

**RÔLE DU
GESTIONNAIRE
D'INFRASTRUCTURE
DANS L'OUVERTURE
À LA CONCURRENCE**





SNCF RÉSEAU, AU CŒUR DE LA RÉVOLUTION DU FERROVIAIRE

Depuis la fin des années 80, l'objectif de l'Union européenne est de limiter les obstacles et contraintes à la circulation des biens et des personnes. Les différents paquets ferroviaires¹ - terme consacré pour désigner l'ensemble des réglementations impactant l'ouverture à la concurrence - sont la concrétisation législative de cette velléité de libre circulation.



En France, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)² vient parachever cette ambition européenne et traduit le besoin de transformation profonde des mobilités dans l'Hexagone. Elle ambitionne en effet d'améliorer les transports du quotidien dans tous les territoires. Outre la réorientation des investissements délaissant le « tout TGV », la loi LOM a renforcé le rôle des Autorités Organisatrices de Transport pour les transformer en Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) avec l'objectif de développer des solutions de mobilité innovantes.

Grâce à la LOM, les AOM ont davantage de latitude pour mettre en concurrence plusieurs opérateurs ferroviaires sur les lignes relevant de leur responsabilité. C'est désormais SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure (GI), qui accompagne les AOM dans leur projet de service (en accord avec leur Plan de Mobilité) au regard des caractéristiques de l'infrastructure, des besoins de maintenance et des besoins des autres utilisateurs du réseau. Dans ce contexte se développent alors de nouvelles offres ferroviaires - telles que Trenitalia, Railcoop, Le Train - prêtes à gagner des parts de marché dans le transport de marchandises et de voyageurs et à faire usage de leur droit à un accès non discriminatoire au Réseau Ferré National (RFN).

¹ La Commission européenne a initié en 1991 une première directive pour ouvrir à la concurrence les activités ferroviaires. Cette directive, fondée sur la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur historique, a ensuite été modifiée par trois paquets ferroviaires. [Source : Les paquets ferroviaires \(autorite-transport.fr\)](#)

² La Loi d'Orientation des Mobilités a été publiée au JO le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres en déployant notamment l'ouverture à la concurrence. [Source : La loi d'orientation des mobilités | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

→ SNCF Réseau, promoteur du ferroviaire

Depuis la publication de l'article 172³ de la LOM au Journal officiel le 26 décembre 2019, SNCF Réseau est amené à jouer un rôle nouveau dans l'écosystème ferroviaire car les Autorités Organisatrices de Mobilité ont la possibilité de prendre la main sur la gestion de certaines lignes ferroviaires d'intérêt local, voire d'intérêt régional.

