



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Inquiétudes face à l'ouverture à la concurrence du ferroviaire français

Question écrite n° 9676

Texte de la question

M. Fabrice Barusseau alerte M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur les risques de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. L'état du réseau ferré français est préoccupant, son besoin d'investissement pour le maintenir à niveau est important, en témoigne la table ronde de la commission aménagement du territoire et développement durable du Sénat, du 18 juin 2025, sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Les acteurs partagent la nécessité d'améliorer la qualité de service pour que le ferroviaire français soit attractif. Face à ses constats partagés, il demeure de vives inquiétudes sur la capacité de l'opérateur SNCF à se maintenir dans la course à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. La liste est longue : condition de travail, *dumping* social, abandon des lignes peu rentables, fragmentation du réseau, lisibilité de l'offre, sécurité, risque de sous-investissement, charge pour les collectivités. Depuis les années 2000, l'ouverture à la concurrence du ferroviaire a été promue sans demi-mesure. Pour le ferroviaire, c'était la solution miracle qui allait permettre de réduire les prix, tout en améliorant le service. Finalement, on assiste à un démantèlement du fret, à une augmentation des prix et à une privatisation à bas bruit du service aux publics. Les conseils régionaux financent pratiquement seuls le maintien des lignes secondaires, la Cour des comptes pointe d'ailleurs un risque pour les finances publiques régionales. L'adaptation à l'ouverture à la concurrence va se faire au détriment du service aux publics. Le maillage ferroviaire français et son opérateur historique sont une chance face à l'urgence climatique. Il est essentiel de favoriser les modes de transport décarbonés, au premier rang desquels le transport ferroviaire. Le train est en effet un levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en garantissant une offre de mobilité de qualité et accessible pour les usagers et les contribuables. Face aux difficultés de la SNCF à rester compétitive, M. le député souhaite connaître les garanties de l'État pour que les Français ne soient pas les perdants de la libéralisation du marché. Il lui demande quelles sont les actions prévues par le Gouvernement pour assurer les conditions de travail des cheminots et une offre de qualité en matière d'entretien du réseau, de développement du report modal et de la gestion capacitaire.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est attentif à l'offre de transport ferroviaire, aux capacités de mobilités décarbonées pour toutes et tous et à la disponibilité d'un service de qualité pour les usagers. Pour cela, l'entretien du réseau ferroviaire bénéficie d'un rehaussement marqué de l'ambition de sa régénération et de sa modernisation. Ces orientations nouvelles ont été réaffirmées par le ministre des transports à l'issue de la conférence « Ambition France Transports ». Celles-ci doivent se traduire en particulier par une augmentation de 1,5 Md€ (valeur 2028) par an des investissements affectés à la régénération et à la modernisation (commande centralisée du réseau, système de signalisation ERTMS) à compter de 2028, permettant d'arrêter le vieillissement du réseau ferré national. Les participants à la conférence « Ambition France Transports » ont également demandé que soit dressé un bilan du plan d'actions en faveur des petites lignes lancé en 2020 par le Gouvernement. Il s'agit d'en tirer les enseignements et proposer la stratégie la plus adaptée à la gestion du réseau des petites lignes pour les années à venir, compte tenu de nouveaux éléments apparus depuis 2020. En particulier, la conférence a fait le constat de difficultés de financement des petites lignes, malgré des contrats de plan État-régions (CPER) ambitieux, compte tenu des contraintes budgétaires actuelles de l'État et des collectivités locales. Ainsi, une

