable au bon fonctionnement du système ferroviaire dans son entier. Elles portent, individuellement, la responsabilité de la structuration de procédures attractives et, collectivement, celle d'un travail commun plus qu'indispensable.

Elles engagent enfin les opérateurs eux-mêmes, au premier rang desquels l'opérateur historique et les gestionnaires d'infrastructures, dont la capacité à pleinement coopérer avec les nouveaux entrants, à garantir un accès transparent et non discriminatoire aux installations essentielles et à assurer la continuité du parcours voyageur, conditionne directement la confiance de l'ensemble des acteurs dans le système. SNCF Réseau est appelé à jouer pleinement son rôle d'intégrateur du système ferroviaire, garant de la cohérence d'ensemble au service de tous les opérateurs et, in fine, des usagers.



La présente étude ne masque aucun des défis qui demeurent. Tous procèdent d'un même constat, qu'il faut énoncer clairement : la concurrence n'est pas la cause des fragilités du système ferroviaire français, elle en est le révélateur. Ces fragilités, industrielles, financières et organisationnelles, lui préexistaient. Les surmonter ne suppose donc aucun retour en arrière, mais une adaptation résolue du système à sa nouvelle configuration — et cette adaptation, aucun acteur ne peut la mener seul. L'étude en identifie les leviers.

L'Autorité éclaire également la situation du fret ferroviaire, dont le marché est ouvert depuis 2006. Le fret connaît un recul préoccupant de sa part modale, tombée à 9 % environ, bien en deçà de la moyenne européenne, alors même qu'il devrait jouer un rôle essentiel dans la décarbonation des transports. À la suite du plan de discontinuité de Fret SNCF, le marché connaît une recomposition profonde dont les effets méritent d'être suivis. Redonner au fret ferroviaire sa place dans la chaîne logistique française constitue, au-delà de la seule question concurrentielle, un enjeu de souveraineté économique et de transition écologique.

La publication de cette étude intervient au moment où le Parlement examine le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, et quelques semaines après que la Commission européenne a présenté, en mai dernier, son « paquet billettique » visant à simplifier la distribution numérique et à mieux protéger les droits des passagers. Ces deux textes recourent largement les enjeux traités dans le présent rapport. L'Autorité souhaite que ses travaux continuent d'alimenter les débats et forme le vœu que le cadre ainsi défini donne aux acteurs du système ferroviaire la visibilité et la stabilité dont ils ont besoin pour investir et se développer.

À ce stade décisif, il nous revient collectivement de transformer l'ouverture du marché en un véritable levier de performance pour le système ferroviaire français. Les premiers résultats sont désormais visibles. Le débat n'est plus de savoir si l'ouverture à la concurrence peut fonctionner ; il est de créer les conditions de sa pleine réussite. La forte dynamique de la demande dans notre pays exige que les acteurs du secteur, au premier rang desquels l'opérateur historique bien sûr, produisent plus d'offre diversifiée, innovante, de qualité et au meilleur coût pour la collectivité.

L'Autorité entend jouer pleinement son rôle en éclairant les choix publics, en veillant au respect des règles applicables et en accompagnant les acteurs dans la construction d'un système ferroviaire ouvert, performant et durable, au service des usagers et des territoires.



Thierry Guimbaud

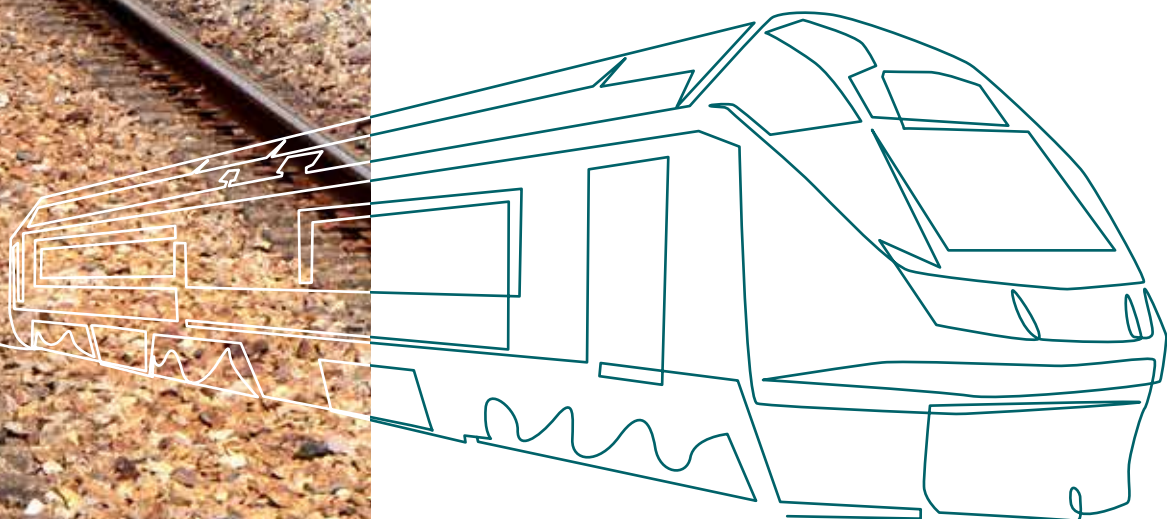


L'essentiel



Étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, édition 2026

L'ouverture du marché est désormais une réalité. Elle constitue un outil de développement de l'offre au moment où le transport ferroviaire connaît une dynamique exceptionnelle, qui bute sur les capacités disponibles. Pour transformer les premiers bénéfices observés pour les voyageurs, les territoires et le réseau en acquis durables, la France doit réussir l'adaptation de son système ferroviaire à cette nouvelle donne concurrentielle.



1 L'ouverture du marché est désormais une réalité, dont les premiers effets bénéficient au système ferroviaire

Dans un contexte de forte croissance du transport ferroviaire, dont la fréquentation a progressé de 14 % depuis 2019, les voyageurs sont les premiers bénéficiaires de l'ouverture du marché, sur les segments des services conventionnés comme librement organisés.

Services conventionnés	Services librement organisés (SLO)
Près de 20 % de l'offre nationale a fait ou fait l'objet d'une procédure d'attribution concurrentielle. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) annoncent des hausses d'offre de +30 à +100 % à coûts identiques voire en baisse, assorties d'exigences de qualité renforcées.	Plusieurs opérateurs sont en concurrence directe sur les axes Paris-Lyon-Marseille, Paris-Milan et Lyon-Madrid. Les voyageurs bénéficient d'une offre élargie, d'une qualité de service renforcée et de prix maîtrisés : +20 % de fréquentation et -10 % de prix moyens entre 2019 et 2024 sur Paris-Lyon. L'ouverture soutient le financement du système, avec 200 à 300 M€ de péages additionnels pour SNCF Réseau à l'horizon 2029.

