



ENSTA Ferroviaire

# La concurrence ferroviaire en France

Octobre 2024

## L'auteur

Superviseur plan de transport pour l'axe TGV Est de SNCF Voyageurs, Martin Huillet est passé par l'industriel ferroviaire Siemens Mobility. Il est diplômé de l'ENSTA Paris (ENSTA 2022) et du Master Projet-Innovation-Conception de l'Ecole Polytechnique.

# 1. L'ouverture à la concurrence, quesako ?

## Une dynamique impulsée par l'Union Européenne

Créée en 1938 comme union de 6 grandes compagnies ferroviaires régionales, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) est alors devenue la société responsable du réseau ferroviaire français, sous un statut de société d'économie mixte régie par une convention avec l'Etat français. En 1983, le statut de la SNCF évolue en établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui est désormais piloté par des contrats pluriannuels avec l'Etat.

Les directives de l'Union Européenne (UE) des années 1990<sup>1</sup> imposent notamment aux états membres une **séparation comptable des fonctions de gestion d'infrastructure et d'exploitation des services de transport** : en conséquence, l'Etat crée en 1997 l'établissement Réseau ferré de France (RFF)<sup>2</sup>, scindé de la SNCF et propriétaire du réseau ferroviaire national. La gestion du réseau reste toutefois déléguée à la SNCF, situation générant de nombreux conflits d'exploitation et aboutissant finalement à l'**unification de ces deux établissements** en 2015<sup>3</sup> dans un établissement de tête. La SNCF conserve cette structure tout en changeant de statut en 2020<sup>4</sup> : sa maison-mère pilote le **gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau** et l'**entreprise ferroviaire SNCF Voyageurs**.

Par ailleurs, il existe d'autres gestionnaires d'infrastructure en France. Ceux-ci officient essentiellement dans le cadre de partenariats public-privé, de conventions avec SNCF Réseau (notamment sur les lignes à grande vitesse) et sur des lignes à faible trafic et de ports maritimes. **Ces gestionnaires d'infrastructure perçoivent des redevances auprès des entreprises ferroviaires en l'échange de l'octroi de sillons**, c'est-à-dire de droits de passage sur le réseau à des horaires donnés.

## Trois segments concernés

L'ouverture à la concurrence s'effectue sur **trois catégories distinctes d'activité de transport ferroviaire**, chacune avec son calendrier propre (FIGURE 1) :

- *Le fret ferroviaire* : l'UE ouvre ce marché à la concurrence en 2003<sup>5</sup>. Cette libéralisation est effective en France en 2005 où circule le premier train de marchandises d'une compagnie privée ;
- *Les services librement organisés (SLO)* : il s'agit du transport de voyageurs indépendamment du périmètre du service public. Le transport international de voyageurs est libéralisé dès 2007<sup>6</sup>, avec la possibilité d'offrir à la vente des trajets intérieurs à un pays sur un trajet international (on parle de cabotage). L'UE prolonge cette ouverture aux trajets nationaux en 2016<sup>7</sup>. Les trains à grande vitesse tombent par exemple sous cette catégorie ;

---

<sup>1</sup> Directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires

<sup>2</sup> Décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France

<sup>3</sup> Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire

<sup>4</sup> Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire

<sup>5</sup> Premier et deuxième paquets ferroviaires : directives 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE puis 2004/51/CE

<sup>6</sup> Troisième paquet ferroviaire : directive 2007/58/CE

<sup>7</sup> Quatrième paquet ferroviaire : directive n°2016/798

- *Les marchés conventionnés* : il s'agit du transport de voyageurs dans le cadre du service public. En France, on en distingue deux volets : premièrement, le transport régional est sous l'égide des régions qui en sont les autorités organisatrices<sup>8</sup>. SNCF Voyageurs exploite ainsi ces liaisons sous la marque TER (Transport express régional). Il faut noter que l'utilisateur ne paie que 25 % du coût réel des billets de celles-ci, le reste étant financé par l'Etat et les régions<sup>9</sup>. Deuxièmement, certaines liaisons longue-distance relèvent du service public de l'Etat, appelé Trains d'équilibre du territoire (TET) et exploité par SNCF Voyageurs sous la marque Intercités. Ces deux volets (trains régionaux et TET) s'ouvrent à la concurrence selon un calendrier défini par l'Etat<sup>10</sup>.