nouvelle mission d'analyse a été confiée au Préfet Philizot afin de mettre à jour le partage des responsabilités en matière de gestion des petites lignes. La gestion capacitaire s'appuie sur la démarche des plateformes ferroviaires services et infrastructures (PFSI) – expérimentée dès 2015 puis généralisée fin 2020 à l'échelle nationale. Elle permet d'instituer un dialogue continu et ouvert entre SNCF Réseau, les autorités organisatrices de la mobilité régionale (AOM) et les acteurs du fret ferroviaire, sous la supervision de l'État. L'objectif est de coordonner la planification des services ferroviaires en l'articulant étroitement avec les choix opérés, après concertation, sur l'évolution de l'infrastructure à horizons 5, 10 ans et plus. Les infrastructures de transport ferroviaire sont également financées dans le cadre des CPER. L'État apporte dans ce cadre près de 3,4 Md€ sur les plus de 9 Md€ de projets ferroviaires inscrits qui bénéficieront également des apports des régions et des autres collectivités. Ces financements permettront la sauvegarde de petites lignes, l'amélioration du réseau structurant, le développement des services express régionaux métropolitains et du fret et de rendre un plus grand nombre de gares accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'État prend par ailleurs en charge une partie des coûts complets de l'infrastructure nécessaires aux trains express régionaux (TER) hors Île-de-France, via la redevance d'accès. En 2024, l'État a ainsi versé 2,71 Md€ toutes taxes comprises pour les redevances d'accès régionales. Dans l'optique d'un développement du transport ferroviaire, dans le respect des règles européennes de concurrence, il est de l'intérêt des usagers que l'opérateur SNCF Voyageurs se maintienne et même qu'il augmente son offre ferroviaire. Concernant le transport ferroviaire conventionné, les régions en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) jouent un rôle essentiel dans l'organisation et le financement des transports collectifs notamment pour soutenir la transition écologique et la cohésion territoriale. Comme l'État, elles sont confrontées à des contraintes budgétaires fortes malgré la demande croissante de mobilités décarbonées. De ce fait, le Gouvernement a soutenu la possibilité pour les régions de définir et de percevoir un versement mobilité leur permettant de financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des services de transport public. Cela permet à chaque région de prévoir une augmentation de l'offre ferroviaire avec une meilleure fréquence, notamment dans les lots ouverts à la concurrence. L'ouverture à la concurrence peut apporter une augmentation de l'offre comme en témoigne l'annonce de l'attribution, en octobre 2025, par la région Sud, du lot n° 3 « Est Provence et ligne des Alpes » avec une augmentation de l'offre de 30 %. Concernant les services librement organisés, le matériel roulant de l'activité TGV étant utilisé à pleine capacité dans l'attente de la livraison des TGV-M, SNCF Voyageurs ne peut pas augmenter son offre, malgré une demande croissante. L'offre supplémentaire apportée par ses concurrents permet donc une augmentation du nombre de voyageurs au global, faisant certes diminuer la part de marché de SNCF Voyageurs, mais pas le nombre de voyageurs qu'elle transporte. SNCF Voyageurs a ainsi publié, le 4 septembre 2025, ses chiffres de fréquentation pour l'été 2025 : sur l'axe « Provence », sur lequel la concurrence est la plus forte, le niveau de fréquentation a augmenté de 9 % par rapport à 2024. Plus récemment, la plateforme de réservation en ligne Trainline a tiré un premier bilan de l'ouverture à la concurrence de l'axe Paris Marseille avec une baisse des prix de 18 % et une augmentation du nombre de passagers de presque 50 %. Ces premiers éléments seront confirmés par le bilan que réalise chaque année l'Autorité de régulation des transports. Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence au niveau européen a également permis à SNCF Voyageurs de lancer son activité sur le marché domestique espagnol via sa filiale Ouigo España, et lui permettra aussi de lancer son activité en Italie dans les prochaines années. Le Gouvernement est enfin attentif aux conditions de travail des cheminots avec le développement d'un cadre social protecteur pour les salariés et compétitif pour les entreprises dans le secteur ferroviaire. Des garanties sociales de haut niveau sont prévues par la loi au bénéfice des salariés concernés par le transfert de leur contrat de travail à un nouvel opérateur dans le cadre du renouvellement d'un contrat de service public, avec notamment : garantie de rémunération, maintien des accords collectifs antérieurs pendant la négociation de nouveaux accords, maintien de la garantie d'emploi et de l'affiliation au régime spécial de retraite de la SNCF pour les salariés qui relevaient du statut. Ces garanties sont complétées par des accords conclus entre les partenaires sociaux au niveau de la branche ferroviaire. Les négociations se poursuivent pour définir un cadre social protecteur commun à la branche et aboutir à une convention collective nationale étendue. Les cheminots disposent également d'un système de protection sociale dédié aux spécificités des métiers du secteur ferroviaire avec la mise en place de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel ferroviaire, qui assure depuis 2024 la gestion des prestations de prévoyance de la sécurité sociale pour l'ensemble des salariés de la branche. L'attractivité de la branche ferroviaire est dynamique avec 8 600 embauches réalisées en 2024 et 9 100 embauches en 2023. Les effectifs de la branche ont augmenté de près de 7 % depuis 2022 et restent employés à 97 % en contrat à durée indéterminée.

Données clés

Auteur : [M. Fabrice Barusseau](#)

Circonscription : Charente-Maritime (3^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9676

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 septembre 2025](#), page 7666

Réponse publiée au JO le : [20 janvier 2026](#), page 402