

Avis n° 2026-008 du 5 février 2026

portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'année 2026

L'essentiel

L'Autorité de régulation des transports approuve le tarif de la redevance destinée à couvrir le coût des pertes des systèmes électriques de traction ferroviaire (RCTE-A) proposé par SNCF Réseau pour l'année 2026. Le tarif de cette redevance est en baisse de 8 % par rapport à l'année 2025, notamment en raison de la baisse du coût d'achat de l'électricité, dont SNCF Réseau a tiré parti pour ses approvisionnements en 2026. Toutefois, le taux de perte des systèmes électriques de traction ferroviaire augmente (passant de 12,8 à 13,4 %) et le prix moyen des achats d'électricité de SNCF Réseau pour la couverture des pertes sur l'année à venir a été supérieur d'environ 1,9 % au cours moyen du marché sur une période comparable.

La construction du tarif de la RCTE-A pour l'année 2026 s'inscrit dans la continuité des travaux entrepris aux cours des années précédentes. SNCF Réseau a notamment travaillé sur les demandes formulées par l'Autorité dans son avis n° 2025-003 du 6 février 2025 en :

- engageant des travaux visant (i) à améliorer l'estimation de la consommation d'électricité des matériels roulants non équipés de compteurs et (ii) à affiner l'évaluation des consommations non directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, afin de permettre une estimation plus fiable des pertes des systèmes électriques de traction ferroviaire ;
- anticipant la fin du dispositif de l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique (ARENH), et son remplacement par le versement nucléaire universel (VNU), cette anticipation ayant été formalisée dans un document clair et structuré.

Néanmoins, pour les prochaines années, l'Autorité réitère sa demande à SNCF Réseau de poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.

L'Autorité réitère également sa demande à SNCF Réseau de fournir systématiquement un bilan de la mise en œuvre de sa stratégie pour les achats d'électricité ainsi que de définir de nouveaux indicateurs d'évaluation de cette stratégie, afin de la rendre plus performante à terme. Dans le même esprit, elle recommande à SNCF Réseau de proposer un dispositif incitatif à la maîtrise du tarif de la RCTE-A.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

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

Saisie par SNCF Réseau ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-5 ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié 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 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2025-003 du 6 février 2025 portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour 2025 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2026 – version 4 du 11 décembre 2025 » publié par SNCF Réseau à cette même date ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 15 décembre 2025 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier,

Le collège en ayant délibéré le 5 février 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique	4
1.1. Le présent avis porte sur la redevance perçue pour la couverture des pertes des systèmes électriques de traction (RCTE-A) au titre de l'année 2026	4
1.2. L'évolution tarifaire de la RCTE-A proposée pour l'année 2026 se traduit par une baisse contenue par rapport à 2025.....	7
2. Analyse	7
2.1. Les conditions d'évaluation du taux de pertes et la transparence de la méthode employée doivent continuer de progresser	7
2.2. SNCF Réseau doit poursuivre ses réflexions sur sa stratégie d'achat et améliorer l'évaluation de la performance de celle-ci.....	9
Émet l'avis suivant.....	12
Annexe – Récapitulatif des demandes et recommandations formulées dans le présent avis.....	13

1. Contexte et cadre juridique

1.1. Le présent avis porte sur la redevance perçue pour la couverture des pertes des systèmes électriques de traction (RCTE-A) au titre de l'année 2026