FIGURE 1 : calendrier d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France

### Des autorités publiques dédiées

La libéralisation du transport ferroviaire dans les pays membres de l'UE s'accompagne enfin de la création d'agences nationales, avec en France :

- *L'Autorité de régulation des transports (ART)*<sup>11</sup>, en charge de la régulation économique en termes de concurrence entre entreprises ferroviaires et de tarifs d'accès au réseau ferroviaire national (RFN) imposés par SNCF Réseau aux entreprises ferroviaires ;
- *L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)*<sup>12</sup>, en charge de la sécurité ferroviaire. Il délivre notamment les certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires et les agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure.

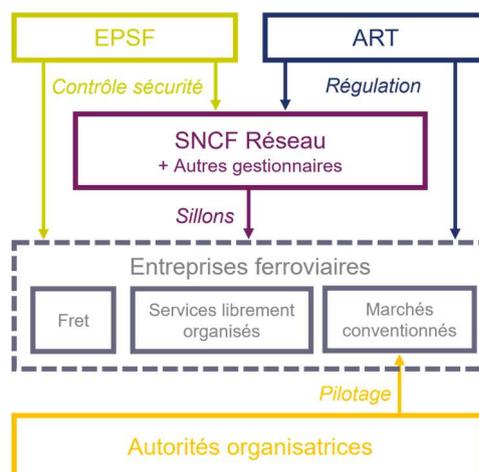


FIGURE 2 : organisation résumée du transport ferroviaire en France

<sup>8</sup> Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

<sup>9</sup> Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence, Cour des Comptes, 20 septembre 2024

<sup>10</sup> Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

<sup>11</sup> Code des transports, Titre VI

<sup>12</sup> Code des transports, Titre II

## 2. Le déroulement de l'ouverture à la concurrence en France

### Le fret ferroviaire : un marché désormais libéralisé... et des conséquences pour Fret SNCF

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France a profondément transformé la physionomie de ce marché, déjà altéré par la concurrence avec le fret routier. En 2023, son trafic a atteint son plus bas niveau depuis 1980 avec 29 milliards de tonnes.km<sup>13</sup> transportés par **une vingtaine d'entreprises ferroviaires dont fait partie Fret SNCF**. L'interruption du trafic entre la France et l'Italie via la vallée de la Maurienne, causée par un éboulement, pénalise le trafic tout comme les nombreuses mobilisations sociales chez les transporteurs.

Transporteur historique faisant partie du pôle Rail Logistics Europe (groupe SNCF), **Fret SNCF possède environ la moitié des parts de marché**. Courant 2023, une enquête de la Commission européenne a épinglé l'Etat français pour ses aides à son transporteur jugées non conformes aux règles de concurrence. En réponse, la France envisage de céder environ 30 % du volume d'activité de Fret SNCF (en tonnes.km) aux concurrents, conduisant à une réorganisation complète du transporteur de marchandises.

### Services librement organisés : une présence des compagnies nationales étrangères

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire français a été marquée par l'**arrivée des compagnies nationales étrangères sur le segment des services librement organisés**. Le groupe italien Trenitalia ouvre les hostilités en 2011 en lançant les trains de nuit entre Paris et Venise, complétés par des liaisons de jour entre Milan et la côte d'Azur. Aujourd'hui, Trenitalia exploite cinq allers-retours quotidiens à grande vitesse entre Paris et Lyon, en attendant la réouverture de la ligne de la Maurienne vers l'Italie par laquelle elle rejoignait Milan.

L'arrivée de ce nouveau concurrent a, selon l'ART, généré une **augmentation de l'offre de 10 % par rapport à 2019 tout en abaissant les tarifs de 10 %<sup>14</sup> entre les deux villes en comparaison aux niveau d'avant l'ouverture à la concurrence**. Rentable pour les entreprises ferroviaires, la ligne à grande vitesse Paris-Lyon attire également le groupe espagnol Renfe qui envisage de s'y implanter à partir de fin 2024. La compagnie exploite déjà deux liaisons internationales à grande vitesse France-Espagne : Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid.

