

**Restitution de la consultation publique
concernant les marchés des services ferroviaires
conduite du 16 octobre 2023 au 22 décembre 2023**

L'Autorité a réalisé, du 16 octobre 2023 au 22 décembre 2023, une consultation publique dont l'objectif était de recueillir les observations de l'ensemble des parties intéressées concernant la situation et le fonctionnement des services de transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises sur le marché dit « *aval* » mettant en relation les entreprises ferroviaires et leurs clients. Cette consultation des acteurs du marché aval, qui s'inscrit dans le cadre posé par l'article L 2133-1-1 du code des transports¹, lui permet d'opérer un suivi régulier des problématiques rencontrées et de leurs attentes.

L'Autorité a reçu 12 contributions écrites ou orales, ces dernières ayant été recueillies dans le cadre d'un webinaire qui s'est tenu le 8 février dernier :

- Trois réponses proviennent d'associations de consommateurs (Familles Rurales, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – FNAUT, UFC-Que Choisir) ;
- Trois réponses proviennent de collectifs d'usagers (Association des Usagers du TGV Paris-Reims - AUPR, Oui au train de nuit – OuiTDN, SADUR – représentation et défense des usagers de la ligne RER D) ;
- Deux réponses proviennent respectivement d'une association de représentation des entreprises ferroviaires et d'une entreprise ferroviaire (AFRA et Transdev) ;
- Deux réponses proviennent de cabinets d'étude (Oxera et Trans-Missions) ;
- Une réponse provient d'un distributeur de titres de transport : Trainline ;
- Une réponse est parvenue de SNCF Réseau.

Conformément au cadre posé par le législateur, le présent document vise à restituer les réponses écrites et orales aux 25 questions de la consultation publique, respectant les demandes de confidentialité.

Dans la mesure où certains répondants ont proposé des analyses proches, du point de vue des thèmes abordés et des développements afférents, certaines réponses à des questions différentes ont été regroupées afin d'assurer une cohérence d'ensemble au présent document.

Mis à part les éléments introductifs des différentes sections du texte et les encadrés en gris, les propos reportés ici sont ceux des contributeurs. L'Autorité ne porte aucune appréciation sur ces propos, intégralement tirés des réponses à la consultation. Ils sont ceux de leurs auteurs et n'engagent pas l'Autorité.

¹ « Dans le cadre de ses missions de suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire, l'[ART] consulte chaque année les représentants des usagers et des clients des services de transport ferroviaire afin de connaître et prendre en considération leur appréciation des marchés ferroviaires. Elle rend publiques ces informations (...) ».

Questions posées dans le cadre de la consultation publique

Question n°1

Certains indicateurs présentés dans les publications « Marché français du transport ferroviaire » et « Comparaison France-Europe des marchés ferroviaires européens » (lien) relatifs à l'état des lieux du marché ferroviaire de voyageurs et aux caractéristiques du marché amont (infrastructures et leur gestion) vous semblent-ils :

- peu compréhensibles ? Mal présentés ? Si oui, lesquels ?

- peu ou pas pertinents ? Si oui, lesquels ? Avez-vous, le cas échéant, des indicateurs alternatifs à proposer ? Si oui, lesquels et pour remplacer quels indicateurs ?

Question n°2

Certaines données mises à disposition en open data (lien) ont-elles une utilité supplémentaire par rapport aux publications de l'Autorité dans vos études ou dans l'argumentaire de vos prises de position ? Si oui, lesquelles ?

Quels types de données spécifiques, intégrées ou non à la version actuelle des jeux de données en Open Data de l'Autorité, souhaiteriez-vous y voir intégrés ?

Question n°3

Souhaiteriez-vous que l'Autorité recoure à d'autres supports / formats de publication (par exemple, un autre format de jeux de données) utiles pour la diffusion des analyses ? Si oui, lesquels ?

Question n°4 :

Dans quelle mesure ces informations estimées et communiquées par SNCF Réseau répondent-elles aux besoins exprimés concernant la conformité des sillons à la demande et dans quelle mesure ces informations devraient-elles être complétées ? Quelle est votre appréciation des niveaux atteints ?

Question 5

Dans quelle mesure les cartes publiées par SNCF Réseau concernant les lignes du réseau Autorisées aux trains longs répondent aux besoins exprimés sur la longueur maximale des convois De fret sur les différentes sections du réseau et dans quelle mesure devraient-elles être Complétées ?

Question n°6 :

Dans quelle mesure les informations sur la disponibilité du réseau à vitesse nominale contribuent-elles, selon-vous, à éclairer les enjeux sur la vitesse commerciale des sillons fournis par le gestionnaire d'infrastructure ? Quelle est votre opinion concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau ?

Question n°7

Partagez-vous l'idée selon laquelle les indicateurs concernant les vitesses théoriques et effectives des circulations ferroviaires devraient être représentés sous la forme d'une ou de plusieurs cartes contenant les portions du RFN et la vitesse de circulation des différentes catégories de trains ? Serait-il utile de suivre les temps de parcours moyens réalisés par horaire de service, pour des catégories ou panels de liaisons spécifiques ?

Question n°8 :

Dans quelle mesure les informations publiées par SNCF Réseau vous semblent-elles répondre aux interrogations sur la stabilité des sillons ? Quelle est votre opinion concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau ainsi que la tendance affichée ?

Question n°9 :

Dans quelle mesure ces éléments vous semblent-ils informer efficacement les parties prenantes sur les irrégularités et suppressions pour cause de SNCF Réseau ? Quelle est votre opinion concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau ?

Question n° 10 :

Dans quelle mesure des actions de l'Autorité complémentaires à celles évoquées précédemment vous sembleraient-elles nécessaires pour assurer une complémentarité des services de transport ferroviaire de voyageurs dans un cadre concurrentiel ?

Question n° 11

Dans quelle mesure ces informations vous semblent-elles contribuer à répondre aux questionnements sur l'intensité de l'utilisation du réseau ferroviaire ? Quelle est votre opinion concernant les différences d'intensité du trafic selon les régions ou les axes ?

Question n° 12

Partagez-vous l'opinion selon laquelle des informations sur la fréquentation en nombre de voyageurs devraient être publiées sous la forme d'une carte, à l'image de la publication ci-dessus concernant les TER en 2019 ? Une telle information devrait-elle, selon-vous, distinguer les services conventionnés et les services librement organisés ?

Question n°13

Un suivi des villes de plus de 100 000 habitants et/ou des préfectures qu'il est possible de relier directement par le mode ferroviaire hors gares parisiennes vous semble-t-il constituer un indicateur intéressant concernant la polarisation des services ferroviaires de transport de voyageurs ? Dans l'optique d'un développement de cet indicateur à l'avenir, vous semblerait-il opportun que soit

publiée une information concernant les villes de plus de 100 000 habitants et/ou les préfectures qu'il est possible de relier par le mode ferroviaire avec correspondance(s) dans des délais de trajet convenables ? Le cas échéant, comment des conditions de trajet « convenables » devraient-elles être définies (par exemple, dans des délais comparables avec ceux d'une correspondance à Paris) ?

Question n°14 :

Un indicateur utile concernant le nombre d'arrêts en gares en vue de refléter leur potentiel en termes de report modal pourrait-il être constitué d'un schéma présentant, au niveau national, par exemple, le nombre de gares voyant moins de 10 arrêts en moyenne par jour, entre 10 et 20 arrêts en moyenne par jour, entre 20 et 30 arrêts en moyenne par jour, etc. ? L'évolution de ces chiffres au cours du temps traduirait les changements intervenant dans la desserte des gares et donc leur attractivité. Une publication en open data du nombre de trains desservant en moyenne chaque gare de façon journalière vous semblerait-elle présenter un intérêt ?

Question n°15

Quel est, selon vous, le meilleur indicateur pour représenter l'amplitude horaire de desserte des gares ? Un indicateur utile concernant l'amplitude horaire des arrêts en gares en vue de refléter leur attractivité pourrait-il être constitué d'un schéma présentant, au niveau national, par exemple, le nombre de gares pour lesquelles les circulations s'étalent sur une amplitude de 16h00 ? de 14h00 ? de 12h00 ? Une publication en open data de l'amplitude horaire des dessertes de chaque gare vous semblerait-elle présenter un intérêt ?

Question n°16 :

L'offre relative aux trains de nuit devrait-elle fait l'objet d'une information supplémentaire dans les publications de l'Autorité ? Comment les statistiques relatives aux trains de nuit devraient-elles, le cas échéant, être segmentées dans les publications de l'Autorité ?

Question n°17 :

Quelle appréciation portez-vous sur l'utilité de l'information publiée par le Groupe SNCF sur les équipements en gare et leur disponibilité ? Vous semble-t-elle appeler des compléments qui pourraient être apportés par l'Autorité ?

Question n°18 :

La ponctualité des trains de fret devrait-elle distinguer les différents types de circulations et de Marchandises ?

Question n°19 :

Les informations publiées par le CEREMA vous semblent-elles appeler des compléments qui Pourraient être apportés par l'Autorité ?

Question n°20 :

Les informations publiées sur l'emploi par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires vous semblent-elles appeler des compléments qui pourraient être apportés par l'Autorité ?

Question n°21 :

Identifiez-vous d'autres grands enjeux actuels des transports auxquels l'Autorité pourrait contribuer, dans le secteur ferroviaire, dans son rôle de régulateur économique ?

Question n°22 :

Comment l'Autorité pourrait-elle, selon vous, favoriser, par son action de régulation économique, le développement du transport ferroviaire pour accompagner la transition écologique et le report modal ?

Question n°23 :

Comment l'Autorité pourrait-elle, selon vous, contribuer, par son action de régulation économique, à la maîtrise des prix dans le secteur ferroviaire ?

Question n°24 :

Comment l'Autorité pourrait-elle, selon vous, contribuer, par son action de régulation économique, à la qualité de service et des infrastructures dans le secteur ferroviaire ?

Question n°25 :

Quels sont les autres sujets que vous souhaiteriez adresser ou porter à l'attention de l'Autorité ?

Table des matières

1. APPRÉCIATION DE L'INFORMATION RENDUE PUBLIQUE PAR L'AUTORITÉ AYANT VOCATION À ÉCLAIRER LES DÉBATS ET ENJEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE	6
1.1. Intérêt des publications à fin d'informations de l'ART selon les répondants.....	7
1.2. Sur l'aspect pédagogique	7
1.3. Sur le format de publication des documents	7
1.4. Datavisualisation	8
1.5. Propositions de modifications des indicateurs existants ou de développement de nouveaux indicateurs émanant de cette consultation publique.....	9
1.6. Nouveaux thèmes proposés.....	12
1.6.1. Diffusion des contrats de service public ferroviaire.....	12
1.6.2. Compréhension des péages d'infrastructure	12
2. SUR LES CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES SILLONS ET DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU	13
2.1. Sur l'adéquation des sillons à la demande	14
2.2. Sur les parties du réseau sur lesquels les trains de plus de 750 mètres sont autorisés	15
2.3. Sur la vitesse commerciale des sillons et des circulations	15
2.4. Sur la stabilité des sillons.....	17
2.5. Sur les irrégularités ou suppressions pour cause SNCF Réseau en période d'exploitation	18
3. CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS SUR LE MARCHÉ AVAL...	19
3.1. Sur le maintien des effets réseaux	19
3.1.1. Sur les questions de billettique et sur la perspective d'un billet unique.....	19
3.1.2. Sur l'organisation des effets de réseau.....	21
3.2. Sur l'intensité d'utilisation des voies.....	23
3.3. Sur la polarisation du réseau.....	26
3.4. Sur la fréquence d'arrêts en gare	28
3.5. Amplitude horaire des arrêts dans les gares	30
3.6. Sur la prise en compte de la spécificité des trains de nuit	31

3.7. Sur les équipements en gare	31
3.8. Sur la mesure de la ponctualité des trains de fret	33
3.9. Sur la cartographie des installations terminales embranchées (ITE).....	33
3.10. Sur les statistiques d'emploi	33
4. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	35
4.1. Sur les trois grands enjeux retenus par l'Autorité pour ses orientations stratégiques.	35
4.2. Sur l'accompagnement par l'Autorité de la transition écologique	37
4.3. Sur l'accompagnement de la maîtrise des prix.....	39
4.4. Sur la qualité des infrastructures et des services.....	41
5. AUTRES SUJETS	42

1. APPRÉCIATION DE L'INFORMATION RENDUE PUBLIQUE PAR L'AUTORITÉ AYANT VOCATION À ÉCLAIRER LES DÉBATS ET ENJEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE

1. **L'Autorité publie des éclairages réguliers sur l'état des lieux des marchés ferroviaires.** Ceux-ci prennent la forme d'analyses intégrées dans des publications ou d'indicateurs statistiques mis à disposition en open data. Les publications apportent des analyses factuelles sur les tendances des marchés « *amont* » et « *aval* » du secteur ferroviaire, et permettent également d'apporter l'expertise de l'Autorité sur des sujets spécifiques ayant trait à la régulation sectorielle. Les publications de l'Autorité sont faites à un rythme annuel sur deux niveaux géographiques d'analyse : la France et l'Europe. Par ailleurs, l'Autorité a renforcé, depuis 2021, le champ de ses publications via la publication d'un rapport multimodal complémentaire aux publications sectorielles « monomodales », permettant de la doter d'une vision transversale des marchés. L'ensemble de ces publications vise ainsi à améliorer la connaissance des comportements de mobilité, objectiver les débats publics et éclairer les décisions publiques.
2. **Les parties prenantes ont été interrogées concernant leur appréciation des informations publiées par l'Autorité** en vue d'éclairer les débats et enjeux du transport ferroviaire. Les réponses ont été regroupées selon les thèmes suivants : l'intérêt général des publications (1.1), leur aspect pédagogique (1.2), le format de publication des documents (1.3) et le nouveau portail de datavisualisation (1.4).

Question n°1, 2 et 3 (concernant le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises)

*Certains indicateurs présentés dans les publications « **Marché français du transport ferroviaire** » et « **Comparaison France-Europe des marchés ferroviaires européens** » ([lien](#)) relatifs à l'état des lieux du marché ferroviaire de voyageurs et aux caractéristiques du marché amont (infrastructures et leur gestion) vous semblent-ils :*

- peu compréhensibles ? Mal présentés ? Si oui, lesquels ?

- peu ou pas pertinents ? Si oui, lesquels ? Avez-vous, le cas échéant, des indicateurs alternatifs à proposer ? Si oui, lesquels et pour remplacer quels indicateurs ?

Certaines données mises à disposition en open data ([lien](#)) ont-elles une utilité supplémentaire par rapport aux publications de l'Autorité dans vos études ou dans l'argumentaire de vos prises de position ? Si oui, lesquelles ?

Quels types de données spécifiques, intégrées ou non à la version actuelle des jeux de données en Open Data de l'Autorité, souhaiteriez-vous y voir intégrés ?

Souhaiteriez-vous que l'Autorité recoure à d'autres supports / formats de publication (par exemple, un autre format de jeux de données) utiles pour la diffusion des analyses ? Si oui, lesquels ?

1.1. Intérêt des publications à fin d'informations de l'ART selon les répondants

3. **La qualité des publications de l'ART concernant les marchés ferroviaire a été saluée par les répondants.** Il a été indiqué qu'elles constituent une source d'information fiable, objective et reconnue par les professionnels du secteur. Les répondants ont notamment fait les remarques suivantes :
- **L'AFRA se félicite du focus systématique sur l'état des lieux de l'ouverture à la concurrence et des données sur les parts modales du ferroviaire** en soulignant le caractère complémentaire des 3 formats de publication : les « *premiers chiffres* », l'« *essentiel* » et le « *bilan complet* » ;
 - **Familles Rurales a souligné que des indicateurs d'évaluation de la qualité de service permettent de développer une saine stimulation entre les opérateurs ferroviaires** et une meilleure appropriation des problématiques pour les usagers et les organisations les représentant, ce qui est propice à l'amélioration de la qualité et l'exigence.
 - **Le cabinet Trans-Missions a souligné son utilisation fréquente des données de l'ART** et de l'IRG Rail pour la rédaction de rapports, de communications ou les travaux conduits avec les régions.
4. **L'intérêt et l'utilité des données publiées par l'ART sous la forme d'open data ont spécifiquement été soulignés** (AFRA, AUPR, OuiTDN, Trandev) en tant que vecteur de transparence et de réduction d'asymétrie d'information entre les acteurs. L'AFRA a toutefois indiqué qu'au vu des fréquences de collecte de certaines données, qui sont parfois semestrielles, un partage plus rapide des données agrégées serait apprécié quel que soit le format (open data si cela est plus rapide) et qu'il est important de limiter les efforts demandés aux opérateurs pour la collecte des données.

