

Avis n° 2026-010 du 10 février 2026

portant sur la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2027 à 2029

L'essentiel

Le 11 décembre 2025, SNCF Réseau a publié un nouveau projet de document de référence du réseau ferré national (« DRR ») pour l'horaire de service 2027. Ce document fixe les principes et les montants des redevances d'utilisation de l'infrastructure applicables à cet horaire de service, ainsi que leurs modalités d'évolution sur le cycle tarifaire 2027-2029.

Cette publication vaut saisine de l'Autorité, appelée à rendre un avis conforme sur ces redevances. L'Autorité rappelle qu'en tant que régulateur économique du secteur ferroviaire, son office se décline en trois missions :

- vérifier que le produit des redevances d'utilisation de l'infrastructure n'excède pas le coût complet de gestion de l'infrastructure, en procédant à une contre-expertise fine de ce dernier ;
- vérifier la soutenabilité des majorations tarifaires proposées par le gestionnaire d'infrastructure pour les différents segments de marché et favoriser des évolutions de structure tarifaire qui permettent une utilisation effective et optimale du réseau ; et
- inciter le gestionnaire d'infrastructure en monopole naturel à la performance sur le volet des coûts et de la qualité de service, en l'absence d'incitations fournies par des mécanismes concurrentiels de marché.

*

Le projet tarifaire de SNCF Réseau prévoit une indexation du niveau global des redevances qui est celle prévue par le contrat de performance signé en 2022, en l'occurrence à hauteur de (i) l'inflation pour les services librement organisés de transport de voyageurs, (ii) + 3,6 % par an pour les services conventionnés et (iii) l'évolution prévisionnelle des coûts directement imputables pour les services de transport de fret.

La structure tarifaire proposée est globalement reconduite par rapport au cycle tarifaire 2024-2026 et complétée de mesures incitant à l'exploitation de liaisons faiblement attractives pour les services librement organisés (SLO) de transport de voyageurs, à savoir (i) la création d'un segment dédié aux sillons intersecteurs domestiques et (ii) des baisses de la redevance de marché applicable aux sillons desservant des gares labellisées « aménagement du territoire ».

SNCF Réseau introduit également un mécanisme incitatif à la qualité de service afin de compléter sa démarche de performance. Ce dispositif repose sur cinq indicateurs et sur la fixation de pénalités pour le gestionnaire d'infrastructure pouvant aller jusqu'à 14,6 millions d'euros en 2029.

*

L'Autorité considère que la proposition tarifaire de SNCF Réseau pour le cycle 2027-2029 respecte les règles et principes de tarification applicables.

En premier lieu, le risque de surcouverture des coûts complets de gestion de l'infrastructure peut être écarté, tant au niveau global qu'à la maille des différentes autorités organisatrices, et ce même après (i) correction des erreurs matérielles et méthodologiques relevées par l'Autorité dans son analyse du modèle de coûts et (ii) réalisation de tests de sensibilité à différentes hypothèses de rémunération du capital. Si des progrès ont été réalisés par SNCF Réseau en matière de détermination du coût complet et d'affectation des coûts entre utilisateurs du réseau, l'Autorité estime que les travaux visant à fiabiliser ce coût doivent être poursuivis en vue du cycle 2030-2032.

En deuxième lieu, s'agissant des services librement organisés, l'Autorité estime que les péages ferroviaires qui leur sont applicables demeurent soutenables, malgré un niveau élevé, représentant près de 40 % du chiffre d'affaires des entreprises ferroviaires en moyenne.

Au vu du niveau de contribution des SLO à la couverture des coûts complets de gestion de l'infrastructure (122 % en moyenne sur le cycle), l'Autorité considère cependant qu'à l'avenir, aucun péage unitaire applicable à ces services ne devrait évoluer à un rythme supérieur à l'inflation, sauf à ce que le gestionnaire d'infrastructure démontre la soutenabilité de telles hausses.

Par ailleurs, l'Autorité souligne que, vu les niveaux et les taux de couverture des péages, toute modification du paysage fiscal ou réglementaire serait susceptible de remettre en cause l'appréciation de la soutenabilité des redevances applicables à ces services.

Enfin, l'Autorité estime que les mesures de réductions tarifaires au profit des dessertes dites d'« aménagement du territoire » constituent un signal-prix pertinent, de nature à favoriser une utilisation effective et optimale du réseau ferré national en incitant à la circulation des sections les moins économiquement attractives. L'Autorité relève que ces mesures vont réduire, globalement, le poids des péages acquittés par les SLO, ce qui, toutes choses égales par ailleurs, contribuera à stabiliser leur taux de couverture du coût complet de gestion de l'infrastructure.

S'agissant des services conventionnés, l'Autorité considère également que le niveau de la tarification est soutenable au sens du cadre juridique applicable, en vertu duquel l'Autorité doit s'assurer, pour opérer ce contrôle, que :

- le montant total des redevances à la charge de chaque autorité organisatrice n'excède pas la part du coût complet de gestion du réseau qui lui est imputable ;
- la structure tarifaire des redevances permet une utilisation effective et optimale du réseau ;
- les segments de marché pouvant au moins s'acquitter du coût directement imputable ne sont pas exclus de l'utilisation de l'infrastructure ; et
- le niveau des majorations ne conduit pas les autorités organisatrices à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur le segment de marché considéré.

En troisième et dernier lieu, l'Autorité accueille favorablement l'engagement de SNCF Réseau à renforcer la maîtrise de ses charges d'exploitation et à améliorer la qualité du service rendu aux usagers, engagement qui s'inscrit dans une démarche d'opérateur efficace et constitue une contrepartie nécessaire à l'acceptabilité de péages élevés.

*

Au vu de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité émet un avis favorable sur le projet de tarification des redevances relatives aux prestations minimales d'accès à l'infrastructure pour les horaires de service 2027 à 2029, à condition que le DRR soit modifié de telle sorte à prévoir des mécanismes permettant d'actualiser la redevance de marché applicable aux services conventionnés. Ces derniers visent à couvrir les cas où (i) la redevance versée par les autorités organisatrices pour l'horaire de service 2026 serait ajustée et (ii) le périmètre du réseau exploité par les autorités organisatrices évoluerait (transfert, fermeture ou ouverture de ligne) pendant le cycle tarifaire 2027-2029. Cet avis est assorti de quatre demandes et neuf recommandations.

