

Annexes : contributions écrites



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



Sommaire

Contributions écrites

Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission Européenne (DG MOVE)	03
Autorité de la concurrence	08
Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	14
Groupe SNCF	17
SNCF Réseau	22
SNCF Gares & Connexions	25
Association Française du Rail (AFRA)	28
ADN Mobilités	34
Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)	38
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)	41



COMMISSION EUROPENNE
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

La Directrice générale

Bruxelles, le
MOVE/MK

M. Thierry GUIMBAUD
Président
Autorité de régulation des transports

thierry.guimbaud@autorite-transport.fr

Sujet : Édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs et de fret – Consultation des parties prenantes

Monsieur le Président,

Nous tenons tout d'abord à remercier l'Autorité de régulation des transports (ART) pour le travail approfondi mené dans le cadre de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs et de fret – EC26, qui intègre un nombre important de recommandations de la Commission européenne en matière de libéralisation du secteur ferroviaire en France. Cette étude présente de manière claire et complète l'état d'avancement relatif à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire français.

Nous apprécions également l'opportunité d'échanger sur ce rapport, qui dresse un état des lieux précis de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France et formule des recommandations traduisant une volonté claire de faire converger le cadre français avec les objectifs européens de concurrence loyale et d'efficacité opérationnelle.

Cette étude constitue une contribution précieuse à la mise en œuvre de la directive 2012/34/UE ⁽¹⁾, établissant un espace ferroviaire unique européen, en particulier s'agissant de l'ouverture à la concurrence et de la transparence du marché. Afin de contribuer à une mise en œuvre aussi complète que possible des recommandations, nous souhaiterions attirer votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à intégrer les évolutions réglementaires les plus récentes. Ces textes, adoptés récemment, viennent compléter et renforcer les dispositions de la directive SERA ainsi que le cadre juridique de l'interopérabilité, et pourraient utilement être pris en compte pour actualiser certaines recommandations de l'étude.

⁽¹⁾ [Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen \(refonte\)](#)

En premier lieu, s’agissant du chapitre 2, section 2, il pourrait être utile à l’avenir d’actualiser l’étude afin d’y intégrer les évolutions réglementaires récentes, notamment le règlement UE 2026/1184 ⁽²⁾ du 20 mai 2026 relatif à l’utilisation des capacités de l’infrastructure ferroviaire dans l’espace ferroviaire unique européen. Une telle mise à jour permettrait de mieux refléter le cadre juridique désormais applicable. Les recommandations relatives aux accords-cadres, au chapitre 6, section 3, ainsi qu’à l’allocation des sillons, au chapitre 7, section 3, pourraient notamment être adaptées afin de tenir compte des nouvelles procédures prévues. Il semblerait dès lors opportun d’intégrer ce nouveau cadre juridique et technique de manière cohérente.

Par ailleurs, l’étude, au chapitre 6, section 5, mentionne l’obligation de publier les données de mobilité dans des formats interopérables. Il est utile de préciser que ces formats devraient être conformes au règlement UE 2026/253 ⁽³⁾ relatif à la STI télématique, qui fixe le cadre de référence pour le partage de données dans le secteur ferroviaire.

En outre, les recommandations de l’étude concernant les données de mobilité devraient être lues à l’aune des dispositions pertinentes du règlement relatif à la STI PRM, c’est-à-dire au règlement (UE) no 1300/2014 ⁽⁴⁾ tel que modifié en 2023, ainsi qu’à la STI OPE prévue par le règlement d’exécution (UE) 2023/1693 ⁽⁵⁾.

Deuxièmement, nous nous félicitons de constater que les recommandations relatives à la billetterie, mentionnées au chapitre 6 — section 3, pour les services librement organisés (SLO) et section 4, pour les services conventionnés — et synthétisées à la fin du chapitre 6, section 6, s’inscrivent pleinement dans l’esprit de la proposition du règlement européen sur la réservation multimodale, présentée par la Commission le 13 mai dernier. Nous accueillons également avec satisfaction le fait que cette proposition puisse utilement nourrir les travaux en cours relatifs à la mise à jour du projet de loi-cadre, actuellement en discussion à l’Assemblée nationale. La Commission considère en effet que ce sujet revêt une importance particulière pour encourager le report modal vers le rail et faciliter l’émergence de nouveaux services. Nous formons donc l’espoir que des avancées concrètes puissent être enregistrées à brève échéance.

En troisième lieu, s’agissant des péages ferroviaires applicables aux voies ferrées, tels que décrits au chapitre 4, nous partageons l’avis de l’ART selon lequel les majorations doivent refléter la capacité contributive des usagers et que la grille de segmentation du marché doit présenter un niveau de différenciation suffisant pour tenir compte de la diversité des conditions de marché. Par ailleurs, nous saluons la proposition formulée dans l’étude selon laquelle une baisse ciblée des péages ferroviaires constitue le principal levier pour sécuriser les liaisons TGV fragiles et soutenir l’aménagement du territoire, sans freiner le développement de l’offre. Il s’agit d’un aspect important, et la Commission européenne demeurera vigilante quant à l’application des dispositions de la directive 2012/34 relatives aux péages ferroviaires.

(2) [Règlement UE 2026/1184 du 20 mai 2026 relatif à l’utilisation des capacités de l’infrastructure ferroviaire dans l’espace ferroviaire unique européen](#)

(3) [Règlement d’exécution \(UE\) 2026/253 de la Commission du 6 février 2026 relatif à la spécification technique concernant le sous-système télématique du système ferroviaire de l’Union européenne pour l’interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire \(STI TEL\)](#)

(4) [Règlement \(UE\) N o 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d’interopérabilité relatives à l’accessibilité du système ferroviaire de l’Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite](#)

(5) [Règlement d’exécution \(UE\) 2023/1693 du 10 août 2023 modifiant le règlement d’exécution \(UE\) 2019/773 concernant la spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l’Union européenne](#)

Ensuite, le chapitre 5 de l'étude analyse de manière fine les défis liés à la pénurie de matériel roulant, notamment les retards de livraison des nouveaux trains et les complexités supplémentaires induites par les spécifications régionales dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des SPT et de l'arrivée de nouveaux opérateurs. Si cette analyse identifie avec justesse plusieurs goulots d'étranglement à lever pour favoriser un marché ferroviaire concurrentiel, certaines recommandations pourraient peut-être être précisées ou complétées afin d'en faciliter la mise en œuvre effective.

Dans la section 2.1 du chapitre 5, l'étude souligne à juste titre l'importance d'un meilleur accès aux droits de propriété intellectuelle appliqués aux logiciels, systèmes embarqués, sous-systèmes et outils de maintenance. Toutefois, il ne peut être exclu qu'une approche reposant uniquement sur des clauses contractuelles ne permette pas, à elle seule, de répondre pleinement aux enjeux liés à l'accès aux droits de propriété intellectuelle critiques. À cet égard, une implication plus soutenue de l'Autorité de régulation des transports, dans l'esprit des orientations évoquées dans l'étude sur la concurrence de 2026, pourrait utilement compléter ce dispositif, notamment au moyen d'un encadrement des licences accessibles ou de mécanismes de supervision ex ante, afin de contribuer à un marché plus équilibré.

Dans le même chapitre 5, section 2.4, la réflexion sur la séparation structurelle du Centre d'Ingénierie du Matériel et de l'Agence d'Essais Ferroviaires de SNCF Voyageurs fait apparaître deux options : soit leur rattachement à SNCF Réseau, dans une logique de séparation plus structurelle, soit l'élaboration d'un document de référence commun précisant l'organisation des essais et la chaîne de responsabilités. Il pourrait toutefois être utile de préciser que la première recommandation, relative à un transfert à SNCF Réseau, ne semble pas être reprise dans la section 5 du chapitre, laquelle récapitule pourtant l'ensemble des recommandations. Sans remettre en cause l'intérêt des deux approches, l'étude gagnerait également à indiquer plus explicitement que la première option paraît répondre de manière plus structurelle aux risques de conflit d'intérêts susceptibles d'être inhérents à un modèle verticalement intégré.

S'agissant des services conventionnés, l'étude de l'ART révèle des signes encourageants faisant état d'une dynamique d'ouverture du marché conventionné, dynamique qui doit à présent se renforcer dans le respect des règles du règlement (CE) No 1370/2007 ⁽⁶⁾ (ci-après le « règlement (CE) 1370/2007 »). Cette étude met également en exergue les obstacles qui doivent encore être surmontés afin que se poursuive ce processus d'ouverture de marché. La Commission soutient pleinement les recommandations formulées à cet égard par l'ART lesquelles constituent des bases d'actions solides pour les autorités compétentes françaises.

Pour rappel, le règlement (CE) 1370/2007, établit les règles juridiques applicables en matière de fourniture de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Après une longue période de transition, le principe de l'attribution compétitive est entré pleinement en vigueur depuis le 25 décembre 2023, les exceptions à ce principe demeurant limitées.

La Commission a, dans ce contexte, adopté le 26 juin 2023 des lignes directrices interprétatives du cadre juridique applicable et suit de manière active la correcte mise en œuvre de ses dispositions. À cet égard, les recommandations de l'ART (chapitre 3) constituent une contribution importante à la mise en œuvre effective des objectifs poursuivis par la législation de l'Union.

⁽⁶⁾ Règlement (CE) no 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, tel que modifié par le règlement (UE) 2016/2338.

Nombre de ces obstacles correspondent à ceux identifiés dans le cadre de l'étude commandée par la Commission européenne et prochainement publiée, intitulée « *Identifying the untapped potential of completing key aspects of the Single European Transport Area (SETA) and of extending it to candidate countries* » ⁽⁷⁾.

C'est le cas notamment de l'hétérogénéité et de la complexité des procédures d'appels d'offres qui continuent d'entraver les capacités des nouveaux entrants à y participer. Un manque de coordination entre les différentes autorités organisatrices de mobilité peut également empêcher l'instauration d'un cadre propice à l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché conventionné. La Commission salue donc l'appel de l'ART visant à encourager une coopération accrue entre les autorités compétentes.

De même, le risque de congestion des procédures d'appels d'offres avait déjà été identifié par la Commission qui ne peut que saluer l'approche de l'ART visant à l'anticiper de manière proactive. En outre, c'est par un dimensionnement adéquat des lots envisagés qu'il sera possible de faciliter l'entrée sur le marché conventionné de nouveaux opérateurs. Une division par lots portant sur un territoire géographique limité permet en principe de stimuler l'intérêt de nouveaux opérateurs disposant souvent de ressources limitées.

Enfin, les nouveaux entrants attestent toujours de difficultés pour accéder à toutes les données pertinentes (accès au matériel roulant, infrastructures ferroviaires ou aux services de maintenance) à leur participation à un appel d'offre de services conventionnés. Il conviendra de remédier au plus vite à cet obstacle récurrent, comme cela est justement souligné par l'ART.

La DG MOVE entend par ailleurs attirer l'attention sur la possibilité pour l'État d'imposer des dessertes d'aménagement du territoire aux opérateurs de services librement organisés. Le cadre juridique établi par le règlement (CE) 1370/2007 prévoit explicitement la possibilité d'imposer des règles générales en matière tarifaire, même si d'autres règles générales comportant des obligations de service public ne sont, *a priori*, pas exclues. Ces obligations doivent, en principe, être compensées lorsqu'elles comportent un manque à gagner ⁽⁸⁾. Au vu des informations présentées dans l'étude, la DG MOVE relève que les pistes alternatives envisagées par l'ART semblent également répondre au souhait des autorités d'encourager le maintien d'une desserte fine des territoires, dans le respect du droit de l'Union.

S'agissant par ailleurs des demandes de dérogations au principe de l'attribution compétitive des contrats de service public, la DG MOVE salue l'action préventive de l'ART, notamment par l'adoption de ses lignes directrices en 2024. La DG MOVE rappelle à cet égard que ces dérogations sont d'interprétation stricte, y compris s'agissant des conditions à satisfaire afin de prolonger un contrat en application de l'article 4(4) du règlement (CE) 1370/2007 ou de l'existence de circonstances exceptionnelles justifiant une attribution directe (article 5, paragraphe 3 bis).

⁽⁷⁾ European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport and TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL, Publications Office of the European Union, 2026, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/5389296>

⁽⁸⁾ Voir arrêt de la Cour du 8 décembre 2022 dans l'affaire C-614/20, Lux Express Estonia, paragraphes 68 et suivants.

La DG MOVE encourage par ailleurs la poursuite des efforts engagés en France afin de garantir un cadre d'attribution des contrats de service public ferroviaire pleinement conforme au droit de l'Union et propice à une concurrence réelle, au bénéfice des voyageurs, des autorités organisatrices et du secteur ferroviaire dans son ensemble. Elle continuera de suivre non seulement ce processus, mais également les suites données aux recommandations de l'ART.

Enfin, s'agissant du plan de discontinuité de Fret SNCF mentionné au point 1.3 du chapitre 7, les services de la Commission prennent acte des constatations de l'Autorité quant à la situation du marché du fret ferroviaire en France. Ces services rappellent que la Commission ne s'est pas encore prononcée sur le plan de discontinuité de Fret SNCF proposé par la France, actuellement toujours en cours de mise en œuvre.

