

## **Avis n° 2023-064 du 21 décembre 2023**

**relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour les services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024 inclus**

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

Saisie conjointement par SNCF Réseau et Trenitalia France, en application de l'article L. 2133-2 du code des transports, d'un dossier enregistré le 3 novembre 2023 par le service de la procédure de 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 l'avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 relatif à la redevance négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon ;

Vu la 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 ;

Vu l'avis n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2024 – Version 7 » publié sur le site de SNCF Réseau le 31 août 2023 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 13 novembre 2023 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 21 décembre 2023 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

# 1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE DE LA SAISINE

## 1.1. Cadre juridique

1. L'article L. 2133-2 du code des transports, transposant en droit national le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, prévoit l'information systématique de l'Autorité par tout gestionnaire d'infrastructure qui envisage d'ouvrir des négociations avec une entreprise ferroviaire ou tout autre candidat concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure<sup>1</sup>:  
  

*« [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<sup>2</sup> et celles de l'article L. 2131-4<sup>3</sup>. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord ».*
2. 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 (ou autres candidats) 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. Il ressort de ces dispositions que la tarification négociée doit respecter les principes d'équité et de non-discrimination et ne pas entraver le développement de la concurrence. C'est à l'aune de ces principes et de cette exigence que l'Autorité exerce sa mission.

---

<sup>1</sup> Le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE 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 ». Ces dispositions sont distinctes de la faculté offerte au gestionnaire d'infrastructure d'appliquer à tous les utilisateurs de l'infrastructure des réductions, tel que le prévoit le paragraphe 3 de l'article 33 de la directive.

<sup>2</sup> Le 1<sup>er</sup> 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 [...] ».

<sup>3</sup> 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 transports ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3<sup>o</sup> de l'article L. 2111-10 ».

4. Dans sa décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, l'Autorité rappelle, en premier lieu, que le dispositif de tarification négociée ne s'inscrit pas dans un cadre dérogatoire aux principes tarifaires précisés par le droit européen<sup>4</sup>. En particulier, la tarification négociée ne peut 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 peut concerner que le niveau des majorations tarifaires, en conformité avec les principes fixés au paragraphe 3 de l'article 31<sup>5</sup> et au paragraphe 1 de l'article 32<sup>6</sup> de la directive 2012/34/UE, selon lesquels tout opérateur doit au moins s'acquitter du coût directement imputable pour accéder au réseau.
5. Ces lignes directrices précisent que la tarification négociée ne doit pas conduire à instaurer un traitement discriminatoire entre les entreprises ferroviaires qui utilisent des capacités de l'infrastructure. Ainsi, seule une différence temporaire et objective de situation entre deux entreprises ferroviaires sur un même segment du marché aval des services de transport est susceptible de justifier la conclusion de tarifs négociés<sup>7</sup>.
6. Cette différence de situation est notamment susceptible d'exister – transitoirement – lors du passage d'une situation où le marché aval des services de transport de voyageurs a été historiquement organisé de manière monopolistique à une situation de concurrence sur ce marché, singulièrement lorsque l'accès à l'infrastructure ferroviaire est marqué, 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. Cette combinaison de facteurs génère en effet des coûts fixes importants pour les entreprises ferroviaires à chaque train additionnel, quel que soit le taux de remplissage de ce dernier, ce qui est susceptible de freiner la montée en charge de l'activité. De manière plus précise et non exhaustive, cette différence de situation peut notamment résulter de ce que, durant la phase de montée en charge des services de transport ferroviaire d'un nouvel entrant :
  - la demande peut évoluer progressivement, indépendamment des caractéristiques intrinsèques des différents services ferroviaires ;
  - le nouvel entrant ne dispose pas encore de la taille critique lui permettant de bénéficier des économies d'échelle ou d'envergure requises pour le développement de son activité ;
  - il existe 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 grande vitesse) ; et/ou
  - l'opérateur historique bénéficie d'avantages immatériels en termes à la fois de réputation, de marque et d'image.

---

<sup>4</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 4.

<sup>5</sup> 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 ».

<sup>6</sup> 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 ».

<sup>7</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 14.

7. La différence temporaire de situation pourrait ainsi être justifiée par l'absence temporaire de viabilité économique de l'exploitation des services assurés par l'entreprise ferroviaire, qui 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 ;
  - 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<sup>8</sup>.
8. L'Autorité considère ainsi que le dispositif de tarification négociée constitue un levier pour favoriser le développement de la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et une utilisation effective et optimale de l'infrastructure. Il peut être utilisé, sous le contrôle du régulateur, comme le prévoit l'article L. 2133-2 du code des transports, 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 termes. 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.