1.2. Sur l'aspect pédagogique

5. **Familles Rurales a souligné qu'il existe un besoin de pédagogie pour les non-spécialistes du secteur des transports pour les documents PDF ou en open data.** Les sigles devraient être déclinés pour une compréhension rapide et globale (par exemple : ERTMS). Les indicateurs, s'ils semblent pertinents, doivent être mieux explicités afin que leur signification soit comprise (par exemple : trains.km, passagers.km, emport) et ainsi éviter de mauvaises interprétations ou déductions. Par ailleurs, la présentation avec une rubrique « *chiffres clés* » demanderait à être accompagnée d'une analyse de la signification des chiffres (par exemple : « *Age moyen des voies 28 ans RFN +1 mois/2021;-8 mois/2019* » signifie-t-il que les voies ont vieilli ?). Dans le même esprit, l'association SADUR a souligné qu'un fichier explicatif pour chaque jeu de données en Open data indiquant la grille de lecture à utiliser serait utile.

1.3. Sur le format de publication des documents

6. **Il a été souligné qu'il serait opportun de faciliter le travail de rapprochement entre le document PDF et le fichier XLS en indiquant en dessous de chaque graphique, ou a minima au niveau des titres des chapitres, où se trouvent les données correspondantes au sein de la base de données.** Il a aussi été indiqué que l'ensemble des indicateurs présents dans les documents PDF devrait être disponible en open data. Trans-Mission fait, sur ce point, référence aux données relatives à l'utilisation du matériel thermique qui est, selon ce cabinet, l'un des grands enjeux de la politique des transports en termes de transition écologique.

7. Les répondants ont exprimé plusieurs propositions concernant le format des publications de l'ART :
- **OuiTDN : les rapports de l'Autorité pourraient être publiés au format HTML**, en plus du format PDF, comme cela a été fait pour l'étude relative à l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs publiée en février 2022 ;
 - **SADUR : les données en open data pourraient être publiées non pas seulement sous forme de fichiers Excel dans un format XLS mais aussi dans un format simple** (comme du csv par exemple). Cette association indique également qu'il convient de privilégier un découpage simple des fichiers. Par exemple, dans le fichier des données sur le transport ferroviaire de voyageurs, la feuille 7.2 - Retards trains présente des tableaux de consolidation jugés assez difficiles à comprendre selon elle. Il aurait été préférable d'avoir sur une ligne une année, un type de train, un temps de retard et une valeur de ponctualité.
8. **Dans une optique de réduction des asymétries d'information, Transdev a estimé qu'il serait souhaitable que les données concernant les services conventionnés soient présentées à l'avenir par région ou par ligne**, et non pas par contrat TER, comme c'est le cas actuellement. En effet, une telle publication permettrait de fournir des informations relatives à la qualité de l'exploitation par ligne, directement utiles pour de futurs appels d'offres le cas échéant.

1.4. Datavisualisation

9. **Les commentaires reçus montrent qu'il existait un réel besoin pour un portail de datavisualisation.** Le portail de datavisualisation de l'ART a été mis en ligne postérieurement à la publication de la consultation. Certaines réponses qui indiquaient leur souhait que soit mis en place un tel portail ne sont pas reprises ici mais elles ont souligné la pertinence de ce nouveau mode de communication et de présentation des données.
10. **L'AFRA a fait les remarques suivantes :**
- **le nouveau portail de datavisualisation est assez complémentaire des autres sources** et constitue potentiellement un excellent support de diffusion des données disponibles, économe en ressources pour l'ART. Il doit évoluer, se renforcer et probablement permettre un certain nombre d'extractions directement depuis cette visualisation ;
 - **suivant la maille des données présentées ou mises à disposition, les comparaisons doivent être possibles sur des niveaux de service de dimensions identiques** (par exemple : par ligne) et, dans ce cas, pour l'exhaustivité des services équivalents. Le regroupement des données à un niveau de service régional ou par autorité organisatrice, par exemple, pose peu de questions sur l'anonymisation des opérateurs. Le niveau et les choix d'agrégation des données sont ainsi à garder sous vigilance dans cet objectif.

1.5. Propositions de modifications des indicateurs existants ou de développement de nouveaux indicateurs émanant de cette consultation publique

11. **Dans le cadre de la consultation publique dont les résultats sont restitués dans le présent document, les répondants ont fait une série de propositions de nouveaux indicateurs ou de développements d'indicateurs existants** qui, lorsque cela a été possible, ont fait l'objet d'une prise en compte dans le bilan ferroviaire publié par l'Autorité pour l'année 2022 ou seront étudiés par l'Autorité dans la perspective d'une prochaine publication concernant leur faisabilité technique et leur intérêt pour éclairer les enjeux du marché et/ou en matière de régulation. Ces propositions sont les suivantes :
- **OuiTDN propose que soit renforcée l'information sur les prix des billets avec un indicateur de dispersion.** Le revenu moyen par passager-km publié par l'autorité est pertinent du point de vue de l'exploitant mais il n'est pas un indicateur fidèle du prix payé par les usagers en raison de la diversité des services et prix pratiqués. Il est ainsi proposé de compléter cette donnée par un indicateur de dispersion² tenant compte des prix d'appel et de pointe³ ;
 - **Trans-Missions propose que soient publiées des informations sur le matériel roulant.** Ces données permettraient de mener des analyses sur le verdissement du parc ou la réduction du nombre de rames TGV en circulation. Des données sont actuellement disponibles en open data sur le site du groupe SNCF. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, il serait pertinent qu'une information relative à l'ensemble des opérateurs - dans un premier temps *a minima* pour les activités fret - soit disponible de manière centralisée sur le site de l'ART ;
 - **l'AFRA propose que soient publiés des indicateurs permettant de disposer d'un état éclairé des effets de l'ouverture à la concurrence** en respectant les secrets protégés par la loi et dans la limite de confidentialité des appels d'offres pour les services conventionnés. Il s'agirait notamment des objectifs et des efforts réalisés au sein des régions pour augmenter l'offre afin d'élargir la connaissance des actions engagées visant à améliorer ce marché aval ;
 - **SADUR propose que les données distinguent les services à grande vitesse sur LGV et les services sur lignes classiques pour les comparaisons France/Europe.** Ces deux types de circulations sont de natures assez différentes et une distinction dans les différents indicateurs permettrait de mieux les apprécier ;
 - **la FNAUT propose que soient mesurés et publiés des indicateurs de performances et de qualité de service des entreprises ferroviaires,** notamment concernant les services conventionnés ;
 - **OuiTDN propose que soit créé un tableau séparé concernant les voyages internationaux en incluant les services conventionnés.** S'il n'est pas possible de suivre les correspondances des voyageurs internationaux, alors ces données pourraient être représentées sous forme d'une carte, indiquant le volume de trafic aux différents points frontières du réseau ;
 - **OuiTDN propose également que soient documentés les effets frontières.** Cela pourrait consister à mesurer le nombre de trains qui s'arrêtent juste avant la frontière, de trains qui la traversent mais s'arrêtent juste après, ou qui la traversent et continuent réellement leur trajet à l'étranger, pour chaque point frontière ;

² Tel que le rapport du premier et du troisième quartile, ou du premier et du deuxième tercile des prix payés par les voyageurs, en fonction des différents niveaux de confort offerts.

³ Ces chiffres pourraient concerner les différents opérateurs, tout en différenciant les niveaux de confort pour respecter le secret des affaires.

- **SADUR propose que soit complété l'indicateur des circulations effectives** par les deux indicateurs suivants :
 - **un indicateur relatif aux circulations effectives mais incomplètes** qui pourrait correspondre au pourcentage des circulations effectuées, mais pour lesquelles au moins une gare n'a pas été desservie (que ce soit parce que le train n'est pas allé jusqu'à son terminus, qu'il n'a pas démarré de sa gare d'origine, ou qu'il n'a pas pu desservir une gare intermédiaire) pour quelque motif que ce soit. Cela permettrait notamment, selon cette association, de constater dans le cas des services conventionnés, si les circulations qui ont été maintenues correspondent de façon effective à ce qui a été commandé par l'autorité organisatrice ;
 - **un indicateur détaillant le nombre d'incidents par trains.km et par passagers.km** en identifiant la cause de l'incident (infrastructure, opérateur ferroviaire ou voyageurs). Cela permettrait d'avoir une mesure de l'efficacité de la maintenance réalisée, que ce soit par le gestionnaire d'infrastructure ou par les opérateurs.
- **SADUR propose également que soient mesurés les impacts sur les voyageurs des différents travaux réalisés sur le réseau ferré avec la création des deux indicateurs suivants :**
 - **un indicateur relatif à l'heure de fermeture des voies.** Selon SADUR, une partie des travaux ont lieu le soir et SNCF Réseau met en place de plus en plus souvent des ITC industrielles, avec des travaux se déroulant en nuits longues. Cela conduit à la suppression d'un ou plusieurs des derniers trains du soir, ce qui est jugé pénalisant pour les usagers les empruntant habituellement, qui exercent fréquemment des emplois plutôt précaires en horaires décalés, et subissant ainsi, du fait de devoir emprunter des bus de substitution beaucoup plus lents, des impacts sur leur vie et leur santé. Cet indicateur pourrait prendre la forme du nombre de minutes où les voies sont fermées par jour et par plage horaire. Le suivi de leur évolution d'année en année permettra un suivi de l'organisation du gestionnaire d'infrastructure ;
 - **un indicateur relatif au nombre de jours de fermeture des lignes pour les mêmes raisons.** Selon SADUR, quand les travaux ne sont pas réalisés le soir, ils sont souvent effectués le week-end, impactant encore plus d'usagers ;
- **L'AFRA propose que soient mesurées les indisponibilités importantes non planifiées du réseau**, qu'il s'agisse en priorité d'indisponibilités liées à des mouvements sociaux, mais aussi de la gestion des autres aléas. Cela permettrait une mise en perspective avec l'évolution des volumes et d'illustrer les temps parfois très longs de remise à disposition de l'infrastructure (pour prendre un cas d'actualité, à l'exemple de la Maurienne), ou à niveau relativement moindre en termes d'impact comme l'activation des « stops » circulation (à décliner en fonction des grandes causes originaires). Les indisponibilités complètes de lignes ont un fort impact réputationnel pour le secteur ferroviaire par leur nature avec les grèves ou par des impacts forts identifiés par les clients et chargeurs et devraient avoir un indicateur dédié.
- **L'AUPR propose que soit mise en place une plateforme d'open data pour le suivi en temps réel des travaux** sur le réseau, afin de permettre aux usagers d'anticiper les changements d'horaires et d'éviter les perturbations inattendues.

Nouveaux éléments du bilan ferroviaire 2022

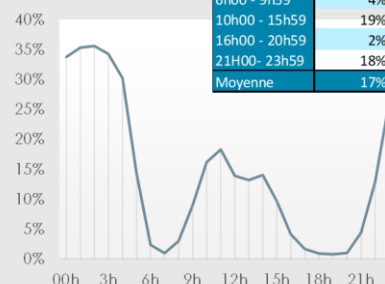
À la suite des travaux menés dans le cadre de la consultation publique du marché aval, le bilan ferroviaire portant sur l'année 2022 comporte des éléments concernant l'impact des travaux sur les circulations. Cela comprend notamment le pourcentage au niveau national du réseau qui, selon l'heure, n'est pas disponible à la réservation.

> Mesurer les impacts des travaux sur les voyageurs

Première « photo » réalisée dans le cadre du Bilan ferroviaire 2022 :

→ Pour le service 2022, 17 % des kilomètres du réseau en moyenne ont été rendus indisponibles pour travaux les jours de semaine (6 % le week-end) : cela représente un poids très supérieur la nuit (35 % d'indisponibilité en semaine), un poids également significatif en semaine sur la plage [10h-16h] (19 %), et en revanche moins de 5 % en heures de pointe (détail par jour/heure présenté en annexe du Bilan ferroviaire)

Part moyenne du réseau indisponible à la réservation
(fenêtres travaux) par heure en 2022



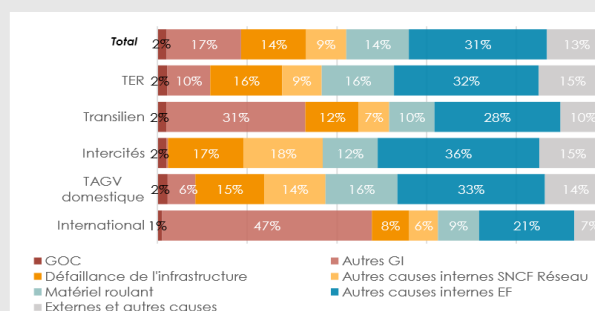
Source : ART d'après SNCF Réseau

Par ailleurs, le bilan ferroviaire 2022 comprend également des chiffres permettant de distinguer la responsabilité des différentes parties prenantes, au niveau national et pour différents types de circulations concernant les retards et annulations. Ces éléments répondent, au moins en partie, aux questionnements sur la qualité de service des entreprises ferroviaires.

> Qualité de service des entreprises ferroviaires / Circulations effectives et complètes

Analyse du taux d'incidents (retards/annulations) répartie par causes (EF/GI) dans le Bilan ferroviaire 2022

→ Les causes de retard des trains pointent une responsabilité partagée entre EF et GI : 14 % de défaillances liées au matériel roulant (1/3 des causes EF). 14 % des défaillances liées à des défaillances de l'infrastructure. En secondes causes GI : complexité de gestion de l'interopérabilité.



1.6. Nouveaux thèmes proposés

1.6.1. Diffusion des contrats de service public ferroviaire

12. **Le cabinet Trans-Missions estime que la diffusion des contrats de services publics ferroviaires pourrait bénéficier d'une action de l'Autorité en matière de transparence.** Ce cabinet indique que la Commission d'Accès Aux Documents Administratifs (CADA)⁴ a rappelé que les conventions TER et leurs annexes sont des documents communicables au titre du droit d'accès des citoyens aux documents administratifs, à l'exception des dispositions couvertes par le secret des affaires. Ce cabinet estime toutefois qu'en pratique, il est difficile pour les citoyens d'accéder à ces documents. Il est nécessaire d'avoir une bonne connaissance du fonctionnement des institutions régionales pour les trouver sur les sites internet des Régions, ou solliciter directement par écrit les collectivités.
13. **Trans-Missions relève que l'Autorité doit être informée lorsqu'un contrat relatif à un service de transport ferroviaire conventionné est signé⁴.** La création d'une page centralisant l'ensemble de ces documents pourrait donc, selon ce cabinet, être pertinente. Elle pourrait contenir, soit des liens vers les sites internet régionaux et les documents contractuels non couverts par le secret des affaires (contrat et annexes), soit directement les documents mis en ligne par l'ART, elle-même.