Les services de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne demeurent naturellement à votre disposition pour tout échange qui permettrait de préciser la portée et l'utilité de ces observations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

p.o. Eric VON BRESKA

Magda KOPCZYŃSKA

**Autorité
de la concurrence**

Paris, le 25 juin 2026

Le Président

Objet : Réponse à votre demande d'observations

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous communiquer les observations de l'Autorité de la concurrence relatives au rapport de l'Autorité de régulation des transports (« ART ») sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

L'Autorité partage pleinement la vision de l'ART quant aux freins à l'ouverture à la concurrence, similaires à ceux qu'elle a relevés dans son avis n° 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes, et, notamment, les freins liés à l'indépendance des gestionnaires de réseau et à l'accès aux infrastructures ferroviaires, en particulier aux péages ferroviaires, qui figurent parmi les plus élevés d'Europe, les freins liés au matériel roulant, son homologation et sa maintenance, ou encore ceux liés au système de billettique.

L'Autorité ne peut qu'appuyer l'ensemble des recommandations que vous formulez et salue le travail que vous menez pour lever l'ensemble des freins à une ouverture effective à la concurrence.

A cet égard, l'Autorité appelle de ses vœux un renforcement de vos prérogatives et des moyens qui vous sont alloués pour atteindre cet objectif.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Benoît Cœuré

***Autorité de régulation des transports
Monsieur Thierry Guimbaud
Président
11, place des cinq martyrs du Lycée Buffon
CS30054 - 75675 PARIS Cedex 14***



Paris, le 17 juin 2026

Observations sur le rapport de l'ART concernant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire

1. Par courrier en date du 4 juin 2026, l'Autorité de régulation des transports (ci-après l'« ART ») a sollicité l'Autorité de la concurrence (ci-après l'« Autorité ») afin de recueillir ses observations sur son rapport concernant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.
2. L'Autorité salue le travail significatif réalisé par l'ART qui passe en revue une large partie des problématiques concurrentielles rencontrées dans le secteur. Elle se félicite du fait que les résultats concrets exposés dans l'état des lieux figurant au chapitre 1 rejoignent ceux qu'elle avait relevés dans son avis n° 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes (ci-après « avis bilan de 2023 ») : une ouverture des services librement organisés progressive mais réelle avec plus d'offre, plus de fréquentation, des prix contenus et une meilleure qualité de service, ainsi qu'une ouverture des services conventionnés pleinement engagée avec de premiers effets bénéfiques, lorsque la concurrence parvient à jouer son rôle d'émulation.
3. Le rapport de l'ART confirme cependant que de multiples barrières à l'entrée demeurent et formule de nombreuses recommandations afin de les abaisser. L'Autorité encourage cette démarche et soutient l'ensemble des mesures proposées par l'ART pour favoriser le développement de la concurrence sur les marchés analysés.

Sur les freins au développement de la concurrence sur le marché librement organisé

4. L'ART constate que le développement des services librement organisés se poursuit mais bute sur des obstacles résiduels. Parmi ces obstacles figurent ceux relatifs à l'accès à l'infrastructure et au matériel roulant.

L'accès à l'infrastructure ferroviaire devrait être facilité par une tarification stable et incitative

5. Dans le chapitre 2 de son rapport, l'ART examine la tarification de l'infrastructure. Elle observe que les tarifs français des péages ferroviaires figurent parmi les plus élevés d'Europe et contribuent à un taux de couverture des coûts d'infrastructure supérieur à 100 %. Elle relève, en outre, que le poids des redevances d'infrastructure pour les services librement organisés représente, en moyenne, 36 % du chiffre d'affaires des entreprises ferroviaires et, pour certains axes, jusqu'à 60 %.
6. Dans son avis bilan de 2023, l'Autorité avait souligné que le niveau des péages ferroviaires, particulièrement élevé en France, pouvait contribuer à dissuader les

nouveaux entrants et avait recommandé d'évaluer l'impact qu'aurait une baisse des péages sur l'offre ferroviaire et, à travers celle-ci, sur le financement de l'infrastructure.

7. Dès lors, l'Autorité partage la préoccupation exprimée par l'ART dans son chapitre 4 de ne pas alourdir davantage la charge des nouveaux entrants par des contributions financières additionnelles, ainsi que son analyse selon laquelle une baisse ciblée des péages ferroviaires constitue le principal levier pour sécuriser des liaisons fragiles et stimuler le développement de l'offre.

L'accès aux infrastructures devrait être amélioré et les obligations en matière d'indépendance des gestionnaires d'infrastructure renforcées

8. Dans son chapitre 2, l'ART relève que des attentes subsistent quant à la disponibilité effective des capacités et que des obligations en matière d'indépendance des gestionnaires d'infrastructures pourraient être renforcées, tant en ce qui concerne le réseau que les gares.
9. L'un des obstacles à l'ouverture à la concurrence réside ainsi dans le modèle choisi par le législateur, organisé autour d'un groupe public intégré, combinant l'opérateur de transport (SNCF Voyageurs), le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et le gestionnaire des gares (SNCF Gares & Connexions).
10. Comme l'a souligné l'Autorité dans ses différents avis relatifs à l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire synthétisés dans son avis bilan de 2023, ce choix entraîne des conséquences importantes sur le plan concurrentiel : l'intégration verticale au sein d'un même groupe est « *porteuse de nombreux risques en termes de conflits d'intérêts, d'impartialité du gestionnaire d'infrastructure, d'égalité dans l'accès au réseau, de subventions croisées et de conditions équitables de concurrence entre entreprises ferroviaires* »¹.
11. Toutefois, dans ce même avis, l'Autorité a pris acte de cette organisation et formulé des recommandations visant, notamment, à faire de SNCF Réseau un gestionnaire d'infrastructure indépendant des autres activités du groupe SNCF.
12. Dès lors, elle ne peut qu'adhérer aux conclusions de l'ART lorsque celle-ci souligne que « *l'indépendance – effective, mais aussi perçue – de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions est une condition sine qua non pour créer la confiance indispensable dans le système ferroviaire, et inciter des entreprises ferroviaires à proposer de nouveaux services sur le marché français et à consentir aux investissements nécessaires à cette fin.* »
13. Face à des freins d'ordre structurel, résultant du choix d'un modèle organisé autour de l'opérateur historique, l'ART relève que « *les obligations qui s'imposent à SNCF Réseau, et dans certains cas aux autres entités du groupe SNCF, n'étaient pas suffisantes pour diffuser une culture de l'indépendance et garantir effectivement cette dernière au sein des gestionnaires d'infrastructures essentielles* ».
14. L'ART recommande donc que les garanties d'indépendance soient étendues au-delà de la tarification et de l'attribution de sillons, à d'autres fonctions stratégiques et en particulier à :

¹ Autorité de la concurrence, Avis 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes, §178.

- la gestion opérationnelle des circulations et la programmation des travaux opérés par SNCF Réseau ;
 - la tarification de l'accès aux gares et la programmation des travaux en gares opérés par SNCF Gares & Connexions.
15. Par ailleurs, l'ART recommande d'examiner l'opportunité d'une filialisation des activités de maintenance de SNCF Voyageurs, mesure que l'Autorité soutient.

L'accès au matériel roulant et à sa maintenance devraient être facilités

16. Parmi les principaux obstacles à l'ouverture des services librement organisés identifiés par l'ART figurent les problématiques liées à l'accès au matériel roulant et à sa maintenance.
17. S'agissant de l'accès au matériel roulant, au chapitre 2 de son rapport, l'ART constate que l'accès au matériel roulant apte à la grande vitesse en France est un frein majeur au développement de nouveaux services et décrit, au chapitre 5, comment la chaîne industrielle sous-tension compromet l'ouverture du marché. L'ART relève ainsi une pénurie de matériel roulant, aggravée par un processus complexe d'autorisation et d'homologation et une politique tendant à imposer des « *sur-spécifications* » techniques.
18. Dans son avis bilan de 2023, l'Autorité avait relevé que, dans le transport ferroviaire, les barrières à l'entrée concernant le matériel roulant s'avéraient hautes et multiples et avait notamment recommandé :
- à SNCF Voyageurs de généraliser les appels à manifestation d'intérêt lorsqu'elle retire son matériel roulant du service et à assurer un accès transparent, équitable et non discriminatoire à son expertise en matière de systèmes de sécurité embarqué ;
 - à l'État et aux autres autorités organisatrices d'envisager la création d'une société de matériel ferroviaire (ci-après « ROSCO »), qui pourrait louer du matériel roulant aux entreprises ferroviaires.
19. L'ART constate qu'il n'existe pas en France de marché structuré et opérationnel de location de matériel roulant voyageur comparable à celui observé dans le fret ferroviaire ou dans certains États européens. Si, dans le contexte actuel, elle considère que la pertinence de ROSCO privées reste limitée, elle estime néanmoins qu'il est possible de lever les freins au développement d'offres locatives à moyen et long terme et propose d'appuyer le développement de solutions de locations de matériels roulants.
20. Par ailleurs l'ART propose de « *poursuivre la rationalisation et la simplification des règles nationales et [de] stabiliser le cadre normatif applicable aux matériels roulants* ». Elle formule, en outre, de nombreuses autres recommandations, qui concernent tant la passation de commandes de nouveaux matériels roulants, la préparation des dossiers d'autorisation, que l'organisation des essais ferroviaires. Parmi ces recommandations figure notamment celle consistant à organiser l'accès aux capacités critiques d'ingénierie et d'essais de SNCF Voyageurs.
21. L'Autorité renouvelle ses recommandations et soutient l'ART dans sa volonté de continuer à abaisser ces barrières persistantes à l'entrée sur le marché.
22. S'agissant de l'accès à la maintenance, dans son avis bilan de 2023, l'Autorité avait invité l'ART et SNCF Réseau à réaliser une étude complète permettant de disposer d'une vision de long terme du marché de la maintenance ferroviaire.

23. Au chapitre 2 de son rapport, l'ART observe que la maintenance du matériel roulant constitue un enjeu stratégique dont l'accès reste complexe pour les nouveaux entrants. Elle encourage la mobilisation des capacités de maintenance existantes et le développement de nouvelles capacités et recommande, en ce sens :
- à SNCF Voyageurs, d'étudier la faisabilité d'un mécanisme d'engagement pluriannuel d'utilisation des sites de maintenance, et de publier des études de capacité sur les sites de maintenance accueillant régulièrement des matériels roulants exploités dans le cadre de services librement organisés ;
 - à SNCF Réseau, d'adopter une démarche proactive pour favoriser le développement de nouvelles installations de maintenance.
24. L'ART souligne, par ailleurs, que l'organisation de la maintenance de SNCF Voyageurs pourrait évoluer afin de renforcer les incitations à l'investissement et au développement de prestations pour des tiers. Elle ajoute que la régulation des installations de maintenance pourrait être adaptée afin d'introduire une régulation asymétrique, permettant de concentrer la régulation *ex ante* sur les installations de maintenance exploitées par SNCF Voyageurs et les installations de service de SNCF Réseau.
25. Là encore, l'Autorité soutient ces mesures qui vont dans le sens d'un meilleur accès au marché des nouveaux entrants.

Sur les freins au développement de la concurrence sur le marché conventionné

26. Au chapitre 3 de son rapport, l'ART observe qu'une congestion des procédures de mise en concurrence des services conventionnés est attendue à moyen terme. Elle appelle de ses vœux une meilleure coordination et une simplification des procédures d'appel d'offres en vue d'augmenter l'intensité concurrentielle. Elle regrette, par ailleurs, que des asymétries d'information persistent et fragilisent la préparation des appels d'offres et la qualité des offres. Elle relève encore que des difficultés d'accès aux actifs nécessaires à l'exploitation retardent les calendriers d'appels d'offres et renchérissent les coûts de réponse. Elle souligne enfin que le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire unifié des gares jouent un rôle déterminant dans la réussite de la mise en concurrence des services conventionnés. Dans son chapitre 5, elle ajoute que plusieurs risques attachés au matériel roulant pourraient aggraver les tensions sur la chaîne industrielle de production de nouveaux matériels régionaux.
27. Dans son avis bilan de 2023, l'Autorité avait identifié un grand nombre de ces difficultés. Elle avait formulé un certain nombre de recommandations et de bonnes pratiques à mettre en œuvre et notamment :
- aux autorités organisatrices de mobilité (ci-après « AOM »), de définir précisément l'offre de services de transport et les mécanismes contractuels qu'elles veulent mettre en place, et de laisser les opérateurs différencier leurs offres ;
 - aux AOM, de limiter au maximum les interactions entre les soumissionnaires et les entreprises du groupe SNCF lorsque celles-ci sont indispensables à la conception des offres, et de mettre tout en œuvre pour formaliser et centraliser ces relations ;
 - aux AOM, d'affirmer leur rôle face à l'omniprésence des entités du groupe SNCF et ne pas se reposer sur elles durant les appels d'offres ;

- à la DGITM, de suivre avec les opérateurs les difficultés qu'ils rencontrent avec les transferts de personnel, et de faire évoluer, le cas échéant, le cadre réglementaire pour en préciser les modalités.
28. Dès lors, l'Autorité souscrit aux différentes recommandations formulées par l'ART qui vont dans le sens de la mise en concurrence des services conventionnés la plus optimale possible au bénéfice des AOM des usagers qu'elles représentent. Ces recommandations couvrent l'intégralité du processus de mise en concurrence, qu'il s'agisse de l'organisation des consultations, de la mise à disposition des données utiles à la conduite des appels d'offres et transfert de biens, du volet social ou encore de la gouvernance et du cadre stratégique dans lequel s'inscrit l'action des gestionnaires d'infrastructure et des gares.

L'utilisation du système de billetterie ferroviaire devrait être facilitée

29. L'ART consacre le chapitre 6 de son rapport à la distribution des billets de train. Elle souhaite notamment maintenir la cohérence du système de distribution des services conventionnés en impliquant la coordination des AOM.
30. À l'instar de l'ART, l'Autorité avait, dans son avis bilan de 2023, recommandé aux AOM « *de rendre accessibles les données et interfaces nécessaires à la constitution de services de billetterie par toutes sortes d'opérateurs et de rendre possible l'interopérabilité entre leur système et tout autre service de distribution* »².

