

Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022

portant adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article L. 2133-2 du code des transports

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, notamment son article 56, paragraphe 6 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2133-2, L. 2131-3 et L. 2131-4 ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national perçues par SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 ;

Vu l'avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon ;

Vu les réponses à la consultation publique relative au projet de décision par laquelle l'Autorité adoptera des lignes directrices relative à la tarification négociée, organisée du 5 septembre 2022 au 9 octobre 2022 ;

Après en avoir délibéré le 29 novembre 2022,

DÉCIDE

Article 1^{er} Les lignes directrices relatives à la tarification négociée annexées à la présente décision sont adoptées.

Article 2 La présente décision sera publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 29 novembre 2022.

Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, Président par intérim; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; ainsi que Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Vice-Président,
Président par intérim

Philippe Richert

Annexe – Lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article L. 2133-2 du code des transports

1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE

1.1. Le droit européen et national permet au gestionnaire d'infrastructure d'appliquer, sous le contrôle du régulateur, des redevances d'infrastructure négociées avec une entreprise ferroviaire, sous réserve de ne pas contrevenir aux principes applicables à la tarification de l'accès à l'infrastructure

1. La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a transposé en droit interne l'article 56 paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE¹. Ces dispositions sont codifiées à l'article L. 2133-2 du code des transports qui prévoit que « [l']Autorité de régulation des transports est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'infrastructure avec un candidat. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité, qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 et celles de l'article L. 2131-4. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord ».
2. Ainsi, transposant une disposition du droit européen, le droit national instaure un mécanisme permettant au gestionnaire de l'infrastructure de fixer le niveau des redevances à l'issue de négociations avec un candidat². Toutefois, ces négociations sont encadrées en ce qu'elles sont soumises au contrôle du régulateur, le droit national précisant que ce dernier doit s'assurer du respect des dispositions mentionnées aux articles L. 2131-3³ et L. 2131-4⁴ du code des

¹ 1. Le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE susvisée prévoit que « [l']organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent chapitre »

² La possibilité de négociation bilatérale des redevances d'utilisation de l'infrastructure entre un gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 56, paragraphe 6, de la directive 2012/34/UE, est distincte de la faculté offerte au gestionnaire d'infrastructure d'appliquer à tous les utilisateurs de l'infrastructure des réductions, tel que le prévoit l'article 33 de cette même directive. Cette disposition prévoit notamment, à son paragraphe 3, que « [l]es gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées ». Cette disposition a été transposée en droit national à l'article 33 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

³ Le 1^{er} alinéa de l'article L. 2131-3 du code des transports prévoit que : « L'Autorité de régulation des transports veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence ».

⁴ L'article L. 2131-4 du code des transports dispose que : « L'autorité de régulation des transports veille à ce que l'accès au réseau et aux installations de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. [...] Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 [...] ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure [...] des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. // Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des transports prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10 ».

transports. Ainsi, l'Autorité peut s'opposer aux tarifs négociés qui lui sont soumis dans les cas où :

- les conditions d'accès au réseau ferroviaire entravent ou sont susceptibles d'entraver le développement de la concurrence ;
 - l'accès au réseau et aux installations de service n'est pas accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
 - les dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées ne sont pas cohérentes avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques, y compris la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure.
3. L'Autorité dispose, dans ce cadre, d'une marge d'appréciation importante en ce qu'elle tient compte d'un vaste faisceau d'éléments pour appuyer sa décision de s'opposer ou non aux tarifs négociés qui lui sont soumis. Par ailleurs, l'Autorité considère, sauf à priver d'effet utile les dispositions précitées prévoyant la possibilité, pour le gestionnaire d'infrastructure, de négocier le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure, que le principe de non-discrimination fixé au paragraphe 5 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE implique de ne pas appliquer la même règle à des situations différentes⁵.