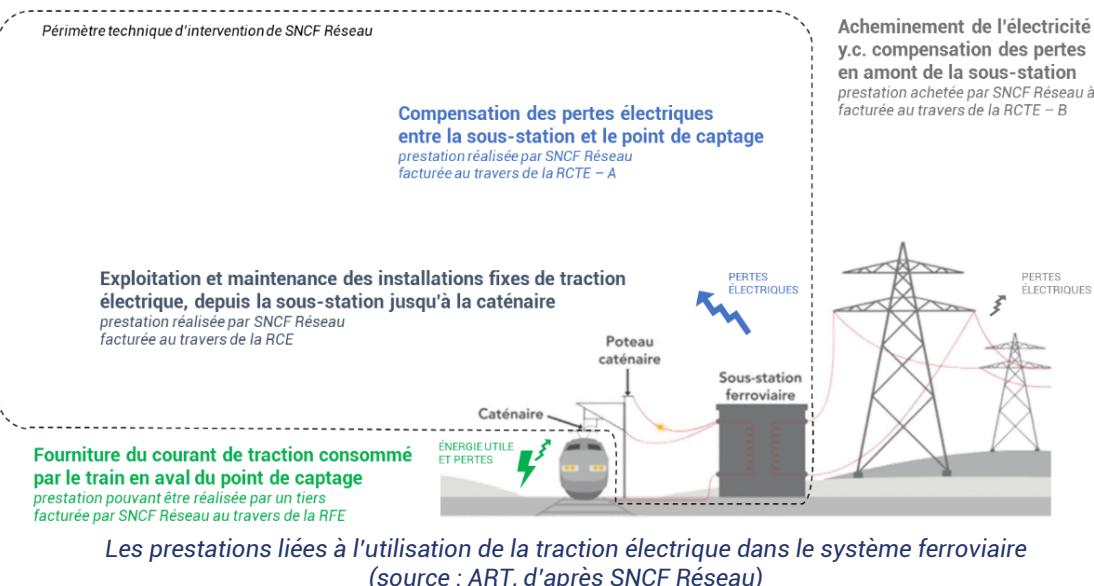
1. Le I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé dispose que le gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises ferroviaires « de manière équitable, non discriminatoire et transparente » l'ensemble des prestations minimales nécessaires à l'utilisation du réseau ferré national, en ce compris, le cas échéant, « *l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique pour le courant de traction ainsi que la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains* »¹.
2. Au sein du document de référence du réseau (« DRR »), publié par SNCF Réseau en application de l'article L. 2122-5 du code des transports, de l'article 17 du décret n° 2003-194 et de l'article 10 du décret n° 97-446, les prestations minimales comprennent ainsi, s'agissant de l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique :
 - la redevance destinée à couvrir le coût directement imputable à l'utilisation des installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire, dite redevance de circulation électrique (« RCE ») ; et
 - la redevance destinée à couvrir le coût directement imputable à la couverture des pertes des installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire², dite redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A (« RCTE-A »).
3. En outre, aux termes du VI de l'article 3 du décret n° 2003-194, « *[I]l'utilisation du système ferroviaire électrique pour le courant de traction prévue au I donne lieu [...] au remboursement par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire d'infrastructure des coûts de transport et de distribution acquittés par ce dernier auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique. Elle donne lieu à une refacturation à l'euro par le gestionnaire d'infrastructure de ces coûts, augmentés des autres frais encourus*
4. À ce titre, SNCF Réseau facture à l'ensemble des entreprises ferroviaires utilisant le système ferroviaire d'alimentation électrique la redevance correspondant au remboursement des coûts de transport et de distribution acquittés auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique, dite redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante B (« RCTE-B »).
5. Enfin, le V de l'article 3 du décret n° 2003-194 prévoit que « *[s]i le gestionnaire d'infrastructure fournit la prestation complémentaire de courant de traction sur l'infrastructure ferroviaire ou sur les installations de service relevant du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, il la fournit dans des conditions non discriminatoires et transparentes à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande. Lorsque cette prestation n'est proposée que par le gestionnaire d'infrastructure, elle est une prestation régulée au sens du 9° du I de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 mentionné ci-dessus. La fourniture de cette prestation donne alors lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par l'article 3 dudit décret*

¹ Une sous-station est une installation fixe en bord de voie détenue par SNCF Réseau, reliée au réseau de transport d'électricité de RTE ou au réseau de distribution d'électricité d'Enedis, dont la fonction consiste à alimenter en courant de traction le réseau de caténaires électriques de SNCF Réseau, après transformation et, le cas échéant, redressement (une partie du réseau est alimentée en courant de traction alternatif 25 000 volts et une autre partie en courant de traction continu 1 500 volts). Le point de captage de l'énergie électrique correspond au point de contact entre la caténaire et le pantographe.