Les moyens et les prérogatives de l'ART devraient être renforcés

31. Au vu de l'ensemble des freins existant encore au développement de la concurrence sur les marchés ferroviaires français, répertoriés dans le rapport de l'ART et dont les présentes observations n'ont repris qu'une partie, le rôle de l'ART semble essentiel pour éviter que l'« *ouverture à la concurrence ne se transforme en un monopole de fait non régulé, succédant à un monopole de droit encadré* », crainte rappelée par l'Autorité dans son avis bilan de 2023³. A cet égard, le chemin qu'il reste à parcourir et les enjeux attachés à la réussite de l'ouverture justifieraient que les prérogatives de l'ART soient renforcées, ainsi que ses moyens humains et financiers.

² *Ibid*, p. 205.

³ *Ibid*, § 405.

Autorité de régulation des transports
Monsieur Thierry GUIMBAUD
Président
11 place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054
75675 PARIS CEDEX 14

Amiens, le 18 juin 2026

Réf. : DG/LC/2026-06-37

Objet : Observations complémentaires – Étude ART 2026 sur l'ouverture à la concurrence

Affaire suivie par : Laurent CÉBULSKI, Directeur général

Monsieur le Président,

Je vous remercie pour la transmission du rapport final de l'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, ainsi que pour l'opportunité offerte à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de formuler des observations complémentaires préalablement à sa publication.

L'EPSF souscrit par ailleurs à la proposition de l'Autorité visant à annexer la présente contribution au rapport final et marque son accord pour sa publication intégrale.

Je tiens à saluer la qualité et la richesse de cette étude, qui met en lumière de manière approfondie les enjeux structurants de l'ouverture à la concurrence, en particulier s'agissant des conditions d'accès au marché et des freins persistants au développement de nouveaux services.

Dans ce cadre, je souhaite apporter les observations suivantes sur plusieurs recommandations formulées au chapitre relatif aux matériels roulants et aux processus d'autorisation.

1. Sur la recommandation C5.2 – Renforcement des échanges en amont des projets

L'EPSF partage pleinement l'objectif visant à renforcer les échanges préalables avec les porteurs de projets.

À cet égard, il convient de souligner que l'Établissement a, de longue date, développé une approche proactive et volontariste d'accompagnement des demandeurs d'autorisations. Cela se traduit notamment par la mise en place de dispositifs structurants, parmi lesquels la mise en ligne d'un parcours d'intégration dédiés aux nouveaux entrants, l'organisation d'une journée d'animation réglementaire annuelle permettant de diffuser les attentes en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la base du retour d'expérience, ainsi que des échanges techniques en amont des dépôts de dossiers, visant à sécuriser les projets et à clarifier les exigences applicables. Ces dispositifs contribuent directement à la montée en compétence des acteurs et à la fluidification des procédures d'autorisation.

Je souhaite toutefois attirer l'attention sur le fait que, malgré cet accompagnement, certains demandeurs adoptent encore une approche insuffisamment qualitative des dossiers de sécurité. Celle-ci se traduit par la production de dossiers certes complets sur le plan formel, mais dont le contenu reste peu convaincant au regard des attendus, faute d'analyses approfondies, de justification robuste des choix techniques et d'une réelle démonstration de maîtrise des risques. Cette situation relève, dans certains cas, d'une mobilisation insuffisante des moyens nécessaires à l'élaboration de dossiers solides et pleinement étayés.

Cette situation s'explique également par le fait que certaines spécificités opérationnelles ne sont pas encore pleinement connues lors de la phase d'instruction. Il appartient toutefois aux nouveaux entrants de prendre en compte ces éléments dès qu'ils sont identifiés et d'adapter en conséquence leur préparation, afin de garantir une maîtrise effective des risques et un niveau de préparation suffisant au démarrage de l'exploitation.

Dans ce contexte, l'amélioration des processus d'instruction ne saurait être dissociée d'une responsabilisation accrue des demandeurs, appelés à démontrer pleinement leur capacité à maîtriser les risques et à s'inscrire dans une démarche opérationnelle et crédible de sécurité.

Par ailleurs, l'ouverture accrue à la concurrence se traduit par une augmentation du nombre d'exploitants et de projets, qui exerce une pression croissante sur les capacités de l'EPSF à assurer ses missions statutaires de surveillance et d'autorisation. Dans ce contexte, le temps que l'Établissement est en mesure de consacrer à l'accompagnement des demandeurs est nécessairement contraint.

L'EPSF sera en conséquence vigilant à ce que cet accompagnement, indispensable au bon fonctionnement du système, ne se substitue pas aux moyens que les demandeurs doivent eux-mêmes mobiliser pour élaborer des dossiers solides, démontrer leur maîtrise des risques et assumer pleinement leurs responsabilités.

2. Sur la recommandation C5.3 – Mise en place d'un dispositif de retour d'expérience

L'EPSF partage l'objectif poursuivi par cette recommandation. Il convient de préciser que l'Établissement organise déjà de nombreuses réunions annuelles de retour d'expérience (REx), couvrant l'ensemble des thématiques pertinentes, y compris celles mentionnées dans le rapport (difficultés rencontrées lors des processus d'instruction, retards ou non-conformités des dossiers, problématiques techniques récurrentes).

Ces dispositifs permettent d'alimenter un dialogue continu avec les acteurs et de diffuser les bonnes pratiques. L'EPSF souhaite néanmoins rappeler que le cadre réglementaire européen applicable est clair et structurant, et impose aux demandeurs, sous le premier niveau de contrôle des organismes indépendants d'évaluation, un niveau élevé de rigueur, une discipline méthodologique et la production de dossiers de qualité homogène.

Dans cette perspective, le renforcement des dispositifs de retour d'expérience doit s'inscrire dans une logique européenne coordonnée, afin de garantir une cohérence des pratiques entre États membres.

Des dispositifs européens de retour d'expérience existent déjà en matière d'autorisations, en particulier dans le cadre des « Working Parties » sous l'égide de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, récemment renforcées par la mise en place d'une « Task Force » sur la simplification. Il apparaît toutefois souhaitable de renforcer encore la dynamique de ces instances, afin d'en accroître l'efficacité et de tirer pleinement parti des dispositifs existants de retour d'expérience à l'échelle européenne, au bénéfice de l'ensemble des acteurs.

3. Sur les recommandations C5.5 et C5.6 – Organisation des essais ferroviaires

L'EPSF souscrit pleinement aux objectifs poursuivis par ces recommandations, visant à améliorer l'organisation et la lisibilité du dispositif d'essais.

Il convient de relever que ces orientations rejoignent celles formulées dans le cadre du rapport relatif au marché des matériels roulants voyageurs, demandé par le ministre des Transports.

L'Établissement est pleinement mobilisé sur ces sujets et inscrit son action dans une démarche de coordination avec l'ensemble des acteurs concernés, en particulier le gestionnaire d'infrastructure, afin de contribuer à une organisation plus efficace, plus transparente et plus prévisible des essais.

4. Sur la recommandation C5.7 – Développement des simulations numériques

Il convient de rappeler que l'Établissement a été la première autorité nationale de sécurité ferroviaire à publier, dès 2017, une doctrine en faveur du recours à la simulation numérique, afin de compléter ou, lorsque cela est pertinent, de se substituer aux essais en conditions réelles. Cette approche pionnière a contribué à structurer le débat au niveau européen et a récemment donné lieu à une recommandation du CEN/CENELEC, en cours de finalisation.

L'EPSF souhaite toutefois attirer l'attention de l'Autorité sur le rôle des organismes d'évaluation, dont les pratiques peuvent, dans certains cas, constituer un frein à l'acceptation des solutions fondées sur la simulation.

Dans ce contexte, il apparaît souhaitable que ces organismes soient pleinement associés à la recommandation visant à promouvoir l'usage de la simulation numérique, afin de garantir une appropriation homogène des méthodes et de lever les obstacles à leur déploiement effectif.

De manière générale, l'EPSF partage les objectifs des recommandations formulées par l'Autorité, qui s'inscrivent dans une volonté commune de fluidifier l'accès au marché ferroviaire tout en maintenant un haut niveau d'exigence en matière de sécurité et d'interopérabilité.

L'Établissement souligne néanmoins que ces objectifs supposent une mobilisation effective des acteurs et une cohérence des approches à l'échelle européenne afin de garantir un cadre à la fois exigeant, lisible et propice au développement du secteur.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

**LAURENT
CÉBULSKI ID**

Laurent CÉBULSKI
Directeur général

Signature numérique de
LAURENT CÉBULSKI ID
Date : 2026.06.18 18:18:49
+02'00'

Monsieur Thierry GUIMBAUD
Président
Autorité de Régulation des Transports
11 place des Cinq Martyrs du Lycée
Buffon
CS 30054
75675 PARIS CEDEX

La Plaine Saint-Denis, le **19 JUIN 2026**

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention de la version définitive du rapport établi par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) concernant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et de fret que vous m'avez adressée le 4 juin 2026.

Ce document souligne **les avancées significatives permises par l'ouverture à la concurrence** pour les voyageurs, tout en rappelant que plusieurs impensés, déjà soulignés à plusieurs reprises par le groupe SNCF, doivent être pris en compte, qu'il s'agisse des services librement organisés (SLO), du transport conventionné ou du fret.

Toutefois, comme le relève l'ART, **cette dynamique appelle à construire une concurrence "à armes égales" afin que l'opérateur historique du groupe SNCF ne finance pas les effets induits par l'ouverture à la concurrence** et que la performance du système ferroviaire soit assurée. Cette évolution **devrait amener l'État à renforcer son rôle** dans la définition de la politique de transport, tout en veillant à la cohérence et au bon fonctionnement du système ferroviaire dans son ensemble.

Il convient également de veiller à ce que la transposition des normes européennes ne se traduise pas par une surréglementation allant au-delà des exigences du législateur européen, afin de **préserver un équilibre adapté pour une activité de transport déjà soumise à un cadre fortement réglementé**.

Si je me réjouis de la prise en compte, dans la version définitive du rapport, d'un certain nombre des observations formulées par le Groupe, lors des auditions et à travers nos différentes contributions, plusieurs précisions doivent être apportées, sur la base de l'expertise opérationnelle du Groupe, afin de nourrir une analyse plus équilibrée.

Ainsi, il me paraît essentiel d'attirer à nouveau votre attention sur plusieurs éléments qui méritent d'être rappelés ou clarifiés.

Je salue tout d'abord la position de l'ART rappelant que l'ensemble des opérateurs, historique comme les nouveaux entrants, doivent être incités à contribuer à **l'aménagement du territoire**.

.../...

Cependant, je tiens à rappeler qu'une baisse ciblée des péages, présentée comme levier principal, est insuffisante et que d'autres solutions doivent être explorées, notamment :

- Un renforcement du rôle du gestionnaire d'infrastructure afin de valoriser les entreprises ferroviaires assurant des dessertes d'aménagement du territoire ;
- Un mécanisme de compensation des réductions de péages pour garantir sa neutralité financière et préserver la régénération du réseau, par exemple avec une hausse ciblée de certains péages sur les lignes rentables dans le respect du droit européen ;
- La pertinence d'une plus forte complémentarité entre l'offre de services librement organisés et les services régionaux conventionnés

Par ailleurs, si l'augmentation du nombre d'acteurs sur le marché ferroviaire génère un surcroît de trafic, les hausses de péages en découlant sont déjà prises en compte dans la trajectoire de SNCF Réseau pour contribuer au financement de la régénération. L'estimation des péages des nouveaux entrants, proposée par l'ART, paraît en outre surévaluée.

Au surplus, la perte de parts de marché de SNCF Voyageurs au bénéfice des nouveaux entrants va toucher sa participation au fonds de concours reversé à SNCF Réseau, à due concurrence des dividendes des sociétés commerciales du groupe SNCF. Une baisse des péages sans compensation fragiliserait donc le gestionnaire d'infrastructure, et *in fine*, la régénération et la modernisation du réseau.

Globalement, il est profondément anormal que l'ART ne prenne pas en compte dans ses positions les modalités de financement du réseau ferroviaire dont la spécificité française est caractérisée par la contribution des entreprises ferroviaires en général (via les péages) et de l'opérateur historique en particulier (via le fonds de concours). En effet, ce sujet a des incidences déterminantes sur les conditions d'exercice de la concurrence. Le groupe SNCF considère donc qu'il conviendra que le législateur modifie les textes régissant l'ART en ce sens.

Deuxièmement, en matière de distribution, le groupe SNCF réfute l'analyse selon laquelle la mise en place d'un cadre réglementaire asymétrique rendrait les offres des nouveaux opérateurs plus visibles, faciliterait l'accès des usagers à l'ensemble de l'offre ferroviaire disponible ou encore favoriserait l'émergence d'une pluralité de plateformes.

Le marché français et européen de la distribution de billets de train, déjà concurrentiel et diversifié, repose sur une pluralité d'acteurs : plateformes indépendantes, canaux directs des opérateurs, et, en France, plus de 800 agences de voyage agréées. Dans ce contexte, tout nouvel entrant dispose de la possibilité de créer son propre canal de vente ou de s'appuyer sur les distributeurs existants pour promouvoir son offre, un équilibre que le droit de la concurrence actuel suffit à réguler. Une intervention réglementaire, *a fortiori* asymétrique, apparaît donc superflue et injustifiée et risquerait, au contraire, de freiner la dynamique concurrentielle et l'innovation dont fait preuve le secteur.