1.2. La négociation ne peut porter que sur le niveau des majorations tarifaires et reste ouverte à tout opérateur justifiant d'une différence objective de situation

4. En premier lieu, la tarification négociée ne doit pas tenir lieu de substitut à l'élaboration d'une tarification conforme aux règles européennes et nationales, reflétant le coût directement imputable et comprenant des majorations tarifaires soutenables pour les opérateurs. Il en résulte que la négociation entre le gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire ne pourra concerner que le niveau des majorations tarifaires, en conformité avec les principes fixés au paragraphe 3 de l'article 31⁶ et au paragraphe 1 de l'article 32⁷ de la directive 2012/34/UE selon lequel tout opérateur doit au moins s'acquitter du coût directement imputable pour accéder au réseau.
5. En second lieu, le processus de tarification négociée est, par principe, ouvert à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Toutefois, seule une différence objective de situation est susceptible de justifier la conclusion de tarifs négociés entre le gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire.

⁵ Voir, en ce sens, avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023, point 199.

⁶ Le paragraphe 3 de l'article 31 de la directive 2012/34/UE, relatif aux principes de tarification, prévoit que « (...) les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ».

⁷ L'alinéa 1 du paragraphe 1 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE prévoit, comme exception aux principes de tarification posés à l'article 31, qu'« [u]n État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire ». L'alinéa 2, paragraphe 1 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE dispose que « [l]e niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête » ; voir, en ce sens, avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023, point 201.

6. À des fins de transparence, dès lors que le gestionnaire d'infrastructure systématise des critères d'analyse pour évaluer les demandes d'entrée en négociation formulées par les entreprises ferroviaires, il doit en faire la publicité dans le document de référence du réseau. Chacun des critères ainsi établis doit être objectif, transparent et non discriminatoire. Toutefois, par construction, ces critères ne sauraient être exhaustifs dans la mesure où, notamment, les situations à venir donnant lieu à négociation entre le gestionnaire et les entreprises ferroviaires ne peuvent pas toutes être anticipées.
7. S'agissant de la charge de la preuve, elle incombe au saisissant. À défaut d'éléments probants justifiant la mise en œuvre d'une tarification négociée dont est saisie l'Autorité, l'avis de celle-ci sera défavorable. En cas de différend entre le gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire qui souhaite négocier le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure, l'Autorité pourra être saisie sur le fondement de l'article L. 1263-2 du code des transports.
8. Enfin, dans le cas où l'Autorité ne s'oppose pas à la mise en œuvre de la tarification négociée, il appartiendra au gestionnaire d'infrastructure concerné, pour des raisons de transparence, de publier les tarifs négociés dans son document de référence du réseau.

1.3. Le dispositif de tarification négociée constitue un levier supplémentaire pour favoriser le développement de la concurrence et l'utilisation effective et optimale de l'infrastructure ferroviaire

9. L'Autorité considère que le dispositif de tarification négociée constitue un levier supplémentaire pour favoriser à la fois le développement de la concurrence et une utilisation effective et optimale de l'infrastructure, telle que préconisée par l'article 26 de la directive 2012/34/UE précitée et ce, dans la perspective d'un accroissement du nombre de circulations et, partant, d'un surcroît de recettes pour le gestionnaire d'infrastructure à court, moyen et long termes⁸. Un tel dispositif peut ainsi contribuer au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, et au développement du mode ferroviaire.
10. Dans ce contexte, la tarification négociée constitue un instrument pouvant être utilisé de façon temporaire et limitée, afin de mieux remplir les objectifs rappelés ci-dessus, dans des cas spécifiques, dont celui lié à l'arrivée de nouveaux entrants – *mais pas exclusivement* –, avec un impact positif pour (i) l'entreprise ferroviaire en bénéficiant, (ii) le gestionnaire d'infrastructure, (iii) le système de transport ferroviaire national et, *in fine*, (iv) les usagers.

