

Ouverture à la concurrence des marchés voyageurs – État des lieux à mi-année 2022

L'ouverture effective à la concurrence du transport ferroviaire domestique librement organisé depuis le 18 décembre 2021

La fin d'année 2021 a vu l'arrivée effective en France de la concurrence ferroviaire sur trajets domestiques. L'opérateur italien **Trenitalia France** (ex-Thello) propose ainsi, depuis la mi-décembre 2021, une desserte (sur deux aller-retours par jour) de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Milan en parallèle de l'opérateur SNCF Voyageurs. L'opérateur Thello était par ailleurs également le premier (et unique) opérateur ferroviaire à avoir opéré depuis la libéralisation des services internationaux de transport de voyageurs en 2009 une activité internationale comportant des liaisons de cabotage entre Marseille et Nice. La ligne Marseille-Milan intégrant ces liaisons a été arrêtée à mi-année 2021 par l'opérateur, de même que la ligne de train de nuit Paris-Milan-Venise.

Une entrée en service de nouveaux services librement organisés sur lignes classiques en avril 2022

Depuis le 11 avril 2022, la filiale dédiée **OSLO** de SNCF Voyageurs (disposant d'une licence propre d'entreprise ferroviaire octroyée le 13 janvier 2022), a débuté de nouveaux services librement organisés sur ligne classique, sous l'appellation commerciale « Ouigo Train Classique ».

Ces nouveaux services sont opérés depuis Paris vers Nantes et Lyon (trois aller-retours par jour respectivement).

L'O/D Paris-Lyon, déjà opérée par des services TAGV inOui et Ouigo et par une offre conventionnée TER, voit ainsi, avec l'arrivée des offres Trenitalia et OSLO, une diversification forte de son offre entre cinq services ferroviaires différents, dont un service conventionné.

En application du règlement d'exécution (UE) 2018/1795 de la Commission, sept tests d'équilibre économique ont été réalisés en 2021 par l'Autorité, sur saisines de deux AOT (Régions Normandie et Bourgogne-Franche-Comté) organisant une offre conventionnée potentiellement substituable à de nouveaux services librement organisés, notamment ceux proposés sur l'O/D Paris-Lyon. À l'issue de l'instruction, l'Autorité a conclu à une incidence financière non-considérable de la nouvelle offre sur les services conventionnés.

Chiffres clés

Concurrence sur le marché domestique librement organisé

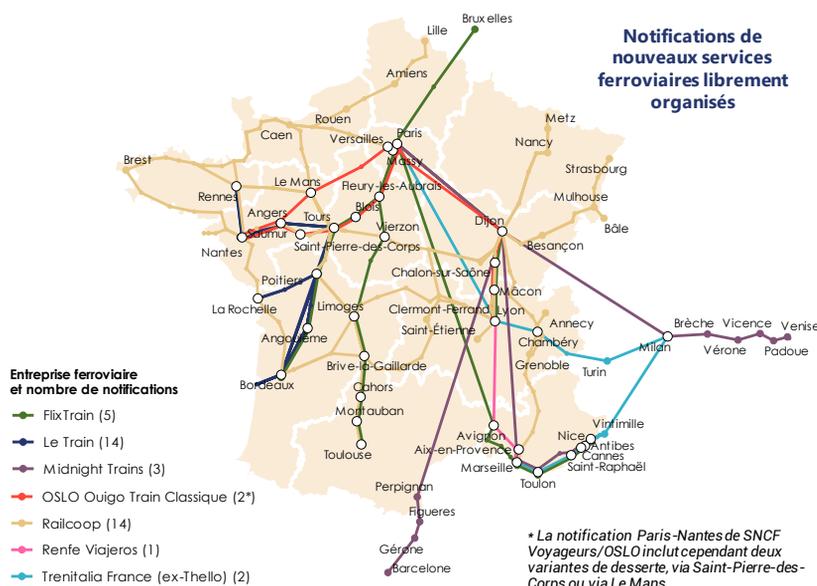
- ▶ **18/12/21 : Paris-Lyon-Milan, Trenitalia France**
(notification du 4 juin 2019)
- ▶ **11/04/22 : Paris-Nantes (ligne classique), OSLO** (notification du 11 juin 2021)
- ▶ **11/04/22 : Paris-Lyon (ligne classique), OSLO** (notification du 11 juin 2021)
- ▶ **3 notifications au premier trimestre 2022 : Paris vers Venise, Barcelone et Nice (Midnight Trains)**

Notifications de nouveaux services ferroviaires librement organisés

Trois nouvelles notifications de services librement organisés au premier trimestre 2022

La société **Midnight Trains** a notifié, en mars 2022, trois projets de nouvelles dessertes en train de nuit pour desservir, depuis Paris, Barcelone, Nice, et Venise à compter de la fin 2024.

Cela porte à 41 le nombre de notifications de projets de services ferroviaires librement organisés reçues jusqu'en juin 2022 par l'Autorité de Régulation des Transports (<https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/les-notifications-et-les-saisines/>). Ces notifications ont été déposées par 7 entreprises : en complément de Trenitalia France, Oslo et Midnight Trains, les sociétés Renfe Viajeros, FlixTrain, Le Train et Railcoop ont déposé respectivement 1, 5, 14 et 14 projets de dessertes sur lignes classiques ou à grande vitesse.



OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS VOYAGEURS CONVENTIONNÉS

Six Régions ont validé un process et calendrier d'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires

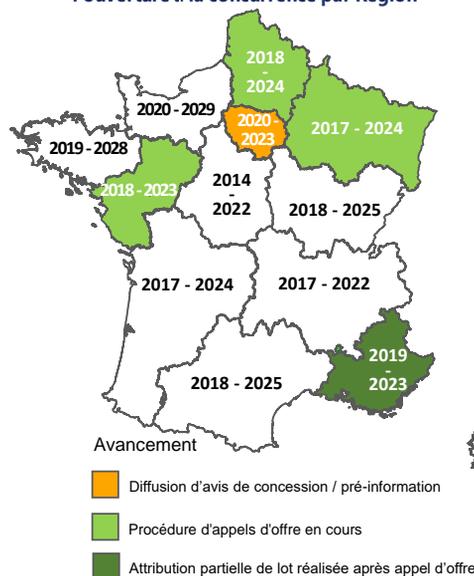
À compter du 25 décembre 2023, toute nouvelle attribution à un opérateur de l'exploitation d'un service conventionné de transport ferroviaire de voyageurs en France devra impérativement faire l'objet d'un processus de mise en concurrence pour le marché. Comme le prévoit le quatrième paquet ferroviaire européen, cette échéance suit une période transitoire, effective depuis le 3 décembre 2019, au cours de laquelle les autorités organisatrices ont la faculté, si elles le souhaitent, d'ouvrir des procédures de mise en concurrence pour les services conventionnés. À mi-année 2022, six régions ont d'ores et déjà fait part de leur souhait de se lancer progressivement dans cette ouverture à la concurrence :

- ▶ **La Région Sud-PACA** a lancé, en février 2022, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour plusieurs lignes TER intra- et inter-régionales. Cet AMI fait suite à l'attribution en 2021 de deux premiers lots d'offre conventionnée TER remportés par **Transdev** et **SNCF Voyageurs**.
- ▶ **La Région Hauts-de-France** a annoncé, au printemps 2022, l'ouverture de l'ensemble des lignes ferroviaires, réparties en quatre lots. L'ouverture effective du premier de ces lots (Étoile d'Amiens) ayant vu l'intérêt de quatre candidats (**SNCF Voyageurs**, **Transdev**, **Régionéo** et **Renfe**) est prévue pour **janvier 2025**, les autres lots devant être mis en service **d'ici à 2028**.
- ▶ **La Région Pays de la Loire** a lancé, en octobre 2021, son premier appel d'offres portant sur le lot « Tram train » et « Sud Loire », représentant un tiers du réseau TER de la Région (baptisé Aléop), avec une mise en service prévue en **décembre 2024**.
- ▶ **La Région Grand-Est** a publié, fin 2021, un appel d'offres, en collaboration avec trois Länder allemands, concernant sept lignes transfrontalières, pour une mise en service prévue **fin 2024**. Cet appel d'offres vient s'ajouter à l'ouverture prévue d'autres lignes par la Région **dès 2023**.
- ▶ **Île-de-France Mobilités** a précisé, fin 2020, le calendrier d'ouverture à la concurrence des lignes de Transilien-RER, qui conduira à une ouverture progressive, dès **décembre 2023**, du lot de lignes de tram-trains T4 et T11, et s'étalant **jusqu'en 2031/2032** pour les RER C et D.
- ▶ **La Région Bourgogne-Franche-Comté** a approuvé, le 27 janvier 2022, le principe de l'ouverture totale à la concurrence de ses TER à l'**horizon 2026**, en soulignant l'ambition de la Région à être la première à ouvrir à la concurrence la totalité de son réseau de lignes.

Six Régions n'ont pas activé à date la possibilité d'ouverture à la concurrence de leurs services au cours de la période transitoire 2019-2023

- ▶ **Trois Régions n'excluent pas une ouverture anticipée de leur offre ferroviaire** : Les conventions TER des Régions **Auvergne-Rhône-Alpes**, **Nouvelle-Aquitaine** et **Normandie**, à échéances respectives de 2022, 2024 et 2029, intègrent la possibilité de « tickets détachables » de certaines lignes ou lots, sans annonce d'activation à date.
- ▶ **Trois Régions reportent l'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires régionaux** :
 - La Région **Centre Val de Loire** a prolongé fin 2021, pour 6 mois, la convention en vigueur avec SNCF Voyageurs depuis 2014.
 - Les Régions **Occitanie** et **Bretagne** ont acté respectivement en 2018 et 2020 via de nouvelles conventions TER conclues avec SNCF Voyageurs, la prolongation d'une offre sans mise en concurrence jusqu'en 2025 et 2028.

Conventions actuelles et état d'avancement de l'ouverture à la concurrence par Région



Une nouvelle convention des trains d'équilibre du territoire (TET) conclue avec SNCF Voyageurs jusqu'en 2031

L'offre de lignes Intercités a été fortement réduite et restructurée sur les dernières années via un quasi-arrêt des lignes de trains de nuit et une reprise de lignes, au sein de leur offre régionale conventionnée, par certaines Régions. L'année 2021 a vu cependant une redynamisation de l'offre de trains de nuit au travers de la réouverture de trois lignes (Paris-Nice en mai 2021, et Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Vienne en décembre 2021).

Cette redynamisation a précédé la signature, en mars 2022, d'une nouvelle convention directe entre l'Etat et SNCF Voyageurs, qui prévoit l'ouverture progressive, en quatre lots conventionnés, des lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Marseille (**fin 2026**), des services de trains de nuit (**fin 2027**), des lignes Paris-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand (**fin 2028**) et enfin de la ligne Bordeaux-Marseille (**fin 2029**).

Directeur de la publication : Bernard Roman
Pilotage : Fabien Couly/Anthony Martin
Auteurs et contributeurs : Anh Lai, Toni Vialette

11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon – 75014 Paris. Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

autorite-transport.fr

@ART_transports