.../...

Il convient également de souligner que l'extension à l'échelle nationale des dispositifs prévus par la loi d'orientation des mobilités (LOM) pour les services numériques multimodaux aux niveaux régional et local paraît inadaptée et susceptible d'engendrer des effets contraires aux objectifs poursuivis. Une telle orientation, qui entraînerait une ouverture anticipée de SNCF Connect à l'ensemble des opérateurs souhaitant y distribuer leur offre, reviendrait à **imposer des obligations nationales susceptibles d'être contredites à brève échéance par un cadre européen directement applicable, générant ainsi une insécurité juridique et des effets de bord financiers** potentiellement majeurs pour tous les acteurs.

De manière générale, **l'ART ne saurait oublier que les règles d'ouverture à la concurrence sont d'ordre communautaire**. Le marché des SLO est désormais européen et il serait, comme le propose pourtant l'ART, inique d'imposer des règles dans un pays qui ne s'appliqueraient pas dans les autres. Cette position de l'ART est donc particulièrement inquiétante. Ceci est d'autant plus exact que la Commission européenne s'est emparée du sujet en proposant un règlement qui, quel que soit son contenu au terme de son aboutissement, s'appliquerait à l'ensemble des entreprises ferroviaires de tous les États membres, comme le commande une application équitable des règles concurrentielles.

En outre, il convient de rappeler que SNCF Connect intègre d'ores et déjà les offres d'opérateurs tiers (ensemble des offres conventionnées et du réseau Île-de-France), **permettant ainsi aux voyageurs l'accès à une offre de bout en bout sur l'ensemble du territoire**. Il est dès lors nécessaire de préserver la libre définition, par le groupe SNCF, de sa stratégie de distribution.

Troisièmement, si SNCF Voyageurs rappelle son engagement pour un accès transparent et non discriminatoire à ses installations de service SLO, **le bon fonctionnement du système relève de l'ensemble des acteurs**, et il ne saurait être demandé à SNCF Voyageurs d'absorber seule les contraintes liées aux choix industriels des nouveaux entrants et à la saturation d'installations conçues pour ses propres besoins. SNCF Voyageurs conteste une régulation *ex ante* asymétrique qui ciblerait exclusivement ses propres installations de maintenance, alors que des installations comparables exploitées par d'autres opérateurs resteraient hors champ.

Quatrièmement, concernant le matériel roulant amianté, le Groupe soutient une évolution législative au niveau national et européen, afin de résoudre les difficultés liées à l'impossibilité de transférer ce matériel aux autorités organisatrices de mobilité et aux filiales de SNCF Voyageurs, et pouvant entraver l'ouverture à la concurrence.

Depuis plusieurs années, la SNCF adopte une démarche proactive, visant à sensibiliser les autorités françaises et européennes ainsi qu'à informer et démontrer aux autorités organisatrices son implication active dans la recherche de solutions. **Il n'est donc ni légitime ni acceptable que le Groupe assume les conséquences financières liées aux difficultés à transférer ce matériel à droit constant**.

Je partage en revanche, comme l'ART, la nécessité d'une évolution des dispositions nationales, que le Groupe défend dans le projet de loi-cadre, et la poursuite par les autorités françaises **des échanges avec la Commission européenne pour réviser l'annexe 17 du règlement REACH, afin de sécuriser les transferts**.

.../...

Par ailleurs, concernant le matériel roulant de manière générale et les projets d'homologation et d'essais, SNCF Voyageurs estime qu'il serait utile que l'ART formule des recommandations permettant d'inciter les acteurs alternatifs à intervenir sur les projets les plus risqués, afin d'augmenter les capacités disponibles.

Par ailleurs, si SNCF Voyageurs partage les constats de l'ART sur la gouvernance des données, elle attire à nouveau l'attention sur le rôle central que devrait jouer l'ART dans la standardisation des demandes des autorités organisatrices relatives aux transferts de données en publiant des lignes directrices qui consoliderait la réglementation et sa jurisprudence.

Cinquièmement, l'ART recommande dans son rapport d'étendre l'obligation d'indépendance de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions au-delà des seules fonctions essentielles de tarification et d'attribution des sillons à d'autres fonctions stratégiques « commandant l'accès à l'infrastructure » (gestion opérationnelle des circulations, programmation des travaux du gestionnaire d'infrastructure, tarification de l'accès aux gares, programmation des travaux en gare).

À cet égard, il convient de rappeler que le modèle d'entreprise verticalement intégrée est explicitement autorisé et encadré par les textes européens. Il permet une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs, un renforcement de la sécurité et l'amélioration de la performance globale du système ferroviaire. Le Groupe a déployé des procédures internes strictes, garantissant une équité de traitement entre tous les acteurs du secteur, tant par le gestionnaire d'infrastructure que par le gestionnaire des gares, et permettant d'écartier tout risque de pratique discriminatoire.

Par ailleurs, étendre les fonctions essentielles à certaines missions de SNCF Gares & Connexions reviendrait à surtransposer les dispositions de la directive européenne 2012/34. En effet, cette dernière n'impose pas au gestionnaire des gares d'un Groupe verticalement intégré les mêmes exigences d'indépendance qu'au gestionnaire d'infrastructure.

Enfin, en matière de droits des voyageurs, le Groupe est tout à fait favorable à la sécurisation des correspondances multi-opérateurs au bénéfice des voyageurs. Néanmoins, il considère qu'il n'est pas vertueux pour le système ferroviaire de faire peser les dysfonctionnements d'un opérateur sur les autres entreprises ferroviaires sans mécanisme de compensation permettant de couvrir leurs coûts de prise en charge des voyageurs en rupture de correspondance. À cet égard, comme en matière de distribution, il n'apparaît pas souhaitable de mettre en œuvre, au niveau national, de manière anticipée, des mesures qui pourraient s'avérer incompatibles avec le projet de révision du règlement européen UE 2021/782 en cours. Dans cette attente, le Groupe estime qu'il pourrait être envisagé, comme le suggère l'ART, que les autorités organisatrices de mobilité intègrent, dans le cadre de leurs appels d'offres, un régime de gestion des correspondances neutre, non discriminatoire et transparent.

.../...

Parce qu'ils éclairent les enjeux du système ferroviaire dans son ensemble, ces éléments méritaient d'être rappelés. Je reste convaincu que la poursuite de nos échanges constructifs nous permettra d'**aboutir à une mise en œuvre d'une ouverture équitable à la concurrence du marché pour l'ensemble des acteurs, tout en préservant l'efficacité et l'attractivité du système ferroviaire.**

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.



Jean CASTEX

Le Président

Thierry GUIMBAUD
Président
ART - Autorité de Régulation des Transports
11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054
75675 Paris Cedex 14

Saint-Denis, le **19 JUIN 2026**

Monsieur le Président,

C'est avec grand intérêt que SNCF Réseau a pris connaissance de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs et de fret, préparée par votre Autorité et que vous avez bien voulu me transmettre le 4 juin 2026.

L'Autorité y remplit pleinement son rôle d'expertise et de tiers de confiance dans l'analyse et l'objectivation d'une situation nouvelle – l'ouverture à la concurrence du marché des transports ferroviaires – aux ramifications complexes. Les constats y sont documentés et clairement exposés.

L'étude montre que l'ouverture du marché des transports conventionnés a globalement permis une hausse de l'offre, en trains-kilomètres notamment, au bénéfice du système ferroviaire régional et français. Dans le domaine des services librement organisés, plusieurs nouvelles entreprises ferroviaires opèrent sur des lignes à grande vitesse, des lignes classiques ou des trains de nuit, avec des effets mesurables. Votre étude dresse également le constat du décrochage déjà ancien du fret ferroviaire en France.

Dans son étude, l'Autorité relève les démarches mises en place par SNCF Réseau pour accompagner le développement de tous les services ferroviaires, que ce soit par la mise en place de dispositions incitatives à la qualité de service, par son action autour de sujets sensibles telles les installations de service ou en matière de structuration capacitaire.

De fait, je note que, parmi plus de soixante recommandations émises par l'ART, une dizaine seulement concernent exclusivement SNCF Réseau. Ce constat met en évidence un fait selon moi essentiel : la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne constitue pas un obstacle à l'entrée de nouveaux acteurs.

Comme vous le savez, l'ambition stratégique de SNCF Réseau est le développement de tous les trafics sur un réseau progressivement rénové et modernisé. Les deux vont de pair : un réseau rénové permet la croissance des trafics ; les ressources tirées de ces trafics sont intégralement recyclées en investissements supplémentaires. C'est sur l'enclenchement de ce "cercle vertueux" que se construit le projet de contrat de performance actuellement mis en consultation.

Deux points du rapport ont particulièrement attiré l'attention de SNCF Réseau : la question de l'aménagement du territoire et les questions liées au rôle possible d'intégrateur du gestionnaire d'infrastructure, dans un contexte où il convient de concilier les demandes des différentes entreprises ferroviaires, d'optimiser l'usage du réseau tout en réalisant d'importants travaux.

Les enjeux d'aménagement du territoire font partie intégrante de nos politiques. Il convient ici de rappeler que la politique tarifaire de SNCF Réseau est structurellement conçue pour prendre en compte la diversité des dessertes et de leur potentiel économique.

Les marchés les plus porteurs font l'objet des majorations les plus élevées. A l'inverse, les marchés les moins favorables supportent des majorations moins importantes pour tenir compte de leurs caractéristiques. Pour la tarification 2027 – 2029, des mesures spécifiques ont été adoptées par SNCF Réseau, structurées autour de 3 axes :

- La mise en place d'une tarification incitative au développement des liaisons non-radiales (c'est-à-dire qui ne sont pas origine ou terminus Paris) ;
- La mise en place d'une politique de désenclavement de certaines gares, labellisées "aménagement du territoire", en faisant bénéficier les entreprises ferroviaires de modulation sur les péages en cas d'arrêt(s) dans ces gares ;
- Une réduction de la redevance de marché de 70% à partir de 2027 pour les trains de jour non-aptés à la grande vitesse circulant sur Ligne Classique.

Ces trois mesures, consolidées, correspondent à un effort de l'ordre de 45 M€ pour SNCF Réseau pour la seule année 2029. Comme vous le savez tout effort spécifique sur les péages doit être soigneusement pesé, dans la mesure où SNCF Réseau doit dans le même temps contribuer au financement d'un effort accru de régénération et de modernisation. Par ailleurs, si la tarification peut constituer un levier pour répondre aux enjeux de l'aménagement du territoire, il n'est sans doute pas le seul.

C'est avec intérêt que SNCF Réseau a pris connaissance des premières analyses que fait l'ART des autres pistes de nature capacitaire pour inciter les entreprises ferroviaires à déployer des dessertes d'aménagement du territoire, notamment par le biais des accords-cadres de capacité. SNCF Réseau a engagé, depuis la fin de l'année 2023, plusieurs démarches pour renforcer le recours aux accords-cadres pour le transport de voyageurs. A date, neuf lignes sont ouvertes aux accords-cadres, et sept accords, avec cinq opérateurs différents, ont fait l'objet d'avis de l'Autorité. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure partage le constat de l'ART selon lequel cet outil contractuel pourrait être mobilisé, de façon proactive et selon des modalités qui restent à explorer, pour faire face aux besoins d'aménagement du territoire. Ces solutions, abordées au Parlement à l'occasion du projet de loi-cadre, seront analysées de façon approfondie par SNCF Réseau afin de les exploiter dans toutes leurs dimensions.

Au-delà de cet enjeu d'aménagement du territoire, SNCF Réseau partage le constat de l'ART selon lequel le gestionnaire d'infrastructures joue un rôle particulier dans la performance du système. L'Autorité souligne que "SNCF Réseau doit assumer le rôle central d'intégrateur technique, garant de la cohérence et de la sécurité du réseau".

SNCF Réseau partage ce constat : le gestionnaire d'infrastructures est bien le garant naturel de la sécurité, de la cohérence du réseau et de la robustesse de l'exploitation. C'est d'ailleurs dans cette perspective que SNCF Réseau s'est engagé dans la mise en œuvre de plusieurs initiatives.

L'ingénierie capacitaire et la construction de modèles capacitaires robustes deviennent des enjeux centraux pour le système ferroviaire dans son ensemble. La capacité ne peut pas être organisée autour de dispositifs parcellaires, se focalisant sur une priorité à donner à tel ou tel produit, indépendamment de l'utilisation d'ensemble sur une infrastructure qui est largement partagée entre services de nature et de consistance différentes. Les démarches entreprises par SNCF Réseau, avec les Plans d'Exploitation Emergents (PEE) et les Plans d'Exploitation de Référence (PER) s'inscrivent dans cette logique. En intégrant les EF fret dans l'élaboration des PER, en associant dès les premières étapes les parties prenantes et les demandeurs de capacité au sein du dispositif des plateformes, SNCF Réseau intègre très en amont leurs besoins de circulation, permettant de concilier au mieux les demandes des opérateurs et les contraintes capacitaires liées aux travaux sur le réseau. Plus de dix PER ont été validés, applicables sur les services annuels (SA) 2025 à 2027, et près de quinze en vue du SA 2028.

S'agissant de la question des sillons internationaux en particulier, que le rapport évoque, SNCF Réseau rappelle que le nouveau règlement européen sur la capacité traite spécifiquement de ce sujet. En particulier, l'article 30 aura vocation à encadrer l'attribution et la coordination des droits d'accès à la capacité multi réseaux afin de faciliter l'intégration du marché unique européen. Ces dispositions prévoient notamment la désignation d'un point de contact unique pour la communication avec le candidat, la coordination entre gestionnaires d'infrastructures lors de la phase d'attribution des capacités et en cas d'annulation de sillons.