1.6.2. Compréhension des péages d'infrastructure

a. Publier un outil de calcul

14. **Le cabinet Trans-Missions a indiqué que l'ART, tout comme SNCF Réseau, a entrepris un effort de pédagogie** concernant la structure des redevances d'infrastructure. Ainsi, SNCF Réseau publie chaque année, en annexe du DRR, une note sur les « Principes de la tarification des prestations minimales » (annexe 5.1.1). L'ART a, de son côté, inclus dans son avis sur la tarification de SNCF Réseau, une annexe 2 intitulée « *principes de tarification optimaux pour l'infrastructure ferroviaire d'après la théorie économique* ». Si ces deux annexes permettent de comprendre la structure et la logique des redevances d'infrastructure, Trans-Missions estime qu'elles ne donnent cependant pas d'élément sur le niveau tarifaire devant être appliqué.
15. **Bien que le DRR comprenne une annexe détaillant les différentes composantes de cette tarification (annexe 5.2 dans le DRR 2024), Trans-Missions estime qu'il est très complexe de calculer le prix payé** par un train circulant sur le réseau ferroviaire. SNCF Réseau a développé un outil permettant d'estimer les péages. Néanmoins, ce dernier, appelé EPSICO, n'est fourni qu'aux entreprises ferroviaires demandant des capacités et aux candidats autorisés (notamment les régions). Or d'autres personnes peuvent être intéressées par une information intelligible sur le niveau des péages : universitaires, journalistes spécialisés dans les questions de transports, association d'usagers, consultants ... L'outil EPSICO permettant de rendre compréhensibles des données et des méthodes de calcul présentées dans le DRR et ses annexes, sa mise à la disposition d'un public plus large paraît donc pertinente. Ce dernier pourrait être mis en ligne, par exemple sur le site de l'ART.

⁴ Article 2 du Décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique.

b. Transparence sur les calculs pour la détermination des péages

16. **Au-delà des principes de tarification et des montants, un autre élément intéressant à porter à la connaissance des parties prenantes, selon Trans-Missions, est la manière dont l'Autorité s'assure de la soutenabilité des redevances d'infrastructure.** La « *redevance de marché* » constitue la majorité du montant des redevances payées par les entreprises ferroviaires et les collectivités locales. Dans l'objectif d'améliorer la compréhension des mécanismes de fixation des redevances d'infrastructure, il serait souhaitable que soient mis en ligne, sur le site de l'ART, les outils permettant de déterminer son montant :
- pour les services librement organisés, il s'agit de diffuser le « modèle du transporteur normatif » auquel les avis de l'ART font référence pour justifier ou non l'acceptation de certaines modifications tarifaires introduites par SNCF Réseau ;
 - pour les services conventionnés, le mode de calcul de la redevance de marché (que ce soit le calcul initial ou les évolutions) pourrait également être diffusé.
17. **Cette mise en ligne du modèle du transporteur normatif et des règles de calcul pour les services conventionnés correspondrait, selon Trans-Missions, aux meilleures pratiques appliquées dans d'autres industries, en particulier dans le domaine des télécommunications.** L'Autorité de Régulation des Communications Électroniques et des Postes (ARCEP) a réalisé à plusieurs reprises des consultations sur des modèles de coûts qu'elle a mis en ligne. Ces consultations avaient pour objectifs de s'assurer que les modèles de coûts étaient transparents et recueillaient l'assentiment de tous les acteurs du secteur. La diffusion de tels modèles dans le secteur ferroviaire permettrait une meilleure compréhension par un public large (entreprises ferroviaires, collectivité, candidats autorisés, universitaires, consultants) des méthodes de fixation des tarifs de l'infrastructure.

2. SUR LES CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES SILLONS ET DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU

18. **La fourniture de sillons par le gestionnaire d'infrastructure aux exploitants de services de transport ferroviaire est déterminante pour le bon fonctionnement du système ferroviaire.** Le caractère adapté des sillons en termes notamment d'horaires et de vitesse par rapport à l'offre que souhaitent mettre en œuvre les exploitants conditionne directement la nature des services proposés sur le marché aval et donc leur capacité à satisfaire les utilisateurs finaux.
19. **Lors de la consultation publique menée en 2022, les répondants ont exprimé l'importance que revêtent, de leur point de vue, l'attribution des sillons,** notamment l'adéquation des sillons fournis à la demande (2.1), la possibilité de faire circuler des trains longs pour le fret (2.2), la vitesse commerciale des sillons et des circulations (2.3), leur stabilité (2.4), enfin, la performance opérationnelle de SNCF Réseau (2.5).

2.1. Sur l'adéquation des sillons à la demande

20. **SNCF Réseau publie annuellement un indicateur susceptible de répondre en partie à certains points évoqués dans la consultation organisée en 2022** concernant l'« analyse des écarts entre réponses et demandes à la publication de l'horaire de service » dans le « Rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national ». Il a donc été demandé aux acteurs dans quelle mesure ces informations répondaient aux questionnements exprimés dans la précédente consultation.

Question n°4 :

Dans quelle mesure ces informations estimées et communiquées par SNCF Réseau répondent-elles aux besoins exprimés concernant la conformité des sillons à la demande et dans quelle mesure ces informations devraient-elles être complétées ? Quelle est votre appréciation des niveaux atteints ?

21. **L'AFRA a indiqué que les informations publiées par SNCF Réseau répondent à un besoin de suivi de la qualité du processus d'allocation qui a pu connaître d'importantes variations de qualité depuis 10 ans** et qu'elles reflètent une amélioration constatée et reconnue par les entreprises ferroviaires du processus de construction. Sans remettre en cause le travail des équipes de SNCF Réseau en charge de la capacité dans un environnement de plus en plus contraint par l'augmentation des travaux, l'AFRA indique toutefois qu'il existe toujours une attente forte d'une structuration de la capacité plus efficiente permettant d'anticiper la qualité de service attendue et de limiter, côté opérateurs, les moyens mis en œuvre pour surveiller la planification des travaux et obtenir, puis maintenir, des sillons réguliers.
22. Plusieurs acteurs ont souligné que ces indicateurs sur l'adéquation des sillons par rapport à la demande présentent quelques difficultés d'interprétation :
- **OuiTDN indique que l'appréciation de ces données est difficile au regard de leur nature agrégée et du peu de recul historique.** Cet indicateur gagnerait à détailler davantage les types de services (grandes lignes/TER, jour/nuit, grande vitesse/vitesse classique, voire également heures de pointes/heures creuses) pour permettre un regard plus approfondi ;
 - **SADUR précise qu'il peut exister des refus de commande de sillon en anticipation de la réponse que pourrait apporter SNCF Réseau**, qui est également impliqué en amont de la commande des sillons aux différentes instances. Il en ressort que certains besoins non satisfaits n'apparaissent pas dans les différents indicateurs en raison d'une « autocensure ». Cela concerne principalement les voies partagées entre les lignes locales (RER et transilien) et d'autres circulations (notamment TER et grandes lignes) ;
 - **L'AFRA indique que les chiffres mesurent une adéquation à la demande dans le cadre temporel limité de la phase de construction et, ainsi, davantage la qualité d'un travail d'allocation qu'une mesure qualitative des capacités obtenues par rapport à un besoin brut des opérateurs.** Ainsi, les demandes et allocations de capacités sont déjà préalablement très souvent encadrées par le travail de pré-construction, voire encore en amont, au travers du processus de structuration de la capacité.

2.2. Sur les parties du réseau sur lesquels les trains de plus de 750 mètres sont autorisés

23. **Le fret ferroviaire est un mode de transport qui est réputé appeler un certain niveau de massification pour être compétitif.** L'AUTF a indiqué, dans la consultation menée en 2022, que l'augmentation de la longueur des trains, et donc de la capacité de chargement, permet une amélioration de l'efficacité du fret ferroviaire. L'AUTF a souligné, en citant les travaux de l'European Shippers Council, qu'une information indiquant les parties du réseau pour lesquelles les trains de plus de 750 mètres sont autorisés est utile aux acteurs du fret ferroviaire. SNCF Réseau publiant des informations sur le sujet, il a été demandé aux parties prenantes dans quelle mesure le gestionnaire d'infrastructure fournissait l'information nécessaire.

Question n°5 (relative au transport de fret) :

Dans quelle mesure les cartes publiées par SNCF Réseau concernant les lignes du réseau autorisées aux trains longs répondent aux besoins exprimés sur la longueur maximale des convois de fret sur les différentes sections du réseau et dans quelle mesure devraient-elles être complétées ?

24. **L'AFRA a rappelé que la responsabilité de la conformité du convoi avec l'itinéraire est à la charge de l'entreprise ferroviaire.** Ainsi, la cartographie publiée par SNCF Réseau a vocation à mettre en évidence, de façon simple et non discriminante pour l'ensemble des acteurs, les particularités de l'infrastructure, au-delà de la seule question de la possibilité de circulation pour les trains de plus de 750 mètres, afin d'orienter au mieux les acteurs de la filière Fret. Il pourrait, selon l'AFRA, être utile, dans le même registre, de partager les axes en cours d'études pour étendre le périmètre du réseau sur lequel les trains de plus de 750 mètres sont autorisés afin que les différents opérateurs puissent anticiper ces évolutions.
25. **Pour d'éventuelles autres particularités sur les restrictions de longueur maximale, et plus largement pour tout ce qui peut faciliter l'utilisation optimale du réseau et le contrôle de la compatibilité du convoi avec l'itinéraire, ce vecteur cartographique ne paraît en revanche pas nécessairement le plus adapté selon l'AFRA.** Cette association incite ainsi fortement à produire les efforts nécessaires à la mise à disposition exhaustive, de qualité et aisément exploitable des caractéristiques du réseau au travers des vecteurs existants tel que le RINF mais aussi les données disponibles en open data, parfois plus simples à exploiter

2.3. Sur la vitesse commerciale des sillons et des circulations

26. **Plusieurs répondants à la consultation publique menée en 2022 ont souhaité davantage de transparence sur la vitesse permise par les sillons** alloués par le gestionnaire d'infrastructure et son évolution. L'Autorité a rappelé, dans le document de consultation publié en 2023, les informations publiées par SNCF Réseau dans son rapport d'activité concernant le taux de disponibilité du réseau à vitesse nominale et a interrogé les acteurs sur leur opinion quant à cette information et sur les éléments additionnels qui pourraient être utilement publiés par elle.

Questions n°6 et n°7:

Dans quelle mesure les informations sur la disponibilité du réseau à vitesse nominale contribuent-elles, selon-vous, à éclairer les enjeux sur la vitesse commerciale des sillons fournis par le gestionnaire d'infrastructure ? Quelle est votre opinion concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau ?

Partagez-vous l'idée selon laquelle les indicateurs concernant les vitesses théoriques et effectives des circulations ferroviaires devraient être représentés sous la forme d'une ou de plusieurs cartes contenant les portions du RFN et la vitesse de circulation des différentes catégories de trains ? Serait-il utile de suivre les temps de parcours moyens réalisés par horaire de service, pour des catégories ou panels de liaisons spécifiques ?

27. **Trans-Missions a souligné que des informations sur l'écart entre vitesses réelles et vitesses théoriques pourraient aider les régions dans leur réflexion sur la refonte horaire de leur service**, notamment les cadencements (par exemple 5h05, 6h05, etc.), dont les bénéfices en termes de simplicité sont constatés dans des pays comme la Suisse et l'Allemagne. OuiTDN a estimé qu'une carte serait intéressante et qu'il faudrait veiller à inclure des liaisons interrégionales et internationales sujettes à des effets de frontière, des liaisons de jour comme de nuit, sur des grandes lignes et des TER, sur les radiales et les transversales.
28. **OuiTDN et SADUR ont estimé qu'une carte serait probablement plus parlante pour représenter cet indicateur**. Ces deux associations ont toutefois exprimé les remarques suivantes :
- **OuiTDN évoque la question de la définition de la vitesse théorique de circulation sur le réseau ferroviaire**. Les limitations de vitesse liées à la dégradation de l'infrastructure sont parfois intégrées dans les caractéristiques techniques de la ligne⁵. Un indicateur de disponibilité du réseau faisant référence au maximum de vitesse historique serait ainsi utile en vue d'appréhender l'état du réseau et les gains potentiels pour motiver l'investissement public. Par ailleurs, l'indicateur de SNCF Réseau n'inclut pas les données du réseau 7 à 9, ce qui est problématique, selon OuiTDN, car c'est précisément sur ce réseau que se concentrent les enjeux de qualité de l'infrastructure.
 - **SADUR indique qu'il serait intéressant d'avoir un indicateur sur la différence entre le temps de parcours moyen réalisé et le temps de parcours théorique**, avec une granularité descendant idéalement jusqu'à la branche de RER, voire sur certains tronçons spécifiques (par exemple, le tunnel ferroviaire partagé entre les RER B et D, entre Paris Gare du Nord et Châtelet-Les Halles).
29. **L'AFRA estime que les enjeux portent davantage sur la vitesse commerciale des sillons fournis que sur la vitesse techniquement réalisable dans l'absolu**. Différents facteurs sont en effet susceptibles d'influencer la vitesse commerciale issue de l'allocation des sillons tels que les ralentissements liés aux travaux ou encore l'organisation de la capacité. Ainsi, plutôt que la comparaison entre vitesse théorique et vitesse effective, la cible idéale, selon l'AFRA, serait de comparer, sur un panel de liaisons avec un convoi type :
- o Temps de parcours théorique permis à vitesse nominale par l'infrastructure ;
 - o Temps de parcours théorique issue de la structuration de la capacité (plan d'exploitation) ;
 - o Temps de parcours réel résultant de l'allocation de la capacité.

⁵ Selon OuiTDN, c'était par exemple le cas de la ligne La Rochelle – La-Roche-sur-Yon, dont la vitesse nominale indiquée sur les cartes publiées par SNCF Réseau avant son renouvellement était de 60 km/h, alors qu'à la suite des travaux, cette vitesse a été relevée entre 120 et 140 km/h.

Nouveaux éléments du bilan ferroviaire 2022

À la suite des travaux menés dans le cadre de la consultation publique du marché aval, le bilan ferroviaire portant sur l'année 2022 comporte un focus sur les vitesses de circulations comprenant une comparaison par rapport à l'année 2015. Ces données permettent de comparer les vitesses programmées maximales, les vitesses programmées moyennes et les vitesses observées moyennes en distinguant les liaisons radiales TAGV et les liaisons radiales Intercités.

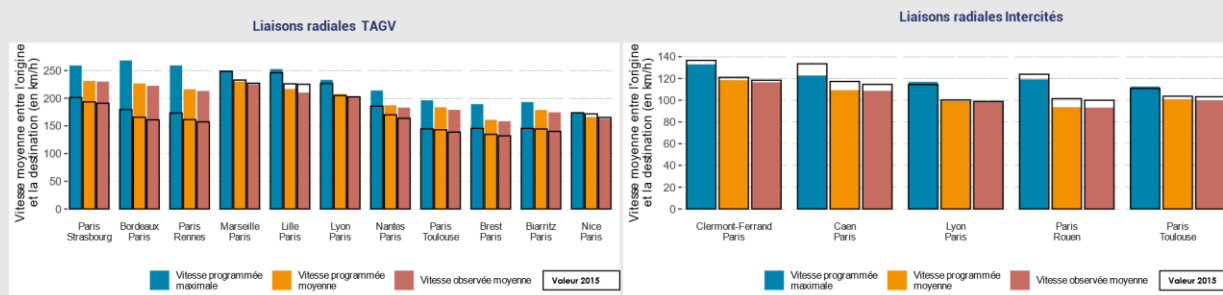
Focus sur le suivi des vitesses de circulations théoriques/observées

> Evolution des vitesses de circulations sur un panel de liaisons TGV/Intercités

Mise à jour réalisée dans le cadre du Bilan ferroviaire 2022 :

- Une augmentation des vitesses effectives sur LGV, à l'exception de la liaison Lille-Paris
- Un axe Sud-Est particulièrement affecté par la dégradation de la ponctualité 2022 (cf bilan ferroviaire)
- Des liaisons Intercités avec des temps de trajets qui se rallongent notamment en Normandie

Vitesse programmée maximale et moyenne, et vitesse observée moyenne en 2022 sur un panel de liaisons ferroviaires effectuées en Intercités et TER



2.4. Sur la stabilité des sillons

30. Plusieurs parties prenantes ont indiqué, dans le cadre de la consultation publique organisée en 2022, que la stabilité des sillons alloués était d'une grande importance pour les entreprises ferroviaires. SNCF Réseau publie un indicateur susceptible d'éclairer les débats qui est le nombre de modifications ou de suppressions de sillons dans le « *Rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national* ». Ces informations sont collectées dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques visant à encourager les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités sur le réseau ferré national⁶. Les parties prenantes ont été interrogées sur leur perception de cet indicateur et de ses résultats.