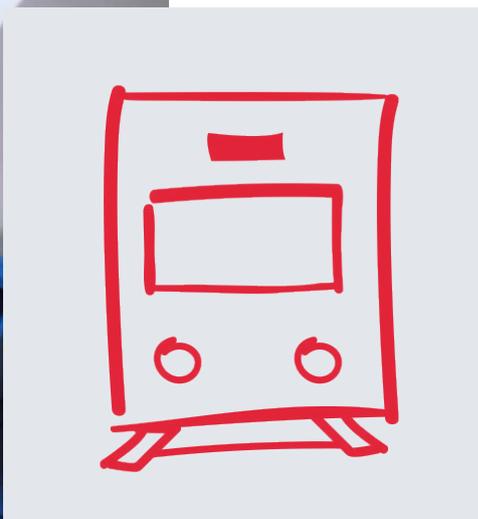
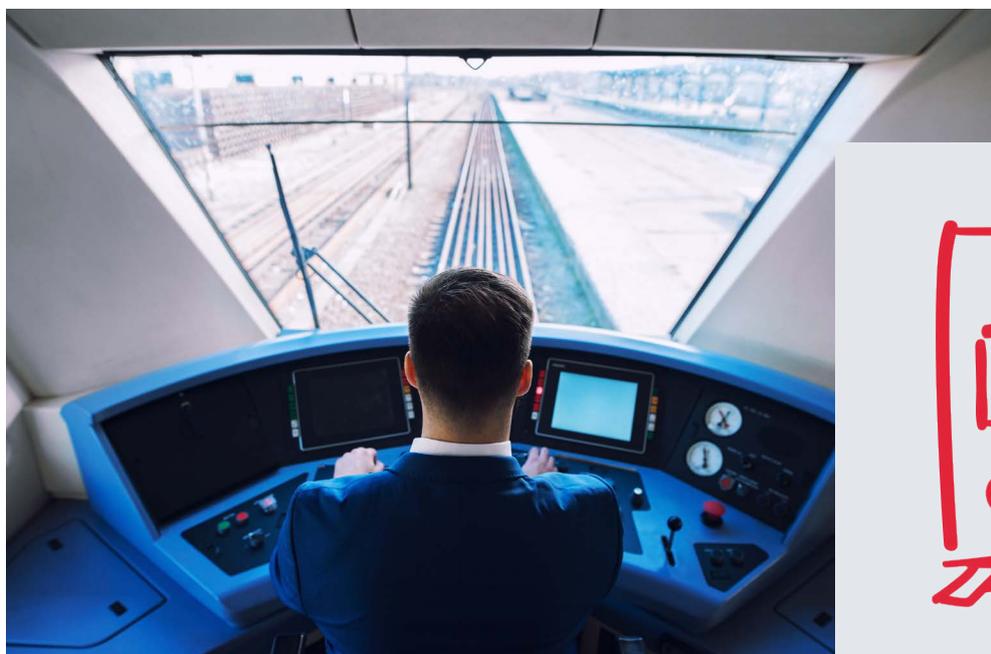
SNCF Réseau est devenu un interlocuteur essentiel du dialogue territorial entre l'Etat, les AOM régionales et les Entreprises Ferroviaires (EF). Il peut être considéré comme disposant d'un rôle de promoteur du ferroviaire : le ferroviaire étant aujourd'hui un atout majeur dans la transition écologique à l'échelle nationale et internationale.

En 2021, SNCF Réseau a mis à jour le Schéma Directeur National d'Accessibilités – Agenda d'Accessibilité Programmée⁴ (SDNA Ad'AP), visant à désaturer les principaux nœuds ferroviaires du pays et développer un nouveau Service Express Métropolitain (SEM). Ce travail a été réalisé en initiant un dialogue constructif avec tous les acteurs de la mobilité sur le plan national et régional, en particulier avec les AOM. Pour ce faire, le gestionnaire d'infrastructure s'est implanté au plus près des acteurs cités en nommant des coordinateurs issus de la Direction Générale Opérations et Production (DGOP) et en restant à leur écoute, concrétisant donc le principe de territorialisation.

C'est dans cet esprit également que SNCF RÉSEAU promeut auprès des institutions européennes « un véritable espace ferroviaire sans frontière ni barrière » - citons par exemple les « corridors de fret européens ». Sur les 11 corridors européens, 4 concernent la France !

Ces échanges permanents avec les régions, les institutions, et les Entreprises Ferroviaires permettent à SNCF RÉSEAU de consolider sa feuille de route stratégique, véritable vision du ferroviaire de demain.

Celle-ci prend en compte les nécessaires travaux de rénovation ou d'adaptation aux nouvelles offres ferroviaires, le développement de nouvelles lignes et les projets d'optimisation de la performance ferroviaire, permettant de faire circuler plus de trains et d'augmenter la robustesse. De façon plus générale, SNCF RÉSEAU promeut une vision holistique du Mass transit autour des agglomérations, à l'image de ce qui est réalisé en Île-de-France.