Les installations de services et de maintenance, actifs essentiels au développement du transport ferroviaire, sont aussi au cœur de notre action. Celles-ci constituent à bien des égards une ressource rare. Il est important d'élaborer des solutions d'exploitation qui permettent d'en maximiser l'utilisation, au profit de tous les acteurs.

Si l'ensemble de ces démarches nécessitent l'engagement de notre organisation, elles imposent également la clarification des règles d'utilisation du réseau avec l'ensemble de nos partenaires, dans la mesure où la garantie des droits et obligations de chacun, clairement énoncés, permettra d'optimiser l'utilisation du réseau.

Je vous confirme notre engagement à poursuivre, sur ce sujet, les échanges productifs engagés avec votre Autorité, et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Matthieu CHABANEL



A l'attention de
Monsieur Thierry GIMBAUD
Président de l'Autorité de Régulation des
Transports
11, place des Cinq-Martyrs-Lycée- Buffon
75014 Paris

Paris, le 16 juin 2026

Réf : Edition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs et de fret

Objet : Consultation des parties prenantes - Réponse de SNCF Gares & Connexions aux constats et recommandations formulés dans les documents

Monsieur le Président,

Nous vous remercions de la transmission de la nouvelle édition de l'étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de l'Autorité de Régulation des Transport. Nous tenons à souligner l'effort de synthèse et d'analyse qui sous-tend cette étude.

Ces documents appellent de la part de SNCF Gares & Connexions les remarques suivantes, certaines ayant été transmises dans notre courrier du 17 avril 2026 :

- ***Concernant la recommandation relative à l'extension des garanties d'indépendance au-delà des seules fonctions essentielles du gestionnaire d'infrastructure – chapitre 2, partie 4***

Nous rappelons que SNCF Gares & Connexions, chargée de « la gestion unifiée des gares de voyageurs »¹, est un exploitant d'installations de services au sens du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 placée au sein d'une entreprise verticalement intégrée² et n'est pas soumis au même cadre juridique que les gestionnaires d'infrastructure, au titre de la réglementation européenne. SNCF Gares & Connexions ne peut prendre de décisions sur les fonctions essentielles de gestion de l'infrastructure qui sont limitativement définies par l'article 7 de la directive 2012/34 du 21 novembre 2012 et repris strictement par le législateur comme « la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre national de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure en vigueur »³.

¹ article L. 2111-9, 5°, du code des transports

² selon l'article L. 2122-3, 3°, a), du code des transports

³ article L. 2122-3, 4°, du code des transports

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions, société anonyme filiale du gestionnaire d'infrastructure, est dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière⁴, cadre adéquat pour l'exercice de ses missions, en particulier celle de fournir l'accès aux installations de service aux entreprises ferroviaires « à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes⁵ ».

Dans ce contexte, l'application sectorielle des principes de facilités essentielles définis par le droit européen et transposés par le législateur en droit interne ne nous semble pas devoir être étendu *ni ratione personae ni ratione materiae*. L'article 10 du décret 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire impose déjà des règles de confidentialité ainsi qu'un dispositif de contrôle approprié. SNCF Gares & Connexions s'est doté en interne de dispositifs permettant le respect de ces règles et assure un pilotage attentif des fonctions de tarification de l'accès aux gares et de programmation des travaux en gare. Ces fonctions sont par ailleurs contrôlées étroitement par l'ART, les collectivités locales et l'Etat.

Etendre les règles propres aux fonctions essentielles du gestionnaire d'infrastructure à la programmation des travaux opérés par SNCF Gares & Connexions serait à notre connaissance inédit en Europe mais surtout de nature à alourdir considérablement les conditions d'exercice de nos missions. La maîtrise d'ouvrages de SNCF Gares & Connexions s'étend par ailleurs souvent sur des périmètres dépassant *stricto sensu* l'installation de service pour répondre à des besoins d'aménagements urbains ou d'intermodalité.

- ***Concernant la recommandation relative à la clarification, en lien avec les AOM, des modalités d'exploitation et de gestion des gares de voyageurs mono-transporteurs, ainsi que des modalités d'attribution des locaux en gare – Chapitre 3, partie 5.2***

SNCF Gares & Connexions partage les recommandations de l'ART, et la nécessaire clarification des modalités d'exploitation des gares de voyageurs mono-transporteurs et d'attribution des locaux en gare. SNCF Gares & Connexions a initié des travaux afin de répondre à ces recommandations. La mise en concurrence des services conventionnés modifie en effet profondément les modalités de réalisation des prestations en gare.

SNCF Gares & Connexions souligne de nouveau l'importance de mettre en place un cadre de coordination et de partage entre les AOM et SNCF Gares & Connexions, pour échanger à la fois sur les modalités d'exploitation des gares de voyageurs d'intérêt régional et local et sur les modalités d'attribution des locaux dans ces gares. Ces échanges pourront être étendus au cadre contractuel et tarifaire applicable aux services de distribution en gare et aux pôles d'échanges multimodaux.

SNCF Gares & Connexions précise cependant que ces échanges porteront en priorité sur les gares de voyageurs d'intérêt régional et local, gares principalement desservies par les services ferroviaires conventionnés.

- ***Concernant la recommandation relative à la clarification de l'organisation des missions de sûreté en gare – Chapitre 3, partie 5.3***

⁴ article L. 2111-9, 5°, du code des transports et conformément à l'article 13.3 de la directive 2012/34 du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen

⁵ article L. 2123-3-1 du code des transports

SNCF Gares & Connexions partage le constat de l'ART concernant la nécessaire coordination des demandes de prestations de sûreté entre les opérateurs, afin d'assurer la cohérence et la continuité des missions exercées dans les gares et dans les trains, et d'organiser leur mutualisation dans des conditions équitables.

L'article 27 de la loi n°2025-379 du 28 avril 2025 relative au renforcement de la sûreté dans les transports prévoit que le Gouvernement remette « au Parlement, avant le 31 décembre 2026, un rapport évaluant les conséquences de l'ouverture à la concurrence des transports en commun en matière de sûreté dans les transports ». Le groupe SNCF est associé aux réflexions en lien avec ce rapport, qui abordera le sujet du cadre et de la gouvernance applicables aux missions de sûreté.

- ***Concernant la recommandation relative à l'allongement de la durée maximum du cycle tarifaire d'accès au réseau à 5 ans – Chapitre 2, partie 1***

Cette recommandation vise le cycle tarifaire d'accès au réseau, et ne concerne pas SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions propose de nouveau supprimer la mention au cycle tarifaire d'accès aux gares, qui ne fait pas l'objet de la recommandation. SNCF Gares & Connexions a, par ailleurs, mis en place une tarification s'inscrivant dans une perspective pluriannuelle à compter du DRG 2027.

SNCF Gares & Connexions souhaite réaffirmer son plein engagement et celui de ses équipes dans la réussite de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires et son attention au traitement équitable, transparent et non discriminatoire de toutes les entreprises ferroviaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Alain RESPLANDY-BERNARD
Directeur Général SNCF Gares & Connexions

Etude de l'ART sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs et de fret (édition 2026)

I. OBSERVATIONS GENERALES

L'AFRA salue le principe de l'étude : disposer d'un document de référence objectif et documenté par un régulateur sectoriel indépendant est essentiel pour éclairer le débat public et apporter la transparence que l'intérêt général commande

Dans un secteur complexe, marqué par l'héritage du monopole, par un groupe public verticalement intégré et omniprésent, où l'opérateur historique demeure ultradominant et encore marqué par de fortes asymétries d'information, **seule une autorité indépendante disposant d'un accès transversal aux données, d'une expertise économique et juridique approfondie et d'une capacité d'analyse systémique est réellement à même d'établir un diagnostic partagé, objectif et crédible pour l'ensemble des acteurs.**

L'étude montre précisément toute la valeur ajoutée d'un tel exercice. D'abord, elle permet de **dépasser les postures et d'objectiver la situation réelle**. A cet égard, l'AFRA observe que le chapitre consacré à l'aménagement du territoire présente une réalité très éloignée des éléments qui ont alimenté le débat public ces derniers mois : l'ampleur de la péréquation opérée par SNCF Voyageurs est très limitée et aucune menace financière sérieuse ne pèse sur cette péréquation à court ou moyen terme. En outre, l'ART relève que ce sont des péages trop élevés - et non l'ouverture du marché - qui rendent certaines dessertes moins rentables. Cette objectivation est précieuse pour être en mesure d'apporter une solution adaptée. C'est précisément où se trouve le deuxième intérêt de l'étude : elle permet d'**identifier des leviers d'action concrets et adaptés, guidés par l'intérêt général**. Grâce à ses travaux rigoureux et approfondis, l'ART est en mesure de formuler des recommandations équilibrées et **adaptées à la situation ainsi objectivée et non pas selon des principes théoriques**. C'est ainsi par exemple que l'ART propose une adaptation cohérente du cadre réglementaire des installations de service de fret : l'alléger là où l'intensité concurrentielle le permet et, inversement, la renforcer là où l'insuffisante transparence d'accès à certaines installations freine le développement des opérateurs de fret.

L'AFRA salue également la qualité de l'étude et de ses recommandations qui répondent directement aux enjeux actuels.

L'étude dresse un bilan rigoureux et documenté de l'état d'avancement de l'ouverture du marché, de ses bénéfices déjà tangibles et des freins qui en ralentissent encore le développement. L'étude s'inscrit dans une analyse systémique qui permet une appréciation globale des effets de l'ouverture. L'étude repose sur des faits, sur l'examen de données vérifiées et sur une analyse approfondie des mécanismes économiques, juridiques et opérationnels qui conditionnent l'ouverture effective du marché.

Ce constat équilibré donne toute sa force aux recommandations formulées par l'Autorité qui se fonde sur une recherche pragmatique des conditions nécessaires à une ouverture effective et durable, ordonnée et bénéfique dans l'intérêt général c'est-à-dire au bénéfice des utilisateurs du ferroviaire et de la soutenabilité du système ferroviaire. Les recommandations de l'ART sont, par exemple, particulièrement éclairantes sur les sujets de billetterie et de distribution des titres de transport, plaidant pour **une ouverture de l'ensemble des canaux de distribution et de toutes les plateformes à tous les opérateurs ferroviaires, au bénéfice des voyageurs**. L'Autorité relève également sur ce sujet un frein majeur au développement de nouveaux opérateurs sur le marché

français, lié à l'ultra-dominance de l'opérateur historique et ses filiales simultanément sur les deux marchés : celui du transport ferroviaire et de la distribution des titres de transport.

L'AFRA rappelle régulièrement que l'ouverture du marché n'est pas une fin en soi mais un **levier pour renforcer le mode ferroviaire et la performance du système ferroviaire entier** dont le développement répond aux enjeux territoriaux, environnementaux, et économiques centraux dans la stratégie d'ensemble de notre pays.

C'est le moyen à mobiliser pour **sortir du malthusianisme** qui caractérise le système antérieur et qui s'est traduit par une réduction de l'offre et une reproduction de la dette. Concrètement, l'arrivée de nouveaux opérateurs permet d'apporter une **offre supplémentaire et complémentaire** pour répondre à une forte demande de train toujours croissante et qui n'est déjà pas satisfaite ou encore de **renforcer la performance des chaînes logistiques**. C'est également le moyen d'apporter des **ressources supplémentaires au gestionnaire d'infrastructure** pour lui permettre d'entretenir et moderniser le réseau, dans un contexte de finances publiques contraintes.

L'ouverture du marché permet également de rendre le système plus vertueux dans les transformations qu'elle exige du système. La présence de plusieurs acteurs impose d'apporter de la **transparence sur le système** ferroviaire qui devient pluriel et de **placer l'utilisateur au centre du système**. Il **devient un véritable client** ce qui incite l'ensemble des acteurs à améliorer leur performance et la qualité des services offerts.

Ce sont précisément ces gains concrets examinés à l'échelle du système que le rapport met en évidence.

L'étude 2026 porte trois enseignements principaux qui appellent à une mise en œuvre rapide des recommandations formulées par l'ART au soutien de cette dynamique

En premier lieu, l'étude confirme que l'ouverture à la concurrence produit déjà des effets positifs tangibles en matière d'offre, de coûts, de fréquentation, de prix et de qualité de service ou encore de recettes supplémentaires pour le GI et **montre les effets positifs pour l'ensemble du système**, selon une appréciation globale. L'AFRA relève que cette édition 2026 enrichit utilement l'analyse en replaçant l'ouverture du marché dans l'économie générale du système ferroviaire. Le rapport accorde à juste titre une place centrale aux intérêts du voyageur, à la qualité du parcours client, à la place du fret dans une stratégie d'ensemble de décarbonation et de performance du système ferroviaire.

En deuxième lieu, l'étude souligne néanmoins que ces effets positifs pour le système ne seront durables que **si les barrières structurelles à l'entrée sont effectivement réduites** et si les actifs, interfaces et canaux essentiels sont rendus accessibles dans des conditions objectives. Le développement dépend d'un cadre d'accès stable et équitable. L'étude confirme qu'une ouverture réussie doit être appréhendée dans toutes ses dimensions économiques, industrielles, territoriales et opérationnelles.