⁶ Ce dispositif vise à inciter :

- SNCF Réseau à limiter les cas de suppression et de modification importante des sillons-jours attribués et à répondre le plus en amont possible aux sillons-jours encore à l'étude à la date de certification de l'horaire de service ;
- Les demandeurs de sillons à restituer et stabiliser le plus en amont possible les capacités réservées, tant pour le transport de fret que le transport de voyageurs.

(<https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2023-02/DRR2024-annexe-5-8.pdf>)

Question n°8 :

Dans quelle mesure les informations publiées par SNCF Réseau vous semblent-elles répondre aux interrogations sur la stabilité des sillons ? Quelle est votre opinion concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau ainsi que la tendance affichée ?

31. **OuiTDN et Familles Rurales ont indiqué que la tendance affichée par les chiffres publiés par SNCF Réseau est intéressante bien qu'il soit délicat de tirer une analyse pertinente de données aussi globales.** OuiTDN a souligné qu'il serait utile que ces données soient davantage diffusées. Familles Rurales note que le nombre de suppressions et de modifications de trains de voyageurs a augmenté, ce qui nourrit, selon cette association, une insatisfaction des utilisateurs au quotidien.
32. **L'AFRA a également souligné les limites actuelles que présente, selon elle, le système d'incitation réciproque et, plus globalement, de traçabilité des causes d'annulation sur la phase opérationnelle.** L'absence de suivi des vibrations en cause SNCF Réseau est connue, et génère a minima un peu de distorsion pour une lecture exhaustive. L'AFRA confirme par ailleurs que ces données sont difficiles à interpréter en raison de l'évolution récente des périmètres du dispositif et de l'effet COVID de 2020 et 2021. L'AFRA souligne également l'intérêt de la neutralité et de l'objectivité d'une présentation de données par l'Autorité pour ce type de sujet. Enfin, l'AFRA a de nouveau souligné qu'un indicateur spécifique sur les causes grèves présenterait un intérêt certain de son point de vue.

2.5. Sur les irrégularités ou suppressions pour cause SNCF Réseau en période d'exploitation

33. **Au-delà des suppressions ou modifications en amont du jour de circulation, d'éventuels retards ou suppressions sont également susceptibles de se produire en cours d'exploitation.** Pour mesurer la performance du gestionnaire d'infrastructure, le contrat de performance prévoit deux indicateurs que sont, d'une part, l'irrégularité des circulations pour cause SNCF Réseau (maîtrisable ou non), d'autre part, les trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau. Le résultat de ces deux indicateurs est publié dans le rapport d'activité de SNCF Réseau.

Question n°9 :

Dans quelle mesure ces éléments vous semblent-t-ils informer efficacement les parties prenantes sur les irrégularités et suppressions pour cause de SNCF Réseau ? Quelle est votre opinion concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau ?

34. **Familles Rurales et OuiTDN s'interrogent sur les objectifs retenus par le contrat de performance** pour ces deux indicateurs d'irrégularité des circulations pour cause SNCF Réseau (maîtrisable ou non) et de suppressions de trains de voyageurs pour causes maîtrisables par SNCF Réseau au motif que ceux-ci ont été conçus dans une optique de suivi budgétaire, qu'ils ne présentent pas d'ambition d'amélioration et qu'ils ne sont pas objectivés. OuiTDN questionne notamment le choix d'une cible à 9 782 trains supprimés. Familles Rurales souligne qu'il existe un impératif d'exigence en ce qui concerne la qualité et que les objectifs assignés à SNCF Réseau ne peuvent se limiter à constater l'existant mais doivent porter une dynamique de progrès.

35. **L'AFRA et SADUR pointent le fait que les indicateurs sont très globalisants** et qu'il serait intéressant qu'ils soient disponibles avec une granularité plus fine, par exemple à la ligne de RER ou à la maille régionale, afin de pouvoir correctement les interpréter. SADUR estime qu'il serait également intéressant que la RATP, en tant que gestionnaire d'infrastructure, publie les mêmes indicateurs.
36. **Concernant les niveaux atteints par SNCF Réseau, l'AFRA indique qu'elle ne peut qu'exprimer l'insatisfaction que les objectifs ne soient pas réalisés et inviter fortement le gestionnaire d'infrastructure à poursuivre et renforcer les efforts** afin de rectifier la trajectoire pour revenir à la cible du contrat de performance, en particulier pour les causes maîtrisables.
37. **L'AUPR estime qu'il existe aujourd'hui un manque d'informations sur les temps de parcours** et suggère une plateforme en open data et la publication de communiqués de presse pour mieux informer les usagers.

3. CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS SUR LE MARCHÉ AVAL

3.1. Sur le maintien des effets réseaux

38. **Avec la fin du monopole légal de l'exploitation de services ferroviaires, les voyageurs peuvent être amenés à utiliser les services de plusieurs opérateurs sur un même parcours** en effectuant des correspondances. Un certain nombre d'acteurs ont estimé, dans la consultation menée en 2022, qu'il convenait d'éviter l'apparition d'un effet « fragmentation ». Il s'agirait de veiller à ce que les voyageurs aient accès à une information complète sur les offres des différents acteurs et qu'ils puissent acheter un titre de transport unique couvrant l'intégralité d'un parcours. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a confié à l'Autorité des missions relatives aux données de mobilité et aux services numériques de mobilité qui ont été décrites dans la consultation publique.

Question n° 10 :

Dans quelle mesure des actions de l'Autorité complémentaires à celles évoquées dans la consultation publique vous sembleraient-elles nécessaires pour assurer une complémentarité des services de transport ferroviaire de voyageurs dans un cadre concurrentiel ?

39. Les réponses apportées à cette question ont concerné les questions de billettique et la perspective d'un billet unique (3.1.1) ainsi que l'organisation des effets de réseau (3.1.2).

3.1.1. Sur les questions de billettique et sur la perspective d'un billet unique

40. **Transdev a indiqué que la distribution des titres de transport lui semble être une problématique peu abordée** mais qui pourrait rapidement devenir un frein à l'entrée sur le marché pour les services conventionnés et librement organisés, s'il ne devait dépendre que de la politique interne propre à l'opérateur historique. Selon Transdev, la continuité de la vente des billets des services librement organisés (dont les TGV) en correspondance avec les TER est indispensable pour l'attractivité du ferroviaire et un point de préoccupation partagé par les opérateurs entrants et les associations d'usagers.

41. **La FNAUT estime, pour sa part, que l'absence de chambre de compensation chargée de collecter puis de redistribuer aux entreprises ferroviaires les recettes du trafic des voyageurs lorsque plusieurs types de services ou d'opérateurs sont utilisés,** que ce soit en services publics conventionnés (TET, TER, Transilien) ou librement organisés est un impensé des différentes lois ferroviaires et de mobilité qui se sont succédé de 2010 à 2018. La concurrence, dont le but initial est de développer les services ferroviaires au bénéfice du voyageur, en quantité comme en qualité, risque en réalité, en l'état actuel de l'organisation du marché, de compliquer la vie des usagers et de les détourner du chemin de fer selon cette fédération. La FNAUT estime à ce sujet que les exemples britannique et allemand illustrent les deux solutions pratiques :

- avec le cas de la Grande-Bretagne où a été créée une chambre de compensation assurée par l'association des opérateurs ferroviaires, l'opérateur historique British Rail ayant disparu ;
- avec le cas de l'Allemagne où le rôle de chambre de compensation a été confié à la branche gares « Station & Service » du gestionnaire d'infrastructure DB Netz, qui vend tous les titres de transport et redistribue le montant des recettes aux autres compagnies ferroviaires (en dehors des services librement organisés) en fonction de ce qui leur revient respectivement en cas de trajet pluri-opérateurs.

Les répondants ont par ailleurs souhaité apporter les éléments suivants :

- **L'AUPR indique que l'introduction de la concurrence, comme celle de OuiGo, a réduit l'offre de TGV InOui sur l'axe Paris-Reims.** Ceci a eu des conséquences directes sur la flexibilité des usagers, en particulier ceux qui ont des abonnements mensuels ou annuels. L'association recommande une analyse approfondie des impacts potentiels sur la flexibilité des usagers en cas d'arrivée de nouveaux opérateurs afin qu'ils ne perdent pas la possibilité de prendre le train d'avant ou d'après.
- **La FNAUT précise que le projet de règlement européen sur les services numériques de mobilité multimodale (MDMS) devrait permettre le développement du billet « de bout en bout »** au sein de l'Union européenne, quels que soient le nombre compagnies ferroviaires et le type de service (services conventionnés ou services librement organisés) utilisés. Toutefois, sans système d'information et de distribution multimodal, la vie du voyageur restera compliquée et le transfert en faveur du chemin de fer risque de rester lettre morte. La FNAUT souligne que le voyageur doit avoir accès à l'ensemble des offres multimodales ou combinées incluant horaires et tarifs pour faire son choix et doit pouvoir s'adresser à un guichet unique en étant protégé par les droits des voyageurs de bout en bout du déplacement. Ceci suppose des accords entre prestataires pour partager les données de façon équitable, acceptable et non discriminatoire. Un marché ferroviaire concurrentiel doit pouvoir proposer au voyageur l'information et la billetterie utiles à son déplacement sans complication et en toute transparence. Les travaux de la Commission européenne dans cette direction doivent être soutenus et encouragés, même s'ils ont été pour le moment repoussés *sine die*, vraisemblablement à la prochaine mandature du Parlement et de la Commission européenne.
- **Selon la FNAUT, il serait intéressant de déterminer pourquoi certaines régions sont volontaires et d'autres non concernant le projet gouvernemental de billet unique ou « Pass'Rail ».** Si la FNAUT peut comprendre l'opposition de certaines régions pour des raisons techniques, les raisons stratégiques ou politiques pour justifier le refus de participer à ce projet sont moins compréhensibles.

- **Trans-Missions a indiqué avoir rédigé un rapport pour le compte de la FNAUT montrant l'existence de nombreux tarifs et cartes de réduction régionales** (42 cartes en 2021). Même s'il est possible de recenser l'ensemble des cartes existantes et des tarifs associés via un travail de collecte d'information sur les sites des régions et de simulation de réservation sur les sites de vente en ligne, une information synthétique et facilement comparable sur l'ensemble des régions, ainsi que sur les services conventionnés par l'État, serait précieuse. Il pourrait par exemple s'agir d'indicateurs tels que :
 - Le nombre de cartes de réduction existantes, le détail des conditions d'éligibilité et les avantages tarifaires associés ;
 - Le coût moyen d'un train par kilomètre ou la formule de calcul dans les différentes régions ainsi que dans les services de l'État.

42. Trans-Missions suggère à l'Autorité de réaliser :

- **une étude thématique spécifique sur la diversité des cartes de réduction** et des tarifs régionaux afin d'alimenter les débats avec des faits et des chiffres incontestables ;
- **une étude spécifique sur la mise en place d'un Système de billettique et d'information Régional (SIBR)** à l'échelle de chaque région. Cette étude pourrait s'assurer que les conditions dans lesquelles se développent les SIBR n'auront pas d'impact négatif ni en termes de coûts pour les collectivités ni en termes d'expérience usagers.

3.1.2. Sur l'organisation des effets de réseau

43. **Au-delà de la billettique et concernant l'organisation des effets de réseau** en termes de cohérence de l'offre et de possibilités de correspondance, les répondants ont fait les remarques suivantes :

- **L'AFRA précise que même si les parcours sont identiques et concomitants, le développement d'une offre concurrentielle vient par nature offrir une complémentarité** grâce, par exemple, à des fréquences supplémentaires, et, partant, améliore l'effet réseau en multipliant les possibilités de correspondance. Il ne s'agit ainsi pas de maintenir des effets réseaux parfois dégradés par la réduction des fréquences et de l'amplitude horaire mais bien d'en améliorer les effets en premier lieu par l'augmentation de l'offre. L'ART, au travers de l'ensemble de ses actions visant à lever les freins au développement des offres concurrentielles, vient ainsi aider à la complémentarité des services ferroviaires de voyageurs.
- **SADUR indique que la diffusion de l'information dans un cadre multi-opérateurs à travers l'ensemble des canaux est très importante pour les usagers.** À titre d'exemple, en Île-de-France, le collectif souligne qu'il n'est pas rare que la RATP communique uniquement sur les lignes de son réseau, sans prendre en considération l'existence même des lignes SNCF. Sur le RER D, ligne SNCF, le collectif constate qu'en gare de Châtelet-les Halles, gérée par la RATP, les informations communiquées sur des écrans d'informations RATP en haut des escaliers pour accéder aux quais peuvent être en contradiction avec les informations communiquées sur les écrans SNCF présents sur les quais. Avec l'ouverture à la concurrence et la multiplication des acteurs, il paraît important à l'association SADUR qu'un focus particulier soit fait sur cette problématique qui va devenir de plus en plus cruciale.

- **Selon OuiTDN, la question du maintien des effets de réseau face à la libéralisation dépasse largement la question des systèmes de vente ou des forfaits type tickets-climat et mériterait plusieurs consultations** pour en traiter tous les aspects. Le collectif considère que l'urgence est d'abord de rétablir un réseau cohérent au niveau des services publics sous conventionnement. Si les trains de service public forment un réseau performant, alors les opérateurs en libre accès seront naturellement incités à s'y greffer. OuiTDN indique que l'ART pourrait compléter son action en s'intéressant aux questions suivantes, par ordre de priorité :
 - **dans ses avis relatifs au contrat de performance de SNCF Réseau, l'ART pourrait porter une attention particulière au devenir des sections d'infrastructure interrégionales et internationales, ainsi qu'à l'ensemble du réseau UIC 7 à 9.** Selon le collectif, de nombreuses liaisons interrégionales sont aujourd'hui suspendues ou fermées, ou proches de l'être, sans même parler des liaisons internationales. De nombreuses sections internationales ou interrégionales sont aujourd'hui classées UIC 7-9, c'est-à-dire en sursis permanent quant à leur pérennité. Dans son analyse sur le futur du réseau ferré à horizon 2040, l'ART met en évidence que même dans son scénario le plus optimiste, une grande partie du réseau 7-9 serait « hors-d'âge » à horizon 2040 ;
 - **l'ART pourrait consacrer une étude thématique sur les effets de frontières géographiques aux niveaux international, interrégional, et intrarégional.** Selon le collectif, de nombreuses sections de lignes internationales sont aujourd'hui à l'abandon faute de circulations commerciales. Avec la libéralisation et l'allotissement des contrats TER, il y a un risque majeur, selon le collectif, d'aboutir à la même situation au niveau interrégional, voire à l'intérieur d'une région. De même, de plus en plus de services sont assurés en correspondance aux frontières régionales de façon parfois non coordonnée, voire sont contre-coordonnées (la correspondance étant manquée à quelques minutes près) pour éviter aux opérateurs d'avoir à garantir la correspondance ;
 - **l'ART pourrait inciter les régions et l'État à approfondir leur coordination, et publier un suivi des accords entre autorités organisatrices, ou entre opérateurs de services librement organisés et autorités organisatrices.** Depuis la fin progressive de la tarification nationale des TER, il n'est plus possible, selon le collectif, d'acheter des billets interrégionaux si les régions n'ont pas signé d'accord tarifaire⁷.

⁷ Selon OuiTDN, il n'y a, par exemple, actuellement pas d'accord entre les Régions Île-de-France (IdF) et Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), pas plus qu'entre les Régions Grand-Est (GE) et Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA), ni entre les régions Nouvelle-Aquitaine (NA) et Pays-de-la-Loire (PdL). Dès lors, il est possible d'aller de Mulhouse (Grand-Est) à Saint-Amour (Bourgogne-Franche-Comté) via Belfort, mais il n'est pas possible de rester dans le train au-delà car la gare suivante, Bourg-en-Bresse, est en Auvergne-Rhône-Alpes. De même, il est possible d'aller de Dijon à Montélimar (car il existe un accord AURA – BFC) ou de Melun à Mâcon (accord existant IdF – BFC), mais pas de réaliser les trajets Dijon – Orange (en l'absence d'accord BFC – PACA) ou encore Melun – Villefranche-sur-Saône (en l'absence d'accord IdF – AURA). Il n'est pas non plus possible de voyager entre Châtelleraut et le Mans (pas d'accord NA – PdL, bien que ces deux régions partagent une frontière).