## 1.2. Contexte de la saisine

9. L'Autorité avait été saisie par SNCF Réseau et Trenitalia France le 17 mars 2022 d'un projet de tarification négociée pour les horaires de service 2022 à 2024 prévoyant l'application des réductions suivantes sur la redevance de marché sur les liaisons Paris – Lyon et Paris – Lyon – Modane (ci-après « la saisine de 2022 ») :
- 37 % entre le 18 décembre 2021 et le 17 décembre 2022 (première année d'exploitation) ;
  - 16 % entre le 18 décembre 2022 et le 17 décembre 2023 (deuxième année d'exploitation) ;
  - 8 % entre le 18 décembre 2023 et le 17 décembre 2024 (troisième année d'exploitation) (année optionnelle).
10. Dans un avis du 17 mai 2022 susvisé, l'Autorité ne s'était pas opposée aux propositions de réductions tarifaires pour les horaires de service 2022 et 2023, estimant qu'elles (i) étaient justifiées par l'existence d'une situation temporairement et objectivement différente de Trenitalia France par rapport à un opérateur exploitant déjà sur le réseau et (ii) n'étaient pas surestimées.
11. En revanche, l'Autorité s'était opposée à la proposition de tarifs négociés pour la deuxième année d'exploitation - à partir du 10 décembre 2023<sup>9</sup> - et pour la troisième année d'exploitation<sup>10</sup>. En effet, l'Autorité avait relevé que les réductions négociées sur cette période s'inscrivaient dans le cycle de tarification pluriannuel 2024-2026 dont la structure et les niveaux tarifaires n'étaient pas encore déterminés et *a fortiori* pas encore exécutoires<sup>11</sup>. L'Autorité avait ainsi invité SNCF Réseau et Trenitalia France à la ressaisir une fois que les tarifs pour l'horaire de service 2024 seraient exécutoires.

<sup>8</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 18.

<sup>9</sup> La deuxième année d'exploitation couvre l'horaire de service 2023 pour la période du 18 décembre 2022 au 9 décembre 2023, et l'horaire de service 2024 du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2023.

<sup>10</sup> La troisième année d'exploitation couvre l'horaire de service 2024 pour la période du 10 décembre 2023 au 14 décembre 2024, et l'horaire de service 2025 du 15 décembre 2024 au 17 décembre 2024.

<sup>11</sup> L'avis conforme relatif au projet de tarification 2024-2026 ayant été publié en février 2023, l'Autorité n'était, en mai 2022, pas en mesure de se prononcer sur le tarif négocié pour l'horaire de service 2024.

12. Postérieurement à l'avis du 9 février 2023 susvisé relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, et conformément à l'article 4.3<sup>12</sup> du contrat du 17 mars 2022 relatif à la tarification négociée liant SNCF Réseau et Trenitalia France, SNCF Réseau a procédé au réexamen de la situation de Trenitalia France pour confirmer l'application d'une réduction tarifaire et déterminer le niveau de celle-ci pour la troisième année d'exploitation.
13. Le 3 novembre 2023, SNCF Réseau et Trenitalia France ont transmis à l'Autorité une proposition de tarification négociée portant sur la fin de la deuxième année d'exploitation ainsi que la troisième année d'exploitation de Trenitalia France, soit la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024, pour la liaison Paris – Lyon et la liaison Paris – Lyon – Modane (ci-après « la saisine de 2023 »). Cette proposition de réduction tarifaire est appliquée dans la limite d'un trafic annuel de 5 200 sillons-jours commerciaux pour chaque horaire de service, les deux liaisons confondues :

#### Réductions tarifaires proposées sur la redevance de marché des services de Trenitalia France<sup>13</sup>

Horaire de service 2024		Horaire de service 2025	
Fin de la deuxième année d'exploitation	Troisième année d'exploitation		
Du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2023	Du 18 décembre 2023 au 14 décembre 2024	Du 15 décembre 2024 au 17 décembre 2024	
-16%	-9,5%	-9,5%	

Source : article 3.2 de l'avenant n°2 au contrat relatif à la tarification négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France

14. Enfin, l'Autorité relève le contexte particulier d'interruption du trafic international entre la France et l'Italie depuis le 27 août 2023, du fait d'un éboulement dans la vallée de la Maurienne engendrant des dommages importants sur l'infrastructure ferroviaire, impactant les circulations de Trenitalia France pour l'horaire de service 2024.

<sup>12</sup> L'article 4.3 du contrat relatif à la tarification négociée signé entre SNCF Réseau et Trenitalia France le 17 mars 2022 prévoit que « SNCF Réseau accorde une réduction sur la RM applicable aux sillons commerciaux [...] sur toute la durée de l'année 3 [...] sous réserve d'un réexamen préalable de la situation de Trenitalia France [...]. Ce réexamen sera réalisé avant le début de l'horaire de service 2024 [...]. En tout état de cause, la confirmation et le niveau de cette réduction sur tout ou partie de l'année 3 donnera lieu à la conclusion d'un avenant au présent contrat [...]. Dans l'hypothèse où le niveau de cette réduction serait différent de celui défini au paragraphe précédent, les Parties s'engagent à saisir l'ART dans les conditions prévues par l'article L. 2133-2 du code des transports ».