2 Trois défis doivent désormais être relevés pour assurer le bon fonctionnement du système

1. Maintenir la cohérence d'un système devenu multi-acteurs et l'unité de l'expérience voyageur	2. Répondre à une demande ferroviaire croissante en préservant les conditions d'une concurrence durable sur l'ensemble du territoire	3. Achever l'adaptation du système en dehors d'un opérateur historique devenu un opérateur parmi d'autres, bien qu'appelé à conserver une place prépondérante
La fragmentation naturelle de l'offre doit être compensée par (i) la visibilité de l'ensemble de l'offre sur les principales plateformes, (ii) la continuité d'un parcours voyageur multi-opérateurs et (iii) la coordination des achats de matériel roulant.	Les SLO et les services conventionnés font face à des freins de nature différente, qui partagent toutefois un point commun : ils pèsent sur la capacité du marché à attirer et retenir des opérateurs alternatifs et donc à faire émerger une concurrence effective dans la durée.	AOM, nouveaux entrants et pouvoirs publics demeurent dépendants de certaines fonctions héritées du monopole. L'enjeu est désormais de construire les capacités collectives nécessaires à un système ouvert.

3 La réussite durable de l'ouverture appelle plusieurs évolutions structurantes

Les recommandations de l'Autorité partent d'un constat simple : la concurrence n'est pas la cause des déséquilibres du système ferroviaire français, mais leur révélateur, comme l'illustre la conciliation entre ouverture du marché et aménagement du territoire.



Ce ne sont pas les nouveaux entrants qui fragilisent les dessertes d'aménagement du territoire, mais le niveau très élevé des péages.

La baisse des dessertes des villes moyennes est antérieure à l'ouverture du marché. Les péages couvrent plus du double du coût de l'infrastructure sur les axes les plus fréquentés, organisant une **péréquation** à laquelle les nouveaux entrants participent déjà.

En **rendant durablement attractives les dessertes hors grandes métropoles**, une **baisse ciblée des péages** enclenche un cercle vertueux : viabilisation des liaisons, développement de l'offre par tous les opérateurs et recettes additionnelles pour le réseau.

Un **pilotage public renouvelé** autour de l'État, des AOM et des gestionnaires d'infrastructures essentielles est ainsi nécessaire pour mener à son terme l'adaptation du système à la nouvelle donne concurrentielle.

L'ÉTAT	LES AOM	SNCF RÉSEAU ET GARES & CONNEXIONS
Cadre stable et cohérent pour le système	Coordination renforcée	Des gestionnaires d'infrastructures pivots
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Meilleure visibilité sur la trajectoire des péages et des investissements ➤ Facilitation de l'accès au matériel roulant (sécurisation de la chaîne industrielle et des transferts de matériel amianté) ➤ Mise en place d'un cadre juridique permettant aux voyageurs d'accéder simplement à l'ensemble de l'offre ferroviaire disponible et de bénéficier d'une continuité de service quel que soit l'opérateur emprunté 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Coordination des calendriers d'appels d'offres ➤ Harmonisation et simplification des dossiers de consultation ➤ Mutualisation - en particulier sur le matériel roulant 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Extension des garanties d'indépendance à toutes les fonctions stratégiques commandant l'accès à l'infrastructure (au-delà des seules fonctions essentielles du droit européen) ➤ Rôle d'intégrateur technique du système et accompagnement des entreprises ferroviaires et des AOM dans l'ouverture

Huit ans après la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, l'ouverture du marché constitue désormais le cadre dans lequel s'inscrit le système ferroviaire français. Pour autant, la France se trouve aujourd'hui au milieu du gué : les prochaines années seront déterminantes pour réunir les conditions d'une ouverture réussie, de nature à faire émerger une offre supplémentaire et diversifiée dans la durée, afin de répondre à une demande de mobilités ferroviaires qui progresse désormais plus vite que les capacités disponibles. Régulateur indépendant, l'Autorité continuera de mesurer l'ensemble des effets de cette dynamique, y compris ses coûts induits, d'alerter sur les risques qu'elle identifie et d'assurer les conditions d'un accès transparent, équitable, non discriminatoire et efficace aux infrastructures essentielles du système ferroviaire.

Synthèse exécutive

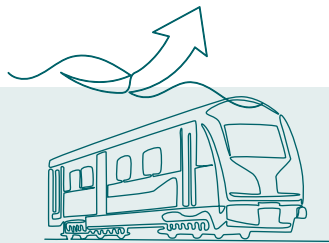


**Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret
Édition 2026**



Huit ans après la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, l'ouverture du marché n'est plus une perspective : elle constitue désormais le cadre dans lequel s'inscrit le système ferroviaire français. L'enjeu n'est plus d'en débattre le principe, mais de réunir les conditions permettant à ce système de fonctionner pleinement au bénéfice des voyageurs, des territoires et du réseau. La présente étude dresse le bilan de cinq années d'ouverture effective du marché voyageurs et de vingt années pour le fret, et identifie les principaux obstacles qui demeurent ainsi que les leviers permettant d'en consolider les bénéfices.

1 L'ouverture du marché est désormais une réalité et ses premiers effets bénéficient aux voyageurs comme au système ferroviaire



L'ouverture du marché, lorsqu'elle est correctement accompagnée, est un levier puissant de développement du mode ferroviaire

Sur tous les segments du marché, l'ouverture est en place. À mi-2026, quinze lots de services conventionnés ont été attribués après mise en concurrence, dont quatre à des opérateurs alternatifs — soit près de 20 % de l'offre conventionnée nationale en intégrant les procédures en cours. La France figure ainsi parmi les pays européens les plus avancés dans l'ouverture des services conventionnés. Sur le segment des services librement organisés (SLO), plusieurs opérateurs sont en concurrence directe sur les axes Paris-Lyon, Paris-Marseille et Paris-Milan, ainsi que, pour partie, Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid. Près d'une dizaine d'acteurs manifestent un intérêt pour de nouvelles dessertes, au premier rang desquels Velvet, premier nouvel entrant non adossé à un opérateur historique.

Dans un contexte de forte croissance du transport ferroviaire, dont la fréquentation a progressé de 14 % depuis 2019, les voyageurs sont les premiers bénéficiaires de l'ouverture du marché. Les résultats d'ores et déjà observés font apparaître une augmentation de l'offre, une amélioration de la qualité de service et une pression concurrentielle favorable à la maîtrise des prix (cf. focus ci-après).

Focus : Les voyageurs sont les premiers bénéficiaires de l'ouverture du marché

S'agissant des services conventionnés, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) annoncent des hausses d'offre de +30 à +100 % à coûts identiques voire en baisse, assorties d'exigences de qualité renforcées. La région Sud a ainsi obtenu, à coût inchangé, un doublement de l'offre TER sur le lot « Inter-Métropoles », et la région Nouvelle-Aquitaine attend, sur le lot « Poitou-Charentes », 22 trains supplémentaires par jour (+20 %) pour une baisse de coût de près de 10 %.