- **l'ART pourrait mener des consultations sur la question des correspondances en situation perturbée.** Il pourrait être intéressant d'étudier l'opportunité de mécanismes de solidarité permettant d'acheminer les voyageurs à destination dans les plus brefs délais. Pour le confort des voyageurs, il est essentiel de limiter le nombre de correspondances, notamment en développant les liaisons transversales et interrégionales. Néanmoins, des correspondances seront toujours nécessaires pour réaliser certains trajets. En tant qu'organisme chargé de veiller à la bonne mise en œuvre de la libéralisation et arbitre des relations entre les différents acteurs du secteur, l'ART est, selon le collectif, légitime pour établir les règles du jeu équitables en matière de garantie des correspondances. En l'absence de tels mécanismes, le risque est de laisser émerger un système où la garantie des correspondances sera à la charge des voyageurs, moyennant une assurance supplémentaire souscrite lors de l'achat du billet ;
- **pour encourager le développement de prix et/ou d'abonnements intégrés, l'ART pourrait engager un suivi des accords existants entre les différents opérateurs et autorités organisatrices.** Au-delà de la question de la disponibilité des billets inter-réseaux, il serait intéressant pour les voyageurs de retrouver une forme de dégressivité, de sorte qu'un billet en correspondance entre plusieurs opérateurs soit moins cher que la somme des billets achetés séparément. C'est une question qui relève avant tout des autorités organisatrices, et qu'il est inutile de chercher à traiter avant d'avoir traité les quatre premières. Il peut s'agir d'abonnements multi-réseaux, sur le modèle de ce qui existe en Allemagne ou en Autriche, mais il est important que ces offres existent également sous la forme de billets unitaires pour bénéficier également aux usagers occasionnels.

44. **Familles Rurales propose la création d'un outil fournissant, d'une part, une information sur les différentes possibilités de transport ferroviaire proposées sur les trajets et, d'autre part, un mode comparateur** (prix, service, régularité, etc.) calqué sur des comparateurs institutionnels. Cela pourrait, selon cette association, contribuer à faire connaître et donc développer la complémentarités des services de transports ferroviaires. Cela permettrait également aux usagers d'avoir une visibilité et un outil utile et objectif de comparaison.

3.2. Sur l'intensité d'utilisation des voies

45. **L'Autorité publie régulièrement des informations sur l'intensité d'utilisation des voies et envisage de pérenniser ce sujet** au regard de l'intérêt exprimé dans la consultation publique organisée en 2022. Pour s'assurer que cette publication soit en adéquation vis-à-vis des besoins, l'Autorité a demandé aux parties prenantes dans quelle mesure le format utilisé précédemment était informatif et adapté (question n°11) et dans quelle mesure le format « *carte* » devrait être privilégié (question n° 12).

Question n° 11

Partagez-vous l'opinion selon laquelle des informations sur la fréquentation en nombre de voyageurs devraient être publiées sous la forme d'une carte, à l'image de la publication ci-dessus concernant les TER en 2019 ? Une telle information devrait-elle, selon-vous, distinguer les services conventionnés et les services librement organisés ?

46. **Les répondants qui se sont exprimés sur cette question ont souligné que la publication d'informations sur l'intensité de l'utilisation des voies est utile** et devrait donc être poursuivie. Ils ont notamment mentionné les points suivants :
- **selon Familles Rurales, ces informations sont éclairantes sur la profonde hétérogénéité de l'utilisation du réseau**, avec des lignes surexploitées quand d'autres sont, par déduction, sous exploitées ;
 - **selon OuïTDN**, cela met en évidence les axes où se situent les marges de progression pour le ferroviaire, qui sont principalement les liaisons transversales et régionales.
47. **Concernant la mise en œuvre pratique d'un tel indicateur, les répondants ont fait les remarques suivantes :**
- **L'UFC-Que Choisir propose** de distinguer, au sein des axes, les fréquentations sur des sous-axes comprenant les principales gares ;
 - **L'AFRA indique qu'il convient de prendre toutes les précautions méthodologiques avec une approche trop macroscopique ne mettant pas en lumière le niveau de l'utilisation du réseau proche de la saturation au droit de certains nœuds ferroviaires**. C'est un enjeu majeur pour illustrer les besoins et orienter les investissements sur l'infrastructure indispensables au développement de l'offre ;
 - **Trans-Missions précise que ces données devraient pouvoir se comparer à d'autres réseaux européens**. Les données de l'IRG-Rail montrent que le réseau français est peu utilisé par rapport à la moyenne européenne. Au contraire, le réseau francilien est dans la fourchette très haute d'utilisation. Le rapport de l'ART doit fournir aux lecteurs néophytes ces « *ordres de grandeur* » pour éviter toutes mauvaises interprétations ;
 - **SADUR indique que le « taux de capacité résiduelle » serait un indicateur intéressant** (rapport entre le nombre de circulations attribuées sur un réseau et le nombre de circulations théoriques maximum). Cela permettrait d'estimer s'il reste de la capacité à un réseau pour pouvoir augmenter le nombre de circulations ou, au contraire, s'il est arrivé à son maximum donc si son développement passe par des investissements de capacité. Cet indicateur pourrait être découpé par région et par ligne Transilien par exemple.

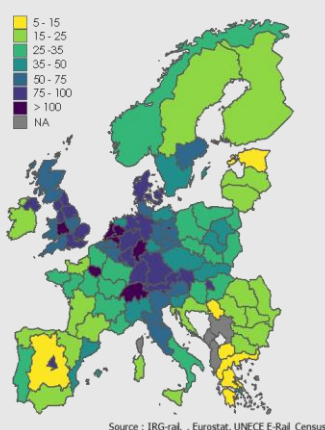
Nouveaux éléments du bilan ferroviaire 2022

À la suite des travaux menés dans le cadre de la consultation publique du marché aval, le bilan ferroviaire portant sur l'année 2022 comporte des informations sur les pics journaliers d'utilisation des lignes ferroviaires. Cette information permet de connaître dans quelle mesure les différentes sections du réseau sont utilisées de façon soutenue au cours de la journée et fournit donc de nouveaux éléments sur l'intensité de l'utilisation du réseau.

Approches selon différents indicateurs, parangonage européen, et visions par heures de pointe

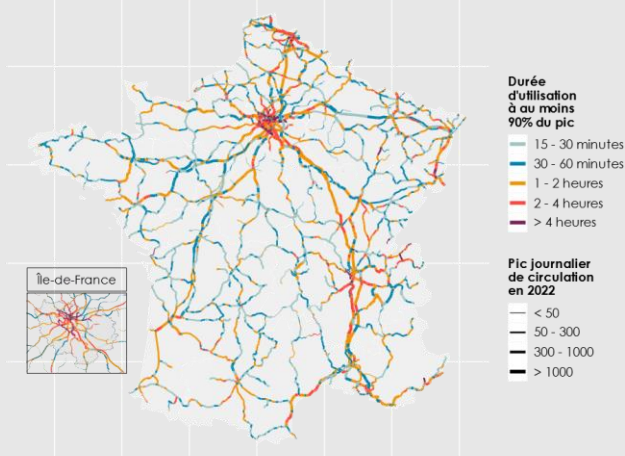
Rapport IRG-Rail 2022 (à paraître avril 2024)

Degré d'utilisation moyen des réseaux ferrés européens (2020)
(en moyenne de trains par jour par réseau)



Bilan ferroviaire 2022

Pics journaliers d'utilisation des lignes ferroviaires (2022)
(Nombre de circulations maximum observé par jour par section de ligne du RFN et durée moyenne d'utilisation à au moins 90 % de ce niveau maximum observé)



Question n° 12

Dans quelle mesure ces informations vous semblent-elles contribuer à répondre aux questionnements sur l'intensité de l'utilisation du réseau ferroviaire ? Quelle est votre opinion concernant les différences d'intensité du trafic selon les régions ou les axes ?

48. Plusieurs parties prenantes telles que l'AFRA, Familles Rurales, la FNAUT, SADUR, l'UFC Que Choisir ont confirmé l'intérêt d'informations relatives à la fréquentation des voyageurs, que ce soit sous forme de cartes ou de tableaux. Ils ont adressé les remarques suivantes :

- Selon l'AFRA, Familles Rurales, FNAUT, OuiTDN, SADUR, il apparaît nécessaire de distinguer le cas échéant les services conventionnés et librement organisés ainsi que les trains de jour ou de nuit (OuiTDN) ;
- L'AFRA indique que la visualisation cartographique paraît adaptée à cette nature de données. Les informations en open data restent toutefois complémentaires pour une recherche plus spécifique. Pour le sujet de distinction entre services conventionnés et librement organisés, la datavisualisation semble la meilleure option pour illustrer ces différentes distinctions sans alourdir le travail de l'ART et rendre trop difficilement lisibles les publications ;

- **la FNAUT** souligne que, dans le cas des marchés conventionnés (TET, TER, Transilien), une publication des chiffres de fréquentation ainsi que des indicateurs contractuels de qualité de service par région et par opérateur ferroviaire devrait permettre d'apprécier de manière précise les évolutions de la fréquentation en rapport avec les contrats signés entre les régions et la ou les entreprises ferroviaires exploitantes, et l'éventuelle intensité concurrentielle existante ;
- **SADUR** souligne que la particularité de l'Île-de-France fait que la publication sous forme de cartes et de données consolidées au niveau de la région rend assez illisibles les données. Il serait pertinent, selon cette association, que le découpage soit fait par ligne de RER et de transilien ;
- selon **Trans-Missions**, la publication des statistiques de fréquentation sous forme de cartes est susceptible d'intéresser un public large, pourrait être reprise par les médias et permettrait d'illustrer la politique de transport menée par les régions. Les données publiées doivent néanmoins être mises en contexte car elles sont parfois mal comprises. C'est en particulier le cas du taux de fréquentation des TER, qui est parfois qualifié de « faible » alors qu'il est égal en 2022 – selon les derniers chiffres publiés par l'Autorité – à 29%. Il serait intéressant de mentionner en regard les taux de fréquentation dans les pays « bons élèves du ferroviaire », en particulier des trains suisses. Dans ce pays, les CFF ont indiqué que le taux d'occupation était de 23,9 % des places assises pour l'ensemble des trains en 2022. Cette comparaison permet, selon ce cabinet, de comprendre que le taux d'occupation des TER français est élevé, ce qui n'est pas immédiat pour un lecteur profane (par exemple, un journaliste de la presse généraliste ou un universitaire peu familier du monde ferroviaire).

49. **OuiTDN a indiqué qu'il serait intéressant de connaître le nombre de passagers qui sont seulement en transit à Paris parmi les passagers des axes radiaux.** Une telle information permettrait d'identifier les axes entre lesquels il conviendrait de développer des liaisons transversales. Ces données pourraient être représentées sous la forme d'une étoile. À terme, il pourrait être intéressant de développer cet indicateur pour d'autres villes que Paris, à l'échelle régionale.

3.3. Sur la polarisation du réseau

50. **L'Autorité a demandé, dans le cadre de la consultation publique, dans quelle mesure un suivi des villes de plus de 100 000 habitants et/ou des préfectures qu'il est possible de relier directement par le mode ferroviaire hors gares parisiennes constituerait un indicateur intéressant concernant la polarisation des services ferroviaires de transport de voyageurs.** Cela fait suite à des interrogations exprimées dans la précédente consultation publique sur la centralisation des services ferroviaires. Il a été également demandé, dans l'optique d'un développement de cet indicateur à l'avenir, s'il était opportun de considérer la possibilité de correspondance(s) dans des délais de trajet convenables, et si oui, comment des conditions de trajet « convenables » devraient être définies.

Question n°13

Un suivi des villes de plus de 100 000 habitants et/ou des préfectures qu'il est possible de relier directement par le mode ferroviaire hors gares parisiennes vous semble-t-il constituer un indicateur intéressant concernant la polarisation des services ferroviaires de transport de voyageurs ?

Dans l'optique d'un développement de cet indicateur à l'avenir, vous semblerait-il opportun que soit publiée une information concernant les villes de plus de 100 000 habitants et/ou les préfectures qu'il est possible de relier par le mode ferroviaire avec correspondance(s) dans des délais de trajet convenables ? Le cas échéant, comment des conditions de trajet « convenables » devraient-elles être définies (par exemple, dans des délais comparables avec ceux d'une correspondance à Paris) ?

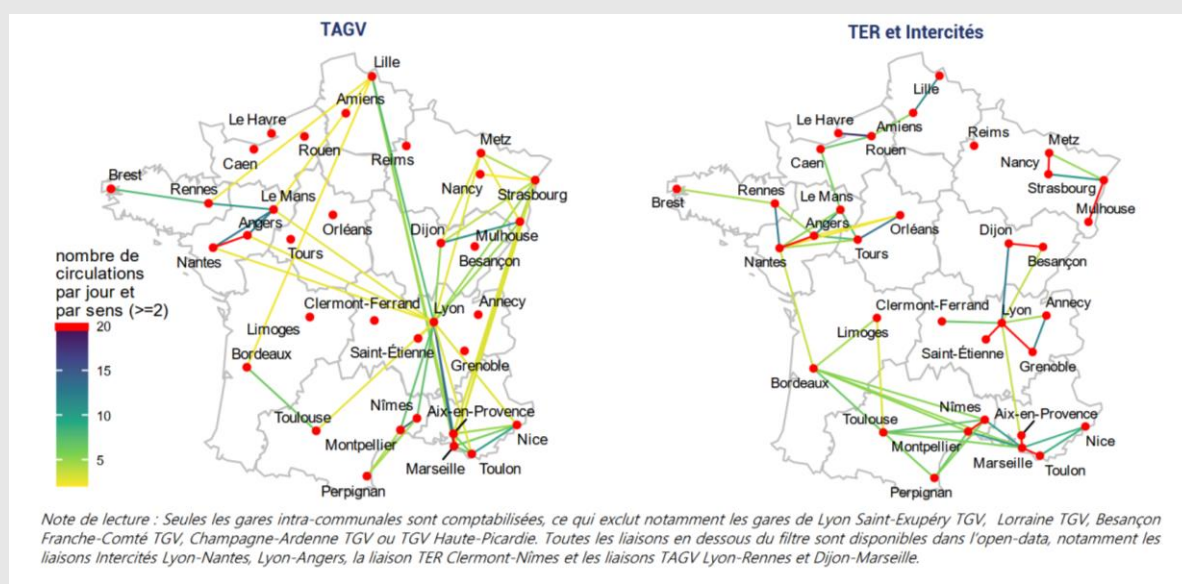
51. **L'AFRA, Familles Rurales, la FNAUT, OuiTDN, l'UFC-Que Choisir ont indiqué que ce projet d'indicateur sur la polarisation du réseau est intéressant.** Les commentaires suivants soulignent que les liaisons sans correspondance sont, selon les répondants, à prendre en compte de façon prioritaire :
- **Selon OuiTDN, l'indicateur devrait concerner, dans un premier temps, le nombre de paires de villes que l'on peut relier sans correspondance** car c'est dans cette situation que le train est le plus attractif. Si l'objectif de l'indicateur est simplement de dire ce qui est possible, sans que cela soit nécessairement confortable ou optimisé, alors un critère pourrait être que ce soit possible en une journée (ou une nuit), sans avoir à couper le trajet par une nuit d'hôtel.
 - **Selon Familles Rurales, la prise en compte des correspondances doit intégrer le fait que celles-ci peuvent être impactées par les retards et incidents en tous genres**, dès lors que ces derniers peuvent considérablement rallonger et complexifier le trajet pour les usagers. Familles Rurales souligne que la comparaison et la fiabilité d'un tel indicateur est donc à relativiser au vu de la réalité concrète des situations.
 - **Selon l'UFC-Que Choisir, les correspondances comprenant un changement de gare impliquent un risque.** Un billet comprenant également le billet TCU⁸ ainsi que l'indication de deux itinéraires alternatifs (en cas de panne du réseau) serait de nature à améliorer l'expérience de correspondance. En effet, les réseaux de transports en commun urbains locaux peuvent être méconnus par les consommateurs lors de leur voyage.
 - **En outre, l'UFC-Que Choisir précise que le temps de correspondance acceptable devrait être corrélé au nombre de kilomètres parcourus** : plus ce dernier est long, plus un temps de correspondance important peut être consenti. Si aucun changement de gare n'est prévu, une durée maximale d'une heure pour une correspondance semble adéquate.
52. **La FNAUT estime qu'une demande existe pour de telles relations de région à région mais que le système de distribution de billets de la SNCF répond presque toujours en proposant des itinéraires passant par Paris**, au détriment du temps de trajet et du portefeuille du voyageur. Elle relève qu'une partie de ce marché « transversal », auquel le transport ferroviaire ne répond pas, est aujourd'hui comblée par les services d'autocars librement organisés.