<sup>13</sup> Le calendrier de la tarification négociée coïncide avec celui de l'activité de Trenitalia France, et non avec celui de l'horaire de service, expliquant ainsi le décalage. La première semaine de l'horaire de service 2024 correspond à la fin de la deuxième année d'exploitation des services de Trenitalia France. De la même manière, la fin de la troisième année d'exploitation interviendra trois jours après le début de l'horaire de service 2025.

## 2. ANALYSE DE L'AUTORITÉ

15. Dans le cadre de l'instruction de la proposition de tarification négociée dont elle a été saisie, l'Autorité s'est assurée que Trenitalia France se trouve toujours dans une situation objectivement et temporairement différente pour sa troisième année d'exploitation (2.1) et que les réductions proposées de la redevance de marché ne sont pas surestimées (2.2). À l'issue de cet examen, elle ne s'oppose pas aux réductions tarifaires proposées pour sur la fin de la deuxième année d'exploitation et la troisième année d'exploitation (soit la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024) (2.3).

### 2.1. Trenitalia France se trouve toujours dans une situation objectivement et temporairement différente d'une exploitation nominale

16. La première étape de l'analyse conduite par l'Autorité consiste à s'assurer que Trenitalia France, pour la fin de sa deuxième année d'exploitation et sa troisième année d'exploitation, demeure dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'une entreprise ferroviaire ayant achevé sa phase de « *ramp-up* ».
17. Sur la base des éléments collectés dans le cadre de l'instruction, l'Autorité observe que :
- s'agissant des recettes réalisées pour l'année 2022 et le premier semestre 2023, ces dernières sont inférieures à celles qui avaient été prévues pour le dimensionnement des réductions tarifaires négociées lors de la saisine de 2022, indiquant que la montée en charge de l'activité est plus lente que celle estimée initialement et confirmant que les réductions tarifaires ayant fait l'objet de l'avis du 17 mai 2022 susvisé n'ont pas été surestimées ;
  - s'agissant des recettes prévisionnelles actualisées pour le deuxième semestre 2023 et l'année 2024, ces dernières sont également inférieures à celles qui avait été estimées lors de la saisine de 2022.
18. De ce fait, l'Autorité estime qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause le fait que Trenitalia France demeure dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur ayant terminé sa phase de « *ramp-up* » pour la troisième année d'exploitation.

### 2.2. Les réductions proposées de la redevance de marché ne sont pas surestimées

19. La deuxième étape de l'analyse de l'Autorité consiste à vérifier si la méthode et les hypothèses utilisées pour le dimensionnement des réductions tarifaires n'ont pas pour effet de conduire à leur surestimation. Dans la mesure où l'année 2025 – qui correspond à celle où Trenitalia France est censée atteindre une fréquentation commerciale nominale – sert de référence à l'établissement de l'effet « *ramp-up* », l'Autorité s'est assurée que le nombre de voyageurs pour l'année 2025 corrigé par SNCF Réseau n'était pas surestimé (2.2.1) et que la méthode de calcul de l'effet « *ramp-up* » ne conduisait pas à surestimer les réductions tarifaires (2.2.2).

### 2.2.1. Le nombre prévisionnel de voyageurs pour l'année de référence 2025, correspondant à l'atteinte de la situation nominale pour Trenitalia France, n'est pas surestimé

20. Sur le fondement des éléments recueillis dans le cadre de l'instruction, l'Autorité constate que la méthode de détermination de l'effet « *ramp-up* » - que l'on peut définir comme le manque à gagner, associé à la progressivité de la montée en charge du trafic – appliquée lors de la saisine de 2022 a été maintenue. Pour rappel, cette méthode consiste à calculer cet effet en appliquant un taux de « *ramp-up* »<sup>14</sup> déterminé à partir de travaux issus de la littérature économique<sup>15</sup> au niveau des recettes prévisionnelles estimées en régime d'exploitation normal.
21. Toutefois, SNCF Réseau a procédé à quelques ajustements de sa méthode :
  - [...]<sup>16</sup> [...] <sup>17</sup> [...] ;
  - SNCF Réseau applique désormais le taux de « *ramp-up* » sur le fondement de recettes prévisionnelles corrigées provenant du modèle d'affaires actualisé par Trenitalia France pour la quatrième année d'exploitation (2025), à compter de laquelle la montée en charge est supposée terminée, et non plus sur les recettes prévisionnelles issues du modèle normatif de SNCF Réseau.
22. La correction apportée par SNCF Réseau aux recettes prévisionnelles issues du modèle d'affaires actualisé par Trenitalia France consiste à limiter l'augmentation prévisionnelle du nombre de voyageurs entre 2024 et 2025 à [8 – 10] %<sup>18</sup> au lieu de [50 – 60] %, afin d'écartier tout risque de surestimation des réductions tarifaires. Cette modification aboutit à un nombre de voyageurs estimé à [1 – 2] millions pour l'année 2025, au lieu de [2 – 5] millions dans le modèle d'affaires actualisé de Trenitalia France. L'effet « *ramp-up* » est ainsi évalué à hauteur de [2 – 5] millions d'euros pour l'année 2024.
23. L'Autorité considère, sur la base de ce qui précède, que cet effet n'est pas surestimé. Elle constate par ailleurs qu'il aboutit à des recettes prévisionnelles corrigées, pour l'année 2025, à hauteur de [50 – 100] millions d'euros, contre une estimation à hauteur de [50 – 100] millions d'euros dans le modèle normatif utilisé lors de la saisine de 2022.