² Les pertes des systèmes électriques proviennent des phénomènes physiques inhérents au transit de tout courant dans un circuit électrique et, dans le cas d'espèce, au transit dans les installations fixes de traction électrique de l'infrastructure ferroviaire depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains. Du point de vue du système électrique, ces pertes sont assimilées à une consommation, facturée à SNCF Réseau par son fournisseur d'énergie au titre de leur compensation.

6. Par conséquent, les entreprises ferroviaires choisissant SNCF Réseau comme fournisseur d'électricité pour leur courant de traction doivent également s'acquitter de la redevance de fourniture du courant de traction électrique (« RFE »). Cette dernière correspond à une prestation complémentaire non régulée, dans la mesure où SNCF Réseau n'est pas le seul fournisseur de courant de traction pour les entreprises ferroviaires.
7. En résumé, l'ensemble des redevances associées aux prestations liées à l'utilisation de la traction électrique sont les suivantes :

Redevance	Coûts destinés à être couverts par le montant de la redevance
Prestations fournies exclusivement par SNCF Réseau et indissociables de l'utilisation de la traction électrique	
RCE (redevance pour l'usage des installations fixes de traction électrique)	Coût directement imputable à l'usage des installations fixes de traction électrique allant des sous-stations jusqu'aux caténaires (notamment entretien et renouvellement des caténaires).
RCTE-A (redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – composante A)	Coût directement imputable à la fourniture des volumes d'énergie servant à compenser les pertes techniques inhérentes aux systèmes électriques composant les installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire intervenant dans les sous-stations et en aval de celles-ci jusqu'aux points de captage de l'énergie par les trains.
RCTE-B (redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – composante B)	Coûts de transport et de distribution acquittés par SNCF Réseau auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique (en amont des sous-stations) au titre de la traction électrique, augmentés des autres frais encourus.
Prestation fournie par SNCF Réseau de manière facultative, lorsqu'une entreprise ferroviaire choisit SNCF Réseau comme fournisseur d'électricité pour le courant de traction	
RFE (redevance pour la fourniture du courant de traction)	Principalement, coût de fourniture du courant de traction nécessaire au fonctionnement du matériel roulant sur le réseau ferré national.



8. Pour l'année 2025, ces quatre redevances liées à la traction électrique représentent environ 350 millions d'euros, dont 97,4 millions d'euros pour la RCTE-A :

Recettes estimées pour 2025 (en millions d'euros 2025)	
RCE	117
RCTE-A	97
RCTE-B	132
RFE	4
Total	350

Recettes relatives aux redevances liées à la traction électrique estimées pour 2025