⁸ Transports collectifs urbains

Nouveaux éléments du bilan ferroviaire 2022

À la suite des travaux menés dans le cadre de la consultation publique du marché aval, le bilan ferroviaire portant sur l'année 2022 comporte des informations sur les villes de plus de 100 000 habitants hors Île-de-France qu'il est possible de relier sans correspondance. Cette information fournit donc des éléments objectifs sur la polarisation des services ferroviaires et l'évolution dans le temps de ces indicateurs renseignera sur une évolution « en étoile » ou « en toile d'araignée » de ces derniers.

Liaisons fréquemment⁹ desservies en 2022 entre villes de plus de 100 000 habitants sans passer par Paris (tous services)



3.4. Sur la fréquence d'arrêts en gare

53. **La littérature en économie des transports avance couramment qu'une certaine fréquence des circulations est nécessaire pour attirer les voyageurs vers le mode ferroviaire.** Dans ce cadre et sur la base des préoccupations exprimées dans la précédente consultation publique, la consultation a interrogé les acteurs sur l'opportunité d'un indicateur concernant le nombre d'arrêts dans les différentes gares en vue de refléter leur potentiel en termes de report modal. Cet indicateur pourrait prendre la forme d'un schéma présentant, au niveau national, le nombre de gares et un nombre d'arrêts données en moyenne. L'évolution de ces chiffres au cours du temps traduirait les changements intervenant dans la desserte des gares et donc l'attractivité des services correspondants. Une publication en open data du nombre de trains desservant en moyenne chaque gare de façon journalière pourrait également être envisagée.

⁹ Liaisons avec au moins deux dessertes ferroviaires directes par jour et par sens en 2022.

Question n°14

Un indicateur utile concernant le nombre d'arrêts en gares en vue de refléter leur potentiel en termes de report modal pourrait-il être constitué d'un schéma présentant, au niveau national, par exemple, le nombre de gares voyant moins de 10 arrêts en moyenne par jour, entre 10 et 20 arrêts en moyenne par jour, entre 20 et 30 arrêts en moyenne par jour, etc. ? L'évolution de ces chiffres au cours du temps traduirait les changements intervenant dans la desserte des gares et donc leur attractivité. Une publication en open data du nombre de trains desservant en moyenne chaque gare de façon journalière vous semblerait-elle présenter un intérêt ?

54. **L'ensemble des répondants qui se sont exprimés sur l'opportunité d'un indicateur portant sur la fréquence des arrêts en gares pour refléter l'attractivité des services ferroviaires qui les desservent en termes de report modal ont souligné leur intérêt pour cette information :**
- **L'AUPR souligne l'intérêt de présenter le nombre d'arrêts par plage horaire de trains grandes lignes et de TER par gare**, qui permettrait d'observer facilement des ruptures de correspondances. Par exemple, le dernier train TGV de la gare Champagne Ardenne n'est relié à aucun TER. L'association regrette le manque de concertation entre les lignes TER et les TGV concernant les horaires de correspondance.
 - **Selon Familles Rurales, ces indicateurs seraient utiles et compréhensibles.** Cela fournirait des éléments pour les concertations avec l'opérateur en situation de monopole sur des suppressions nouvelles de trains ou d'arrêts dans des gares initialement desservies aux heures de pointe pourtant surchargées. Cela permettrait de confronter les choix d'arrêts dans les gares faits par l'opérateur et la réalité des besoins des usagers, notamment en heures de pointe.
 - **Pour la FNAUT**, il s'agirait d'indicateurs importants de l'évolution du marché et de la qualité de desserte des agglomérations, à relier à la desserte des mêmes agglomérations par les services régionaux conventionnés (TER) et l'adéquation de cette desserte régionale (correspondances) aux services de grandes lignes conventionnés (TET) et librement organisés (TGV).
 - **Selon Trans-Missions**, collecter des données sur la fréquence d'arrêts en gare serait très utile, notamment pour illustrer la pauvreté de l'offre dans certains territoires, et donc le fait que le train n'est pas une hypothèse crédible pour de nombreux habitants. Les horaires en gare étant des données qui ne posent pas de difficulté en matière de secret des affaires, une publication par l'Autorité pourrait entrer dans un grand niveau de détail, avec une gradation : nombre d'arrêts par gare et amplitude (horaire du premier et du dernier train), nombre de trains par tranche d'une heure sur les 24h de la journée, enfin, horaire de l'ensemble des trains dans la gare. Ces données pourraient être publiées sous forme d'open data, à partir de données collectées auprès de SNCF Gares & Connexions.
 - **L'UFC-Que Choisir indique que ces indicateurs seraient utiles**, ainsi que le profil temporel de ce nombre d'arrêts moyen.
55. **Les remarques suivantes ont été faites sur sa mise en œuvre :**
- **OuiTDN indique qu'il serait plus clair de compter en intervalle de temps plutôt qu'en fréquence¹⁰** : Il serait aussi important de distinguer jours de semaine, samedis et dimanches, un grand nombre de ligne ayant une desserte convenable en semaine, mais limitée le week-end. Les différents types de services (grandes lignes ou TER) pourraient être distingués.

¹⁰ Par exemple combien de gares sont desservies au moins tous les jours, plusieurs fois par jour, toutes les deux heures, toutes les heures, toutes les demi-heures, tous les quarts-d'heure ou l'intervalle maximal au cours de la journée entre deux dessertes successives identiques.

- **Selon SADUR, il pourrait être intéressant que cet indicateur soit découpé par tranche horaire¹¹.** Cela permettra ainsi d'observer si la desserte des gares est assez qualitative ou, au contraire, concentrée à certains moments de la journée. Concernant l'amplitude, l'indicateur qui semble pertinent est l'heure du premier et du dernier train, ce qui permet également de savoir si l'offre est adaptée aux voyageurs circulant (parce que travaillant) en horaires décalés. Enfin, il semble qu'une publication en open data de ces données présente un intérêt.

3.5. Amplitude horaire des arrêts dans les gares

56. De façon analogue à la problématique de la fréquence des arrêts en gare, la consultation publique a demandé aux parties prenantes quel est, selon elles, le meilleur indicateur pour représenter l'amplitude horaire de desserte des gares afin de refléter leur attractivité.

Question n° 15 :

Quel est, selon vous, le meilleur indicateur pour représenter l'amplitude horaire de desserte des gares ? Un indicateur utile concernant l'amplitude horaire des arrêts en gares en vue de refléter leur attractivité pourrait-il être constitué d'un schéma présentant, au niveau national, par exemple, le nombre de gares pour lesquelles les circulations s'étalent sur une amplitude de 16h00 ? de 14h00 ? de 12h00 ? Une publication en open data de l'amplitude horaire des dessertes de chaque gare vous semblerait-elle présenter un intérêt ?

57. **Le principe d'un indicateur représentant l'amplitude horaire des dessertes en gares apparaît intéressant pour les parties prenantes** ayant répondu à cette question. Les remarques suivantes ont été formulées :
- **Pour l'AFRA**, le nombre de desserte et l'amplitude horaire sont essentiels pour faciliter le report modal et ainsi alimenter en correspondance l'ensemble du réseau de l'offre voyageurs. Les propositions formulées ainsi que la publication en open data paraissent présenter un intérêt pour l'éclairage de l'offre existante et son développement.
 - **La FNAUT recommande de lier l'amplitude (premier service, dernier service) à la fréquence de desserte entre ces deux extrêmes**, c'est-à-dire le nombre de trains entre le premier et le dernier service.
 - **Selon OuiTDN, un intervalle première arrivée – dernier départ est utile car il correspond au temps que les voyageurs peuvent passer à destination pour un trajet dans la journée.** Il pourrait néanmoins être utile de séparer les différents services, notamment au regard du fait que la prise en compte des trains de nuit donne une amplitude horaire très étendue par rapport à celle des TER.
 - **L'UFC-Que Choisir indique qu'un indicateur mêlant amplitude et niveau de desserte semble approprié** puisqu'une forte amplitude n'est que l'un des éléments d'une desserte attractive.

¹¹ Petit matin (5h-6h30), heure de pointe du matin (6h30-9h30), journée (9h30-16h30), heure de pointe du soir (16h30-19h30), soirée (19h30-00h), et nuit.

3.6. Sur la prise en compte de la spécificité des trains de nuit

58. **La consultation publique organisée en 2022 a fait ressortir un intérêt pour les problématiques et informations liées aux trains de nuit.** Le bilan ferroviaire de l'année 2021 publié par l'Autorité a présenté une étude thématique sur ce sujet. Il a été demandé aux parties prenantes dans le cadre de cette consultation annuelle comment, de leur point de vue, prendre en compte au mieux les spécificités de ce type de circulations.

Question n°16 :

L'offre relative aux trains de nuit devrait-elle faire l'objet d'une information supplémentaire dans les publications de l'Autorité ? Comment les statistiques relatives aux trains de nuit devraient-elles, le cas échéant, être segmentées dans les publications de l'Autorité ?

59. **Il existe un large consensus parmi les répondants pour indiquer que les trains de nuit ont une spécificité qui implique un traitement particulier** dans les publications d'informations statistiques ferroviaires (AFRA, AUPR, Familles rurales, FNAUT, OuiTDN, SADUR, Trans-Missions, UFC) notamment pour ce qui concerne les données économiques (revenus et charges par train-km, par passager, etc.) et de qualité de service (taux de déprogrammation, taux de régularité, etc.). Il conviendrait également que ces statistiques distinguent les trains de nuit entre services conventionnés et services librement organisés.
60. **Selon Familles Rurales, l'offre relative aux trains de nuit est encore très méconnue.** Elle devrait donc faire l'objet d'une information supplémentaire dans les publications de l'Autorité. Les informations statistiques pourraient comprendre :
- le nombre de trains de nuit par ligne ouverte ;
 - le nombre de places « en mode nuit » (donc couchette réelle) ; ce qui implique une exigence minimale de confort qui devrait être le cœur de la prestation sur des trajets de 10h ou plus ;
 - le ratio entre le nombre de places en mode couchettes d'un train de nuit et le nombre de places globales proposées sur ce même train, qui permettrait d'apporter des éclairages sur le soin apporté au confort des voyageurs, susceptible de constituer un élément de choix de l'opérateur dans un avenir concurrentiel.

3.7. Sur les équipements en gare

61. **La consultation publique organisée en 2022 a révélé un intérêt pour la publication d'informations sur les équipements en gares** (distributeurs, escalators, accès aux personnes à mobilité réduite...) dans le sens où ils contribuent à la satisfaction des utilisateurs concernant leurs déplacements. Le fait que le site Internet du Groupe SNCF publie un certain nombre d'informations sur le sujet en open data a été souligné dans la consultation publique publiée en 2023. Il a ainsi été demandé aux parties prenantes quelle appréciation elles portent sur leur utilité et si des compléments pourraient être utilement apportés par l'Autorité.

Question n°17 :

Quelle appréciation portez-vous sur l'utilité de l'information publiée par le Groupe SNCF sur les équipements en gare et leur disponibilité ? Vous semble-t-elle appeler des compléments qui pourraient être apportés par l'Autorité ?

62. **Il existe un large consensus parmi les répondants pour indiquer que les données sur les équipements en gare publiées en open data par le groupe SNCF sont utiles.** Toutefois, les acteurs ont fait les remarques suivantes :
- **L'AFRA a indiqué s'être exprimée dans ses avis précédents sur le Document de Référence des Gares concernant l'exhaustivité et la qualité de l'information sur les services disponibles,** notamment via l'annexe 5 et les indicateurs de qualité de service existants. Cette association constate qu'il n'y a eu que très peu d'évolutions. L'AFRA estime que cela doit rester du périmètre de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau et que l'Autorité doit, de son côté, par son rôle de régulation, veiller à l'amélioration de la disponibilité de ces informations.
 - **Selon l'AUPR, la fréquence de mise à jour doit être améliorée pour certaines valeurs en suggérant une actualisation hebdomadaire.**
 - **Selon Familles Rurales, l'information est à relativiser quant à la disponibilité et à l'efficacité concrète de ces équipements en gare.** Le matériel sonore, par exemple s'il est bien mis en place dans la plupart des gares, est très souvent défaillant ou inaudible pour les usagers qui n'entendent donc pas les consignes et les informations importantes. De la même façon, les ascenseurs et/ou escalators sont régulièrement en panne, mettant ainsi les personnes à mobilité réduite ou les parents équipés de poussettes en difficulté pour atteindre les quais.
 - **Pour la FNAUT, il manque dans chaque gare un plan affiché (aux endroits utiles et de manière visible) avec les cheminements utiles (vers bus, cars, taxis, etc.) ou des plans de gare disponibles également sur une application simple et accessible.**
 - **Selon SADUR, l'information gagnerait à être étendue à l'ensemble du réseau et à être complétée par les données déjà détenues par les autorités organisatrices qui publient souvent des informations semblables.** Les données sur la disponibilité des équipements d'élévation pourraient être complétées par des données relatives à la disponibilité d'autres équipements assez critiques pour les usagers, comme les escaliers mécaniques et écrans d'informations voyageurs.
 - **Pour l'UFC-Que Choisir, les informations devraient gagner en exhaustivité pour permettre une analyse ouverte.** Par ailleurs, s'agissant des toilettes, une distinction entre toilettes gratuites et payantes serait utile.
63. **SADUR estime que l'autorité pourrait créer des indicateurs à partir de ces données brutes,** comme le taux de disponibilité de ces équipements, ou conduire une analyse sur la répartition de ces équipements en fonction des différentes typologies de gares (grande gare parisienne vs. petite gare de banlieue, par exemple). **Familles Rurales** indique qu'au-delà de la simple information sur la présence et la disponibilité de ces équipements, l'Autorité devrait se fonder sur d'autres critères potentiels qui permettraient de poser une exigence de production d'un tableau de vérification de ce type de matériel (par exemple, tous les deux mois) et de garantir, par là-même, l'utilité réelle de ces équipements.

3.8. Sur la mesure de la ponctualité des trains de fret

La consultation publique organisée en 2022 avait soulevé la question de l'opportunité de mesurer la ponctualité des trains de fret en distinguant les différents types de circulations et de marchandises.

Question n°18 :

La ponctualité des trains de fret devrait-elle distinguer les différents types de circulations et de marchandises ?

L'AFRA a indiqué partager l'intérêt théorique de différencier le type de circulations pour illustrer la qualité de service du secteur mais s'interroge sur la collecte des données induite. Dans le cas où répondre à cette demande de distinction appellerait une collecte d'informations complémentaires auprès des entreprises ferroviaires, cela lui semblerait représenter une charge administrative trop importante en rapport avec l'objectif.