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 le 11 décembre 2025 ;

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 la communication (C/2025/2606) de la Commission du 7 mai 2025 sur les lignes directrices interprétatives concernant la mise en place de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;

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

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de la société SNCF Réseau ;

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, dans sa version modifiée par le décret n° 2025-679 du 21 juillet 2025 relatif aux demandes du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire tendant à la communication de données et portant diverses dispositions d'adaptation du droit ferroviaire, notamment son article 6 ;

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

Vu les décisions du Conseil d'État du 27 novembre 2020, *SNCF Réseau et Île-de-France Mobilités*, n° 431748 et n° 434544 ;

Vu la décision du Conseil d'État du 5 mars 2024, *Région Auvergne-Rhône-Alpes et autres*, n° 472859, 472862, 472868, 472870, 472871, 472872, 472891 et 472899 ;

Vu la décision du Conseil d'État du 2 octobre 2025, *Région Bourgogne Franche-Comté et autres*, n° 498841, 498842, 498844, 498845, 498847, 498849, 498896 ;

Vu l'avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 ;

Vu le contrat de performance conclu entre SNCF Réseau et l'État, le 6 avril 2022, pour la période 2021-2030 ;

Vu l'avis n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 (saisine du 9 décembre 2022) ;

Vu l'avis n° 2023-035 du 4 juillet 2023 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 (saisine du 4 mai 2023) ;

Vu l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 (saisine du 8 juillet 2024 à la suite de la décision du Conseil d'État du 5 mars 2024) ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2027 – version 1 du 11 décembre 2025 » ;

Vu le courrier de la directrice des transports ferroviaires et fluviaux et des ports en date du 16 janvier 2025, enregistré au service de la procédure de l'Autorité le 19 janvier 2026 dans le cadre de 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 le courrier du président-directeur général de SNCF Réseau, en date du 9 février 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 10 février 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Cadre juridique et portée de l'avis de l'Autorité.....	8
1.1. Le gestionnaire d'infrastructure est tenu de fournir de manière équitable, non discriminatoire et transparente l'ensemble des prestations minimales	8
1.2. Les redevances d'infrastructure relatives aux prestations minimales doivent être établies dans le respect des principes de tarification prévus par le droit applicable, récemment précisés par la Commission européenne.....	9
1.2.1. Les entreprises ferroviaires doivent s'acquitter du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire	9
1.2.2. Lorsque le marché s'y prête, le gestionnaire d'infrastructure peut percevoir des majorations afin de procéder au recouvrement total de ses coûts	10
1.2.3. Le gestionnaire d'infrastructure peut par ailleurs prévoir des réductions.....	12
1.3. L'Autorité émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national	13
2. Pour le cycle 2027-2029, SNCF Réseau conserve, pour l'essentiel, la structure de ses tarifs 2024-2026 et propose des mesures en faveur de l'aménagement du territoire.....	14
2.1. La hausse des redevances pour le cycle 2027-2029, plus modérée que celle du cycle précédent, correspond à la trajectoire prévue par le contrat de performance en vigueur	14
2.2. SNCF Réseau maintient les modulations tarifaires existantes et prévoit des mesures dites d'« aménagement du territoire » pour les services librement organisés.....	15
2.2.1. SNCF Réseau maintient deux modulations tarifaires introduites lors des précédents cycles.....	16
2.2.2. SNCF Réseau abaisse fortement la redevance de marché applicable aux trains de jour non aptes à la grande vitesse sur ligne classique	16
2.2.3. SNCF Réseau propose trois mesures dites « d'aménagement du territoire » ..	16
2.3. SNCF Réseau maintient la tarification binomiale applicable aux services conventionnés et met à jour le montant des forfaits de RM.....	17
2.4. SNCF Réseau procède à une actualisation de la structure tarifaire applicable aux services de transport de fret	18
2.5. SNCF Réseau fait évoluer les barèmes des redevances particulières existantes à hauteur de l'inflation	19
2.6. SNCF Réseau fait évoluer le périmètre des prestations minimales et connexes de service des systèmes d'information.....	19
2.7. SNCF Réseau introduit un dispositif d'incitation à la qualité de service.....	20

3. Analyse : malgré leur niveau élevé, les péages ferroviaires 2027-2029 restent soutenables et sont conçus de façon à favoriser une utilisation effective et optimale du réseau.....	21
3.1. L'analyse du modèle tarifaire de SNCF Réseau permet d'écarter le risque de surcouverture des coûts complets par les péages pour le cycle 2027-2029.....	22
3.1.1. SNCF Réseau a sensiblement amélioré la robustesse de la détermination du coût complet de gestion de l'infrastructure, qui devra être encore consolidée lors du prochain cycle tarifaire.....	23
3.1.2. La trajectoire des coûts prend en compte des efforts de performance.....	24
3.1.3. Le modèle d'affectation des coûts du réseau a été sensiblement affiné malgré deux erreurs méthodologiques	25
3.1.4. Le risque de dépassement du coût complet de l'infrastructure peut être écarté pour ce cycle, au global comme à la maille de chaque autorité organisatrice.....	26
3.2. Les redevances couvrant les coûts directement imputables ont été mises à jour à partir d'estimations réalisées lors du précédent cycle tarifaire.....	28
3.2.1. La mise à jour de l'estimation du coût directement imputable s'avère inutilisable, ce qui a conduit SNCF Réseau à recourir aux données du cycle précédent.....	28
3.2.2. SNCF Réseau a indexé les CDI selon les taux du contrat de performance en vigueur	29
3.3. Les majorations tarifaires applicables aux SLO et aux services conventionnés de transport de voyageurs proposées par SNCF Réseau sont soutenables	29
3.3.1. L'Autorité approuve les majorations tarifaires applicables aux SLO et encourage SNCF Réseau à poursuivre la logique de réductions ciblées	29
3.3.2. L'Autorité approuve les majorations tarifaires applicables aux services conventionnés et recommande à SNCF Réseau de faire évoluer sa méthode de détermination des forfaits.....	33
3.4. Les mises à jour de la tarification applicable aux services de transport de fret sont pertinentes.....	37
3.5. L'indexation des redevances particulières à l'inflation n'appelle pas de remarques de l'Autorité	37
3.6. La clarification des périmètres des prestations SI améliore la lisibilité des tarifs pour les entreprises ferroviaires	38
3.7. Au travers de son mécanisme d'incitation à la qualité de service, SNCF Réseau complète sa démarche de performance.....	39
ÉMET L'AVIS SUIVANT	41
Annexe 1 - Récapitulatif des demandes et recommandations formulées dans le présent avis.....	43