En troisième lieu, le rapport montre que **la concurrence ne saurait être opposée à la cohérence du système ferroviaire** : au contraire, elle suppose une régulation plus exigeante, une meilleure coordination publique et un **renforcement des fonctions d'intégration exercées par des acteurs neutres**, au premier rang desquels le **gestionnaire d'infrastructure** dont l'indépendance, effective et perçue, est essentielle ainsi que **le régulateur dont les rôles respectifs apparaissent plus que jamais déterminants** pour accompagner la transformation du système ferroviaire français. L'ouverture doit être appréciée à l'aune de la robustesse des interfaces, de la qualité du pilotage d'ensemble et de la capacité du système à accueillir durablement plusieurs opérateurs dans des conditions équitables. C'est à cette condition que l'ouverture du marché pourra se traduire non seulement par davantage

d'efficacité du système, mais aussi par davantage de rail, davantage de lisibilité pour les utilisateurs, davantage d'attractivité pour les investisseurs et davantage de soutenabilité pour l'ensemble du système ferroviaire.

La concurrence ferroviaire est une réalité dont les effets sont désormais concrets, analysés et bénéfiques, à condition que les freins structurels soient traités avec constance et cohérence. Les recommandations de l'ART forment à cet égard un ensemble solide, opérationnel et équilibré, qui mérite désormais une traduction rapide dans les décisions publiques, les pratiques des gestionnaires d'infrastructure et l'évolution du cadre normatif, alors même que le rapport documente déjà des gains tangibles.

Pour l'AFRA, la publication de cette étude doit donc marquer une étape supplémentaire. Elle confirme l'utilité irremplaçable d'un régulateur indépendant pour objectiver la situation, hiérarchiser les priorités et rappeler que l'ouverture à la concurrence, loin d'affaiblir le système ferroviaire, peut au contraire en améliorer la performance, la lisibilité, l'attractivité et l'ancrage territorial, à condition d'être effectivement organisée.

Compte tenu du retard persistant du marché français, dans un contexte de manque d'offre et de finances publiques contraintes, différer encore le traitement des obstacles identifiés ferait courir le risque de priver durablement les clients voyageurs ou chargeurs, les territoires et les finances publiques des bénéfices que la concurrence peut apporter lorsqu'elle est effectivement rendue possible.

L'AFRA appelle donc à ce que les recommandations de ce rapport soient suivies d'effet dans les meilleurs délais, et ce, dans l'intérêt général.

II. OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES SUR CERTAINS POINTS DU RAPPORT

• Sur SNCF Réseau, intégrateur central du système ferroviaire

L'AFRA souscrit aux développements du rapport consacrés à SNCF Réseau comme acteur central du système et intégrateur technique dans un environnement ouvert à la concurrence. L'étude souligne avec raison le besoin d'un gestionnaire d'infrastructure fort, performant, impartial et capable d'assurer la cohérence, la sécurité et la fluidité de l'ensemble d'un système pluriel.

L'AFRA insiste dans ce contexte sur l'intérêt de revoir les **missions du gestionnaire d'infrastructures** pour faire de SNCF Réseau un **véritable GI de plein exercice** sous condition d'une garantie de performance

- Certaines missions du GI ne sont pas qualifiées d'essentielles mais mériteraient pourtant d'y être assimilées pour bénéficier des légitimes garanties associées. Ainsi, par exemple, compte tenu de leur lourd impact pour les EF, les fonctions liées à l'exploitation des circulations ferroviaires et la programmation des travaux devrait être assortie de véritables garde-fous, d'autres fonctions devraient également être contrôlées.
- Certaines compétences n'ont pas été développées en interne au sein du GI ou ont été abandonnées alors qu'elles pourraient être exercées par le GI au bénéfice de l'ensemble des acteurs (exploitation d'IS, étude de compatibilité du matériel roulant à la ligne, mise en œuvre de sites d'essais multi équipés, pour raccourcir les phases d'essais des processus d'autorisation et réceptions de trains neufs ou rénovés, SNCF Réseau devrait garantir un accès libre et transparent aux paramètres du réseau etc.). De même, lors de la création de nouvelles installations par exemple de maintenance, les coûts et conditions de raccordement constituent un sujet majeur dont la mutualisation pourrait être envisagée. Des obligations de performance réelle doivent être associées.

- Enfin, les opérateurs historiques sont les seuls à posséder certaines **expertises rares**, indirectement liée à l'exploitation. Elles échappent à tout contrôle en dépit de cette **forte dépendance du secteur** et du **risque élevé de distorsion de concurrence et de conflit d'intérêt**. L'AFRA demande non seulement que ces fonctions soient **logées au sein d'une entité indépendante comme le GI** mais également, dans tous les cas, qu'elles soient **régulées au moyen d'obligations de résultats contrôlées tant que la dépendance demeure** (ex : caractère incontournable du Centre d'Ingénierie de Maintenance (CIM) et de l'Agence d'Essais Ferroviaires (AEF) de SNCF Voyageur dans le processus d'homologation du matériel, qui peuvent même être associés à la décision d'homologation).

L'AFRA souhaite insister sur la **performance attendue de SNCF Réseau**. Parce qu'il est l'intégrateur du système, son rôle ne peut se limiter à une logique administrative de gestion de capacités ou à la stricte préservation de ses équilibres financiers de court terme. Il lui revient aussi d'adopter une logique économique globale, orientée vers ses clients et vers le développement du trafic, l'accueil de nouveaux services, l'adéquation au besoin des clients notamment la qualité et la performance des sillons fret et la soutenabilité de long terme du système ferroviaire.

Cette centralité de SNCF Réseau doit également aller de pair avec une **indépendance effective et perçue**. L'ART rappelle à juste titre que l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure constitue une condition sine qua non de la confiance des nouveaux entrants et, plus largement, de l'investissement dans le système ferroviaire français. L'AFRA est particulièrement attachée à cette indépendance, qui ne saurait être conçue comme une simple exigence formelle, mais comme un impératif opérationnel structurant pour la réussite durable de l'ouverture du marché. **L'AFRA rappelle qu'à défaut de séparation du GI de l'entreprise verticalement intégrée, la garantie de l'indépendance du GI et de son implication réelle dans l'ouverture du marché doit faire l'objet d'une obligation de résultat pour le GI appréciée concrètement, assortie de sanction et contrôlée par le régulateur.**

- **Sur une régulation renforcée et l'intérêt de renforcer les moyens et pouvoirs de l'ART**

L'étude démontre l'importance d'une régulation renforcée dans l'intérêt général. L'AFRA souligne que c'est d'autant plus important compte tenu de **l'état de maturité du marché** dans lequel l'opérateur historique reste largement dominant, de la très **forte dépendance des acteurs au groupe SNCF** et du **comportement du groupe SNCF** (ou de certaines de ses entités) **qui n'ont pas encore démontré dans les faits leur volonté claire d'accompagner et de favoriser l'ouverture à la concurrence**.

Dans ce contexte, la régulation doit pouvoir **s'appuyer sur un cadre réglementaire adapté**. Or, l'AFRA observe que parmi les possibilités d'encadrement, **les choix ont systématiquement été opérés a minima** de sorte que les textes applicables ne traduisent pas suffisamment les objectifs et l'esprit de l'ouverture à la concurrence. Ainsi par exemple, l'AFRA salue le fait que l'Autorité recommande d'introduire explicitement dans le droit national la référence aux coûts d'un « opérateur efficace » pour la tarification de l'accès aux installations de service et des prestations régulées associées. Cette notion d'opérateur efficace ne devrait pas se limiter à l'efficacité économique mais aussi à l'organisation industrielle permettant d'optimiser l'usage de la capacité des installations et d'accueillir dans les meilleures conditions les nouveaux entrants qui en font la demande.

Il est régulièrement souligné que la régulation est insuffisante en soi. Elle n'est efficace que si les parties ont l'assurance d'être sanctionnés s'ils tentent de s'y soustraire. C'est pourquoi l'AFRA rappelle les recommandations antérieures de l'ART visant à compléter l'article L 1264-7 du code des transports et milite pour que **les moyens et pouvoirs de l'ART soient renforcés**, afin de garantir l'efficacité de son action et accélérer l'atteinte d'un certain degré de maturité du marché notamment :

- **pouvoirs d'instruction et d'enquête** visant une parfaite transparence ;
- **pouvoirs d'injonction et de sanction accrus** pour dissuader les comportements et résistances abusives ou dilatoires et ce, à tous les niveaux de la chaîne hiérarchique.

- **L'AFRA estime que certaines recommandations pourraient être renforcées ou approfondies pour tirer pleinement conséquence des constats objectifs**

A plusieurs sections du document, l'étude présente clairement les mécanismes économiques applicables. C'est ainsi que l'AFRA se félicite tout particulièrement de l'ajout du chapitre consacré à l'aménagement du territoire, qui constitue une avancée importante du rapport 2026.

Si l'Autorité insiste déjà sur le fait que les nouveaux opérateurs apportent des recettes supplémentaires au gestionnaire d'infrastructure grâce à l'offre supplémentaire qu'ils développent, ce chapitre démontre utilement que le mécanisme de segmentation tarifaire induit déjà une forme de péréquation. Il importe d'insister sur ce point : l'opérateur historique n'est aujourd'hui pas le seul à assumer une partie du financement des liaisons jugées les plus fragiles économiquement. **Les nouveaux entrants présents sur les segments les plus contributifs, contribuent eux aussi, de manière massive à cette péréquation territoriale et participent au maintien des liaisons les plus fragiles, alors même qu'ils n'ont pas encore atteint l'équilibre !** La précision du taux de couverture des segments A et B (correspondant aux liaisons à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et l'Ouest de la France) avec un taux de couverture de 200 à 250% des coûts complets d'utilisation est éloquent. De même que le taux de couverture moyen de 150 à 200 % sur l'ensemble des liaisons.

L'AFRA relève également l'intérêt de la distinction opérée par l'Autorité entre liaisons « rentables » « sur-rentables » et « sous-rentables », en lieu et place de la qualification de « déficitaires » ou « bénéficiaires » utilisée par SNCF Voyageurs et qui porte à confusion sur la réalité de la situation. **Il en ressort que les dessertes véritablement déficitaires, c'est à dire générant une perte comptable, sont très peu nombreuses, voire inexistantes¹.** En tout état de cause, à supposer qu'il existe de telles liaisons, le montant cumulé de leur déficit serait nettement inférieur aux 156 M€ de sous-rentabilité des liaisons « insuffisamment rentables » qui ne sont pas pour autant déficitaires. L'étude montre également qu'au global le résultat économique de l'activité TGV de SNCF Voyageur a dégagé une sur-rentabilité supérieure de 147M€ à la rentabilité attendue.

Enfin l'AFRA note l'absence, soulignée par l'ART, de corrélation entre l'ouverture du marché à la concurrence et la baisse des dessertes TGV dans les plus petites gares. En effet si ces dessertes baissent de 12% entre 2017 et 2024 (p. 63 du rapport), elles sont en revanche stables voire en légère croissance entre 2022 (entrée effective de Trenitalia sur le marché) et 2024². L'ART relève également une évolution positive du solde entre liaisons « sous-rentables » et « sur-rentables » entre 2023 et 2024.

Par ailleurs, l'étude revient sur le niveau particulièrement élevé des péages qui représente une barrière à l'entrée forte sur le marché. L'AFRA souligne que si l'ART relève le poids moyen des péages dans les coûts des opérateurs, ce poids est, en proportion, encore bien supérieur pour les nouveaux entrants. Ainsi, il est **d'autant plus nécessaire de réduire avec une attention renforcée toutes les autres barrières à l'entrée et au développement**, qu'elles tiennent à l'accès aux infrastructures et installations de service, à la maintenance, à la distribution, aux données, aux gares, aux procédures, ou encore aux conditions pratiques d'accès au marché. En particulier il semble essentiel qu'une régulation ex ante soit mise en place dans les domaines où elle n'existe pas encore (distribution,

¹ Même si le rapport de l'ART ne se prononce pas sur ce point, on peut noter que les dessertes sous-rentables représentent environ 20 à 30% de l'activité de TAGV domestique (p. 69 du rapport), et que la rentabilité normative attendue par SNCF Voyageurs est de l'ordre de 10%. Le CA des TAGV domestique de SNCF Voyageurs étant de 5,9Md€ en 2023 (p. 61 du rapport), la rentabilité attendue sur les dessertes sous-rentables est de l'ordre de 150 à 200 M€, soit le même ordre de grandeur que les 156 M€ de sous-rentabilité calculée pour ces dessertes. Au globale il n'y a donc pas ou peu de déficit et uniquement une rentabilité plus faible qu'espéré.

² ART, bilan ferroviaire 2024.

essais ferroviaires et appui à l'homologation notamment), et que des mécanismes beaucoup plus incitatifs au développement d'une offre additionnelle soient mis en place dans les autres domaines (renforcement du co-financement par SNCF Réseau du raccordement de nouvelles installations de service³, développement d'installations de services mutualisées, mise en place d'un dispositif incitatif équivalent à l'aide au développement pour l'accès aux gares, etc.)

Dans ce contexte, il serait particulièrement utile **d'approfondir la notion de différence objective de situation entre l'opérateur historique et les nouveaux entrants**, qui irrigue déjà plusieurs développements du rapport, notamment sur **la tarification négociée**, la **régulation asymétrique**, les **asymétries d'information** ou les **asymétries sociales**.

L'AFRA souligne que cette différence objective de situation doit être **pleinement prise en compte dans l'appréciation des dispositifs économiques et réglementaires**. L'AFRA rappelle que si leur apport au système est déjà important avec une part de marché encore infime, les nouveaux entrants ne disposent ni du même héritage industriel, ni du même maillage d'actifs, ni de la même connaissance historique du réseau, ni de la même base clientèle, ni des mêmes effets d'échelle et de gamme que l'opérateur historique ; ils supportent en revanche des coûts d'entrée, des risques de montée en charge et des incertitudes commerciales particulièrement élevés. C'est pourquoi la réduction des asymétries et la neutralisation des avantages structurels hérités demeurent des conditions essentielles pour permettre une concurrence effective, soutenable et durable au bénéfice de l'intérêt général.

