

## **Avis n° 2023-056 du 30 novembre 2023**

**relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros pour accompagner le lancement des services de transport de voyageurs entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone**

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

Saisie conjointement par SNCF Réseau et Renfe Viajeros, en application de l'article L. 2133-2 du code des transports, d'un dossier enregistré le 4 octobre 2023 par le service de la procédure de l'Autorité, déclaré complet à la date du 9 octobre 2023 ;

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 23 octobre 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 30 novembre 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. Seule une différence temporaire et objective de situation est susceptible de justifier la conclusion de tarifs négociés. En pratique, il appartient à l'Autorité d'apprécier si l'écart entre le tarif régulé et le tarif négocié est dûment justifié par une différence objective de situation entre opérateurs eu égard à leurs positions respectives sur le marché aval.
6. À cet égard, les 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 et doit 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<sup>7</sup>. Elle 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>.
7. L'Autorité considère ainsi 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, qui 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.

---

<sup>4</sup> Paragraphe 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, paragraphe 14.

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

## 1.2. Contexte de la saisine

8. L'exploitation par Renfe Viajeros des services de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse entre Marseille – Madrid et entre Lyon – Barcelone a commencé en juillet 2023.
9. Au cours de la décennie précédente – de décembre 2013 à décembre 2022 –, ces services étaient exploités dans le cadre de la coopération commerciale « *Elipsos* » conclue entre SNCF Voyageurs et Renfe Viajeros : chaque entreprise ferroviaire assumait alors les responsabilités de transporteur sur son propre réseau ferroviaire national, prenant en charge les coûts et bénéficiant des revenus afférents.
10. Le 14 février 2022, dans un contexte d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux librement organisés, SNCF Voyageurs a notifié à Renfe Viajeros sa décision de cesser la coopération après le 10 décembre 2022. Après une interruption de sept mois, les deux services, désormais opérés en totalité par Renfe Viajeros, ont été rétablis, respectivement, le 13 juillet 2023 pour la liaison Lyon – Barcelone et le 28 juillet 2023 pour la liaison Marseille – Madrid.
11. Dans le cadre du lancement d'une exploitation en propre de ces services, Renfe Viajeros s'est rapprochée de SNCF Réseau afin de bénéficier d'une tarification négociée pour les horaires de service 2024, 2025 et 2026. Elle a considéré initialement qu'elle faisait face à des surcoûts spécifiques liés à la reprise de l'activité justifiant l'application d'une tarification négociée. Toutefois, SNCF Réseau et Renfe Viajeros se sont *in fine* accordées pour fonder la tarification négociée, dans le cas d'espèce, sur l'effet de « *ramp-up* » résultant de la reprise d'une activité à l'arrêt depuis sept mois. En effet, si des surcoûts ont bien été identifiés, leur estimation n'est pas apparue suffisamment étayée pour justifier une réduction de la tarification dans le cadre de la négociation.
12. Par une saisine du 4 octobre 2023, déclarée complète en date du 9 octobre 2023, SNCF Réseau et Renfe Viajeros ont ainsi transmis à l'Autorité une proposition de réduction négociée de la redevance de marché applicable à Renfe Viajeros à compter de l'horaire de service 2024 pour la liaison Lyon – Barcelone et la liaison Marseille – Madrid.
13. Au vu des pièces du dossier, il ressort que la proposition de réduction négociée de la redevance de marché s'applique comme suit :

### Réductions tarifaires proposées sur la redevance de marché des services de Renfe Viajeros

Service	Année 1 HDS 2024	Année 2 HDS 2025	Année 3 HDS 2026 (Optionnel)
Marseille – Madrid	- 15 %	- 8 %	- 2 %
Lyon – Barcelone	- 12 %	- 5 %	- 1 %

Source : article 4 du contrat relatif à l'application du dispositif de tarification négociée entre SNCF Réseau et Renfe

14. Il est également précisé que les réductions tarifaires proposées sont appliquées dans la limite d'un trafic annuel de 2 190 sillons-jours commerciaux pour chaque horaire de service, les deux liaisons confondues.
15. S'agissant du champ d'application temporel de la tarification négociée, il ressort de l'article 2 du contrat relatif à l'application du dispositif de tarification négociée entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros que les parties s'engagent sur une tarification négociée pour une durée de deux ans (2024 et 2025), et se réservent la possibilité de reconduire ce dispositif pour une année supplémentaire, après réexamen préalable par SNCF Réseau de la situation commerciale des trafics opérés par Renfe Viajeros.

16. Le contrat prévoit en outre que, s'il s'avère, au terme de ce réexamen, que la réduction peut effectivement être reconduite pour une troisième année, les parties concluront un avenant au présent contrat formalisant le niveau de réduction retenu, et, dans l'hypothèse où ce niveau serait différent de celui envisagé à ce jour, saisiront l'Autorité dans les conditions prévues à l'article L. 2133-2 du code des transports.