Source : SNCF Réseau

9. L'Autorité a été saisie du barème de la RCTE-A le 11 décembre 2025, à l'occasion de la publication du « Document de référence du réseau ferré – Horaire de service 2026 – Version 4 du 11 décembre 2025 » (ci-après « DRR 2026 modifié ») intégrant, en son annexe 5.2, le tarif applicable entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2026.
10. L'Autorité rappelle que, s'agissant de l'horaire de service (ci-après « HDS ») 2026, les redevances associées aux prestations minimales, notamment la RCE, ont toutes déjà fait l'objet d'un avis favorable de sa part³, à l'exception de la RCTE-A, dont le tarif n'avait pas été publié jusqu'alors. Cette situation trouve sa justification dans le fait que le niveau de la RCTE-A pour une année donnée n'est déterminé par SNCF Réseau que peu de temps avant le début de l'HDS, du fait de la temporalité du marché de fourniture d'électricité et des pertes d'opportunité substantielles que représenterait une fixation anticipée du tarif pour les entreprises ferroviaires.
11. Le volume afférent aux pertes des systèmes électriques, donnant lieu à la perception par SNCF Réseau de la RCTE-A, correspond au « terme bouclant » du décompte électrique ferroviaire, c'est-à-dire à la différence entre :
- le volume total d'énergie électrique soutirée par SNCF Réseau sur les réseaux publics de transport et de distribution d'électricité ; et
 - le volume total d'énergie électrique utilisée à cette même fin par les matériels roulants, captée sur la caténaire⁴.
12. Selon les dispositions de l'article 30 du décret du 7 mars 2003 susvisé, la RCTE-A est « *égale au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* ». L'article 4 du décret n° 97-446 précise, en particulier, que « *la redevance concernant la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains [est] destinée à couvrir le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* ». En l'espèce, ce coût correspond aux coûts d'achat d'électricité supportés par SNCF Réseau pour la compensation de la part des pertes directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. La redevance a ainsi vocation à couvrir exclusivement les pertes des systèmes électriques liées aux trafics, calculées en excluant du terme bouclant les consommations qui ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, notamment la consommation des installations de signalisation.

³ Avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024.

⁴ Les volumes d'électricité consommés par les circulations ferroviaires sont composés de ceux directement télé-relevés pour les matériels roulants équipés de compteurs embarqués et de ceux estimés pour les matériels roulants non équipés de compteurs.

13. En application du I de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité émet un avis conforme sur la fixation de cette redevance.

1.2. L'évolution tarifaire de la RCTE-A proposée pour l'année 2026 se traduit par une baisse contenue par rapport à 2025

14. Le tarif de la RCTE-A proposé par SNCF Réseau dans le DRR 2026 modifié est égal à 0,01349 euros par kilowattheure, ce qui correspond à une baisse d'environ 8 % par rapport à celui appliqué pour l'année 2025.
15. Cette évolution du tarif s'explique principalement par la baisse du coût d'achat de l'électricité, dont SNCF Réseau a tiré parti pour ses approvisionnements en 2026. Celui-ci est passé de 100 euros par mégawattheure pour la construction tarifaire de l'année 2025 à 87 euros par mégawattheure pour celle de l'année 2026, soit une baisse d'environ 13 %.
16. Cette diminution est toutefois partiellement compensée par l'augmentation du taux de pertes estimé par SNCF Réseau. Celui-ci est passé de 12,8 % pour la construction tarifaire de l'année 2025 à 13,4 % pour celle de l'année 2026, soit une hausse d'environ 5 %.
17. Les montants totaux issus de la RCTE-A estimés par SNCF Réseau diminuent ainsi de l'ordre de 6 % entre 2025 et 2026.

		2023	2024	2025	2026	2025-2026
Taux de pertes	t	7,8 %	13,6 %	12,8 %	13,4 %	+ 5 %
Coût d'achat Euros par mégawattheure	p	473	185	100	87	- 13 %
Tarif RCTE-A Euros par mégawattheure	$\frac{p \cdot t}{1 - t}$	40,18	29,12	14,69	13,49	- 8 %
Montants RCTE-A Millions d'euros courants		274	170	97	92	- 6 %

2. Analyse

18. Le projet tarifaire pour la RCTE-A de l'année 2026 s'inscrit dans la continuité des améliorations méthodologiques réalisées pour l'année 2025.
19. L'analyse de l'Autorité a principalement porté sur les points d'attention ayant fait l'objet de demandes dans l'avis n° 2025-003 du 6 février 2025, à savoir la transparence des méthodes d'estimations employées (2.1) et la formalisation de la stratégie d'achat et le suivi de sa performance (2.2).