### Une libéralisation plus laborieuse pour les marchés conventionnés

Malgré l'ouverture du transport ferroviaire régional à la concurrence en 2019, **peu de liaisons ont aujourd'hui été soumises à des appels d'offres par les régions**, autorités organisatrices. En effet, celles-ci avaient encore la liberté de prolonger leur convention avec SNCF Voyageurs : ce fut par exemple le choix de la Bretagne, de Bourgogne-Franche-Comté ou de l'Occitanie.

Contraintes de toute façon d'ouvrir l'ensemble de leurs liaisons à la concurrence pour 2033, d'autres régions ont déjà commencé ce processus : **sur les sept lots ouverts, quatre ont été remportés par des entreprises du groupe SNCF** (SNCF Voyageurs ou Keolis). On note l'arrivée

---

<sup>13</sup> Marché français du transport ferroviaire – Premiers chiffres 2023, Autorité de régulation des transports

<sup>14</sup> Ces chiffres sont à nuancer au regard du développement de l'offre à bas coût Ouigo de la SNCF sur cette liaison

de la RATP sur deux lignes de tram-train d'Île-de-France ainsi que celle du groupe Transdev en Provence-Alpes-Côte d'Azur (ligne Marseille-Nice) et en Grand Est (ligne Nancy-Contrexéville).

Sur le marché conventionné des trains d'équilibre du territoire (TET), l'Etat est d'abord passé par un échec en 2020 : son appel d'offres pour les liaisons Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux a été jugé infructueux après que SNCF Voyageurs fut seul candidat. La procédure a été relancée en 2022 et est toujours en cours.

### Quelle stratégie concurrentielle de SNCF Voyageurs pour sortir de son monopole ?

SNCF Voyageurs n'a pas attendu l'ouverture du marché des services librement organisés (SLO) pour diversifier son modèle d'affaires et se préparer à affronter la concurrence : **le service Ouigo, lancé en 2013, s'est forgé une place solide dans le paysage des transporteurs.** Inspiré des compagnies aériennes à bas coûts, il représente aujourd'hui 20 % de la fréquentation en passagers.km des SLO selon l'ART. Son positionnement est unique sur le marché : il propose des billets environ deux fois moins cher que la première classe et a lancé des liaisons sur « lignes classiques »<sup>15</sup> en 2022.

De plus, **la stratégie de SNCF Voyageurs est résolument tournée vers l'international.** Bien que ses partenariats avec les compagnies nationales espagnole (Renfe) et italienne (Trenitalia) fassent partie du passé, l'entreprise collabore toujours avec la Deutsch Bahn et les Chemins de fer fédéraux suisses pour ses liaisons à grande vitesse transfrontalières. Sa filiale Eurostar enregistre également un fort succès en 2023 (+ 22 % de passagers par rapport à 2022<sup>16</sup>).

**Le transporteur a enfin l'ambition de percer sur les marchés domestiques des pays frontaliers.** Premièrement, SNCF Voyageurs s'est lancé en 2020 sur le marché espagnol à grande vitesse avec sa marque Ouigo, captant aujourd'hui 11,2 % du marché selon l'ART. Deuxièmement, l'Italie est dans le viseur du transporteur : en plus de sa liaison existante de Paris à Turin, SNCF Voyageurs compte proposer des liaisons domestiques entre Turin, Naples et Venise, dès 2026, visant ainsi les 15 % de part de marché en 10 ans<sup>17</sup>.