S'agissant des SLO, la fréquentation sur l'axe Paris-Lyon, où opère Trenitalia, a progressé de plus de 20 % entre 2019 et 2024 — deux fois plus que la moyenne TAGV nationale ; les prix moyens ont baissé de plus de 10 % sur la période, quand ceux de l'ensemble des SLO progressaient de 10 %. Enfin, la ponctualité y apparaît supérieure à la moyenne nationale sur lignes à grande vitesse



Pour les régions elles-mêmes, l'ouverture a accéléré la montée en compétence sur la gestion des services ferroviaires. Depuis les premières procédures, leur capacité à structurer et à conduire des appels d'offres s'est sensiblement renforcée, ce qui s'accompagne d'une véritable reprise en main de leur politique de mobilité régionale, donnant son plein effet au mouvement de décentralisation engagé au début des années 2000.

L'ouverture à la concurrence bénéficie également à l'ensemble du système ferroviaire en soutenant son financement. L'arrivée des nouveaux opérateurs sur les SLO permet de mobiliser des capitaux privés au service du développement de l'offre ferroviaire, dans un contexte où cette dernière peine à suivre une demande record. Elle se traduira par 200 à 300 M€ de recettes de péages additionnelles pour SNCF Réseau à horizon 2029, qui contribueront quasi-intégralement à la régénération et à la modernisation du réseau.

L'ouverture du marché redonne ainsi aux voyageurs et aux autorités organisatrices une capacité accrue de choix et de pilotage, tout en contribuant au financement du système ferroviaire.

2 Trois défis pour le bon fonctionnement du système émergent, sur lesquels la mobilisation des acteurs doit maintenant se concentrer

L'ouverture du marché transforme en profondeur l'organisation du système ferroviaire. Le modèle intégré est révolu, mais la nouvelle architecture du système n'est pas stabilisée. C'est entre ces deux états que les risques systémiques sont les plus élevés. Trois principaux défis, appelant une réponse collective, apparaissent à cet égard.

Premier défi : maintenir la cohérence d'un système devenu multi-acteurs et l'unité de l'expérience voyageur. Cet enjeu est particulièrement prégnant en ce qui concerne le parcours voyageur dans le nouveau système et le matériel roulant.

L'ouverture du marché fragmente naturellement l'offre. Cette fragmentation n'est toutefois pas encore compensée par des mécanismes garantissant au voyageur une expérience fluide et cohérente. L'offre demeure partiellement visible sur les principaux canaux de distribution numérique de titres de transport aujourd'hui – notamment la plateforme de l'opérateur historique, SNCF Connect, qui domine le marché –, ce qui freine le développement des mobilités ferroviaires (cf. figure 1). Cette situation pourrait s'aggraver si chaque acteur (opérateur ferroviaire, AOM, plateformes) développe son propre système de distribution numérique de titre de transport, sans que leur interopérabilité soit assurée et les conditions d'accès encadrées. Par ailleurs, les trajets combinant plusieurs transporteurs imposent encore fréquemment l'achat de titres distincts, sans garantie de réacheminement en cas de correspondance manquée. Or 20 à 40 % des trajets TAGV comportent une correspondance : dès lors que les segments relèvent d'opérateurs différents, le droit en vigueur n'impose pas de « billet direct », et le voyageur qui manque sa correspondance doit racheter un billet pour la suite de son trajet.

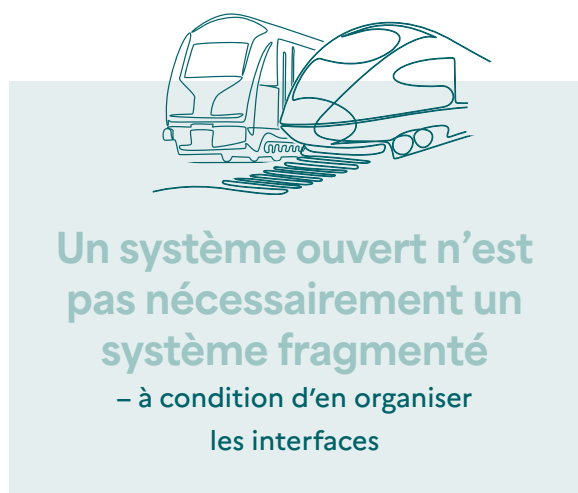
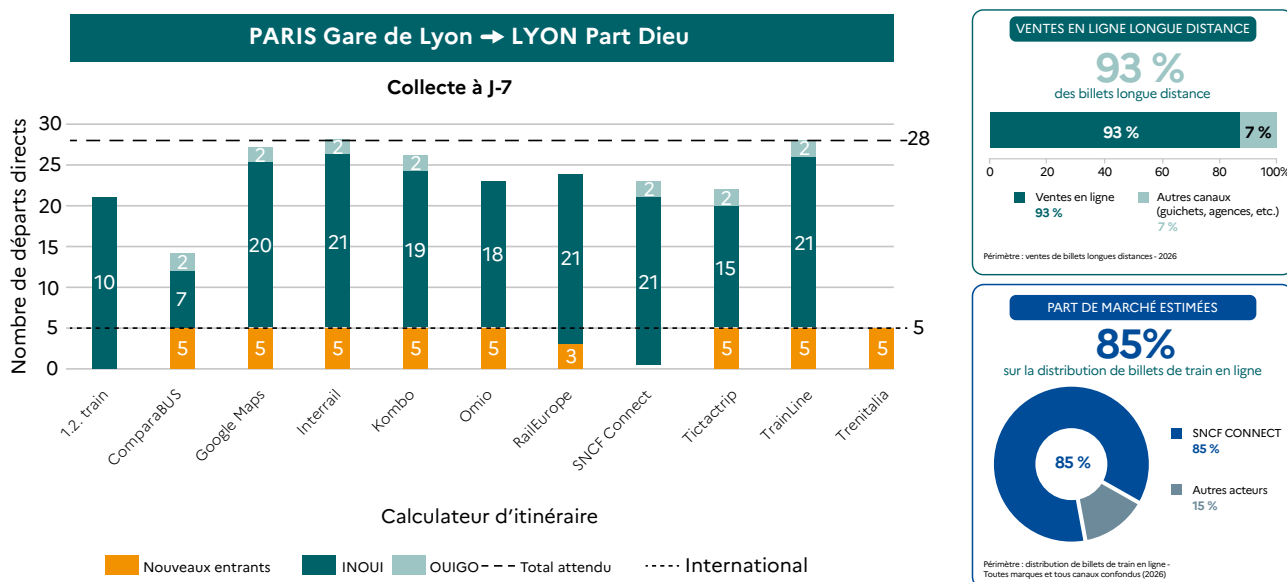


Figure 1 - Exposition de l'offre TAGV directe sur différentes plateformes de calcul d'itinéraire ou de vente de titres de transport
 Source : ART, à partir de solutions de déplacement proposées à J-7 du départ, 3^e rapport sur la publication et l'utilisation des données de mobilité, février 2025 ; ART, d'après chiffres AFRA*