### 2.2.2. La contre-expertise de l'Autorité montre que l'effet « *ramp-up* » n'est pas surestimé

24. Enfin, l'Autorité a réalisé une contre-expertise de la méthode de calcul de l'effet « *ramp-up* » mise en œuvre par SNCF Réseau, pour la troisième année d'exploitation des services de Trenitalia France.
25. Cette contre-expertise a été réalisée en déterminant l'effet « *ramp-up* » à l'aide d'une méthode alternative, déjà présentée dans l'avis du 17 mai 2022 susvisé<sup>19</sup>. Cette méthode repose sur la comparaison des recettes prévisionnelles de la troisième année (2024) et de la quatrième année (2025), en euros constants. L'Autorité a ainsi estimé les niveaux de recettes prévisionnelles de chacune des deux années, aux conditions économiques de 2024, en appliquant un niveau de recette moyenne par voyageur-kilomètre strictement identique. Sur le fondement de cette méthode alternative, l'effet « *ramp-up* » ainsi obtenu peut être estimé à [5 – 10] millions d'euros.

<sup>14</sup> Le taux de « *ramp-up* » mesure la part des recettes de l'opérateur par rapport à celles qu'un exploitant ayant terminé sa montée en charge aurait été en mesure de capter, à offre strictement identique.

<sup>15</sup> Dharmawan, W. I., Sjafruddin, A., Frazila, R. B., Zukhruf, F. (2019). *Developing model of toll road traffic forecasting during ramp-up period*. In MATEC Web of Conferences (Vol. 270, p. 03016). Sperry, B. R., Dye, T. (2020). *Impact of new passenger rail stations on ridership demand and passenger characteristics: Hiawatha service case study*. *Case Studies on Transport Policy*, 8(4), 1158-1169.

<sup>16</sup> [...]

<sup>17</sup> [...]

<sup>18</sup> L'augmentation de 8 % du nombre de voyageurs entre 2024 et 2025 provient du modèle normatif de SNCF Réseau réadapté par rapport à celui utilisé lors de la saisine de 2022.

<sup>19</sup> La méthode était notamment décrite aux points 40 à 43 de l'avis du 17 mai 2022.



26. Par conséquent, il apparaît que l'effet « *ramp-up* » estimé par SNCF Réseau à hauteur de [2 – 5] millions d'euros et la réduction tarifaire de 9,5 % proposée qui en découle pour la troisième année d'exploitation ne sont pas surestimés.

### **2.3. Les réductions tarifaires proposées pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024 n'appellent pas d'objection de l'Autorité**

27. Au bénéfice des analyses précédentes, l'Autorité ne s'oppose pas aux réductions proposées pour la redevance de marché applicable aux services de Trenitalia France, à savoir -16 % pour la fin de la deuxième année d'exploitation et -9,5 % pour la troisième année d'exploitation.
28. Comme elle l'avait déjà relevé dans l'avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 susvisé, l'Autorité constate néanmoins que la proposition de tarification négociée communiquée ne porte pas sur une période coïncidant avec le calendrier des horaires de service. À cet égard, l'Autorité rappelle qu'il est de bonne pratique pour le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires de faire coïncider le calendrier applicable à la tarification négociée et le calendrier de l'horaire de service<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée emportant adoption des lignes directrices sur la tarification négociée.



## ÉMET L'AVIS SUIVANT :

L'Autorité ne s'oppose pas à l'application des réductions de la redevance de marché négociées entre SNCF Réseau et Trenitalia France, applicables aux services de transport ferroviaire opérés sur les axes Paris – Lyon et Paris – Lyon – Modane, pour la fin de la deuxième année d'exploitation et la troisième année d'exploitation.

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau, ainsi qu'à Trenitalia France, et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 21 décembre 2023.*

***Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président.***

Le Vice-Président,  
Président par intérim

Philippe Richert