1. Cadre juridique et portée de l'avis de l'Autorité

1. SNCF Réseau a publié, le 11 décembre 2025, le « Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2027 – Version 1 du 11 décembre 2025 » (ci-après « DRR 2027 »).
2. Ce document, établi en application de l'article L. 2122-5 du code des transports, de l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 susvisé et de l'article 10 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 susvisé, détermine notamment les redevances relatives aux prestations minimales établies sous la responsabilité de SNCF Réseau.
3. Conformément à l'article L. 2111-25 du code des transports, le DRR 2027 fixe les principes et les montants des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'horaire de service 2027, ainsi que les modalités d'évolution des redevances sur une période de trois ans, pour les horaires de service 2027, 2028 et 2029.

1.1. Le gestionnaire d'infrastructure est tenu de fournir de manière équitable, non discriminatoire et transparente l'ensemble des prestations minimales

4. En application de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé, qui transpose l'article 13 paragraphe 1 de la directive 2012/34/UE renvoyant à son annexe II.1, le gestionnaire d'infrastructure doit fournir « *de manière équitable, non discriminatoire et transparente* » aux entreprises ferroviaires l'ensemble des prestations minimales suivantes :
 - le traitement des « *demandes de capacités de l'infrastructure* » ;
 - « *le droit d'utiliser les capacités* » attribuées ;
 - « *l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris des branchements et aiguilles du réseau* »¹ ;
 - « *la gestion opérationnelle des circulations, y compris la signalisation et la régulation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains* » ; et
 - « *toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités* » ont été attribuées.
5. Le cas échéant, le gestionnaire d'infrastructure fournit également « *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 La Cour de Justice de l'Union européenne (ci-après la « CJUE ») a par ailleurs relevé dans un arrêt du 10 juillet 2019, aff. C-210/18 que « *l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire* » mentionnée au point 1, sous c) de l'annexe II de la directive 2012/34/UE inclut les quais à voyageurs.

1.2. Les redevances d'infrastructure relatives aux prestations minimales doivent être établies dans le respect des principes de tarification prévus par le droit applicable, récemment précisés par la Commission européenne

6. En application de l'article L. 2111-25 du code des transports, « *[l]es principes et montants des redevances [d'infrastructure] sont fixés de façon pluriannuelle, sur une période de trois ans* », par le gestionnaire d'infrastructure. Par ailleurs, « *le calcul des redevances d'infrastructure (...) tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient également compte de la nécessité de tenir les engagements de desserte par des trains à grande vitesse pris par l'État dans le cadre de la construction des lignes à grande vitesse et de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire (...)* ».
7. Le cadre juridique prévoit que la tarification des prestations minimales correspond au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire (1.2.1) auquel peuvent s'ajouter, si le marché s'y prête, des majorations tarifaires (1.2.2.). Le gestionnaire d'infrastructure peut par ailleurs prévoir des systèmes de réductions (1.2.3.).

1.2.2. Les entreprises ferroviaires doivent s'acquitter du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire

8. L'article 30 du décret n° 2003-194 susvisé, transposant l'article 31 de la directive 2012/34/UE, dispose que les redevances d'utilisation de l'infrastructure perçues pour les prestations minimales sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire (ci-après « CDI »). Le considérant 12 du 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 précise que « *selon un principe économique bien établi, les redevances d'utilisation de l'infrastructure basées sur les coûts marginaux garantissent que les capacités de l'infrastructure seront utilisées de manière optimale* ».
9. Le « *coût directement imputable* » ou « *coût direct* »² correspond aux coûts qui découlent de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et qui n'auraient pas été encourus par le gestionnaire d'infrastructure sans circulation ferroviaire.
10. Ainsi, le considérant 8 du règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission susvisé précise que « *le gestionnaire d'infrastructure ne devrait être autorisé à intégrer dans le calcul de ses coûts directs que les coûts pour lesquels il peut démontrer objectivement et rigoureusement qu'ils résultent directement de l'exploitation du service ferroviaire. Par exemple, l'usure des signaux au sol et des postes d'aiguillage ne varie pas en fonction du trafic et, par conséquent, ne devrait pas être prise en compte pour le calcul d'une redevance fondée sur les coûts directs. En revanche, certains éléments, tels que les appareils de voie, subiront une usure du fait de l'exploitation du service ferroviaire et, par conséquent, devraient être partiellement soumis à une redevance fondée sur les coûts directs* ».
11. Concrètement, l'article 5 du même règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission susvisé dispose que « *le gestionnaire d'infrastructure calcule les coûts directs unitaires moyens pour l'ensemble du réseau en divisant les coûts directs à l'échelle du réseau par le nombre total de véhicules-km, de trains-km ou de tonnes brutes-km prévu ou effectivement assuré* ».

² L'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission susvisé dispose qu'« [...] on entend par [...] « coût direct », le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ».

12. En France, les redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national, assises sur le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire comprennent :
- la redevance de circulation (ci-après la « RC »), couvrant le coût directement imputable d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du réseau lié aux circulations ferroviaires (hors installations électriques) ;
 - la redevance de circulation électrique (ci-après la « RCE »), couvrant le coût directement imputable d'entretien et de renouvellement des installations électriques lié aux circulations ferroviaires utilisant la traction électrique ;
 - la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dans sa composante A (ci-après la « RCTE-A »), qui vise à couvrir le coût directement imputable à la compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains utilisant la traction électrique³.
- 1.2.3. Lorsque le marché s'y prête, le gestionnaire d'infrastructure peut percevoir des majorations afin de procéder au recouvrement total de ses coûts
- a. Les majorations tarifaires doivent être soutenables sur le segment de marché considéré
13. Afin de procéder au recouvrement total de ses coûts, le gestionnaire d'infrastructure peut percevoir des majorations des redevances d'infrastructure, si le marché s'y prête⁴. En vertu du premier alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports ayant transposé l'article 32 de la directive 2012/34/UE en droit français, « *le calcul des redevances d'infrastructure [...] tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des redevances et de la valeur économique, pour l'attributaire de la capacité d'infrastructure, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. (...). / En vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête* ».
14. Pour cela, le gestionnaire d'infrastructure définit au minimum trois segments de marché : « *services de fret, services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers* »⁵ et, en application de l'article 5 du décret n° 97-446 susvisé, a également l'obligation d'identifier « *au moins un segment par autorité organisatrice de transport pour les services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public* ».