A ce titre **l'AFRA appelle de ses vœux le passage à cinq années du dispositif de tarification négociée**, tel qu'évoqué en page 20 du rapport de l'ART. Au vu des barrières à l'entrée élevées en France, en particulier s'agissant des péages, ce point semble essentiel afin de permettre l'entrée sur le marché de nouveaux acteurs, et justifié au regard de la situation économique des acteurs déjà présents sur le marché. L'AFRA appelle également de ses vœux une plus grande transparence de ce dispositif, qui devrait résulter d'un calcul économique de SNCF Réseau qui doit consentir un investissement (sous forme de réductions de péages) en contrepartie de péages additionnels futurs, et non se placer dans une logique de trajectoire financière de court terme sans se préoccuper de la pérennité économique des nouveaux entrants.

Enfin, l'étude souligne le fait que le périmètre des prestations en gare reste une source d'incertitude dans les appels d'offres. L'AFRA souligne que cette incertitude est moins liée à un manquement de la part des Régions dans la définition des prestations attendues qu'à un manque de transparence de SNCF Gares & Connexions sur les prestations croisées effectuées pour son compte par SNCF Voyageurs dans les gares n'accueillant que du trafic régional. L'ART pourrait, au titre de ses missions de contrôle de l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure, contrôler ces prestations croisées, tant en termes de périmètre que de montant. Elle pourrait également s'assurer de la légalité du mécanisme mis en œuvre pour assurer la prestation de base dans les gares comprises dans des lots dont l'exploitation a été d'ores et déjà ouverte à la concurrence. En effet, les prestations de base ne peuvent dans ces cas être réalisées que par du personnel propre à SNCF Gares & Connexions pour par des prestataires choisis par appel d'offres.

³ Par exemple, dans le secteur des réseaux électriques, c'est le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité, c'est-à-dire la collectivité, qui finance le raccordement de nouveaux champs éoliens en mer.

Observations d'ADN Mobilités - Projet de rapport relatif à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire - Autorité de régulation des transports (ART)

Juin 2026

A la suite du courrier du 4 juin 2026 invitant les entreprises du secteur à formuler leurs observations concernant le projet de rapport relatif à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, les membres d'ADN Mobilités (Kombo, Trainline, BlaBlaCar et Omio) souhaitent faire part à l'ART d'une série de commentaires et de recommandations.

Dans l'ensemble, nous souhaitons saluer tout particulièrement la qualité du travail de fond que représente ce rapport ainsi que la concertation menée avec les acteurs, notamment ceux qu'ADN Mobilités représente.

Ce rapport comprend un diagnostic et des recommandations précieux pour faire évoluer la billettique ferroviaire à l'image de la suppression du critère géographique de l'article L.1115-11 ou du souhait de rééquilibrer le modèle économique de la distribution (notamment via l'introduction des principes FRAND).

En complément des observations et propositions concernant les chapitres I, III et VI, nous formulons trois observations générales :

1. Le rapport pourrait être utilement complété dans sa globalité par un jeu de données liées aux comportements et habitudes des voyageurs : comment accèdent-ils aux offres ? Quelle est la place des moteurs de recherche dans l'accès à la billettique ? Quelles sont les principales motivations derrière le choix du distributeur historique ou d'un autre distributeur pour le voyageur ?
2. L'obligation de distribuer l'ensemble des opérateurs pour le distributeur historique semble contre-intuitive car elle est du ressort de la stratégie commerciale des distributeurs (certains le font, d'autres non) et pourrait à terme consolider une position dominante du distributeur historique SNCF Connect et placer les nouveaux entrants dans une situation de dépendance stratégique face à leur principal concurrent.
3. Enfin, les principes FRAND, s'ils sont clés, doivent être déclinés de manière précise afin d'être opérationnels. C'est le cas dans le projet de révision du règlement relatif à la billettique ferroviaire présenté par la Commission européenne le 13 mai dernier. Le législateur français devrait faire de même pour renforcer l'effectivité du principe.

Seuls les chapitres I, III et VI font l'objet de commentaires et de recommandations.

I. Chapitres I et III

Concernant le chapitre I relatif à l'état des lieux de l'ouverture à la concurrence, nous ne pouvons que déplorer le fait que la notion même d'ouverture à la concurrence soit uniquement comprise via le prisme de l'opération des trajets et non de l'ensemble de la chaîne de valeur. Si le point 4. de ce chapitre mentionne "*l'équilibre du système ferroviaire*", l'appréhension de cette problématique reste principalement unidimensionnelle et contribue à invisibiliser les problématiques attenantes à la distribution ferroviaire mais également au partage d'informations ou à l'expérience voyageur dans leur globalité alors qu'elles évoluent aussi à l'aune de l'ouverture à la concurrence.

- Nous suggérons donc l'ajout d'un point 5. relatif à la dimension expérience voyageurs/distribution de l'ouverture à la concurrence.

Concernant le chapitre III relatif à la mise en concurrence des services conventionnés, cette partie est précieuse car elle permet de mettre en lumière l'impérieuse nécessité pour les AOM de se coordonner afin d'éviter une congestion des appels d'offres mais également la multiplicité, engendrant *de facto* de la complexité, des procédures pour les opérateurs. Cette mise en concurrence induit également une série de difficultés pour certains des FSNM indépendants, dont certains membres d'ADN Mobilités. En effet, à terme, la diversité technique des SNV des AOM mais également l'absence de coordination entre leurs politiques tarifaires (cartes de réduction, politiques de remboursement et d'indemnisation par exemple) peuvent être sources de difficultés et fragiliser la capacité des distributeurs à pouvoir accompagner les AOM dans leurs projets de distribution de leurs titres. La finalisation de la mise en concurrence des services conventionnés devra donc également induire une véritable réflexion quant à la coordination inter-AOM (à l'image du projet PNI développé par la DGITM) sur les volets techniques et tarifaires afin de permettre aux distributeurs de les accompagner dans le développement de leur offre ferroviaire.

- Nous proposons donc de mentionner ce point et d'ajouter deux recommandations traduisant la nécessité de renforcer la coordination inter-AOM sur ces deux volets via une concertation en amont et la mise en place de mesures d'harmonisation technique et tarifaire comme prévu dans la version adoptée par le Sénat du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (articles 9 *ter* et *quater*) ;
- Nous avons à l'esprit qu'une partie de ces éléments est mentionnée au chapitre VI.

II. Chapitre VI relatif à la distribution, l'information et le parcours voyageurs

Certains propos appellent des commentaires précis de notre part :

- Page 104, premier paragraphe - Il est précisé que "*si les plateformes de vente qu'il utilise ne présentent pas l'intégralité de l'offre existante, il devient complexe pour le voyageur de prendre connaissance de l'ensemble des trains existants*". Or, en l'état, seule SNCF Connect ne présente pas l'intégralité des opérateurs, l'immense majorité des autres plateformes propose cette possibilité. Le voyageur n'est donc pas sans alternative pour voyager sur l'axe Paris-Lyon via d'autres opérateurs contrairement à ce qui est indiqué. La mention du cas de SNCF Connect dans ce paragraphe, mais pas de la réalité de l'offre proposée par les autres plateformes, tend à invisibiliser les plateformes proposant bien l'ensemble des opérateurs.

- Nous suggérons donc de mentionner que d'autres plateformes de vente proposent l'intégralité des offres existantes d'ores et déjà.
- Concernant le droit à la poursuite du voyage mentionné aux pages 105 et suivantes, il conviendrait de clarifier que c'est bien l'opérateur dont le train a eu du retard et a engendré un manquement de correspondance pour le voyageur qui est responsable afin de rendre ce droit effectif. Si c'est une prestation commercialisée via un billet unique par le distributeur, celui-ci n'a pas l'ensemble des informations (contrairement aux opérateurs) pour prévenir les autres opérateurs de l'arrivée dans leurs trains d'éventuels voyageurs. Un éclaircissement serait donc bienvenu pour éviter toute confusion.
- Nous saluons le fait que l'ART mentionne qu'*"il est primordial pour la réussite de l'ouverture du marché, qu'elle ouvre aux usagers un accès transparent, équitable et non discriminatoire à l'ensemble de l'offre existante afin de faciliter la comparaison et la combinaison des options disponibles"* en reconnaissant que les plateformes de billettique doivent pouvoir distribuer l'ensemble des inventaires de manière FRAND. La reconnaissance par l'ART de l'existence d'un *"modèle économique difficilement viable"* pour les distributeurs indépendants est également à saluer car prenant en compte la situation qui est celle des membres d'ADN Mobilités. Cependant, ce paragraphe pourrait être utilement complété sur les points suivants :
 - A l'image des dispositions proposées par la Commission européenne dans son projet de règlement relatif à la billettique ferroviaire présenté le 13 mai dernier, le régime de droits et d'obligations FRAND mentionné dans l'encadré de la page 110 pourrait être décliné de manière plus précise en détaillant explicitement que ces conditions FRAND concernent l'accès aux inventaires des opérateurs, "facilité essentielle" du marché de la distribution, et les modalités de rémunération notamment le commissionnement. Le contenu de l'article 9 bis du projet de loi-cadre dans sa version adoptée par le Sénat reste évasif.
 - Dans la lignée des avis rendus par l'ART le 18 février, une mention précisant que la rémunération pourrait être FRAND et prendre en compte la plus-value apportée à la distribution par les FSNM indépendants serait cohérente à ce titre.
 - A l'inverse, la deuxième proposition comprenant l'obligation pour toutes les plateformes de distribuer l'ensemble des opérateurs nous semble être problématique car elle forcerait certaines plateformes à modifier leur stratégie commerciale, comme SNCF Connect, alors même que d'autres acteurs, comme les membres d'ADN Mobilités, font le choix délibéré de vendre les autres opérateurs. Ces choix commerciaux libres et divers doivent rester l'apanage des entreprises et non correspondre à un seul unique modèle. Cette uniformisation priverait les distributeurs indépendants d'une de leurs différences majeures et pourrait contribuer à renforcer la position dominante de l'acteur historique.

- De plus, le distributeur historique ayant la spécificité d'être intégré à l'opérateur historique, cela reviendrait à demander aux opérateurs concurrents d'être distribués par leur principal concurrent (et donc de leur communiquer de nombreuses données commerciales confidentielles à l'image de leur taux de remplissage et de leur politique commerciale). Nous suggérons de supprimer cet élément dans l'encadré de la page 110 et de la mesure C6.7.
- Concernant l'ouverture à la concurrence des services conventionnés (page 111 et suivants), les commentaires concernant le chapitre III sont également valables. La mention de la nécessaire interopérabilité des SNV est ainsi une bonne chose mais peut-être complétée par une proposition relative à l'harmonisation tarifaire des conditions commerciales voulues par les AOM afin d'éviter toute fragmentation de l'offre.
- Enfin, sur les recommandations formulées :
 - C6.6 : préciser que c'est un "accès de droit" à la distribution numérique (et donc aux inventaires) qui est synonyme de modèle FRAND et non un "droit d'accès" afin de reprendre les différents avis et décisions des autorités et juridictions européennes et nationales ;
 - C6.7 : ajouter comme troisième point le volet FRAND sur le modèle économique en précisant le point sur la rémunération et l'accès aux inventaires afin de finaliser la modernisation du cadre juridique de la distribution ;
 - C6.7 : supprimer le point imposant à un opérateur de distribuer l'ensemble des opérateurs quand il distribue déjà un opérateur SLO spécifique car cela relève du choix de chaque plateforme de distribution (en lien avec les risques mentionnés plus haut dans le présent document) ;
 - C6.8 : compléter cette mesure par une recommandation d'harmonisation tarifaire inter-AOM.

AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS

Monsieur Thierry Guimbaud

Président

11 Place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - CS 30054

75675 Paris Cedex 14

Paris, le 23 juin 2026

Objet : Observations de l'AUTF concernant l'étude de l'ART sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs et de fret.

Monsieur le Président,

Nous vous remercions de votre sollicitation et vous prions de trouver ci-dessous les observations l'AUTF.

L'AUTF représente les chargeurs de l'ensemble des filières industrielles, agricoles et commerciales. Dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport, l'AUTF agit au service de la compétitivité des entreprises, de leurs engagements RSE et de l'attractivité du territoire. En tant que porteur associé des dispositifs FRET 21 et ReMoVe, elle est fortement engagée dans la décarbonation du transport de marchandises et le report modal vers le rail.

1. Les attentes des chargeurs : priorité à la fiabilité et à la visibilité

Les résultats des baromètres de l'AUTF mettent en évidence que l'amélioration de l'offre ferroviaire constitue une condition indispensable au maintien et au développement des flux, immédiatement après le prérequis d'infrastructures performantes, résilientes et bien maillées sur l'ensemble du territoire.

La visibilité sur la stratégie de l'État, ainsi que sur la pérennité et les modalités des aides financières directes aux chargeurs, apparaît également déterminante pour encourager leur engagement.

S'agissant des critères d'appréciation de l'offre, la hiérarchie est claire :

- **la fiabilité** constitue le premier enjeu,
- suivie de **la compétitivité**,
- puis de **la flexibilité**, voire de la rapidité.

Ces éléments sont essentiels non seulement pour développer de nouveaux flux, mais également pour sécuriser et maintenir les trafics existants dans des marchés en constante évolution.