## 3. Perspectives : des challengers... et des barrières à l'entrée

### La grande vitesse ferroviaire française attire les investisseurs

**Trois nouveaux entrants visent un déploiement de services librement organisés à grande vitesse dans les prochaines années,** avec des approches variées (FIGURE 3) et un véritable challenge financier : l'investissement nécessaire au lancement d'un tel service se compte en centaines de millions d'euros :

- *Le Train* : cette société créée en 2020 compte relier Bordeaux, Nantes et Rennes sans passer par Paris pour 2027. Il lui reste à boucler une levée de fonds de 350 M€ pour financer le matériel roulant commandé à l'industriel espagnol Talgo, qu'elle espère pour fin 2024<sup>18</sup> ;

---

<sup>15</sup> C'est-à-dire hors lignes à grande vitesse

<sup>16</sup> Communiqué de presse Eurostar, 24 janvier 2024

<sup>17</sup> Communiqué de presse SNCF Voyageurs, 12 juin 2024

<sup>18</sup> Interview de Catherine Pihan-Le Bars au Journal des Entreprises, 15 mai 2024

- *Proxima* : ce nouvel opérateur a créé la surprise en juin 2024 en annonçant avoir levé 1 milliard d'euros auprès du fonds d'investissement Antin Infrastructure Partners. Il se lancera en 2028 sur des liaisons entre Paris et les métropoles du Grand Ouest : Angers, Nantes et Rennes. Le matériel roulant a été commandé auprès d'Alstom, qui en assurera également la maintenance<sup>19</sup> ;
- *Kevin Speed* : la société envisage de lancer un service de navettes à grande vitesse reliant Paris à Lille, Lyon et Strasbourg, s'arrêtant dans tous les gares intermédiaires. Il lui reste à clôturer une dernière levée de fonds pour financer son matériel roulant auprès d'Alstom, avec qui il est en négociation exclusive<sup>20</sup>.



FIGURE 3 : Projets de services librement organisés à grande vitesse à l'horizon 2030

**L'intérêt des nouveaux entrants pour la grande vitesse s'explique notamment par le potentiel de croissance du trafic sur ce segment.** Les derniers chiffres de l'ART démontrent en effet une hausse de la demande, avec un taux d'occupation des services librement organisés domestiques (uniquement sur le réseau ferré national)<sup>21</sup> en hausse de 3 % entre 2022 et 2023, atteignant 77 % : le trafic (en passagers.km) est ainsi en hausse de 3 % sur cette période alors que l'offre reste relativement stable (- 1 % en trains.km malgré une hausse de 1 % en sièges.km grâce à des rames plus capacitaires). Parallèlement, seule la LGV Paris-Lyon est aujourd'hui saturée, elle qui concentre le tiers du trafic à grande vitesse<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> Communiqué de presse Alstom, 3 octobre 2024

<sup>20</sup> Communiqué de presse Kevin Speed, 4 mars 2024

<sup>21</sup> Les SLO sont tous à grande vitesse à l'exception du service Trains Classiques de Ouigo qui représente moins de 1% du trafic

<sup>22</sup> Site de SNCF Réseau, données mises à jour le 24 septembre 2024

## Railcoop et Midnight trains, des échecs qui révèlent de fortes barrières à l'entrée

Toutefois, **les centaines de millions d'euros levés pour lancer des services à grande vitesse ne doivent pas occulter les obstacles à lever pour pénétrer ce marché**. Deux sociétés en ont récemment fait les frais :

- *Railcoop* : cette société coopérative a été fondée en 2019 et ambitionnait de relancer la liaison entre Bordeaux et Lyon par le Massif Central. Rencontrant des difficultés de gestion et des déboires avec la rénovation de son matériel roulant acquis auprès de régions françaises, sa liquidation est prononcée en avril 2024<sup>23</sup> ;
- *Midnight Trains* : avec comme projet de relier les capitales européennes en train de nuit, la compagnie s'est heurtée à la frilosité des fonds d'investissement pour passer à la vitesse supérieure<sup>24</sup>.

Derrière les problématiques de financement, **c'est bien l'accès au matériel roulant qui est un casse-tête pour les nouveaux entrants** : une voie alternative est de passer par une société de location appelée ROSCO (pour *rolling stock company*), dont l'offre reste néanmoins encore très peu mature en France. L'acquisition de compétences et de moyens pour concevoir, acquérir et maintenir le matériel et homologuer celui-ci est donc un réel défi technique et financier : c'est notamment le cas pour les équipements de sécurité embarquée ou la vérification de la compatibilité avec l'infrastructure<sup>25</sup>.