³ Le niveau de la RCTE composante A n'est pas encore connu pour l'année 2027 et les suivantes. Le projet de tarif de la RCTE composante A pour l'année 2026 a été publié le 11 décembre 2025 par SNCF Réseau et fait l'objet d'un avis conforme distinct de l'Autorité.

⁴ Article 31 du décret n° 2003-194 susvisé.

⁵ Article 31 du décret n° 2003-194 susvisé.

15. Toujours en application de l'article 31 du décret n° 2003-194 susvisé, les majorations des redevances d'infrastructure sont « *calculées sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification du gestionnaire d'infrastructure respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. / La perception de majorations des redevances n'exclut pas l'utilisation de l'infrastructure 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* ».
16. La Commission européenne dans ses lignes directrices interprétatives (C/2025/2606), notamment, de l'article 32 de la directive 2012/34/UE, publiées le 7 mai 2025, considère que :
- « *[l]es majorations [sont] facultatives* », par opposition aux « *redevances obligatoires recouvrant les coûts directs d'exploitation des trains supportés par les gestionnaires de l'infrastructure (coût marginal)* »⁶ ;
 - « *[l]'utilisation optimale des capacités est (...) censée être le principe directeur des redevances d'utilisation de l'infrastructure et devrait prévaloir sur d'autres aspects (par exemple, le recouvrement intégral des coûts), qui sont considérés comme des exceptions* »⁷ ; et
 - « *les majorations ne peuvent jamais constituer un obstacle à la fourniture de services* » et « *ne devraient pas être d'une ampleur telle qu'elles empêcheraient des acteurs efficaces du marché dans un segment de marché d'utiliser l'infrastructure* »⁸.
- b. L'appréciation de la soutenabilité des majorations varie selon qu'elles s'appliquent aux services librement organisés ou aux services conventionnés
17. S'agissant des services de transport de voyageurs librement organisés (ci-après « SLO »), le huitième alinéa de l'article 6 du décret n° 97-446 susvisé précise que « *la tarification est soutenable pour un segment de marché donné si elle permet à une entreprise efficacement gérée d'exploiter l'ensemble des services de ce segment de marché en dégagant un bénéfice raisonnable* ».
18. Pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, tirant les conséquences des spécificités de ces services tenant en particulier « *à l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrices à leur exploitation* », le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports complète le cadre d'analyse de la soutenabilité des majorations tarifaires en distinguant deux conditions cumulatives selon lesquelles :
- « *le montant total des redevances à la charge de ces services (...) [ne doit pas excéder] la part de coût complet de gestion du réseau qui leur est imputable* » ; et
 - « *l'équilibre économique des entreprises ferroviaires (...) [doit être] respecté en tenant compte des compensations de service public dont elles bénéficient* ».

⁶ Lignes directrices du 7 mai 2025 susvisées, point 1.2.

⁷ Lignes directrices du 7 mai 2025 susvisées, point 3.1.

⁸ Lignes directrices du 7 mai 2025 susvisées, point 3.6.1. La Commission européenne indique également que « [s]'il existe des capacités non utilisées sur une ligne et si les entreprises ferroviaires d'un segment de marché spécifique sont intéressées par l'utilisation de ces capacités, mais ne sont en mesure de payer que le coût marginal de l'utilisation de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure ne peut imposer une majoration qui rendrait l'activité sur ce marché non rentable pour une entreprise ferroviaire efficace ».

19. En présence d'une compensation partielle, voire totale, des redevances d'utilisation de l'infrastructure par les autorités organisatrices, l'équilibre économique des entreprises ferroviaires n'est pas, ou n'est que partiellement, affecté par les majorations tarifaires, dont le coût sera *in fine* assumé, pour une plus ou moins large part, par les autorités organisatrices. Pour cette raison, le Conseil d'État juge qu'en cas de compensation des redevances par les autorités organisatrices, il convient de s'assurer que les majorations ne soient pas « *à un niveau de nature à conduire [les autorités organisatrices] à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur ce segment* »⁹.
20. Le neuvième alinéa de l'article 6 du décret n° 97-446 susvisé, modifié par l'article 2 du décret n° 2025-679 du 21 juillet 2025 susvisé, précise, par ailleurs, que pour les services conventionnés « *la tarification est soutenable pour un segment de marché donné si sa structure permet une utilisation effective et optimale du réseau nécessaire à la fourniture de ces services, si les segments de marché pouvant au moins acquitter le coût directement imputable ne sont pas exclus de l'utilisation de l'infrastructure, et si le montant total des redevances à la charge de ces services n'excède pas la part de coût complet de gestion du réseau qui leur est imputable* ».
21. Les majorations tarifaires concourant à la couverture des coûts de gestion de l'infrastructure du réseau ferré national au-delà du coût directement imputable comprennent :
 - la redevance de marché (ci-après la « RM »), applicable aux SLO de transport ferroviaire de voyageurs¹⁰ ;
 - la redevance de marché (RM) applicable aux services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs¹¹ ; et
 - la redevance d'accès (ci-après la « RA »), applicable aux services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs¹².
22. En outre, des majorations tarifaires assurant la couverture des coûts de long terme de projets futurs d'investissements peuvent être prévues, sur le fondement de l'article 32 du décret n° 2003-194 susvisé, transposant le paragraphe 3 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE¹³. Il s'agit, dans le DRR 2027 publié par SNCF Réseau, des redevances dites « *redevances particulières* ».

1.2.4. Le gestionnaire d'infrastructure peut par ailleurs prévoir des réductions

23. L'article 33 du décret n° 2003-194 susvisé, transposant l'article 33 de la directive 2012/34/UE, prévoit que le gestionnaire d'infrastructure peut « *consentir des réductions* » portant « *sur les redevances d'infrastructure perçues pour une section déterminée de l'infrastructure* ». Le gestionnaire d'infrastructure peut prévoir, sous réserve qu'elles ne soient pas discriminatoires, « *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* ».