## 2. ANALYSE DE L'AUTORITÉ

17. Dans le contexte présenté en section 1, l'Autorité entend accompagner le développement de la concurrence à travers l'ensemble des leviers de régulation mis à sa disposition, notamment la tarification négociée dans les cas où cet outil se révèle adapté.
18. Ce levier doit toutefois être calibré de manière appropriée à l'objectif poursuivi. Il convient notamment de déterminer dans quelle mesure Renfe Viajeros se situe dans une situation objectivement différente de celle d'une entreprise ferroviaire installée sur les segments de marché sur lesquels Renfe Viajeros opère les deux services considérés, pouvant justifier une différence de traitement tarifaire par rapport aux barèmes des prestations minimales fixés dans l'annexe 5.2 du DRR 2024.
19. 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.
20. Dans le cas d'espèce, la fin de la coopération commerciale entre SNCF Voyageurs et Renfe Viajeros, l'arrêt pendant sept mois des services fournis par Elipsos et la reprise en propre de l'exploitation de ces services par Renfe Viajeros à partir du 13 juillet 2023, sans pouvoir désormais utiliser les canaux de distribution commerciaux de SNCF Voyageurs, placent Renfe Viajeros dans une situation similaire à celle d'un nouvel entrant pour la fourniture des services Lyon – Barcelone et Marseille – Madrid.
21. Par ailleurs, les réductions tarifaires peuvent être jugées cohérentes vis-à-vis des contraintes financières du gestionnaire d'infrastructure au regard de la comparaison de leur montant global, à hauteur de 748 030 euros sur trois ans, avec la trajectoire des recettes de SNCF Réseau, supérieures à 7 milliards d'euros par an (dont des recettes issues des redevances appliquées aux services librement organisés de transport de voyageurs supérieures à 2 milliards d'euros).

22. Ces précisions étant apportées, l'Autorité constate que, contrairement aux recommandations formulées dans ses lignes directrices, les parties ne l'ont pas tenue régulièrement informée de l'avancement et du contenu des négociations tarifaires (2.1). Une fois saisie, elle a toutefois pu s'assurer que les réductions tarifaires proposées pour la redevance de marché applicable aux services de Renfe n'étaient pas surestimées (2.2.). Au cas d'espèce, l'Autorité valide la proposition de réduction de la redevance de marché pour les horaires de service 2024 et 2025, mais ne s'estime pas saisie de la proposition de réduction afférente à l'horaire de service 2026 (2.3).

### **2.1. Il est de l'intérêt des parties de tenir l'Autorité régulièrement informée des négociations tarifaires**

23. L'Autorité n'a pas été tenue régulièrement informée du contenu des négociations tarifaires et, singulièrement, des sujets faisant l'objet de débats techniques entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros. Or les négociations et l'instruction auraient pu être conclues plus rapidement et plus efficacement, en particulier s'agissant de la justification des surcoûts liés à la reprise de l'activité par Renfe Viajeros, si tel avait été le cas.

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

24. Dans le cadre de son examen, l'Autorité vérifie que les hypothèses utilisées pour le dimensionnement des réductions tarifaires proposées ne sont pas de nature à les surestimer.
25. S'agissant de la méthode de détermination de l'effet de « ramp-up », SNCF Réseau a évalué l'écart entre les recettes estimées dans le modèle d'affaires de Renfe Viajeros pour chacune des trois premières années (horaires de services 2024 à 2026) par rapport à la quatrième année (horaire de service 2027), en euros constants. Cette quatrième année est considérée comme l'année de référence, à partir de laquelle le développement progressif de l'activité de Renfe sera achevé en termes de capacité à capter la demande potentielle pour un niveau d'offre donné.
26. L'Autorité accueille favorablement l'utilisation de cette méthode qui correspond à celle qui avait fondé sa position dans l'avis du 17 mai 2022 susvisé<sup>9</sup>.
27. S'agissant des hypothèses, les recettes provenant du modèle d'affaires<sup>10</sup> construit par Renfe Viajeros pour les deux services exploités, sur la période 2024-2027, sont fondées sur :
- une offre stable sur l'ensemble de la période, à savoir un aller-retour quotidien pour chaque service à l'aide de circulations réalisées en unités simples ;
  - une hypothèse de taux de remplissage (pourcentage du nombre de voyageurs-kilomètres dans le nombre de sièges-kilomètres circulés) variant, entre 2024 et 2027, de [60 – 70] % à [70 – 80] % pour le service Marseille – Madrid et de [60 – 70] % à [60 – 70] % pour le service Lyon – Barcelone ;
  - une hypothèse de recette moyenne par voyageur évoluant, entre 2024 et 2027, de [40 – 50] à [40 – 50] euros<sup>11</sup> pour le service Marseille – Madrid et de [30 – 40] à [30 – 40] euros pour le service Lyon – Barcelone, en euros constants ;

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Ces éléments ont été communiqués à l'Autorité dans le cadre de la réponse de Renfe Viajeros à la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 23 octobre 2023.