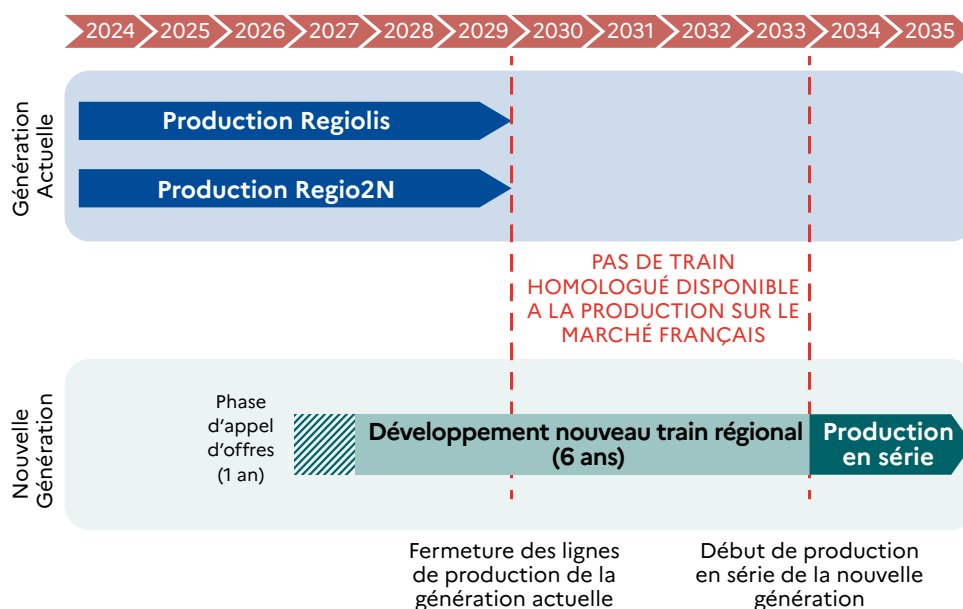


* AFRA, Communiqué de presse, du 30 mars 2026 : 2026.03.30-Communique-de-presse-AFRA-SNCF-Connect-doit-vendre-les-billets-des-operateurs-alternatifs.pdf

Sur le matériel roulant, l'extinction progressive des principaux contrats-cadres nationaux conclus via SNCF Voyageurs¹ devrait conduire à un creux industriel à l'horizon 2029-2032, au moment même où les procédures de mise en concurrence des services conventionnés atteignent leur pic (cf. figure 2). Dans ce contexte, l'absence de coordination risque de conduire chaque AOM ou chaque entreprise ferroviaire à définir son propre modèle, sollicitant d'autant une chaîne industrielle déjà sous tension. À date, cinq sociétés publiques locales dédiées ont déjà été créées pour porter les flottes de matériels roulants des régions : faute de coordination des spécifications et des calendriers, l'expression de besoins en ordre dispersé risque de réduire les effets d'échelle, de renchérir les coûts unitaires et, in fine, de peser sur les finances publiques. De surcroît, les retards dans la mise à disposition de ces matériels freineraient d'autant le développement attendu de l'offre pour répondre aux besoins de mobilité ferroviaire.

Figure 2 : Risque de rupture de continuité dans les chaînes de production des matériels roulants régionaux.

Source : CAF, mars 2026



Deuxième défi : répondre à une demande ferroviaire croissante en préservant les conditions d'une concurrence durable sur l'ensemble du territoire. Les services librement organisés et les services conventionnés font face à des freins de nature différente, mais qui partagent un point commun : ils pèsent sur la capacité du marché à attirer et à retenir des opérateurs alternatifs, et donc à faire émerger une offre supplémentaire et diversifiée dans la durée.

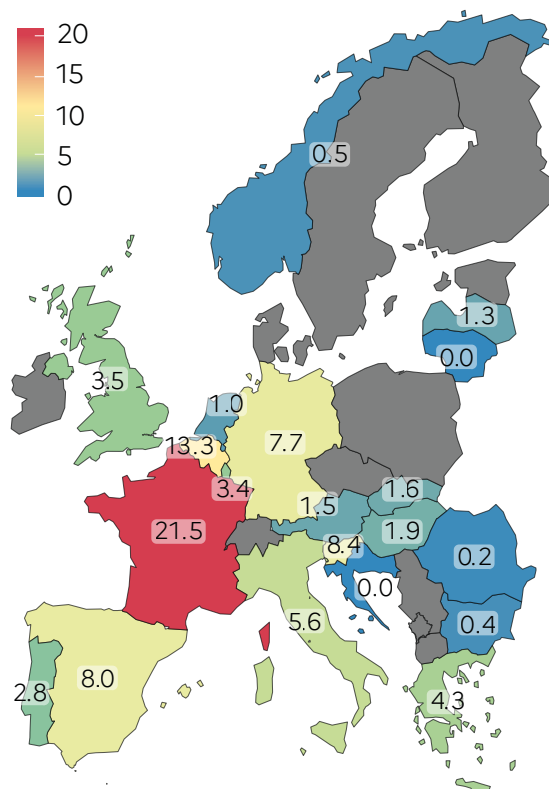
Les services librement organisés demeurent confrontés à des barrières à l'entrée élevées. Décider de se lancer suppose, pour un nouvel entrant, des engagements financiers de l'ordre du milliard d'euros sur la grande vitesse, qui ne peuvent être déclenchés sans une visibilité robuste et stable sur les conditions d'exploitation futures. Ces conditions ne sont aujourd'hui pas pleinement réunies :

- les péages ferroviaires, qui représentent en moyenne 36 % du chiffre d'affaires des opérateurs et jusqu'à 60 % sur certains axes, soit un niveau trois à quatre fois supérieur à celui de nos voisins européens (cf. figure 3), restent établis sur un rythme triennal ;

¹ CAF pour les Régiolis, Alstom pour les Regio 2N / Omneo.

- la chaîne industrielle du matériel roulant connaît des retards importants sur les programmes neufs, sans qu'il existe d'offre développée de seconde main ou de location pour y suppléer ; et
- l'accès aux installations de maintenance, essentielles pour exploiter un service, demeure tributaire de l'opérateur historique qui en détient la quasi-totalité, sans visibilité suffisante à ce jour sur les capacités disponibles. Les alternatives restent embryonnaires : le site de Marcheprime (LISEA), financé sur fonds privés, constitue à ce jour la première installation de ce type en France.

Figure 3 : Redevances d'accès au réseau (€ par train.km) pour les SLO en 2024
 Source : IRG-Rail, Rapport Market Monitoring 2026 et ART, Bilan France-Europe 2024