1.4. Tirant les enseignements de l'instruction de l'avis du 17 mai 2022 portant sur l'application d'une tarification négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France, l'Autorité estime nécessaire d'établir les présentes lignes directrices

11. Dans son avis n° 2022-036 du 17 mai 2022, l'Autorité ne s'est pas opposée à l'application de la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France aux nouveaux services de transport ferroviaire proposés par Trenitalia France sur les axes Paris-Lyon et Paris-Lyon-Modane jusqu'à la fin de l'horaire de service 2023 et s'y est opposée pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024⁹.

⁸ Voir, en ce sens, l'avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane *via* Lyon, point 4.

⁹ Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane *via* Lyon.

12. Pour rappel, dans son avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023, l'Autorité s'était prononcée sur le principe même de la tarification négociée, sa mise en œuvre et l'étendue de son contrôle.
13. Dans le silence des textes et à la lumière des différents avis rendus par l'Autorité traitant de la tarification négociée, les présentes lignes directrices ont pour objet d'apporter des éléments de précisions relatifs aux modalités concrètes de mise en œuvre des dispositions de l'article L. 2133-2 du code des transports. Il s'agit notamment (i) de préciser les éléments que doit comporter la saisine de l'Autorité afin de démontrer l'existence d'une différence objective de situation, susceptible de justifier, sur le réseau ferré national, l'application de redevances d'utilisation de l'infrastructure négociées entre le gestionnaire d'infrastructure et un candidat et, partant, de s'assurer, notamment, du respect du principe de non-discrimination, (ii) de clarifier les délais dans lesquels l'Autorité doit être saisie et (iii) de formuler certaines recommandations portant sur le déroulement du processus de négociation.

2. L'OFFICE DE L'AUTORITÉ SE CONCENTRE SUR LA DÉMONSTRATION DE L'ABSENCE DE CARACTÈRE DISCRIMINATOIRE DES TARIFS NÉGOCIÉS

14. Comme mentionné *infra*, la tarification négociée ne doit pas conduire à instaurer un traitement discriminatoire entre les entreprises ferroviaires qui utilisent des capacités de l'infrastructure. En ce sens, la tarification négociée doit nécessairement être fondée sur une différence temporaire et objective de situation entre deux entreprises ferroviaires sur un même segment du marché aval des services de transport.
15. Sous réserve de son objectivation, cette différence de situation est notamment susceptible d'exister transitoirement dans la phase d'ouverture du marché, lors du passage d'une situation de monopole historique d'une entreprise ferroviaire sur le marché aval des services de transport de voyageurs à une situation de concurrence progressive sur ce marché, singulièrement lorsque l'accès à l'infrastructure ferroviaire est caractérisé, comme dans le cas des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse, par la combinaison d'un niveau élevé des redevances d'utilisation et d'une structure tarifaire fondée sur le sillon-kilomètre. Ces caractéristiques de la tarification génèrent en effet des coûts fixes importants pour les entreprises ferroviaires à chaque train additionnel, quel que soit le taux de remplissage de ce dernier, susceptibles de pénaliser la montée en charge de l'activité, particulièrement pour les « nouveaux entrants ». De manière plus précise et non exhaustive, cette différence de situation peut notamment résulter de ce que, durant la phase transitoire de montée en charge des services de transport ferroviaire d'un opérateur ferroviaire nouvel entrant :
 - la demande n'évolue généralement que progressivement, indépendamment des caractéristiques intrinsèques des différents services ferroviaires ;
 - le nouvel entrant ne dispose pas encore d'une taille critique suffisante lui permettant de bénéficier des économies d'échelle ou d'envergure requises pour le développement de son activité ;
 - il peut exister des surcoûts liés à des barrières techniques (par exemple, la mise en place des systèmes embarqués de contrôle-commande et de signalisation domestiques pour les circulations sur lignes à grandes vitesses) ; et/ou
 - l'opérateur historique bénéficie d'avantages immatériels en termes à la fois de réputation, de marque et d'image, qui font généralement défaut à ses concurrents nouveaux entrants.

16. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire qui s'entendent sur un niveau de tarification négociée doivent démontrer, par tout moyen approprié, que la différence temporaire de traitement tarifaire proposée sur un ou plusieurs segments de marché par rapport aux barèmes des prestations minimales est justifiée.
17. La démonstration, par les parties, de la justification de l'application temporaire d'une tarification négociée doit reposer sur des analyses, fondées sur des données justifiées, qui permettent de mettre en évidence le fait que l'entreprise ferroviaire à laquelle est susceptible d'être appliquée la tarification négociée (i) ne se trouve pas dans des conditions normales de fonctionnement sur le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou souhaite opérer, (ii) pour des raisons qui sont hors de son contrôle et (iii) que cette situation est bien temporaire].
18. En substance, la tarification négociée pourrait être justifiée par l'absence temporaire de viabilité économique de l'exploitation des services assurés par l'entreprise ferroviaire, alors que cette viabilité économique a vocation à être assurée en régime normal de fonctionnement sur le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou est susceptible d'opérer. Cette absence temporaire de viabilité économique pourrait notamment être démontrée au travers des éléments suivants :
 - la mise en évidence de surcoûts temporaires, spécifiquement supportés par l'entreprise ferroviaire concernée, qu'elle ne peut éviter pour exploiter des services sur le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou souhaite opérer et qui sont disproportionnés par rapport à son volume d'activité. Il s'agit, par exemple, de surcoûts liés à l'équipement des matériels roulants en sous-systèmes domestiques de contrôle-commande et de signalisation embarqués pour un nouvel entrant qui souhaiterait opérer des services à grande vitesse sur des lignes non équipées du système européen de gestion du trafic, l'ERTMS ;
 - la démonstration que la demande exprimée vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire, à laquelle est susceptible d'être appliquée la tarification négociée, se situe temporairement en deçà de son niveau normal pour le ou les segments de marché sur lesquels l'entreprise ferroviaire opère ou est susceptible d'opérer. Il s'agit, par exemple, de la situation dans laquelle une entreprise ferroviaire nouvelle entrante enregistre une montée en puissance progressive (ou « *ramp-up* ») de la demande par rapport au niveau cible de cette demande.

3. EN APPLICATION DU PRINCIPE DE SÉCURITÉ JURIDIQUE, LA SAISINE DE L'AUTORITÉ DOIT INTERVENIR AU MOINS DEUX MOIS AVANT LE DÉBUT DE L'APPLICATION DES TARIFS NÉGOCIÉS

19. L'Autorité détenant le pouvoir de s'opposer aux tarifs négociés dans un délai de deux mois suivant sa saisine, le principe de sécurité juridique impose, dans l'intérêt des saisissants, que l'avis de l'Autorité soit obtenu avant le début de la date de la première application prévue des tarifs négociés.
20. En pratique, dans la mesure où, pour un horaire de service donné, le calendrier de commande des sillons est indépendant de la date de démarrage des circulations durant cet horaire de service, il apparaît de bonne pratique que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure fassent correspondre le calendrier applicable à la tarification négociée avec le calendrier de l'horaire de service. Aussi, dans une telle configuration, l'Autorité recommande d'être saisie, dans la mesure du possible, au plus tard deux mois avant le début de l'horaire de service.

21. Par ailleurs, l'Autorité ne pouvant être saisie que de tarifs négociés se rapportant à des tarifs rendus exécutoires par son avis conforme, cela signifie en pratique que, pour une année N donnée, elle ne peut être saisie qu'après que les tarifs pour l'horaire de service de l'année N sont devenus exécutoires.
22. À défaut, l'avis de l'Autorité sera défavorable s'agissant de la période pour laquelle les tarifs du document de référence du réseau n'ont pas été publiés ou ont été publiés mais ne sont pas exécutoires, dans l'attente de l'avis conforme de l'Autorité en la matière¹⁰.