3 Article 172.III. « Jusqu'au 1er janvier 2020, les autorités organisatrices de transport ferroviaire qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 2° du I du présent article, peuvent faire connaître leur intention au ministre chargé des transports et à SNCF Réseau, à la demande de leur assemblée délibérante.»

4 Source : Schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux - SNCF ([sncf-reseau.com](https://www.sncf-reseau.com))



→ SNCF Réseau, acteur de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France

SNCF Réseau accompagne les AOM dans leur volonté d'ouvrir à la concurrence la délégation de service public de transport de voyageurs sur leur périmètre de responsabilité. Outre le rôle de promoteur et de conseiller en mobilité que joue SNCF Réseau, il se doit également de fournir toutes les données d'infrastructure et de circulation dont doit disposer un concurrent pour correctement dimensionner son offre de service auprès des AOM ou auprès de toute Entreprise Ferroviaire qui souhaiterait mettre en place de nouvelles liaisons ferroviaires. Objectif : assurer une neutralité dans le processus complexe d'allocation de sillons⁵.

On constate néanmoins que ce principe de neutralité est contesté au vu de la fonction historique de SNCF Réseau. Preuve en est : Transdev a déjà saisi l'Autorité de Régulation des Transports (ART) au mois d'avril 2021 contre SNCF Réseau pour dénoncer un manquement à ses missions d'équité et de loyauté auprès des Entreprises Ferroviaires dans l'ouverture à la concurrence des TER en région Hauts-de-France. En France, un aspect fondamental de l'ensemble législatif évoqué plus haut est la gouvernance des acteurs du système ferroviaire, tant du point de vue des régulateurs (ARAFER devenue ART), que des groupes ferroviaires tels que la SNCF qui permet de garantir à la fois l'équité de traitement et la neutralité de SNCF Réseau par rapport aux Entreprises Ferroviaires (EF) (et ne pas créer la distinction entre les nouveaux entrants et les opérateurs historiques) dans le cadre de l'attribution des sillons d'une part et de la tarification des péages de l'autre.

Au-delà des données nécessaires pour correctement exploiter de nouvelles liaisons, SNCF Réseau se doit donc d'être équitable dans l'attribution des sillons à

SNCF Voyageurs mais aussi aux nouveaux entrants, tels que Trenitalia. Certains horaires stratégiques, notamment en début et fin de journée ou encore les veilles de week-ends et de jours fériés, sont fortement demandés par les uns et les autres et passent nécessairement par un arbitrage du gestionnaire d'infrastructure, totalement agnostique quant au bénéficiaire.

C'est bien par sa position centrale entre l'Etat, les AOM et les différentes Entreprises Ferroviaires que SNCF Réseau contribuera à la réussite de l'ouverture à la concurrence.

Cependant, développer une offre de planification de sillons adaptée est rendue complexe par la diversité des acteurs de cet écosystème. C'est pourquoi la question de l'organisation de SNCF Réseau se pose : il convient pour SNCF Réseau d'envisager une organisation adaptée permettant de maintenir le dialogue avec l'ensemble de ses clients, en respectant les obligations d'équité, mais en prenant aussi en compte les besoins émis et les engagements de performance pris.

Ce défi d'équilibriste repose alors sur une prise en compte de différentes temporalités, d'une part, une vision long terme de développement et de promotion du ferroviaire, et d'autre part, une réalité opérationnelle, cela représente tous les processus et actions réalisées avant, pendant et après les circulations.

⁵ La capacité offerte dans l'espace et dans le temps pour qu'un train remplisse sa mission de circulation d'un point A à un point B.

CONTACTS



Marie-Eve Decroocq – Dumayet

Vice-Présidente en charge des activités conseil
pour les Mobilités / Transports
CGI Business Consulting



Lyana Mechkar

Manager en charge des activités conseil
pour les Mobilités / Transports
CGI Business Consulting



Jean-Baptiste Bergue

Senior Business Consultant en charge des activités conseil
pour les Mobilités / Transports
CGI Business Consulting