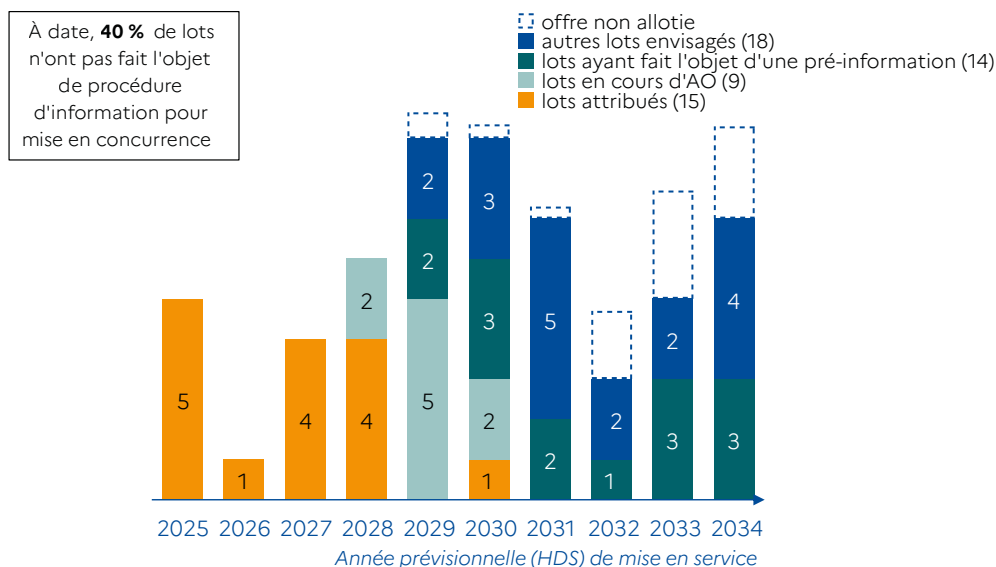


S'agissant des services conventionnés, l'enjeu est de maintenir l'intensité concurrentielle des appels d'offres alors que près de quarante procédures restent à conduire d'ici 2033 et que les opérateurs alternatifs indiquent ne pouvoir mener que deux à trois procédures en parallèle (cf. figure 4). Sans coordination, les AOM se feront implicitement concurrence entre elles pour capter l'attention d'un vivier encore restreint de candidats, ce qui érodera mécaniquement les gains qu'elles peuvent attendre de la mise en concurrence, déjà visibles sur les lots attribués. Ces signes sont déjà visibles : après des premiers appels d'offres ayant suscité jusqu'à cinq réponses, les procédures récentes n'en réunissent plus que deux ou trois, certaines AOM ne recevant qu'une seule offre — celle de l'opérateur historique — voire même aucune candidature.

* AFRA, Communiqué de presse, du 30 mars 2026 : 2026.03.30-Communique-de-presse-AFRA-SNCF-Connect-doit-vendre-les-billets-des-operateurs-alternatifs.pdf

Figure 4 – Nombre de lots annoncés pour l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés selon leur année prévisionnelle de mise en service (à mi-2026)

Source : ART

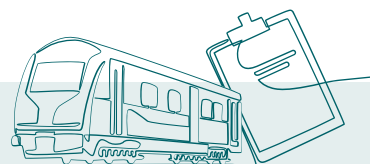


Note de lecture : à mi-année 2026, 9 lots sont annoncés pour être mis en service pour l'HDS 2030, dont à date :

- 1 lot attribué (lot PACA 3 Alpes Est-Provence)
- 2 lots en cours d'appel d'offres (lot TET Paris-Toulouse/Paris-Clermont-Ferrand, lot Paris-Dijon-Lyon)
- 3 lots font l'objet d'un avis de pré-information (lot Limousin-Périgord, lot PACA 4, lignes R et D)
- 3 lots additionnels sont prévus par les régions pour un début d'exploitation à cet horizon (RER Bâlois, Etoile de Strasbourg, TET Bordeaux-Marseille)

Troisième défi : achever l'adaptation du système en dehors d'un opérateur historique devenu un opérateur parmi d'autres, bien qu'appelé à y conserver une place prépondérante.

Plusieurs difficultés tiennent à ce qu'une partie du système continue, faute d'alternatives à date, de s'appuyer sur l'héritage du monopole de la SNCF : les AOM, sur les contrats-cadres de SNCF Voyageurs pour leurs commandes de matériel roulant ; les nouveaux entrants, sur ses capacités d'ingénierie et d'essais pour l'homologation de leurs matériels roulants : sur la grande vitesse, l'Agence d'essais ferroviaires (AEF) de SNCF Voyageurs est, en pratique, le seul acteur en mesure d'assurer l'intégralité des circulations d'essais ; les pouvoirs publics, sur sa péréquation interne pour le maintien des liaisons d'aménagement du territoire. L'enjeu est désormais de construire des capacités collectives sur ces fonctions.



L'ouverture à la concurrence, conjuguée au mouvement de décentralisation engagé dans les années 2000, appelle paradoxalement une nouvelle forme d'intégration publique, désormais externe à l'opérateur historique.

3 Plusieurs évolutions permettraient de transformer les acquis de l'ouverture du marché en bénéfices durables pour l'ensemble du système ferroviaire

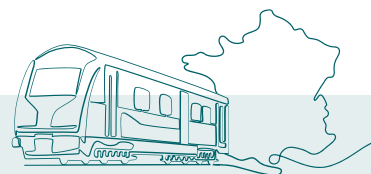
Les recommandations de l'Autorité partent d'un constat simple : la concurrence n'est pas la cause des déséquilibres du système ferroviaire français, mais le révélateur. Les fragilités industrielles, financières et organisationnelles documentées dans cette étude préexistaient à l'ouverture du marché, qui les met en lumière en confrontant le système à de nouvelles exigences de transparence, de fluidité et d'efficacité. Les leviers à mobiliser ne sont pas ceux d'un retour en arrière, mais d'une adaptation du système à sa nouvelle configuration.

Ce constat appelle une réponse collective afin que l'ouverture du marché puisse pleinement tenir ses promesses : aucun des acteurs du système – État, AOM, gestionnaires d'infrastructure et des gares – ne peut, seul, désormais, lever les obstacles qui demeurent.

3.1 La baisse ciblée des péages ferroviaires constitue une condition essentielle pour concilier ouverture du marché et aménagement du territoire

Un sujet retient particulièrement l'attention publique, et appelle à une clarification préalable : celui de la conciliation entre ouverture du marché et aménagement du territoire.

Ce ne sont pas les nouveaux entrants qui fragilisent les liaisons d'aménagement du territoire, mais le niveau exceptionnellement élevé des péages français. D'abord, la baisse de desserte des villes de taille moyenne observée est antérieure à toute mise en service concurrentielle (cf. figure 5) : entre 2017 et 2024, les dessertes TAGV ont reculé de 8 %, et de 12 % pour les seules gares d'aires urbaines de moins de 700 000 habitants. Ensuite, les travaux conduits par l'Autorité montrent que le manque de rentabilité de la très grande majorité de ces liaisons n'est pas structurel, mais tient au niveau exceptionnellement élevé des péages français. Enfin, les nouveaux entrants diversifient par ailleurs progressivement leurs dessertes au-delà des axes les plus fréquentés, en France comme à l'étranger. Surtout, ils contribuent déjà au financement des liaisons les moins rentables. En effet, sur les axes les plus fréquentés où ils s'installent en priorité, leurs péages sont très supérieurs au coût de l'infrastructure qu'ils utilisent : sur la liaison Paris-Lyon (segment A), les entreprises ferroviaires couvrent plus du double de leur coût d'infrastructure (cf. figure 6). La segmentation tarifaire organise ainsi en pratique une péréquation entre liaisons attractives et d'aménagement du territoire, à laquelle les nouveaux entrants participent.



Ce ne sont pas les nouveaux entrants qui fragilisent les liaisons d'aménagement du territoire, mais le **niveau exceptionnellement élevé des péages français**

Figure 5 – Évolution des dessertes TAGV (services librement organisés domestiques) en gare entre 2017 et 2024 (hors gares parisiennes).