Par ailleurs, l'offre ferroviaire demeure encore insuffisamment lisible et accessible : près d'un tiers des répondants aux enquêtes AUTF ne sont pas en mesure d'évaluer si elle correspond à leurs besoins, ce qui souligne un enjeu majeur de pédagogie et de simplification.

2. Infrastructures ferroviaires : cibler les investissements pour des effets concrets

L'AUTF appelle à une priorisation des investissements visant des gains rapidement perceptibles par les chargeurs :

- **Régénération des lignes capillaires**

La charge financière sur les chargeurs, non propriétaires des infrastructures, est contradictoire avec la revitalisation des territoires. Toute participation doit s'accompagner de garanties et d'engagements de l'État. Il est urgent d'évaluer la décentralisation du financement des capillaires et de réinjecter des moyens dans le Contrat d'Objectif et de Performance de SNCF Réseau.

- **Amélioration de la performance du fret longue distance**

Le développement de sillons P400, la fluidification des grands nœuds ferroviaires ainsi qu'une répartition équilibrée des capacités entre fret et voyageurs sont essentiels. Le déploiement des Services express régionaux métropolitains (SERM) devra impérativement intégrer les besoins du fret.

- **Priorisation des projets à forte maturité**

L'AUTF recommande d'allouer en priorité les financements publics aux projets les plus avancés et structurants, sans dépendre de cofinancements incertains, afin de maximiser l'efficacité des investissements.

3. Rééquilibrer les dispositifs d'aide pour renforcer l'incitation côté chargeurs

L'AUTF souligne que le fléchage actuel des aides à 100 % vers les entreprises ferroviaires ne produit pas d'effet incitatif suffisant pour les chargeurs. En pratique, ces aides ne sont pas toujours perceptibles dans les tarifs proposés.

Un **rééquilibrage de la répartition des aides**, par exemple selon un ratio de type **70 % entreprises ferroviaires / 30 % chargeurs**, conditionné à l'augmentation effective de la part modale du fer, permettrait de mieux engager les clients finaux dans la transition.

4. Soutenir les installations terminales embranchées (ITE), maillon stratégique

Le maintien en service des ITE représente un coût significatif pour les chargeurs (maintenance des installations, moyens de traction, compétences), en contraste marqué avec le mode routier.

Dans ce contexte, l'AUTF préconise :

- la mise en place de **dispositifs d'incitation spécifiques à l'utilisation des ITE** ;
- l'introduction de **mécanismes de bonus** en cas de développement des flux ferroviaires.

Le maintien et le développement du maillage des ITE constituent un levier déterminant pour garantir un socle de trafics ferroviaires et enclencher une dynamique durable de report modal.

En conclusion, l'AUTF souhaite rappeler que toutes les mesures visant à **sécuriser les infrastructures, améliorer la qualité de service et renforcer l'incitation économique pour les chargeurs** sont essentielles pour permettre un véritable essor du fret ferroviaire.

Nous vous remercions de l'attention portée à ces observations et restons à votre disposition pour toute contribution complémentaire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Yves ANTOINE
Président



Étude 2026 de l'ART sur l'ouverture à la concurrence des services de ferroviaires de transport de voyageurs

Remarques et propositions de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)

1/ Chapitre 1 – état des lieux

- Les résultats des premiers **appels d'offres de TER** ne peuvent que conforter la Fnaut dans sa position favorable à la gestion déléguée de services de transport ferroviaire régional : offre, coût, qualité de service, à coût constant pour les régions.
- **Mise au point : pour les SLO**, l'accroissement de l'offre de TGV et le maintien des prix correspondent également aux demandes répétées de la Fnaut pour ce type de relations. Les +16% de circulations et +20% de fréquentation sur l'axe Paris-Lyon montrent bien l'effet moteur de la concurrence et le trafic a augmenté pour chacune des deux compagnies, Trenitalia France et SNCF Voyageurs. La SNCF nous a fait remarquer sa marge du Paris-Lyon avait diminué de 50%. Si l'on peut comprendre le point de vue de l'entreprise, pour la Fnaut, **c'est le développement global du marché ferroviaire qui importe**, et l'on ne peut que s'en satisfaire, compte tenu des objectifs de décarbonation des mobilités partagé par l'ensemble du secteur des transports

2/ Chapitre 2 – freins pour le marché librement organisé

- **Le poids des redevances d'infrastructure** pèse lourdement et directement sur le prix du billet des trains SLO, et la Fnaut, depuis plusieurs années, ne cesse de demander une révision de cette politique qui fait supporter au voyageur des charges relevant de la collectivité. La visibilité à 5 ans sur les charges d'infrastructures ne peut être que bénéfique au maintien d'une stabilité et d'une prédictibilité des prix acquittés par les passagers.
- **En ce qui concerne la maintenance**, en particulier pour les services conventionnés, la réalisation d'ateliers à proximité du réseau attribué (exemple de PACA), autorise à l'opérateur une réactivité aux difficultés qui réduisent la disponibilité du matériel, avec des conséquences positives rapidement perceptibles par le voyageur sur le rétablissement de l'offre de transport.
- **L'indépendance de SNCF Réseau** garantit la la complétude, transparence et la neutralité des informations fournies au voyageur en période normale comme en situation perturbée, que ce soit dans la gestion des circulations ou la gestion des gares. A cet égard, **la Fnaut souhaite que le personnel de Gares & Connexions soit rattaché à SNCF Réseau** et ne dépende plus de SNCF Voyageurs, situation baroque qui complique les demandes des voyageurs tout comme la position des agents commerciaux, qui doivent être indépendants de tout opérateur.

3/ Chapitre 3 – freins pour le marché conventionné

- Si l'on peut comprendre et soutenir la coordination et la simplification des procédures d'appels d'offres qui doivent conduire à une accélération des procédures, dont on a vu les résultats positifs, tant pour les régions que pour les usagers, **la Fnaut est inquiète quant aux demandes de dérogation** qui, même si elles ne peuvent être qu'exceptionnelles, ne peuvent que retarder un peu plus un dispositif transposé et appliqué avec retard dans la législation française.
- On ne le répétera jamais assez, il importe que l'utilisateur des services conventionnés **bénéficie de manière perceptible et aussi rapide** que possible des avantages attendus de l'accélération de l'intensité concurrentielle. La coordination des appels d'offres et la publication de leur calendrier (à l'instar de ce que font leurs homologues allemands) sont des solutions qui devraient y contribuer.
- La Fnaut soutient totalement l'objectif de **renforcer les compétences des AOM** dans la pratique de leurs appels d'offres. L'asymétrie des relations entre elles et la SNCF ne peut conduire qu'à des situations *in fine* défavorables aux voyageurs sur la consistance et la qualité de l'offre ferroviaire. La mutualisation des expériences et la diffusion des bonnes pratiques ne peuvent que contribuer à cet objectif.
- Comme le souligne le présent rapport, l'accès aux données est encore un frein important. Or ces données sont **indispensables aux AOM pour proposer le service** qu'elles souhaitent réellement offrir au public et définir le budget qu'elles désirent y consacrer en toute transparence.
- La question de l'accès au matériel roulant est préoccupante, en ce qu'elle affecte directement les usagers, **pénalisés par le retard à l'arrivée de matériels conformes** à leurs attentes.
- **Clarifier les modalités d'exploitation des gares** est un objectif partagé par la Fnaut. Elle renvoie à notre remarque quant à l'affectation du personnel de Gares et Connexions à SNCF Réseau (cf. chapitre 2 ci-dessus). Le service en gare est un élément essentiel de la **qualité de service** proposée au public. Il faut veiller à la stricte neutralité des décisions du gestionnaire des gares dans l'aménagement des locaux et des services qui y sont proposés.

4/ Chapitre 4 – aménagement du territoire

La Fnaut salue la pertinence et la clarté de ce chapitre, qui vient objectiver une situation de départ embrouillée et prêtant à confusion.

- L'aménagement du territoire, pour la Fnaut, ne doit pas conduire à faire supporter aux **voyageurs** du TGV une mission – l'aménagement du territoire - qui incombe à l'État. De même, il serait difficilement acceptable d'obliger les **régions**, déjà fortement sollicitées pour développer le transport ferroviaire, de contribuer davantage à un service d'intérêt national. L'aménagement du territoire est de la compétence de l'État.

- La qualification de « lignes d'aménagement du territoire doit être déterminée manière objective et ne peut pas être laissée à l'appréciation ou à l'initiative d'un opérateur. Il semble à la Fnaut que **l'ART serait toute désignée pour assurer cette tâche**. On peut à cet égard s'étonner (page 63) que l'on range dans les « villes moyennes » les agglomérations de moins de 700 000 habitants.
- Il conviendra d'objectiver la « rentabilité » d'une ligne en se fondant sur les taux de remplissage et la comptabilité analytique. Si cela s'avère nécessaire, au nom de l'aménagement du territoire, la Fnaut recommande une modulation incitative des péages. Ce choix impose : a/ de définir **la méthode** pour apprécier la rentabilité, b/ d'avoir **accès aux données** nécessaires, c/ de déterminer **quelle instance** choisit les lignes concernées et fixe le taux de réduction des péages et d/ qui **compense** le manque à gagner pour SNCF Réseau. Pour cette démarche, la Fnaut souhaite une **implication de l'Etat** seul responsable de l'aménagement des territoires. Toute intervention des collectivités locales dans ce processus conduirait à une « mise aux enchères » des dessertes ainsi protégées.
- La Fnaut partage la proposition de l'ART de s'orienter vers une **segmentation marché** accompagnée de **réductions tarifaires ciblées** pour répondre à la demande d'assurer la desserte de lignes d'aménagement du territoire. La Fnaut alerte en effet de longue date sur le niveau des péages et son impact sur le prix du billet. Lors de son audition par Monsieur Dominique Bussereau, la Fnaut a souligné qu'elle était **totalelement opposée à faire payer aux voyageurs** - ou aux régions - **un supplément à leur billet** si leur train devait s'arrêter dans une gare dite « d'aménagement du territoire ».

5/ Chapitre 5 – matériel roulant

La Fnaut partage dans son ensemble l'analyse faite par l'ART des freins à l'ouverture du marché constitués par la chaîne industrielle actuelle de fourniture de matériel roulant, que ce soit pour les SLO, et peut-être surtout pour les services conventionnés, « les trains du quotidien ». Là encore, c'est le passager qui sera pénalisé par le temps passé à attendre les nouveaux matériels et de meilleures conditions de déplacement.

- L'analyse des causes des délais de livraison - processus d'homologation, sur-spécifications, essais, homologation...- est partagée par la Fnaut.
- La coordination entre sociétés publiques locales est sans doute une bonne solution pour permettre aux régions de « peser » efficacement sur la chaîne de fabrication.
- La Fnaut est plus réservée **sur l'affirmation selon laquelle la multiplication des structures de portage pourrait accroître le risque de fragmentation**. La coordination entre SPL est tout à fait souhaitable, mais nous pensons qu'elle a des limites tenant à l'étalement du **calendrier des appels d'offres**, qui restreindra les offres groupées ; il faut aussi laisser aux **régions la liberté de choisir** leur fournisseur de matériel roulant, sauf à vouloir les contraindre à des commandes groupées autour d'un seul constructeur. Des matériels sont déjà disponibles auprès d'autres industriels européens, ce qui pourrait réduire les délais de mise en exploitation des nouveaux trains.

- Ces délais d'attente préjudiciables aux usagers pourraient aussi être réduits par le recours aux **sociétés de location de matériel roulant**, et la Fnaut regrette que cette hypothèse ne soit pas retenue par le rapport de l'ART.

6/ Chapitre 6 – distribution

La Fnaut revendique le droit, pour le voyageur, de pouvoir acheter, auprès d'un seul site d'information et de distribution, un seul billet de bout en bout, quel que soit le nombre de compagnies utilisées et les services utilisés (commercial ou conventionné), le voyageur étant couvert, pour la totalité de son déplacement, par les droits des voyageurs ferroviaires correspondants.

- La Fnaut est également attachée à la possibilité pour le voyageur de pouvoir **poursuivre son déplacement** jusqu'à sa destination finale en cas de dysfonctionnement du service assuré par l'un des opérateurs. La mise en place d'un régime de **garantie de correspondance** tel que suggéré par l'ART, est très souhaitable et la Fnaut soutient la suggestion de l'ART de faire évoluer le cadre juridique (Règlement 2021/782) sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires afin de garantir les correspondances lorsqu'un trajet implique plusieurs transporteurs. La Fnaut soutient également la proposition de faire évoluer la législation nationale si nécessaire pour garantir les correspondances.
- La suggestion d'ouvrir aux usagers un accès transparent, équitable et non discriminatoire à l'ensemble des offres et d'en « **mutualiser** » la **distribution** correspond également aux attentes de notre fédération.
- La Fnaut est favorable à l'instauration par les AOM de la mise en place de **systèmes de distribution interopérables** utilisant des standards techniques communs. Il convient avant tout de simplifier le « parcours du voyageur » si l'on désire qu'il se reporte vers le rail pour ses déplacements. La Fnaut suit avec intérêt les travaux menés par les régions en partenariat avec l'État pour créer une « **plateforme nationale d'interopérabilité** », qui devra aussi intégrer la mobilité interrégionale et multimodale. A cet égard, la Fnaut est convaincue que le projet de « **titre unique** » est une réponse à la fragmentation des offres ferroviaires régionales ; il obligera l'ensemble des acteurs du transport ferroviaire à publier l'ensemble de leurs données de mobilité dans des formats interopérables.