⁹ CE, 27 novembre 2020, SNCF Réseau, n° 431748, cons. 8 et CE, 2 octobre 2025, Région Bourgogne Franche-Comté et autres, n° 498841, cons. 12.

¹⁰ Article 6 du décret n° 97-446 susvisé.

¹¹ Article 6 du décret n° 97-446 susvisé.

¹² Article 6-1 du décret n° 97-446 susvisé.

¹³ Aux termes de cet article 32 : « *Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, le gestionnaire d'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement ou la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords, notamment entre le gestionnaire d'infrastructure et des candidats, sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements* ».

1.3. L'Autorité émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national

24. En application de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité émet un avis conforme sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard :
- « 1° Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus notamment, dans le cas de SNCF Réseau, à l'article L. 2111-25 » ;
 - « 2° De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports » ; et
 - « 3° Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'État et SNCF Réseau ».
25. Le caractère exécutoire des redevances est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité, qui est rendu dans un délai de deux mois suivant la publication du document de référence du réseau, en vertu de l'article 10 du décret n° 97-446 susvisé.
26. En cas d'avis défavorable de l'Autorité, SNCF Réseau est tenu de lui soumettre un nouveau projet de tarification dans un délai de trois mois, en application du IV de l'article L. 2133-5 du code des transports et de l'article 10 du décret n° 97-446 susvisé.
27. En l'absence d'avis favorable de l'Autorité trois mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service concerné, SNCF Réseau détermine et publie la tarification applicable sur la base de la dernière tarification ayant fait l'objet d'un avis favorable, en tenant compte, le cas échéant, de l'évolution prévue de l'indice des prix à la consommation au cours de l'année suivant l'horaire de service de cette dernière tarification. La tarification déterminée dans ces conditions ne s'applique que pour la durée d'un seul horaire de service, en application du V de l'article L. 2133-5 du code des transports.

2. Pour le cycle 2027-2029, SNCF Réseau conserve, pour l'essentiel, la structure de ses tarifs 2024-2026 et propose des mesures en faveur de l'aménagement du territoire

2.1. La hausse des redevances pour le cycle 2027-2029, plus modérée que celle du cycle précédent, correspond à la trajectoire prévue par le contrat de performance en vigueur

28. Après des augmentations substantielles des redevances lors du précédent cycle 2024-2026, qui visaient à accélérer le rattrapage de la couverture du coût complet et à compenser les effets l'inflation constatée en 2022 et 2023, le niveau global des redevances évolue de manière plus modérée pour ce nouveau cycle 2027-2029.
29. Les indexations du niveau global des redevances proposées suivent ainsi celles prévues par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau sur la période 2021-2030, signé en 2022, c'est-à-dire qu'elles évoluent :
- à hauteur de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisés (ci-après « IPCH ») pour les SLO de transport de voyageurs, établie à partir des projections de la Banque de France publiées en juin de l'année A – 2 (soit + 1,8 % pour l'horaire de service 2027 compte tenu des projections de juin 2025) ;
 - de + 3,6 % pour les services conventionnés de transport de voyageurs, comme explicitement prévu par le contrat de performance ;
 - à hauteur de la variation prévisionnelle des coûts pour les services de transport de fret (redevance de circulation brute et redevance de circulation électrique). La redevance de circulation nette¹⁴ acquittée par les entreprises ferroviaires évolue, quant à elle, à hauteur de l'IPCH.
30. S'agissant des services de transport de voyageurs, SNCF Réseau applique, comme pour les cycles tarifaires précédents, le mécanisme de la « redevance de marché bouclante ».

Dans le cas des services conventionnés, le montant des redevances applicables pour les horaires de service 2027 à 2029 a été déterminé de la manière suivante : SNCF Réseau a :

- demandé aux autorités organisatrices de lui communiquer leurs estimations de trafics pour les horaires de service 2027-2029 ;
- indexé le montant global de redevances (RC + RCE + RM) de l'horaire de service 2026 figurant dans le DRR 2026 à l'aide du taux de 3,6 % prévu par le contrat de performance pour obtenir le montant global des redevances (RC+RCE+RM) de l'horaire de service 2027 ;
- retranché les montants de RC et de RCE pour l'horaire de service de 2027 calculés à partir des estimations de trafics transmises par les autorités organisatrices du montant global des redevances (RC+RCE+RM) de l'horaire de service 2027 pour obtenir les forfaits de RM de chaque autorité organisatrice, de sorte que ces forfaits jouent le rôle de « terme bouclant ».

Il a, ensuite, procédé de même pour les horaires de service 2028 et 2029.

¹⁴ La redevance de circulation brute correspond aux coûts directement imputables aux services de transport de fret. Elle se compose de la redevance de circulation nette acquittée par les entreprises ferroviaires de fret et de la compensation fret acquittée par l'État. Ainsi, si la redevance de circulation nette évolue à hauteur de la variation de l'IPCH pour ce cycle tarifaire, la compensation fret évolue de sorte que l'intégralité des coûts directement imputables soient couverts.

Dans le cas des services librement organisés de transport voyageurs sur ligne classique, le mécanisme de « redevance de marché bouclante » ne s'applique pas. La redevance de marché est alors indexée à hauteur de l'évolution de l'IPCH.

31. Les revenus du gestionnaire d'infrastructure (hors RCTE-A) au titre de l'horaire de service 2027 et sur le périmètre des prestations minimales sont ainsi estimés à hauteur de 7,8 milliards d'euros, dont 82 % proviennent des majorations tarifaires.

Tableau 1 : Montants pour chaque redevance perçue au titre des prestations minimales pour l'horaire de service 2027 (en millions d'euros aux conditions économiques de 2027)

Objet de la redevance	Redevances prévues au titre de l'horaire de service 2027	SLO de transport de voyageurs	Services conventionnés de transport de voyageurs	Services de transport de fret ¹⁵	Total
Couverture des coûts directement imputables	Redevance de circulation	264	700	268	1 232
	Redevance de circulation électrique	38	67	13	118
Majorations tarifaires	Redevance de marché	2 245	1 357	-	3 602
	Redevance d'accès	-	2 792		2 792
Financement de projets particuliers	Redevances particulières	13	1	0,1	14
Autres recettes du périmètre des prestations minimales		8	22	2	32
Total des prestations minimales (hors RCTE-A)		2 567	4 940	283	7 790

■ Montants estimés à partir des barèmes présentés dans le DRR 2027 et des projections de trafic de SNCF Réseau

■ Montants forfaitaires directement présentés dans le DRR 2027

2.2. SNCF Réseau maintient les modulations tarifaires existantes et prévoit des mesures dites d'« aménagement du territoire » pour les services librement organisés

32. Dans le prolongement du précédent cycle tarifaire, SNCF Réseau a adapté la structure de ses tarifs pour tenir compte de la disposition à payer des utilisateurs, de manière à fonder la différenciation des majorations sur la capacité contributive des différents segments du marché, et ce conformément aux principes de la tarification de type Ramsey-Boiteux¹⁶.