Source : ART sur la base des données SNCF Voyageurs.

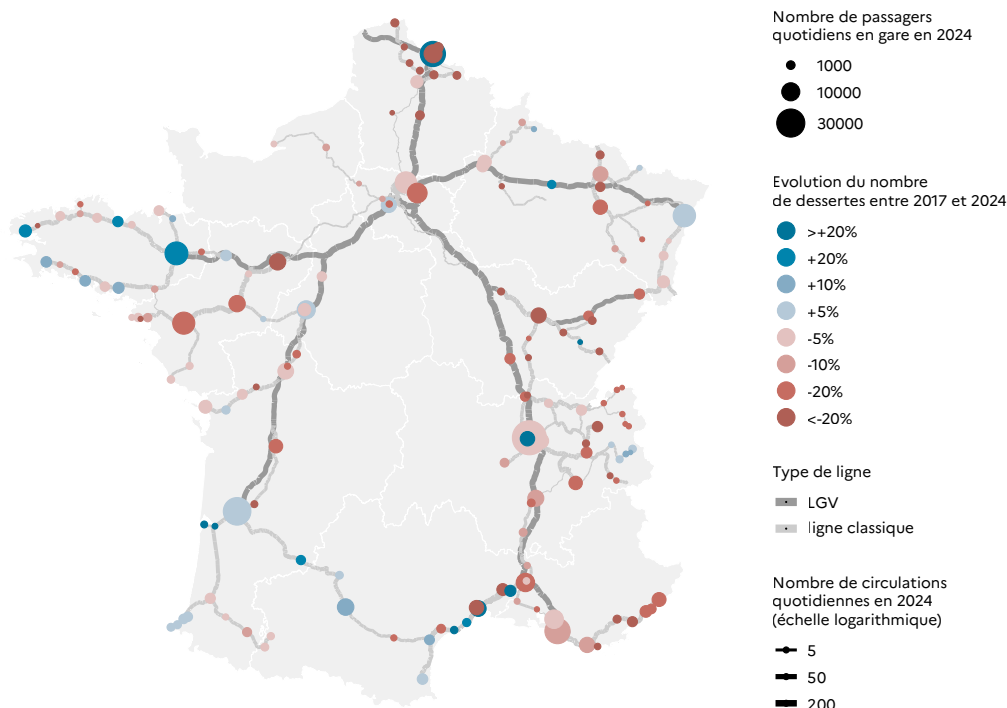
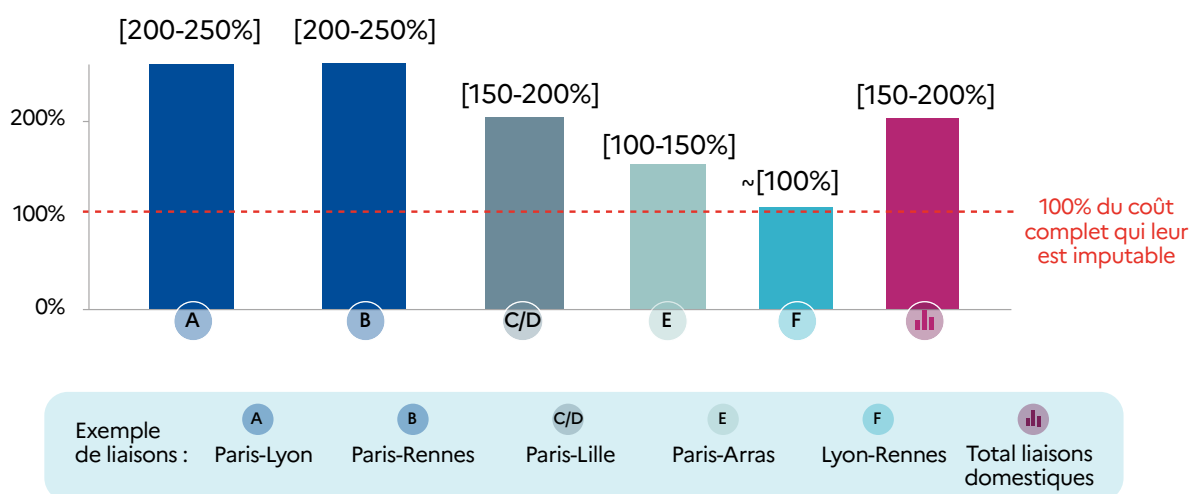
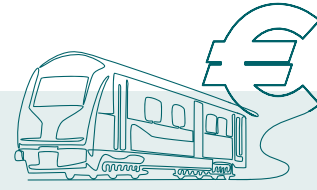


Figure 6 : Estimation des taux de couverture du coût du réseau par les péages pour chaque segment de marché (de A à F) des SLO de transport de voyageurs domestique (hors liaisons internationales) à l'horizon de l'horaire de service 2029.

Source : ART, d'après SNCF Réseau





Dans un environnement concurrentiel, l'enjeu de l'aménagement du territoire n'est pas de répartir le coût d'un déficit de rentabilité résultant de péages élevés, mais de rendre durablement attractive la desserte hors grandes métropoles. Loin d'imposer un arbitrage entre objectifs contradictoires, une baisse ciblée des péages enclenche au contraire un cercle vertueux pour l'ensemble du système : elle viabilise les liaisons les plus fragiles, favorise le développement de l'offre par tous les opérateurs et génère ainsi des recettes additionnelles qui financent la régénération du réseau.

Cette baisse ciblée des péages, déjà engagée dans le cadre d'une dynamique vertueuse pour l'ensemble des acteurs du système, y compris le gestionnaire d'infrastructure, doit être poursuivie. SNCF Réseau l'a amorcée dans le cycle tarifaire 2027-2029 et devra l'approfondir pour le cycle suivant : l'effort d'environ 45 M€ tous segments de marché confondus en 2029 entrepris sur les péages est cinq à sept fois inférieur aux recettes additionnelles que

les nouveaux entrants apporteront dès 2029 au financement du réseau. Les baisses complémentaires de péages nécessaires pour viabiliser les dessertes d'aménagement du territoire, de l'ordre d'une centaine de millions d'euros, ne remettent pas en cause cette conclusion. Une fois l'exploitation de ces liaisons rendue rentable économiquement pour les entreprises ferroviaires, le nouveau cadre européen d'allocation des capacités devrait permettre d'en sécuriser l'exploitation par des accords-cadres dédiés. À l'inverse, les pistes parfois avancées dans le débat public — fiscalité spécifique, fonds de péréquation, obligations de desserte ou allocation par lots à l'espagnole — traitent les conséquences plutôt que la cause, présentent des risques juridiques élevés au regard du droit européen, et pourraient compromettre les bénéfices attendus, pour les voyageurs comme le gestionnaire d'infrastructure, de l'entrée de nouveaux acteurs.