3.9. Sur la cartographie des installations terminales embranchées (ITE)

64. **Il a été indiqué, dans le cadre de la consultation publique menée en 2022, que la publication d'une cartographie des ITE par type de produits (matières dangereuses, silos à grain, etc.) présenterait un intérêt.** Une ITE est une voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport de marchandises sans rupture de charge¹². Une information sur la localisation des ITE est publiée en données ouvertes par SNCF Réseau¹³ et par le Cerema¹⁴. La consultation a demandé aux acteurs si des compléments de la part de l'Autorité seraient utiles.

Question n°19:

Les informations publiées par le CEREMA vous semblent-elles appeler des compléments qui pourraient être apportés par l'Autorité ?

L'AFRA a indiqué que la disponibilité des informations récoltées par le Cerema en données ouvertes ne semble pas appeler des compléments par l'Autorité. Il existe toutefois un enjeu d'identification et de normalisation des codifications au travers des « *Secondary Location Codes* ».

3.10. Sur les statistiques d'emploi

65. **OuiTDN a proposé, dans sa réponse à la consultation publique menée en 2022, la publication de statistiques relatives à l'emploi dans le domaine ferroviaire.** Celles-ci sont, sous certaines réserves, susceptible de fournir une information sur la dynamique de l'activité. Le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires publie des statistiques sur le sujet. L'Autorité a par ailleurs publié, dans de précédents bilans ferroviaires, des statistiques sur l'emploi salarié dans le transport ferroviaire. En vue de la reprise éventuelle de ces publications, l'Autorité a demandé aux

¹² Source : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/liste-des-installations-terminales-embranchees/#/resources>

¹³ <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/liste-des-installations-terminales-embranchees/table/>

¹⁴ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

acteurs dans quelle mesure les informations publiées sur l'emploi par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion Des Territoires leur semblent appeler des compléments.

Question n°20 :

Les informations publiées sur l'emploi par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires vous semblent-elles appeler des compléments qui pourraient être apportés par l'Autorité ?

66. **L'UFC-Que Choisir a indiqué que, de son point de vue, ces informations gagneraient à être distinguées** entre transport ferroviaire de voyageurs et de fret.
67. **OuiTDN estime également que les informations publiées sont incomplètes** et que leur analyse sous le seul prisme de la productivité paraît problématique à plusieurs titres :
- **une partie des suppressions d'emplois n'est que fictive** car il s'agit d'un transfert de missions à d'autres entreprises, notamment via la **sous-traitance**. Dans sa politique de travaux, SNCF Réseau a étendu les missions dévolues aux entreprises sous-traitantes, ce qui lui permet en général de n'avoir à déployer qu'un agent maximum par chantier. Cela améliore sa productivité mais, selon ce collectif, ne permet pas d'assurer un niveau de sécurité compatible avec le maintien des circulations ;
 - **une autre partie des suppressions d'emplois correspond à des transferts de responsabilité vers les voyageurs**, qui assurent des tâches auparavant réalisées par les agents. Tel est le cas, par exemple, de la vente des billets, qui, jusqu'au fort développement de la billettique numérique, constituait principalement une responsabilité des opérateurs, assurée en gare, par téléphone ou à bord des trains. De même, en cas de perturbation et en l'absence de personnel en gare, la diffusion de l'information et l'assistance repose sur la solidarité des voyageurs entre eux ;
 - **une troisième partie des suppressions d'emplois correspond à l'élimination des redondances et des réserves**, ce qui diminue la robustesse et la résilience du système ferroviaire face aux aléas. Les trains de nuit sont particulièrement sensibles à ce problème puisque le service est dimensionné au plus juste. Le moindre aléa, que ce soit l'absence inopinée d'un agent, la panne d'une voiture ou d'une locomotive, la présence de givre sur les caténaires, désorganise le service, conduisant souvent à la suppression des trains. L'impact pour les usagers de train de nuit est important car, à la différence de train de jour où le report peut se faire sur d'autres trains dans la journée, l'annulation d'un train de nuit conduit à une perte de temps de 10h00 ou plus (une nuit) ainsi qu'à une perte financière (nuit en hôtel, par exemple) rarement compensée ;
 - **une dernière partie des suppressions d'emplois correspond à l'abandon quasi total des segments d'activités les plus intensifs en main d'œuvre**, trains de nuit et gestion capacitaire fret en tête. Le collectif estime qu'on mesure aujourd'hui l'utilité des services abandonnés à la vigueur du trafic routier de marchandises ou encore à celle du trafic aérien sur les liaisons transversales.
68. **OuiTDN estime par ailleurs que de nombreux postes d'aiguillage ne sont pas tenus la nuit en raison des suppressions de postes**, voire en journée, conduisant à la fermeture des lignes ou des points de croisement correspondants. Cela pénalise fortement les trains de nuit en réduisant les possibilités d'itinéraires bis.

69. OuiTDN a effectué les propositions suivantes :

- **SNCF Réseau pourrait publier les horaires d'ouverture des postes et des lignes** (disponible sous forme de tableau sur son site) sous la forme d'une carte distinguant les lignes ouvertes 24h/24 des autres lignes et indiquer quels postes non tenus la nuit sont nécessaires pour ouvrir telle section de ligne ;
- **L'ART pourrait consacrer une étude thématique à l'emploi dans le secteur ferroviaire** en adoptant une approche par métier, qui consisterait à documenter les métiers auxquels correspondent des postes supprimés, et à détailler si ces métiers ont aujourd'hui disparu ou vers quels acteurs ils ont été transférés. Cela permettrait, selon OuiTDN, d'objectiver le sentiment qu'ont de nombreux voyageurs d'un réseau déshumanisé. Par ailleurs, l'ART pourrait vérifier la cohérence entre les investissements prévus sur le réseau, notamment sur le déploiement de la commande centralisée, et les suppressions de postes d'agents de circulation.

4. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

70. À la suite des premières orientations stratégiques qui ont couvert la période 2021-2023, l'Autorité a identifié, pour leur renouvellement pour les années à venir, les trois grands enjeux actuels des transports suivants comme axes prioritaires autour desquels les organiser :

- (i) la transition écologique,
- (ii) la maîtrise des prix et, partant, la protection du pouvoir d'achat et de la compétitivité de l'économie ; et
- (iii) la qualité des infrastructures et des services de transport.

4.1. Sur les trois grands enjeux retenus par l'Autorité pour ses orientations stratégiques

71. Dans ce cadre, l'Autorité a demandé aux acteurs s'ils identifient d'autres grands enjeux actuels du transport ferroviaire auxquels l'Autorité pourrait contribuer dans son rôle de régulateur économique.

Question n°21 :

Identifiez-vous d'autres grands enjeux actuels des transports auxquels l'Autorité pourrait contribuer, dans le secteur ferroviaire, dans son rôle de régulateur économique ?

72. **Sans remettre en cause les trois grands enjeux identifiés par l'Autorité pour l'élaboration des prochaines orientations stratégiques, les répondants ont proposé en complément les axes suivants pour son action future :**

- **Selon l'AFRA, il est important de maintenir une attention spécifique concernant l'ouverture à la concurrence.** La poursuite des orientations stratégiques 2021-2023 conserve, dans ce sens, toute sa pertinence. Il s'agit, par exemple, de favoriser l'accès aux centres de maintenance ou encore de rééquilibrer les relations entre gestionnaire d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

- **Selon la FNAUT, l'orientation multimodale des mobilités est essentielle pour assurer un transfert en faveur des modes de déplacement les plus soutenables**, au premier rang desquels figure le chemin de fer. L'organisation optimale de points d'échanges intermodaux (« hubs » matériels), d'une information et d'une billetterie multimodales (« hubs » numériques) notamment, sont les points centraux sans lesquels cet objectif de transfert modal ne peut pas être atteint. La FNAUT estime que le travail engagé par l'ART sur les gares routières va dans ce sens, en incluant les autocars librement organisés dans un schéma plus large d'interconnexion physique et de billettique, adossé aux gares et aux services ferroviaires.
- **Trans-Missions précise que plusieurs régions (Pays de la Loire, Sud PACA, Hauts-de-France, Grand Est) ont déjà attribué un ou plusieurs lots par voie concurrentielle**. Le cabinet indique que ceux des Régions Grand Est, Pays de la Loire et Sud PACA ont en commun de ne pas comprendre de ligne interrégionale. Les régions ont volontairement fait ce choix, car ces lignes sont plus complexes à contractualiser que celles s'inscrivant strictement dans le territoire d'une région. Une action de l'Autorité pourrait prendre, dans un premier temps, la forme d'une étude thématique recensant les lignes interrégionales existantes et leur mode de contractualisation. Elle identifierait les difficultés juridiques que ces liaisons sont susceptibles de rencontrer dans leur attribution concurrentielle. L'ART pourrait également être amenée à utiliser son pouvoir réglementaire supplétif – si cela est pertinent et légalement possible sur ces questions – afin de compléter le cadre juridique existant.
- **Trans-Missions pointe la nécessité de constituer une offre conforme aux possibilités du réseau par les régions** : un horaire faisable et certifié par SNCF Réseau est une base indispensable dans le cadre d'un appel d'offres, car contrairement au transport urbain, il y a de multiples contraintes techniques à la construction horaire ferroviaire. Dans l'idéal, il s'agirait, selon le cabinet, pour une région, de soumettre à SNCF Réseau un projet d'horaire afin que ce dernier certifie que l'offre est réalisable (pas de difficulté en termes de capacité du fait de travaux sur les voies, d'obsolescence de la signalisation ou de l'aiguillage, présence d'agents (aiguilleurs) de SNCF Réseau aux horaires pressentis, etc.). La demande reposerait sur une analyse à infrastructure constante (sans travaux). Selon le cabinet, cette procédure de certification des offres constituerait, pour les candidats ou la région, une base solide et indiscutable dans le cadre de la procédure d'appel d'offres. Dans la situation actuelle, seul un candidat, l'opérateur historique SNCF Voyageurs, dispose d'une bonne visibilité sur la réalité de l'infrastructure, ce qui lui donne un avantage compétitif vis-à-vis des autres opérateurs. Une telle certification permettrait également de clarifier le rôle de SNCF Réseau dans une procédure d'appel d'offres et répondrait ainsi à l'un des points de vigilance soulevés par l'Autorité de la concurrence dans son récent avis 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au transport terrestre de personnes : *« L'instruction a révélé que des régions demandent au gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) d'examiner et de noter les offres non anonymisées qu'elles reçoivent au moment des appels d'offres, ne serait-ce que sur leurs modalités techniques. Or, SNCF Réseau ne dispose pas de garanties d'indépendance suffisantes, a fortiori sur son activité de conseil aux régions, pour jouer un tel rôle. De telles pratiques sont, au contraire, susceptibles d'exposer le contrat et les parties à des risques juridiques importants »* (§827). Mettre en place une procédure de certification de grilles horaires proposées par la région serait une façon de faire disparaître ce risque de voir des informations transmises du gestionnaire d'infrastructure à l'ancien monopole.

- **Selon Trainline, la distorsion de concurrence dans le domaine de la distribution des titres de transports est un enjeu majeur du secteur ferroviaire, que l'ART, en tant que régulateur économique, pourrait contribuer à résoudre.** Le cadre juridique de la distribution de titres de transports dans le domaine ferroviaire, couvert par l'Article 28 de la LOM, qui a permis l'ouverture des canaux de billettique des systèmes de transports publics pour favoriser l'apparition de services numériques multimodaux, et au sein duquel est inscrit le principe du FRAND (*fair, reasonable and non-discriminatory*), ne couvre, selon la plateforme, qu'un champ réduit du transport ferroviaire, et laisse de côté toute la longue distance, pourtant un élément incontournable de la mobilité des français. Trainline propose ainsi :
 - de modifier l'article L. 1115-11 du code des transports afin d'établir clairement que sont inclus, dans les produits tarifaires pouvant être, de droit, délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal, les produits tarifaires des « services librement organisés », sans aucune restriction géographique ;
 - d'introduire, dans l'article L. 1115-11 du code des transports, une obligation de mise à disposition effective de l'ensemble des produits tarifaires qui y sont mentionnés au fournisseur du service numérique multimodal ;
 - que l'ART soit l'autorité chargée de contrôler *ex ante* le respect de ces obligations. Ce contrôle permettrait à l'Autorité d'examiner, de sa propre initiative ou à la demande d'une entreprise, les effets sur le marché d'opérations de concentration, lesquelles peuvent parfois conduire à diminuer la concurrence.

4.2. Sur l'accompagnement par l'Autorité de la transition écologique

73. **L'Autorité ne dispose pas de compétence spécifique pour agir directement sur l'impact environnemental des transports mais son action, par certains aspects, s'inscrit dans cette démarche.** Son rôle concernant le bon fonctionnement du système ferroviaire, notamment, contribue de fait au report modal et ainsi aux objectifs environnementaux. L'Autorité a demandé aux parties prenantes de quelle manière elle pourrait, selon elles, favoriser, par son action de régulation économique, le développement du transport ferroviaire pour accompagner la transition écologique et le report modal.

Question n°22 :

Comment l'Autorité pourrait-elle, selon vous, favoriser, par son action de régulation économique, le développement du transport ferroviaire pour accompagner la transition écologique et le report modal ?

74. Dans le cadre de l'accompagnement de la transition écologique par l'Autorité en tant qu'enjeux pour les futures orientations stratégiques, les répondants à la consultation publique ont fait les propositions ou remarques suivantes :
- **L'AFRA indique qu'il est important de rappeler les risques de report modal inversé de flux du rail vers la route**, principalement en raison de l'instabilité de la qualité de service, avec l'illustration extrême de l'année 2023, en particulier, pour les chargeurs récents dans la logistique ferroviaire. Toutes les actions de l'Autorité visant à renforcer la stabilité de la qualité auront un effet important à l'aune de ce que peut apporter le secteur ferroviaire à la transition écologique des transports.

- **Selon OuiTDN, l'ART pourrait s'impliquer dans le renforcement de la cohérence du ferroviaire**, d'une part, en sensibilisant les autorités organisatrices à l'importance de coordonner leurs services et, d'autre part en établissant des règles entre opérateurs qui permettent de garantir l'acheminement des voyageurs, y compris en situation perturbée.
- **L'UFC-Que Choisir indique que des statistiques pourraient être produites concernant le nombre de places de stationnement vélo en gare.**

75. **La perspective d'une tarification de l'accès au réseau prenant en compte la performance environnementale** a suscité un certain nombre de remarques :

- **Selon l'AFRA, une tarification incitative est essentielle au développement de l'offre ferroviaire** pour répondre aux besoins des voyageurs et tirer parti des bonnes performances environnementales du transport ferroviaire (y compris pour les circulations thermiques). L'AFRA appelle ainsi à un système de tarification incitatif pour favoriser le développement et le renforcement de l'offre, en cohérence avec les ambitions de report modal. L'AFRA ajoute qu'un tel modèle tarifaire favorisant le développement de l'offre aurait l'avantage d'initier un cercle vertueux bénéficiant à tous, y compris au gestionnaire d'infrastructure. Selon l'étude SIA Partners sur la grande vitesse, un « choc d'offre » permis par une baisse des redevances unitaires de 20 % grâce à une impulsion financière des pouvoirs publics diminuerait le prix moyen du billet pour le voyageur, permettrait de renforcer la marge des transporteurs (pouvant ainsi se permettre davantage d'investissements), tout en préservant les redevances totales perçues par le gestionnaire d'infrastructure.
- **Pour la FNAUT, réduire le montant des redevances d'utilisation du réseau permet à la fois d'inciter au développement de l'offre et à une diminution du prix des billets.** En Italie, la réduction de 38 % du prix du sillon, concomitante à l'introduction de la concurrence en open access, a amené : plus de profit pour le gestionnaire d'infrastructure grâce à l'augmentation du trafic, ce qui lui a permis de rembourser une partie de sa dette ; plus de profits pour l'entreprise Trenitalia, qui ont pu être réinvestis ; une baisse de 30 à 40 % du prix du billet payé par le voyageur ; une réduction de 80 à 20 % de la part de marché de l'avion entre Rome et Milan (sans interdire pour autant le transport aérien). Réduire le prix du sillon amènerait de nouveaux opérateurs qui apporteront le « **choc d'offre** » que l'on s'accorde à trouver nécessaire, et que le seul opérateur historique est incapable d'assurer compte tenu de l'insuffisance de son parc actuel de rames de TGV.
- **Selon OuiTDN, instaurer un tarif spécifique aux circulations « décarbonées » pourrait avoir un intérêt seulement si la décarbonation relevait uniquement des transporteurs.** En fait, elle nécessite des investissements massifs et surtout coordonnés de la part de SNCF Réseau pour équiper les lignes, et des opérateurs pour renouveler le matériel. Sur les lignes TER, cette cohérence est, de fait, assurée par le fait que les régions financent à la fois l'infrastructure et le matériel roulant. L'ART pourrait s'assurer de cette coordination sur le fret ou pour d'éventuels services librement organisés de voyageurs.