¹⁵ Pour les redevances de circulation, les montants présentés sont bruts hors versement de la compensation par l'État.

¹⁶ La théorie économique démontre qu'une tarification uniforme pour assurer la couverture des coûts fixes, par exemple une tarification au coût moyen, serait sous-optimale car elle pourrait conduire à exclure des circulations pouvant au moins acquitter le coût marginal d'utilisation de l'infrastructure. La solution optimale, sous contrainte d'assurer la couverture de tout ou partie des coûts fixes, qui minimise ce risque, consiste à mettre en place une tarification fondée sur la règle de Ramsey-Boiteux, selon laquelle les tarifs des différents usagers de l'infrastructure sont inversement proportionnels à leur sensibilité au prix, conduisant à un optimum dit « de second rang ». Dans le cadre d'une telle tarification, plus l'élasticité-prix de la demande est faible, i.e. moins le passager est sensible aux évolutions des prix des titres de transport, plus l'entreprise ferroviaire peut répercuter sur les passagers une majoration tarifaire élevée.

33. Par ailleurs, SNCF Réseau a affiné sa grille tarifaire afin de satisfaire à la fois les objectifs d'ouverture à la concurrence des liaisons opérées par trains à grande vitesse (ci-après « TAGV ») et les objectifs d'aménagement du territoire, posés par l'article L. 2111-25 du code des transports comme rappelé aux points 6 et 13.

2.2.1. SNCF Réseau maintient deux modulations tarifaires introduites lors des précédents cycles

34. En premier lieu, SNCF Réseau maintient la modulation horaire sur les lignes à grande vitesse telle qu'elle avait été redéfinie lors du cycle tarifaire 2024-2026. Celle-ci avait alors pris la forme d'un coefficient dit « C1 », appliqué aux barèmes de la redevance de marché sur lignes à grande vitesse (ci-après « LGV »).
35. Pour le cycle tarifaire 2027-2029, SNCF Réseau reprend à la fois les mêmes tranches horaires et la même amplitude des coefficients tarifaires appliqués en fonction de la tranche horaire. Ainsi, comme pour le cycle tarifaire 2024-2026, « [p]ar rapport au tarif de l'heure normale (HN), les sillons dont le départ est en heures pleines (HP) ont un prix unitaire majoré (+15 %). Les sillons dont le départ est en heures d'hyperpointe (HH) ont également un prix unitaire majoré (+25 %). Les sillons dont le départ est en heures creuses (HC) bénéficient d'un prix unitaire minoré (-44 %) »¹⁷.
36. En second lieu, SNCF Réseau conserve la modulation introduite à l'occasion du cycle tarifaire 2024-2026, qui prend la forme d'un coefficient dit « C2 » appliqué au niveau des barèmes de la redevance de marché sur LGV.
37. Les coefficients retenus sont identiques à ceux du cycle tarifaire 2024-2026 (mêmes tranches et mêmes valeurs), et tiennent toujours compte de la densité du nombre de sièges par m², de la gamme de confort (premium ou standard) et du nombre de sièges par gamme. La présentation du DRR 2027 permet désormais de clarifier que l'objectif de cette modulation est de tenir compte notamment de la qualité de l'offre de services proposée aux voyageurs.

2.2.2. SNCF Réseau abaisse fortement la redevance de marché applicable aux trains de jour non aptes à la grande vitesse sur ligne classique

38. SNCF Réseau prévoit, dans le DRR 2027, pour les trains non-aptés à la grande vitesse circulant de jour sur ligne classique, une réduction de 70 % par rapport à la redevance de marché applicable aux trains aptes à la grande vitesse circulant sur ces mêmes lignes.

2.2.3. SNCF Réseau propose trois mesures dites « d'aménagement du territoire »

39. SNCF Réseau a regroupé, dans le DRR 2027, trois mécanismes qu'il qualifie de « mesures d'aménagement du territoire »¹⁸.
40. En premier lieu, SNCF Réseau reconduit l'exonération de RM applicable aux TAGV empruntant, sur le marché domestique, les sections de ligne classique labellisées « aménagement du territoire », au motif qu'elles prolongent une LGV vers des gares relevant des aires urbaines considérées par SNCF Réseau comme moins attractives d'un point de vue économique pour les transporteurs eu égard à trois critères (population, revenu médian, aménités touristiques).

¹⁷ Document principal du DRR 2027, point 5.3.4.1 « Activités voyageurs non conventionnées », page 152.

¹⁸ Annexe 5.1.1 du DRR 2027, point 3.3.3.2.3 « Mesures d'aménagement du territoire », page 46.

41. En deuxième lieu, SNCF Réseau crée un nouveau segment de marché « F » regroupant l'ensemble des sillons domestiques dits « intersecteurs »¹⁹, c'est-à-dire les sillons TAGV dont ni l'origine ni la destination n'est une gare parisienne, afin de leur appliquer une RM inférieure à celle du segment « E »²⁰. Comparativement à celle du segment « E », la RM du segment « F » est abaissée de 2 % pour l'horaire de service 2027, de 3 % pour l'horaire de service 2028 et de 9 % pour l'horaire de service 2029.
42. En troisième lieu, SNCF Réseau introduit une réduction progressive de la RM afin d'inciter les TAGV passant par Paris à desservir 27 gares²¹ situées sur des lignes à grande vitesse ou à proximité, labellisées « aménagement du territoire » eu égard à trois critères socio-économiques (population, revenu médian, aménités touristiques) et à un critère relatif à l'utilisation du réseau (nombre d'arrêts de TAGV dans la gare). La réduction du barème de la RM, exprimée en pourcentage, est progressive en fonction du nombre d'arrêts dans ces gares.