2.1. Les conditions d'évaluation du taux de pertes et la transparence de la méthode employée doivent continuer de progresser

20. Dans son avis n° 2025-005 du 6 février 2025, l'Autorité a favorablement accueilli les évolutions méthodologiques mises en œuvre par SNCF Réseau pour la détermination du taux de pertes des systèmes électriques, dans la continuité des améliorations engagées depuis l'année 2024, pour le calcul du tarif de la RCTE-A 2025, ainsi que les engagements pris par le gestionnaire d'infrastructure pour améliorer la transparence de la construction tarifaire.

21. Lors de l'instruction de ce précédent avis, SNCF Réseau avait ainsi engagé une première analyse de la performance de sa stratégie d'achat d'électricité et s'était engagé à publier la documentation relative au modèle d'estimation des consommations d'électricité des entreprises ferroviaires (ORES).
22. De même, SNCF Réseau avait procédé à une mise à jour de l'estimation des consommations comptabilisées dans le « terme bouclant » mentionné au point 11, qui exclut certaines consommations non directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Cette démarche a constitué une première étape bienvenue pour l'amélioration de la précision de la méthode d'évaluation de la consommation d'électricité sur le réseau.
23. Toutefois, afin de poursuivre les travaux engagés, l'Autorité a demandé⁵ à SNCF Réseau, dans l'avis précité, de préciser davantage les volumes de consommations et de pertes qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire.
24. À cet égard, l'instruction conduite par l'Autorité dans le cadre du présent avis appelle les observations suivantes.
25. En premier lieu, l'Autorité relève que, conformément à ses engagements, SNCF Réseau a publié, sous forme d'un document technique cité dans le DRR, la documentation relative au modèle ORES permettant d'estimer la consommation d'électricité des entreprises ferroviaires.
26. Lors de la phase de consultation du DRR 2026, les acteurs n'ont formulé aucune remarque particulière sur cette documentation. De plus, SNCF Réseau a indiqué ne pas avoir reçu de commentaires de manière informelle sur ce sujet.
27. L'Autorité accueille favorablement la publication de cette documentation, qui contribue à renforcer la transparence du modèle d'estimation de la consommation d'électricité des entreprises ferroviaires et prend acte de l'absence d'observations formulées par les entreprises ferroviaires sur le modèle d'estimation.
28. En deuxième lieu, SNCF Réseau a engagé des travaux visant à améliorer l'estimation de la consommation d'électricité des matériels roulants non équipés de compteurs. Il ressort de l'instruction que SNCF Réseau a engagé des travaux visant à l'amélioration des algorithmes d'apprentissage de son modèle d'estimation des consommations (ORES), qui doivent se poursuivre au cours de l'année 2026. SNCF Réseau a par ailleurs indiqué travailler sur les données de comptages afin d'améliorer les coefficients de consommations hors circulations, afin de mieux estimer les consommations des engins non équipés de compteurs. Cette évolution a vocation à être intégrée au modèle ORES en 2026 en vue de l'élaboration de la tarification pour l'année 2027.
29. Enfin, en troisième lieu, s'agissant de la mise à jour de l'estimation des consommations comptabilisées dans le « terme bouclant » qui ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, l'Autorité constate que SNCF Réseau a maintenu la méthode utilisée lors de l'horaire de service précédent, en déduisant du volume de pertes un volume annuel estimé à 16 gigawattheures au titre des équipements de signalisation. L'estimation de ce volume demeure établie à dire d'expert.
30. L'Autorité relève cependant que SNCF Réseau a engagé des travaux visant à affiner l'évaluation des consommations non directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Ces travaux doivent permettre de renforcer la robustesse des estimations retenues.

⁵ Point 30 et demande n° 1 de l'avis n° 2025-005.

31. Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué que le passage d'un mode estimatif à un mode hybride, fondé sur une approche à la fois estimative et réelle de la consommation d'électricité non imputable à l'exploitation du service ferroviaire, nécessite la mise en place d'appareils de comptage fixes dans les installations de signalisation, qui est longue et complexe.
32. Si l'Autorité prend note de la complexité liée à la mise à jour de la détermination des consommations non imputables à l'exploitation du service ferroviaire, elle estime que, malgré la complexité de cette mise à jour, l'évaluation du volume de consommations et de pertes électriques qui ne sont pas directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire pourrait déjà être rendue plus précise en procédant, par exemple, à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité, comme elle l'avait proposé dans son précédent avis.
33. En définitive, si le taux de 13,4 % retenu par SNCF Réseau apparaît acceptable, dans la mesure où cette estimation s'appuie sur des données de consommation récentes observées sur une période de douze mois consécutifs, l'Autorité réitère sa demande à SNCF Réseau de poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire en vue du prochain horaire de service.

N°	Demande	Échéance
1	Poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire en vue de la tarification pour l'année 2027, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.	Juin 2026

2.2. SNCF Réseau doit poursuivre ses réflexions sur sa stratégie d'achat et améliorer l'évaluation de la performance de celle-ci

35. Dans son avis n° 2025-003 du 6 février 2025, l'Autorité a estimé⁶ que le premier indicateur de comparaison évaluant la performance de la stratégie d'achat de SNCF Réseau⁷ pourrait être complété par de nouveaux indicateurs permettant d'évaluer le respect de la politique de risque et d'objectiver la performance de la stratégie d'achat.
36. Dans l'attente d'une évolution pour mieux tenir compte de la situation du marché de l'électricité et des évolutions propres au marché du transport ferroviaire, l'Autorité a ainsi demandé⁸ à SNCF Réseau de formaliser sa stratégie pour les achats d'électricité et de fournir systématiquement un bilan de sa mise en œuvre lors des saisines relatives à la RCTE-A. L'Autorité a estimé que ce bilan pourrait permettre à SNCF Réseau de s'engager vis-à-vis des utilisateurs redevables de la RCTE-A et de tenir compte d'un dispositif incitant à la maîtrise du tarif unitaire de l'électricité lors de la détermination de cette redevance.

⁶ Point 37 de l'avis n° 2025-005.

⁷ SNCF Réseau avait évalué la performance de sa stratégie d'achat en comparant le prix moyen de ses achats d'électricité au cours moyen de l'électricité sur une période comparable.

⁸ Point 38 et demande n° 2 de l'avis n° 2025-005.

37. En premier lieu, l'Autorité note que la stratégie de SNCF Réseau, qui consiste à fractionner ses achats sur plusieurs mois, est globalement comparable à celle de l'année précédente. Toutefois, les achats d'électricité réalisés afin de compenser les pertes électriques ont été fractionnés sur une période plus courte que l'année précédente, notamment en raison d'une période de suspension des achats afin de renégocier le contrat avec le fournisseur d'électricité⁹.
38. L'Autorité relève également que SNCF Réseau a anticipé la fin du dispositif de l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique (ARENH)¹⁰, et son remplacement par le versement nucléaire universel (VNU)¹¹ au 1^{er} janvier 2026. Plus généralement, l'Autorité constate que SNCF Réseau a formalisé sa stratégie d'achat d'électricité dans un document clair et structuré. SNCF Réseau poursuit également ses réflexions afin d'adapter sa stratégie aux évolutions du marché de l'électricité et du transport ferroviaire, et ainsi sécuriser ses achats d'énergie.
39. L'Autorité constate néanmoins que SNCF Réseau n'a pas fourni de bilan de la mise en œuvre de sa stratégie pour les achats d'électricité, contrairement à la demande qu'elle avait formulée dans son précédent avis, qu'elle réitère donc à l'occasion du présent avis.

