

Concurrence ferroviaire : du mieux pour l'organisation et le financement du rail ?

3.4.2026 - | Sénat

Le 1er avril 2026, à l'approche de l'examen par le Sénat du projet de loi-cadre relatif au développement des transports, Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, rapporteurs spéciaux des crédits des transports, ont présenté, devant la commission des finances, les premiers constats et les premières pistes de recommandations de leur mission de contrôle consacrée aux effets sur les finances publiques de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Ils en présenteront les conclusions définitives au mois de mai prochain.

La concurrence a des effets positifs indéniables pour augmenter l'offre de transports ferroviaire et répondre ainsi aux besoins des Français. **Cependant, les pouvoirs publics se sont jusqu'ici contentés de ces effets attendus sans anticiper suffisamment ses effets de bords** sur le système ferroviaire : son organisation, son pilotage, sa cohérence, son efficacité, sa lisibilité ou encore sa répartition équilibrée sur le territoire.

En ce qui concerne les **services ferroviaires dits conventionnés** et en particulier les transports express régionaux (TER) subventionnés par les régions, les premiers appels d'offres attribués montrent ainsi que l'ouverture à la concurrence permet de réaliser des gains d'efficacité significatifs et d'améliorer la qualité de service. **Pour le même niveau de dépenses publiques, les régions pourront augmenter l'offre** sur leurs lignes. **La concurrence fait néanmoins peser des risques de désorganisation et de "balkanisation" du système qui ont été jusqu'ici négligés. Il est urgent que l'État assume enfin pleinement le rôle d'intégrateur global du système.**

Alors que 40 lots doivent être mis en concurrence d'ici à 2033, **le calendrier d'ouverture à la concurrence des TER n'apparaît de surcroît pas tenable** et risque de conduire à ce que de nombreux appels d'offres n'attirent qu'un seul candidat, pour une intensité concurrentielle dès lors toute relative... Dans ces conditions l'optimisation attendue des dépenses régionales dans les transports ne pourrait pas se matérialiser. **Une négociation entre partenaires européens d'un assouplissement de ce calendrier est indispensable.**

Les pouvoirs publics ont également pêché par manque d'anticipation en ce qui concerne l'ouverture à la concurrence des services de trains à grande vitesse (TGV). **Le financement global du système sera bouleversé** par l'arrivée de la concurrence, qu'il s'agisse de la régénération et de la modernisation réseau ou de l'aménagement du territoire. Pourtant et **en dépit d'alertes précoces du Sénat, ce sujet a été systématiquement ignoré** par les gouvernements successifs, **dans une forme de confiance aveugle à la "main invisible"** de la concurrence qui répartirait harmonieusement les bénéfices qu'elle génère entre territoires, entre opérateurs, entre usagers et contribuables. **Continuer à se voiler la face pourrait réserver de très mauvaises surprises, avec le risque que le contribuable national et le budget des collectivités soient sollicités** pour corriger les effets de bords d'une ouverture du marché non maîtrisée.

À ce jour, **les conséquences de l'ouverture à la concurrence sur le financement du réseau sont incertaines**, notamment car le phénomène "d'écroulement" des marges de l'opérateur historique par les nouveaux entrants - qui se positionnent en priorité sur les lignes TGV les plus rentables-, pourrait réduire les abondements par la SNCF du fonds de concours qui contribue au financement

des investissements dans la régénération et la modernisation des infrastructures. Cette perspective est **d'autant plus inquiétante qu'à l'horizon 2028, il sera nécessaire de trouver un milliard d'euros de ressources supplémentaires** pour financer ces opérations.

Enfin, **s'il est bien un sujet que la concurrence ne règlera pas d'elle-même, c'est celui de l'aménagement ferroviaire du territoire. Elle pourrait même fragiliser les dessertes TGV dites "d'aménagement du territoire"** que la SNCF maintient aujourd'hui à la faveur d'un système de péréquation financière interne abondé par les bénéfices qu'elle réalise sur les lignes les plus rentables, au premier rang desquelles Paris-Lyon. Ce système n'est plus tenable dans le cadre d'un marché ouvert. **Comment préserver ces dessertes dans un système concurrentiel ? Malgré une initiative législative précoce adoptée par le Sénat dès 2018, ce sujet a été systématiquement évité depuis.** Les rapporteurs estiment qu'**il est urgent de le réinvestir et de le traiter**. Ils prendront des initiatives en ce sens dans le cadre de l'examen prochain du projet de loi-cadre relatif au développement des transports.

<https://www.senat.fr/salle-de-presse/communiqués-de-presse/presse/03-04-2026/concurrence-ferroviaire-du-mieux-pour-l'organisation-et-le-financement-du-rail.html>