Tableau 2 : Niveau de réduction du prix unitaire de la RM sur ligne à grande vitesse en cas de desserte de gares labellisées « aménagement du territoire »

	2027	2028	2029
Réduction du prix unitaire avec un arrêt	-	-	- 1 %
Réduction du prix unitaire avec deux arrêts	- 1 %	- 2 %	- 2 %
Réduction du prix unitaire avec trois arrêts ou plus	- 2 %	- 4 %	- 4 %

2.3. SNCF Réseau maintient la tarification binomiale applicable aux services conventionnés et met à jour le montant des forfaits de RM

43. Pour le cycle tarifaire 2024-2026, SNCF Réseau avait fait évoluer la tarification des services conventionnés, passant d'une tarification linéaire à une tarification binomiale déterminée de la manière suivante :
- les redevances visant à recouvrer le CDI, à savoir la RC et la RCE, sont calculées de manière linéaire à partir des estimations de trafics transmises par les autorités organisatrices, de sorte que le montant acquitté par l'autorité organisatrice augmente en fonction du trafic réalisé, sous la forme de barèmes exprimés en euros par train-kilomètre ou tonne-kilomètre ;
 - les majorations tarifaires, à savoir la RM et la RA, sont calculées sur des bases forfaitaires fixes exprimées en euros, lesquelles dépendent du périmètre du réseau ferré national mis à disposition par SNCF Réseau et exploité par l'autorité organisatrice à travers des contrats de service public conclus avec des entreprises ferroviaires.
44. Cette structure tarifaire, confortée par la théorie économique²², n'a pas été remise en cause par le Conseil d'État²³. Dans ce contexte, SNCF Réseau propose de conserver, pour le cycle tarifaire 2027-2029, le principe d'une tarification binomiale pour les services conventionnés de transport de voyageurs.

¹⁹ Les sillons domestiques intersecteurs relevant, lors du cycle 2024-2026 du segment E.

²⁰ Le segment E regroupe, pour ce cycle tarifaire, les sillons domestiques dits « radiaux » sur les axes Paris – Bourgogne Franche Comté et Paris – Arras.

²¹ Les 27 gares labellisées sont listées à l'annexe 5.1.1 du DRR 2027 (point 3.3.3.2.4, page 52).

²² Voir, à cet égard, Gagnepain P., Usage des tarifs binômes par les monopoles naturels, Note réalisée pour l'Autorité de régulation des transports, janvier 2024 ([lien](#)).

²³ CE, 2 octobre 2025, Région Bourgogne Franche-Comté et autres, n° 498841 (cons. 15).

45. Contrairement au cycle tarifaire 2024-2026, les forfaits de RM du cycle tarifaire 2027-2029, dont la détermination est explicitée au point 29, n'évolueront plus annuellement par rapport aux hypothèses de sillons-kilomètres mais seront indexés à partir du montant du forfait validé pour 2026, lui-même construit à partir des estimations de trafics fournies par les autorités organisatrices.
46. Par ailleurs, dans le cadre de l'instruction du présent avis, SNCF Réseau s'est engagé, auprès de l'Autorité, à tirer les conséquences d'une éventuelle mise en œuvre du mécanisme d'actualisation des forfaits applicable en cas de baisse significative des trafics, prévu lors du dernier cycle. Ainsi, en cas de baisse supérieure à 8 % entre les trafics prévisionnels déterminés lors de la construction tarifaire 2024-2026 et les trafics effectivement réalisés à l'horaire de service 2026, SNCF Réseau tiendra compte, dans le calcul des forfaits 2027-2029, de l'ajustement du forfait 2026, dans le cadre d'un mécanisme d'actualisation des forfaits.
47. S'agissant spécifiquement du nouveau segment de marché « État – CDG Express », dont l'exploitation par l'entreprise « Hello Paris » débutera au cours de l'horaire de service 2027²⁴, SNCF Réseau propose d'appliquer à CDG Express une RM forfaitaire de 13 270 440 euros pour l'horaire de service 2027 calculée à partir du forfait déterminé pour Île-de-France Mobilités et proportionnelle au trafic prévisionnel.
48. Comme précisé dans le DRR 2027, « pour tenir compte de la contribution financière du GI CDG Express à certains travaux d'investissements sur le RFN, le contrat prévoit que la redevance de marché perçue par SNCF Réseau auprès de l'exploitant, défalquée des coûts fixes propres à l'activité du CDG Express supportés par SNCF Réseau, sera transférée au GI CDG Express », de sorte que SNCF Réseau ne conservera qu'une partie de la RM afin de couvrir ses coûts résultant de l'entrée en service de CDG Express.
49. Comme pour le cycle tarifaire précédent, l'enveloppe de redevance d'accès payée par l'État a été imputée aux différentes autorités organisatrices (hors Île-de-France Mobilités²⁵) de manière à uniformiser les taux de couverture²⁶. Cette redevance est par ailleurs indexée à hauteur de la trajectoire prévue par le contrat de performance (+ 3,6 % chaque année).

2.4. SNCF Réseau procède à une actualisation de la structure tarifaire applicable aux services de transport de fret

50. Si la tarification applicable aux services de transport de fret s'inscrit dans la continuité de celle du cycle tarifaire 2024-2026, SNCF Réseau propose toutefois une mise à jour des tonnages pris en compte dans le calcul de la redevance de circulation.
51. En premier lieu, SNCF Réseau calcule désormais les barèmes de la redevance de circulation pour les services de transport de fret à partir du tonnage moyen observé pour chaque classe de tonnage. Auparavant, ces barèmes, exprimés en euros par train-kilomètre, étaient calculés sur la base d'un tonnage normatif, fixé, par convention, au centre de l'intervalle de chaque classe²⁷.

²⁴ Ce nouveau service fait l'objet d'un contrat de service public entre l'État et l'opérateur « Hello Paris ». Une partie du trajet sera réalisée sur une infrastructure gérée par le GI CDG Express (dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État) entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et Mitry ; le reste de la liaison correspond à un périmètre géré par SNCF Réseau sur lequel l'exploitant s'acquittera des redevances d'infrastructure de SNCF Réseau pour un trafic estimé à 1,5 million de trains-kilomètres annuels par horaire de service (1,35 million pour 2027 compte tenu de l'arrivée en cours d'horaire de service).