<sup>11</sup> La recette moyenne pour le service Marseille – Milan diminue entre 2024 et 2027 du fait d'un effet distance : la recette moyenne par voyageur-kilomètre augmente entre 2024 et 2027 mais est compensée par une diminution de la distance moyenne parcourue par les voyageurs (du fait de l'existence d'un nombre important de dessertes intermédiaires sur la liaison).



28. S'agissant des recettes moyennes par voyageur, elles ont été déterminées à partir d'une hypothèse standard d'environ [10 – 20] centimes d'euros par kilomètre [...].
29. S'agissant des taux de remplissage proposés par Renfe Viajeros, il ressort des travaux d'instruction que les écarts relatifs entre les taux de remplissage des trains retenus pour la période de « ramp-up » (2024-2026) et le taux de remplissage des trains pour l'année de référence 2027 sont faibles.
30. En outre, dans la mesure où ces deux services ont déjà été exploités auparavant par Renfe Viajeros et SNCF Voyageurs et ne sont donc pas totalement nouveaux, SNCF Réseau applique une sous-pondération réduisant les montants évalués d'effet de « ramp-up » de 75 % pour chacune des trois années, afin d'éviter tout risque de surestimation de la réduction tarifaire. Dans les éléments communiqués dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau précisait que « *l'implication de Renfe Viajeros dans le partenariat Elipsos et notamment la mise à disposition de moyens de production dans ce cadre était de nature à réduire les barrières à l'entrée auxquelles Renfe Viajeros pourrait être confrontée par rapport à celles que rencontrerait un nouvel entrant dans une situation classique d'entrée sur le marché ferroviaire de voyageurs* »<sup>12</sup>.
31. Les estimations retenues par SNCF Réseau aboutissent à un effet de « ramp-up » limité, [...]. Il ressort des travaux d'instruction que l'approche retenue par SNCF Réseau apparaît appropriée afin d'éviter tout risque de surestimation de l'effet de « ramp-up », dans un contexte où Renfe Viajeros parvient à des taux de remplissage élevés de ses trains les premiers mois d'exploitation (juillet à octobre 2023) des deux services. Les taux de « ramp-up » retenus pour déterminer les réductions de redevance de marché sont les suivants :
- [90 – 100] % en 2024, [90 – 100] % en 2025 et [90 – 100] % en 2026 pour le service Marseille – Madrid ;
  - [90 – 100] % en 2024, [90 – 100] % en 2025 et [90 – 100] % en 2026 pour le service Lyon – Barcelone.
32. L'intégralité des éléments présentés précédemment a conduit l'Autorité à estimer que ces hypothèses ne sont pas de nature à surestimer l'effet de « ramp-up » calculé par SNCF Réseau et les réductions tarifaires proposées pour la redevance de marché.

### **2.3. Les réductions tarifaires proposées pour les horaires de service 2024 et 2025 n'appellent pas d'objection**

33. Au bénéfice des analyses précédentes, l'Autorité ne s'oppose pas aux réductions proposées pour la redevance de marché applicable aux services de Renfe Viajeros pour les horaires de service 2024 et 2025, en l'occurrence respectivement -15 % et -8 % pour le service Marseille – Madrid, et - 12 % et - 5 % pour le service Lyon – Barcelone.
34. S'agissant de l'horaire de service 2026, l'Autorité estime ne pas en être saisie. En effet, au regard des éléments décrits aux paragraphes 15 et 16, l'application d'une réduction tarifaire pour l'horaire de service 2026 reste, à ce stade, soumise à la condition du réexamen préalable, par SNCF Réseau, de la persistance d'une situation objectivement différente pour Renfe Viajeros.
35. En cas d'accord des parties pour reconduire le dispositif de tarification négociée pour l'horaire de service 2026, tant le principe que le niveau de réduction finalement arrêtés par ces dernières devront, en tout état de cause, être transmis à l'Autorité dans le cadre d'une nouvelle saisine, nonobstant les stipulations convenues sur ce point par les parties au contrat, lesquelles ne sont pas opposables à l'Autorité.

<sup>12</sup> Réponse de SNCF Réseau à la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 23 octobre 2023.

## 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 Renfe Viajeros, applicables aux services de transport ferroviaire opérés respectivement sur les axes Madrid-Marseille et Barcelone-Lyon, pour les horaires de service 2024 et 2025.

L'Autorité invite SNCF Réseau et Renfe Viajeros à la ressaisir ultérieurement si, au vu des données relatives à l'activité de Renfe Viajeros, ces parties souhaitent l'application d'une tarification négociée portant sur l'horaire de service 2026. Dans une telle hypothèse, l'Autorité invite SNCF Réseau et Renfe Viajeros à la tenir régulièrement informée du processus de négociation préalablement à la saisine.

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

*L'Autorité a adopté le présent avis le 30 novembre 2023.*

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

Le Vice-Président,  
Président par intérim

Philippe Richert