N°	Demande	Échéance
2	Fournir systématiquement un bilan de la mise en œuvre de la stratégie pour les achats d'électricité.	Juin 2026

41. En second lieu, l'Autorité relève que SNCF Réseau n'a pas défini de nouveaux indicateurs d'évaluation de la performance de sa stratégie d'achat. L'analyse demeure ainsi fondée sur un indicateur de comparaison mettant en évidence que le prix moyen de ses achats d'électricité a été supérieur d'environ 1,9 % au cours moyen du marché sur une période comparable¹². Ce résultat s'inscrit en rupture avec les performances réalisées lors de l'année précédente, durant laquelle que le prix moyen des achats d'électricité était inférieur d'environ 6 % au cours du marché. En l'absence de nouveaux indicateurs, la stratégie d'achat actuelle semble donc avoir été relativement peu performante pour l'année 2025.
42. Dans ce contexte, l'Autorité souligne la nécessité pour SNCF Réseau de compléter son analyse par d'autres indicateurs. Comme suggéré par l'Autorité dans son avis précédent, ces indicateurs pourraient être : (i) un indicateur de fractionnement des achats, permettant d'apprécier le respect de la politique de risque, ainsi que (ii) des indicateurs statistiques reposant sur les extrema, certains quantiles ou l'amplitude des variations du cours de l'électricité, afin de rendre plus lisible la performance de la stratégie.
43. Par conséquent, l'Autorité demande à SNCF Réseau de définir, pour ses prochaines saisines relatives à la RCTE-A, de nouveaux indicateurs évaluant, par exemple, le respect de la politique de risque et objectivant la performance de sa stratégie d'achat. Afin d'anticiper l'élaboration de la tarification de la RCTE-A pour l'année 2027, l'Autorité demande à SNCF Réseau de lui soumettre de premières propositions d'ici le 30 juin 2026.

⁹ Les achats ont été fractionnés sur une période de neuf mois allant de novembre 2024 à novembre 2025, avec suspension des achats entre juin et septembre 2025, soit durant la période de renégociation contractuelle. L'année précédente, les achats avaient été fractionnés sur une période de quinze mois, de septembre 2023 à novembre 2024.

¹⁰ Ce dispositif permettait à tout fournisseur d'électricité alternatif de s'approvisionner en électricité auprès du parc nucléaire historique d'EDF à un prix régulé.

¹¹ Le VNU prévoit que, si les revenus tirés par EDF de la vente de son électricité nucléaire « historique » dépassent des seuils fixés au-dessus du coût complet de production (évalué par la CRE), une taxe est prélevée sur cet excédent puis redistribuée aux consommateurs sous forme d'une minoration de leur facture.

¹² Pour l'année 2025 : entre la signature du contrat en octobre A-2 et novembre A-1 ; pour l'année 2026 : entre la signature du contrat fin septembre A-2 et novembre A-1.

N°	Demande	Échéance
3	Définir, pour les prochaines saisines relatives à la RCTE-A, de nouveaux indicateurs d'évaluation de la stratégie d'achat.	Juin 2026

45. Enfin, SNCF Réseau pourrait utilement s'engager à intégrer un dispositif incitant à la maîtrise du coût d'achat de l'électricité lors de la détermination du niveau de tarif de la RCTE-A.

N°	Recommandation	Échéance
1	Proposer un dispositif incitatif à la maîtrise du coût d'achat de l'électricité.	Juin 2026

Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE-A) pour l'année 2026.

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a émis le présent avis le 5 février 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Demande	Échéance
1	Poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire en vue de la tarification pour l'année 2027, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.	Juin 2026
2	Fournir systématiquement un bilan de la mise en œuvre de la stratégie pour les achats d'électricité.	Juin 2026
3	Définir, pour les prochaines saisines relatives à la RCTE-A, de nouveaux indicateurs d'évaluation de la stratégie d'achat.	Juin 2026

N°	Recommandation	Échéance
1	Proposer un dispositif incitatif à la maîtrise du coût d'achat de l'électricité.	Juin 2026