Les réductions de péages rendues nécessaires pour mieux concilier aménagement du territoire et services librement organisés restent très inférieures aux recettes additionnelles apportées par les nouveaux entrants

3.2 Un pilotage public renouvelé est nécessaire pour mener à son terme l'adaptation du système à la nouvelle donne concurrentielle

L'État dispose des leviers pour donner au système un cadre stable et cohérent

Garant des engagements européens, responsable du cadre stratégique et financier des gestionnaires d'infrastructures et actionnaire unique de l'opérateur historique, l'État dispose de leviers décisifs pour impulser une dynamique nationale cohérente.

Un premier levier concerne la visibilité donnée aux entreprises ferroviaires sur l'évolution des péages ferroviaires et la trajectoire d'investissement du réseau. L'allongement du cycle tarifaire et la sécurisation de la vision-cible du réseau à horizon décennal, via un contrat de performance régulièrement actualisé, en constituent les jalons majeurs.

Un deuxième levier réside dans la levée des obstacles à l'accès au matériel roulant.

- ▶ Premier obstacle : les délais de livraison (cinq à huit ans pour un matériel nouvellement conçu) et les dérives calendaires répétées des programmes récents (environ deux ans et demi de retard pour le TGV M de SNCF Voyageurs ou le MI20 d'Île-de-France Mobilités). Une simplification du cadre normatif applicable et une régulation de l'accès aux capacités critiques d'essais et d'ingénierie de SNCF Voyageurs permettraient d'y apporter de premières réponses ;
- ▶ Deuxième obstacle : le transfert des matériels roulants amiantés. Dans plusieurs régions (Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Sud), la mise en concurrence des services conventionnés pourrait être retardée par une interprétation stricte du règlement REACH appliquée aux rames amiantées dont la durée de vie dépasse 2033. Une sécurisation juridique du transfert de ces matériels apparaît comme la solution à privilégier ; à défaut, la seule solution envisageable serait le renouvellement anticipé des matériels, qui devrait être engagé de façon urgente.

Les conditions de développement de la distribution numérique et de la continuité du parcours voyageur constituent un troisième levier structurant, au travers de trois actions prioritaires :

- ▶ D'abord, inscrire dans le cadre juridique applicable un droit à la poursuite de voyage garanti aux usagers, quels que soient le trajet et les transporteurs ;
- ▶ Ensuite, mettre en place un cadre de régulation reposant sur des droits et obligations d'accès clairement posées, afin de permettre aux voyageurs d'accéder à l'ensemble de l'offre SLO et aux opérateurs d'être distribués a minima par les principales plateformes, dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires ;
- ▶ Enfin, le renforcement de la coordination technique des autorités organisatrices sur la billettique conventionnée, notamment via la plateforme d'interopérabilité du « Titre Unique » portée par le ministère des Transports. Sans cette interopérabilité, un trajet impliquant plusieurs régions ou plusieurs opérateurs contraint l'utilisateur à acheter des billets distincts sur des plateformes différentes.

Une coordination accrue des AOM permettrait de tirer pleinement parti des bénéfices de l'ouverture à la concurrence

Une coordination accrue des AOM renforcerait les conditions d'une ouverture effective sur l'ensemble du territoire.

Celle-ci pourrait reposer sur trois piliers :

- **À défaut d'une coordination des calendriers d'appels d'offres, qui apparaît comme la solution à privilégier, la publication d'un calendrier prévisionnel partagé**, sur le modèle allemand, permettrait de donner au secteur la visibilité dont les candidats ont besoin pour organiser leurs réponses aux appels d'offres.
- **L'harmonisation et la simplification des dossiers de consultation des entreprises**, dans l'intérêt à la fois des candidats et des AOM elles-mêmes. L'hétérogénéité et la complexité des dossiers actuels alourdissent la charge de réponse des opérateurs alternatifs et peuvent suffire à dissuader certaines candidatures.
- **La mutualisation, en particulier sur le matériel roulant, constitue un levier industriel et financier majeur.** La définition de spécifications communes et la mutualisation de certaines commandes, telles que les pièces de rechange, déjà engagées par plusieurs régions, réduiront les coûts unitaires, préserveront les effets d'échelle industriels et limiteront le risque de fragmentation du système. Ces démarches pourraient être amplifiées par l'élaboration d'un calendrier consolidé des commandes régionales et par une convergence vers des socles techniques communs.

L'accès effectif aux données et aux actifs nécessaires aux procédures constitue enfin un enjeu majeur pour le développement de la concurrence sur le segment conventionné. Ces données conditionnent à la fois la capacité des AOM à construire des appels d'offres attractifs et précis, et celle des candidats à formuler des offres robustes : leur indisponibilité ou leur transmission tardive pénalisent l'intensité concurrentielle des procédures et fragilisent, en aval, le pilotage du service par l'AOM. Dans ce cadre, l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF) pourrait utilement étendre les travaux conduits sur les données sociales, et le lancement d'une mission d'inspection interministérielle permettrait d'objectiver l'ampleur des difficultés rencontrées et d'en tirer les conséquences en termes d'évolution du cadre juridique. Les conditions de transfert des actifs (matériel roulant, ateliers) appellent par ailleurs un bilan de l'application des dispositions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Ces mesures contribueraient à limiter les conséquences de l'engorgement attendu dans les prochaines années sur le niveau de concurrence, alors que les dérogations à l'obligation européenne d'ouverture s'inscrivent dans un cadre très restrictif.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont appelés à jouer un rôle clé

Dans un système ouvert, l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure est plus déterminante encore qu'hier.

Le maintien de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions au sein du groupe SNCF appelle à étendre les garanties d'indépendance au-delà des seules « fonctions essentielles » du droit européen, à toutes les fonctions stratégiques commandant l'accès à l'infrastructure : gestion opérationnelle des circulations, programmation des travaux et tarification de l'accès aux gares.

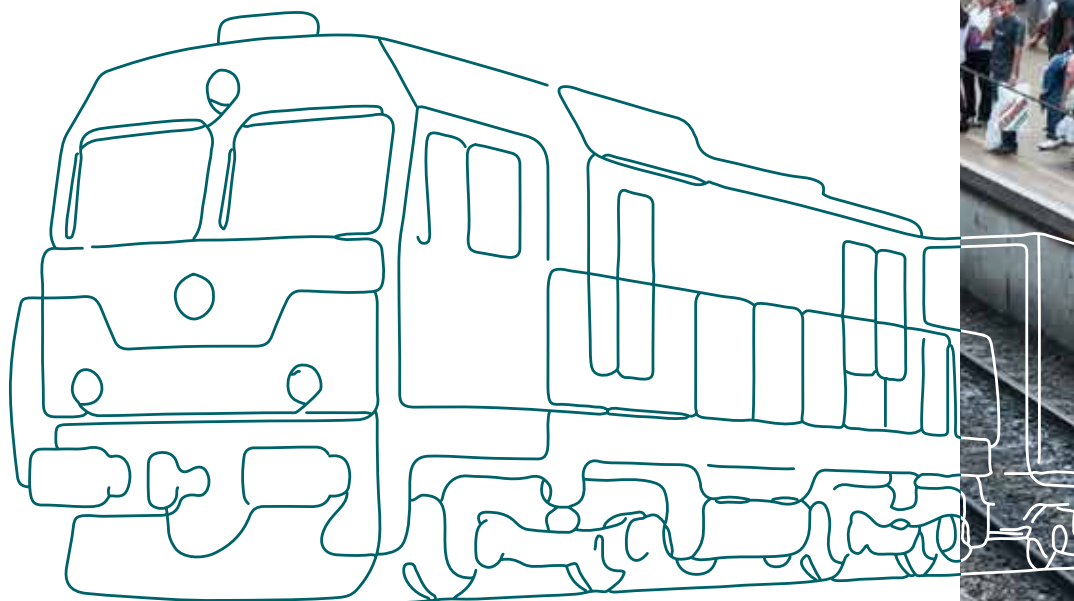
SNCF Réseau doit par ailleurs assumer pleinement son rôle d'intégrateur technique du système. Cela passe par une démarche proactive de développement des installations de service – qui contribuent directement à l'accroissement de l'usage du réseau et à son financement –, et par une action d'ensemble pour lever les freins opérationnels, organisationnels et capacitaires qui pèsent aujourd'hui sur la réalisation des essais ferroviaires – notamment le renforcement de ses capacités propres.