- **Toujours selon OuiTDN, l'ART pourrait, en collaboration avec d'autres institutions, établir une évaluation socio-économique détaillée d'un report modal massif vers le ferroviaire, comparé par exemple à la simple électrification des véhicules routiers.** Cette association estime que le plus important est de travailler à la valorisation des externalités positives du ferroviaire, comme la réduction des émissions de carbone, une pollution locale évitée, moins d'insécurité routière et moins de bruit en milieu urbain. Des évaluations socio-économiques sont systématiquement produites pour justifier les projets de nouvelles infrastructures, mais elles sont beaucoup plus rares pour étudier le développement de nouveaux services à infrastructure constante. Le rapport TET¹⁵ avait établi une analyse sommaire des bénéfices socio-économiques liés au développement des trains de nuit, mais il semble que cette démarche n'ait pas été approfondie. L'ART pourrait s'en saisir afin de permettre aux décideurs de mieux appréhender les termes du débat.
- **Pour Trainline, l'ouverture effective à la concurrence en matière de distribution permettrait le développement d'outils et plateformes de réservation favorisant le report modal.** C'est l'innovation dans la distribution des titres de transport, qui peut attirer les voyageurs-usagers dans les trains. Trainline estime que la concurrence dans le secteur de la distribution va libérer les investissements pour les innovations dans les outils, qui vont rendre plus facile et plus attractive l'utilisation du mode de transport ferroviaire. Dans ce contexte, l'Autorité pourrait, par son action de régulateur économique, favoriser le report modal, en contrôlant davantage les conditions de bonne concurrence sur le marché de la distribution des titres de transports.
- **Oxera a souhaité porter à l'attention de l'ART une étude produite lors de la conférence européenne des transports (ETC) 2022** sur l'impact des mesures européennes « Fit for 55 »¹⁶, qui visent le secteur aérien et l'impact d'un report modal de l'avion vers le train pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. L'étude conclut que, sur la seule base des mesures « Fit for 55 » et celles encourageant un report modal de l'avion vers le train, il est peu probable que l'objectif de neutralité carbone soit atteint d'ici 2050.

4.3. Sur l'accompagnement de la maîtrise des prix

76. **Les missions premières d'un régulateur économique sectoriel contribuent directement à l'objectif de maîtrise des prix dans le secteur régulé**, notamment, (i) en régulant la tarification de l'accès au marché amont et (ii) en favorisant une concurrence effective sur le marché aval, qui constitue un facteur essentiel de pression à la baisse sur les prix. L'Autorité a demandé aux parties prenantes leur vision sur son rôle de régulateur économique concernant la maîtrise des prix dans le secteur ferroviaire (question n°23).

¹⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20TET%20v18052021.pdf>

¹⁶ [ETC Conference Papers 2022: Paper \(aetransport.org\)](#)

Question n°23 :

Comment l'Autorité pourrait-elle, selon vous, contribuer, par son action de régulation économique, à la maîtrise des prix dans le secteur ferroviaire ?

77. **Oui**TDN estime que la question de la maîtrise des prix relève avant tout de l'État et des régions, que ce soit pour les services conventionnés ou en libre accès au regard du fait que le secteur ferroviaire est financé à parts sensiblement égales par, d'une part, les usagers (particuliers et entreprises) et, d'autre part, par l'État et les collectivités. L'enjeu majeur de la décennie qui vient sera d'identifier et de dégager de nouvelles ressources publiques permettant de développer massivement le ferroviaire, que ce soit sur le financement de l'infrastructure ou des services. **Le collectif estime que l'ART pourrait s'intéresser à ces enjeux en publiant des études spécifiques** et a formulé plusieurs propositions pour garantir des prix attractifs pour le ferroviaire :
- **mettre en place un tarif TER attractif pour les usagers occasionnels**, aligné sur les prix du covoiturage, de l'ordre de 7€ les 100 km. Cela reviendrait à faire bénéficier tous les voyageurs des prix aujourd'hui proposés aux porteurs de cartes de réductions amorties en un ou deux trajets. Ces cartes de réductions compliquent inutilement les achats des nouveaux usagers du train, sans pour autant présenter un réel avantage pour les usagers réguliers puisqu'elles sont amorties très rapidement ;
 - **augmenter l'offre à coût constant : en proposant davantage de trains en heures creuses** pour optimiser l'utilisation du matériel, notamment sur les lignes régionales et sur les transversales ; en généralisant le cabotage sur les trains de nuit en fin de soirée et en début de matinée ; en diversifiant les niveaux de confort proposés à bord, avec des voitures-lits sur les trains de nuit pour attirer la clientèle professionnelle. Par son travail de suivi, l'ART pourra veiller à ce que les ressources financières supplémentaires apportées par l'augmentation de la fréquentation ne servent pas uniquement à diminuer le niveau de contribution publique dédiée au ferroviaire, mais soient bien réinvesties dans le développement de l'offre.
78. **Dans une optique d'éclairage des enjeux, l'AUPR estime qu'il serait intéressant de faire apparaître sur chaque titre de transport la part du prix destinée au réseau et celle destinée à la compagnie ferroviaire.** Cette transparence accrue pourrait contribuer à une meilleure compréhension des coûts pour les usagers.
79. **Selon Trainline, favoriser une dynamique concurrentielle entre les différents acteurs de la distribution favorise non seulement l'émergence de services plus variés et adaptés aux besoins des usagers, mais aussi la mise en œuvre de stratégies tarifaires compétitives.** En outre, la présence d'acteurs indépendants dans la distribution, à l'instar de Trainline, incite à une diversification des offres et à une transparence accrue en matière de tarification. Trainline estime ainsi que l'Autorité peut contribuer à la maîtrise des prix dans le secteur ferroviaire en promouvant activement une concurrence équitable et en soutenant l'innovation dans la distribution des titres de transport. Cette démarche favoriserait un meilleur taux de remplissage des trains et, partant, la maîtrise des prix, et contribuerait également à l'accessibilité et à l'attractivité globale du transport ferroviaire pour les usagers, favorisant ainsi le report modal.
80. **SADUR estime que l'ART pourrait contribuer, par son action de régulation, et notamment d'information, à un meilleur accès des voyageurs aux transports en ce qui concerne singulièrement certains « sauts tarifaires ».** SADUR indique, à titre d'exemple, qu'il existe sur le RER D des gares situées en dehors de l'Île-de-France mais exclusivement desservies par cette ligne qui ne sont pas accessibles avec un passe « Navigo » puisque le tarif francilien ne s'y applique pas. Cela occasionne un saut tarifaire entre deux gares pourtant espacées de quelques kilomètres ou, pour les usagers

réguliers, l'obligation de l'acquisition d'un deuxième abonnement spécifique pour parcourir ces derniers kilomètres. Il pourrait être pertinent que l'Autorité mette en avant, dans ses rapports, ces aberrations tarifaires.

81. **Oxera a souhaité porter à l'attention de l'ART une étude présentée lors de l'ETC 2023** et qui sera rendue publique en 2024 sur les facteurs devant être pris en compte pour prévoir la demande ferroviaire dans un environnement inflationniste dont les résultats montrent que les passagers réagissent aux changements de prix nominaux plutôt qu'aux valeurs monétaires réelles.

4.4. Sur la qualité des infrastructures et des services

82. **L'Autorité dispose de moyens lui permettant d'exercer directement une influence sur la qualité du service proposé par les acteurs du secteur des transports.** Il s'agit notamment de son contrôle des conditions non tarifaires d'accès au réseau qui peut permettre, très directement, d'améliorer la qualité de service pour ce qui relève des éléments sous le contrôle des gestionnaires d'infrastructures essentielles aux entreprises ferroviaires. L'action de l'Autorité dans le domaine des données de mobilité et des services numériques de mobilité en général constitue un autre levier d'amélioration immédiate de la qualité de service, en plus de sa contribution à la multimodalité. Dans le cadre de la consultation publique, l'Autorité a demandé aux parties prenantes comment elle pourrait, selon elles, contribuer, par son action de régulation économique, à la qualité de service et des infrastructures dans le secteur ferroviaire.

Question n°24 :

Comment l'Autorité pourrait-elle, selon vous, contribuer, par son action de régulation économique, à la qualité de service et des infrastructures dans le secteur ferroviaire ?

83. **Transdev a indiqué qu'une réflexion sur la qualité de service et les conditions à même de garantir l'intermodalité** entre les services conventionnés et l'open access lui semble une piste de travail prometteuse.
84. **Familles Rurales estime que la mauvaise qualité de service du transport ferroviaire pourrait conduire les utilisateurs à se reporter vers d'autres moyens de transport.** Les suppressions et irrégularités quotidiennes conduisent à un mécontentement croissant des usagers qui sont impactés de façon plus ou moins grave selon les situations. Familles Rurales souligne que ceux-ci paient un service pour lequel l'absence d'exigence est de moins en moins tolérée. Cette insatisfaction, associée à des prix beaucoup plus attractifs sur des modes de transport alternatifs comme l'avion (régulièrement moins cher pour une même destination et souvent plus rapide à atteindre) ou encore le véhicule individuel (dès lors qu'au moins deux passagers font le voyage), ne concourt pas à la transition écologique, dont le transport ferroviaire devrait pourtant constituer la pierre angulaire.
85. **Familles Rurales estime également que la qualité de service se dégrade sur les lignes surexploitées en zones de population dense puisque les suppressions de trains de voyageurs augmentent ainsi que le nombre d'incidents** (dus à des pannes de matériel, des absences de personnel ou sans explication officielle) ou de modifications. Par conséquent, les lignes sous-exploitées lèsent les voyageurs les plus isolés dans les territoires les moins denses alors que les lignes surexploitées dans les territoires très densifiés voient les problèmes de qualité de service augmenter. Dans les deux cas, Familles Rurales estime que c'est profondément insatisfaisant et s'interroge sur l'esprit de service public de l'opérateur historique encore en situation de monopole de fait.

86. **Concernant la qualité de service du marché amont, l'AFRA estime qu'avec l'accélération annoncée des financements pour la régénération du réseau, il est important pour l'Autorité de continuer à contribuer à ce que le gestionnaire d'infrastructure améliore les processus d'organisation des travaux.** L'objectif est de gagner en stabilité, gage de qualité et efficience, ainsi que de simplifier la lisibilité des impacts capacitaires de ces travaux au moment de leur planification et des éventuels arbitrages associés, afin de permettre la bonne circulation de l'ensemble des différents usages commerciaux. L'AFRA souligne que l'accès aux facilités essentielles est un enjeu majeur pour de nombreux opérateurs, et particulièrement pour les nouveaux entrants. Pour la maintenance, les obstacles restent nombreux pour disposer d'ateliers dédiés (masse critique, foncier disponible, délais administratifs et instruction technique). Ainsi, l'accès aux centres de maintenance, notamment lourde, est crucial. En pratique, l'AFRA estime qu'il est souvent inévitable de recourir à des solutions de maintenance extérieures au moins temporairement. Les difficultés pour l'obtention de visibilité sur des engagements de service et des tarifs de prestation dans les temps long de conventionnement est, pour les soumissionnaires, une composante économique à risque des offres, qui peut être dissuasive ou amener une augmentation artificielle des tarifs proposés contraire à l'intérêt du client final. Selon l'AFRA, l'accès à la maintenance est une priorité stratégique pour les nouveaux entrants et l'action de l'Autorité sera déterminante afin d'encadrer ces offres de prestations.
87. **La FNAUT souligne que la publication d'indicateurs de performance et de qualité de service des entreprises ferroviaires constitue une incitation puissante à l'amélioration de la qualité de service,** comme en témoigne la publication de ces indices par les Länder allemands (la Bavière notamment), ou encore l'autorité ferroviaire britannique. À l'instar de l'ORR, l'ART pourrait, selon la FNAUT, jouer le rôle institutionnel de représentation et de prise en compte des intérêts des voyageurs, non pas en se substituant aux actions des associations représentatives, mais en assurant un suivi régulier et publié des performances des entreprises ferroviaires dans les domaines de la qualité des services ou encore de la fréquence des dessertes des services régionaux.
88. **Enfin, l'AFRA compte sur l'Autorité pour contrôler que les trajectoires de financement** qui seront prévues lors de la révision du contrat de performance sont en cohérence avec les objectifs et les annonces récentes.

5. AUTRES SUJETS

Question n°25 :

Quels sont les autres sujets que vous souhaiteriez adresser ou porter à l'attention de l'Autorité ?

89. **Familles Rurales encourage l'Autorité à mener une concertation calquée sur celle du secteur ferroviaire sur les sujets du transport aérien et des services autoroutiers.** Familles Rurales a indiqué mener, en ce moment, une action pour dénoncer le dispositif inadapté des péages en flux libre qui lèse un nombre très important d'usagers de la route et souhaiterait discuter de ces questions avec l'Autorité. L'AUPR soutient la proposition de tenir des réunions publiques dans tous les départements pour échanger directement avec les usagers. Cette approche favoriserait un dialogue ouvert et constructif sur les questions liées aux services ferroviaires.

90. **L'AUPR a souhaité porter à l'attention de l'Autorité les points suivants concernant l'axe Paris-Reims :**

- la saturation des accès à la gare de Reims, en particulier l'accès à Clairmarais. Actuellement, cet accès atteint des niveaux de saturation importants, créant des conditions d'embarquement et de débarquement difficiles pour les voyageurs. En cas d'incident grave, cette situation pourrait potentiellement conduire à des mouvements de foule importants, avec des conséquences graves pour la sécurité des usagers. L'AUPR recommande donc une évaluation approfondie de la capacité actuelle de l'accès à Clairmarais et la mise en œuvre de mesures correctives ;
- la mutualisation du personnel sur le même quai à la Gare de l'Est en regroupant le départ des deux trains proches créent des congestions supplémentaires, entravant la fluidité des flux de voyageurs ;
- le matériel roulant sur la ligne Paris-Reims, est dans un état de vétusté croissant. Avec un temps de trajet relativement court (45 minutes), la première classe et le wagon bar ne justifient plus leur présence. L'AUPR recommande donc le remplacement de ces éléments par des places assises supplémentaires, ce qui permettrait de réduire le prix du billet. De plus, la mise en place de portes plus larges sur le TGV permettrait d'améliorer la fluidité de montée et de descente du train.

91. **Trainline estime qu'au-delà des problématiques concurrentielles mentionnées dans les réponses aux questions précédentes, le marché français de la distribution de titres de transports souffre d'une distorsion de concurrence sur le plan technique.** Trainline indique que les données de mobilité, notamment liées aux travaux programmés sur le réseau ferré national susceptibles d'affecter les circulations, ou liées à la cause des accidents et à la durée des interventions réparatrices, ne sont transmises qu'à SNCF Connect, et pas aux autres distributeurs. Cette situation créerait une distorsion de concurrence en incitant les voyageurs à préférer utiliser SNCF Connect au détriment des autres distributeurs qui n'ont pas accès aux mêmes informations.

92. **En réponse à cette question n°25, Oxera a souhaité porter à l'attention de l'ART une étude présentée lors de l'ETC 2023.** Oxera y examine les effets de l'allocation du risque lié aux opérations ferroviaires sur les recettes des opérateurs ferroviaires dans le cadre de la libéralisation du marché aval ferroviaire au Royaume-Uni. Cette étude sera rendue publique en 2024.