## La grande vitesse en Espagne : quel bilan ?

Quels enseignements peut-on tirer de l'ouverture à la concurrence à l'étranger ? Le marché de la grande vitesse en Espagne (deuxième plus grand réseau à grande vitesse du monde derrière la Chine) est un cas d'étude intéressant pour imaginer ce à quoi pourrait ressembler son équivalent français d'ici quelques années. Car la filiale Ouigo España de SNCF Voyageurs n'est pas la seule société à être venue challenger l'opérateur historique Renfe avec ses services AVE (conventionnel) et Avlo (à bas coûts) : on y trouve également le service Iryo dont l'italien Trenitalia est actionnaire à 45 %.

Ainsi, et selon l'ART, l'offre ferroviaire à grande vitesse espagnole a augmenté de 55 %, pour une augmentation de fréquentation de 50 % depuis 2019. Le rail est venu grignoter 5 % de part modale à la voiture et à l'avion sur cette période pour atteindre 56 %. Et tandis que les deux nouveaux entrants ont capté plus d'un quart du marché, les prix moyens sur les liaisons libéralisées ont baissé de 40 %. **On constate donc une baisse massive des prix parallèlement à une forte augmentation de l'offre, attirant les voyageurs vers le rail.**

Pour autant, cette situation est loin de donner satisfaction à l'opérateur historique Renfe : enregistrant des pertes record (600 M€ depuis 2021<sup>26</sup>), la société publique a porté plainte en juillet 2024 devant de la Commission Européenne contre Ouigo España, accusé de dumping par sa politique tarifaire *low cost*.

---

<sup>23</sup> Article La Dépêche, 2 mai 2024

<sup>24</sup> Communiqué Midnight Trains, 31 mai 2024

<sup>25</sup> Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, ART, février 2022

<sup>26</sup> Article *Preferente* (espagnol), 30 septembre 2024

## Vers une reconfiguration de l'écosystème ferroviaire régional ?

Augmentation de l'offre et baisse des prix, les premiers bilans à tirer de la libéralisation du rail en service librement organisé semblent être positifs pour l'utilisateur. Mais qu'en est-il des marchés conventionnés ? En premier lieu, l'ouverture à la concurrence pousse les autorités organisatrices à challenger l'offre existante : **les conventions récemment signées entre les régions et SNCF Voyageurs promettent une augmentation de l'offre** (30 % d'offre supplémentaire d'ici 2035 en Auvergne-Rhône-Alpes<sup>27</sup>, doublée en Bretagne d'ici 2040<sup>28</sup>) **et de la qualité de service** (4 points de régularité en 4 ans en Nouvelle Aquitaine<sup>29</sup>, doublement des pénalités pour trains supprimés en Hauts-de-France<sup>30</sup>). L'ambition est analogue pour les concurrents ayant remporté des lots auprès des régions, avec comme exemple Transdev qui doublera l'offre actuelle sur la ligne Marseille-Toulon-Nice<sup>31</sup>.

**De nouveaux modèles de gestion émergent également de l'ouverture à la concurrence des TER.** Ainsi, la région Grand Est avait proposé un lot incluant à la fois les missions de gestion d'infrastructure et de transport de voyageurs sur la ligne Nancy-Contrexéville<sup>32</sup>. Ce transfert de compétences de l'Etat et SNCF Réseau à la région, particulièrement innovant, vise à préserver les lignes de desserte fine des territoires et revitaliser les territoires desservis.

---

<sup>27</sup> Dossier de presse, région Auvergne-Rhône-Alpes, 16 février 2024

<sup>28</sup> Dossier de presse, région Bretagne, décembre 2023

<sup>29</sup> Convention TER Nouvelle Aquitaine – SNCF Voyageurs, décembre 2023

<sup>30</sup> Article La Voix du Nord, 13 octobre 2023

<sup>31</sup> Article Banque des Territoires, 8 septembre 2021

<sup>32</sup> Contrat remporté par un consortium entre NGE Concessions, Transdev et la Banque des Territoires en juillet 2024