L'accompagnement des entreprises ferroviaires et des AOM est au cœur de ce rôle d'intégrateur. SNCF Réseau a engagé des évolutions notables qu'il convient désormais de consolider et dont l'Autorité assurera le suivi.

3.3 Premier segment ouvert à la concurrence, le transport ferroviaire de marchandises appelle une action renouvelée au service de la décarbonation

L'ouverture du marché du fret ferroviaire, intervenue en 2006, a permis l'arrivée de nouveaux opérateurs, qui détiennent désormais une part de marché significative, et de stabiliser les trafics. Pour autant, la part modale du fret, à 9,6 % en 2024, reste près de 7 points sous la moyenne européenne et le décrochage n'est qu'en partie imputable à la désindustrialisation.

Le développement du fret au service du report modal passe aujourd'hui par l'amélioration de sa compétitivité hors prix, en rendant le système ferroviaire plus fiable, plus accessible et plus performant pour les chargeurs. Cela implique de mieux répondre aux besoins opérationnels du fret dans l'accès au réseau, de poursuivre l'adaptation de l'infrastructure au transport combiné, qui recèle le plus fort potentiel de développement, d'améliorer la transparence et l'accessibilité des installations de service, et de concentrer l'intervention réglementaire sur les segments où subsistent de véritables enjeux de pouvoir de marché.





Le transport ferroviaire connaît une dynamique remarquable en France, marquée par une fréquentation record. Cette dynamique bute aujourd'hui sur les capacités disponibles, faisant de leur développement l'un des principaux défis de la politique des transports. Or l'observation des marchés montre que, là où concurrence est effectivement présente, elle s'accompagne d'une augmentation de l'offre et de la fréquentation – mais également, dans le même temps, de prix contenus et d'une qualité de service renforcée.

Si la diversité des acteurs fait la richesse du système ouvert, celle-ci a une contrepartie — la complexité — et le risque qu'elle porte est celui d'un système fragmenté, dans lequel les voyageurs perdraient en lisibilité et fluidité de leur parcours, et susceptible d'induire de nouveaux coûts. À cet égard, la France apparaît au milieu du gué aujourd'hui. Un pilotage public renouvelé, autour de l'État, des AOM et des gestionnaires d'infrastructures essentielles, est nécessaire pour mener à son terme l'adaptation du système à la nouvelle donne concurrentielle et, ce faisant, transformer ses premiers bénéfices en acquis durables pour les voyageurs, les territoires et le réseau.

Régulateur indépendant, l'Autorité continuera de mesurer l'ensemble des effets de cette dynamique, y compris ses coûts induits, et d'alerter, le cas échéant, sur les risques qu'elle identifie. Elle publiera à cet effet, d'ici à la fin de l'année 2026, une première analyse consolidée. Elle entend ainsi pleinement jouer son rôle, en éclairant les choix publics par ses analyses, en assurant les conditions d'un accès transparent, équitable, non discriminatoire et efficace aux infrastructures essentielles du système ferroviaire et en accompagnant les acteurs dans la construction d'un système ouvert, performant et durable.

Verbatims

« Le transport ferroviaire connaît une dynamique remarquable : la fréquentation n'a jamais été aussi élevée et la France figure parmi les principaux moteurs de la croissance ferroviaire en Europe. Cette croissance est désormais telle, qu'elle progresse plus vite que les capacités disponibles. »

« La fréquentation sur l'axe Paris-Lyon, où opère Trenitalia, a progressé de plus de 20 % entre 2019 et 2024 — deux fois plus que la moyenne TAGV nationale ; les prix moyens ont baissé de plus de 10 % sur la période, quand ceux de l'ensemble des services à grande vitesse progressaient de près de 10 %.

« L'arrivée des nouveaux opérateurs sur les SLO devrait se traduire par 200 à 300 M€ de recettes de péages additionnelles pour SNCF Réseau à horizon 2029, qui contribueront quasi-intégralement à la régénération et à la modernisation du réseau. »

« La France se trouve aujourd'hui au milieu du gué : les prochaines années seront déterminantes pour réunir les conditions d'une ouverture réussie. »

« La concurrence n'est pas la cause des fragilités du système ferroviaire français, elle en est le révélateur. Ces fragilités, industrielles, financières et organisationnelles, lui préexistaient. »

« Le débat n'est plus de savoir si l'ouverture à la concurrence peut fonctionner ; il est de créer les conditions de sa pleine réussite. »

« Un système ouvert n'est pas nécessairement un système fragmenté — à condition d'en organiser les interfaces. »

« Ce ne sont pas les nouveaux entrants qui fragilisent les dessertes d'aménagement du territoire, mais le niveau très élevé des péages. »

« Loin d'imposer un arbitrage entre objectifs contradictoires, une baisse ciblée des péages enclenche au contraire un cercle vertueux pour l'ensemble du système : elle viabilise les liaisons les plus fragiles, favorise le développement de l'offre par tous les opérateurs et génère ainsi des recettes additionnelles qui financent la régénération du réseau. »

« Un pilotage public renouvelé, autour de l'État, des AOM et des gestionnaires d'infrastructures essentielles, est nécessaire pour mener à son terme l'adaptation du système à la nouvelle donne concurrentielle et, ce faisant, transformer ses premiers bénéfices en acquis durables pour les voyageurs, les territoires et le réseau. »

« L'Autorité éclaire également la situation du fret ferroviaire, dont le marché est ouvert depuis 2006. Le fret connaît un recul préoccupant de sa part modale, tombée à 9,6 %, bien en deçà de la moyenne européenne, alors même qu'il devrait jouer un rôle essentiel dans la décarbonation des transports. »

« L'Autorité continuera de mesurer l'ensemble des effets de l'ouverture du marché, y compris ses coûts induits, d'alerter sur les risques qu'elle identifie et d'assurer les conditions d'un accès transparent, équitable, non discriminatoire et efficace aux infrastructures essentielles du système ferroviaire. »