4. L'AUTORITÉ RECOMMANDE D'ÊTRE TENUE RÉGULIÈREMENT INFORMÉE DE L'ÉVOLUTION DES NÉGOCIATIONS RELATIVES À LA TARIFICATION NÉGOCIÉE ET À LEUR CONTENU

23. Dans la mesure où la directive 2012/34/UE précitée prévoit que les négociations doivent être conduites « *sous l'égide de l'organisme de contrôle* »¹¹, l'Autorité considère qu'aux fins de s'assurer du respect des principes d'équité et de non-discrimination, il importe qu'elle ne soit pas seulement informée de l'intention de SNCF Réseau de négocier le niveau des redevances avec un opérateur et, par la suite, saisie d'un projet de tarification négociée, mais qu'elle soit tenue régulièrement informée de l'évolution de ces négociations tout au long de leur conduite.
24. Concrètement, cela implique une information régulière de l'Autorité par SNCF Réseau portant sur le calendrier et le contenu des négociations, pouvant être transmise par tout moyen, le cas échéant par la communication à l'Autorité des comptes-rendus de réunions, des courriers échangés entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, ou par tout autre document poursuivant la même finalité.
25. Ces éléments permettront à l'Autorité d'éclairer la teneur des négociations, en particulier s'agissant des principes de non-discrimination et d'équité, afin d'intervenir au plus tôt et de prévenir les saisissantes si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions applicables¹².
26. Aussi, dans le cadre d'une négociation, et sans préjudice de la possibilité laissée aux entreprises ferroviaires de transmettre à tout moment à l'Autorité, et à leur libre appréciation, les éléments d'information pertinents relatifs à leurs démarches et à leurs échanges avec le gestionnaire d'infrastructure, il apparaît souhaitable que soient au moins transmis à l'Autorité, par le gestionnaire d'infrastructure, les éléments suivants :
 - la demande initiale d'ouverture d'une négociation adressée au gestionnaire d'infrastructure par une entreprise ferroviaire ;
 - les éléments transmis par l'entreprise ferroviaire lors de l'instruction de la demande par le gestionnaire d'infrastructure ;
 - en cas de refus d'ouvrir une négociation, la formalisation du refus et les éléments ayant motivé cette décision par le gestionnaire d'infrastructure ;

¹⁰ Cette situation correspond à la période durant laquelle un document de référence du réseau de consultation est publié et plus généralement toute situation où un document de référence du réseau est publié mais dont les tarifs n'ont pas fait l'objet d'un avis conforme favorable de l'Autorité.

¹¹ Article 56, paragraphe 6, de la directive 2012/34/UE précitée.

¹² Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022, précité, points 23 à 25.

- en cas d'accord sur un tarif négocié, (i) les éléments de l'instruction conduite par le gestionnaire d'infrastructure ayant motivé son accord et le niveau du tarif négocié, et (ii) tout élément démontrant l'intention des parties de conclure une tarification négociée, son niveau et la date d'application afférente.
27. Si l'Autorité décide de ne pas s'opposer à la tarification négociée, à l'expiration du délai de deux mois à compter de sa saisine, le gestionnaire d'infrastructure lui transmet, dans l'attente de la publication des tarifs négociés dans le document de référence du réseau, tout élément démontrant que les conditions tarifaires négociées auxquelles l'Autorité ne s'est pas opposée sont effectivement appliquées.
28. Par ailleurs, dans le cas où l'Autorité ne se sera pas opposée à l'application des tarifs négociés dont elle aura été saisie, elle indique que, postérieurement, elle effectuera un suivi permettant de comparer les hypothèses prévisionnelles sur lesquelles elle aura fondé son absence d'opposition et les données réelles relatives à l'exploitation effective des services concernés.
29. Ce suivi, qui ne pourra emporter remise en cause des tarifs négociés rendus exécutoires, sera réalisé par l'Autorité dans le cadre de sa mission de concourir au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, afin d'enrichir son appréciation de la dynamique de marché, des différentes conditions d'accès à l'infrastructure et des modalités d'entrée sur les segments du marché aval des services de transport ferroviaire de voyageurs, au fil de son ouverture à la concurrence.