²⁵ La redevance d'accès d'Île-de-France-Mobilités, comme l'enveloppe totale de redevance d'accès payée par l'État, évolue à hauteur de la trajectoire prévue par le contrat de performance (+ 3,6 % chaque année).

²⁶ Cette ventilation de l'enveloppe de redevance d'accès visant à harmoniser les taux de couverture des coûts complets des autorités organisatrices n'a pas été remise en cause dans son principe par le Conseil d'État (CE, 2 octobre 2025, *Région Bourgogne Franche-Comté et autres*, n° 498841, cons. 17).

²⁷ À titre d'exemple, pour la classe de tonnage [1 – 350], le barème en euros par train-kilomètre était jusque-là calculé à partir d'un tonnage de référence fixé arbitrairement à 175 tonnes (centre de l'intervalle). Ce barème est désormais calculé pour le cycle 2027-2029 à partir du tonnage moyen observé pour cette classe de tonnage, soit 140 tonnes.

52. En deuxième lieu, SNCF Réseau a modifié les classes de tonnages pour mieux prendre en compte la réalité des circulations. L'analyse des tonnages observés lors de l'horaire de service 2024 a en effet montré que plus d'un tiers des trains-kilomètres relevaient de la cinquième classe, qui comprend les trains d'une masse supérieure ou égale à 1 550 tonnes. Cette classe est donc apparue trop large pour refléter correctement la réalité des trafics. Dès lors, le gestionnaire d'infrastructure a scindé celle-ci en deux, créant de fait une sixième classe pour les trains dont la masse est supérieure ou égale à 2 050 tonnes. Dans le but de maintenir une certaine stabilité tarifaire pour les opérateurs de transport de fret, les quatre premières classes de tonnage n'ont pas été modifiées.

2.5. SNCF Réseau fait évoluer les barèmes des redevances particulières existantes à hauteur de l'inflation

53. Le DRR 2027 ne comporte aucune nouvelle redevance particulière et prévoit le maintien de redevances particulières pour six projets²⁸.
54. La proposition de SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2027-2029 s'inscrit dans la continuité du cycle tarifaire précédent dans la mesure où les redevances sont indexées à hauteur de l'évolution de l'IPCH. Ainsi, les barèmes de l'horaire de service 2027 ont augmenté de + 1,8 % par rapport à 2026.
55. Par ailleurs, l'Autorité ayant à plusieurs reprises indiqué qu'elle devait être saisie si SNCF Réseau envisageait de mettre en œuvre une nouvelle redevance particulière au cours du cycle²⁹, le DRR 2027 précise désormais que « *de nouvelles redevances particulières pourront être mises en place en cours de cycle, après avis conforme de l'ART sur cette redevance spécifique* »³⁰.

2.6. SNCF Réseau fait évoluer le périmètre des prestations minimales et connexes de service des systèmes d'information

56. À l'instar du dernier cycle tarifaire, la proposition de SNCF Réseau relative aux prestations de services de systèmes d'information (ci-après « SI ») distingue prestations minimales et prestations connexes de la manière suivante :
- les prestations qui portent sur des « *services SI minimaux* » (i.e. considérés par SNCF Réseau comme indispensables à l'activité du candidat) relèvent des prestations minimales, dans la limite d'un nombre maximal d'accès par candidat au SI fixé à l'annexe 5.3 du DRR 2027, et ne font pas l'objet d'une facturation supplémentaire ;
 - les prestations qui ne portent pas sur des services SI minimaux ou qui portent sur des services SI minimaux mais au-delà des seuils d'accès fixés à l'annexe 5.3 du DRR 2027 relèvent des prestations connexes, qui font l'objet d'une facturation supplémentaire.
57. Pour ce cycle tarifaire, SNCF Réseau requalifie trois services SI en services SI minimaux, de sorte que leur accès relève désormais des prestations minimales dans la limite des seuils fixés par le DRR 2027³¹.

²⁸ La redevance pour l'usage par les trains de fret de la section « Montérolier-Bucy-Motteville » a été supprimée puisqu'il était prévu que l'horaire de service 2026 serait le dernier pour lequel cette redevance serait perçue par SNCF Réseau.

²⁹ Voir l'avis n°2023-008 susvisé, point 217, et l'avis n° 2020-016 susvisé, point 220.

³⁰ Document principal du DRR 2027, point 5.3.6 « Redevances particulières (RP) », page 156.

³¹ Sont concernés les services SI « Flux DANC – Demander une acceptation de non-conformité », « Flux DSDM – Créer, consulter, annuler une demande de sillon de dernière minute » et « Flux GESICO – Créer, modifier, consulter, annuler une demande de sillon ».

58. SNCF Réseau harmonise par ailleurs le nombre d'habilitations ou d'abonnements inclus dans les prestations minimales. En effet, alors que, pour le cycle 2024-2026, les seuils d'accès étaient différents pour chaque service SI « minimal », pour ce cycle, les candidats demandeurs de capacités ont le même nombre d'habilitations et d'abonnements inclus dans les prestations minimales pour, respectivement, tous les SI dits « applicatifs »³² et tous les SI dits « flux »³³.
59. S'agissant des prestations connexes en tant qu'elles dépassent le seuil mentionné *supra*, les tarifs proposés par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2027 ont été déterminés à partir des coûts unitaires aux conditions économiques 2024 indexés à l'aide de l'indice Syntec³⁴ observé entre 2022 et 2025 (soit + 11 % sur trois ans).
60. S'agissant des autres prestations connexes de service SI, les tarifs proposés par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2027 ont également été déterminés à partir des coûts unitaires aux conditions économiques 2024 indexés à l'aide de l'indice Syntec et majorés (+ 5 %).

2.7. SNCF Réseau introduit un dispositif d'incitation à la qualité de service

61. SNCF Réseau propose l'instauration d'un mécanisme incitatif à la qualité de service pour le cycle tarifaire 2027-2029.
62. Ce dernier repose sur cinq indicateurs de qualité de service, dont trois sont communs aux périmètres des activités SLO, services conventionnés et fret :
- la satisfaction clients relative à l'attribution de sillons ;
 - le taux d'attribution ferme des sillons commandés ;
 - le taux de consommation de sillons.km « préconstruits », c'est-à-dire l'adéquation entre le volume de sillons préconstruits et les sillons effectivement commandés ;
- et deux spécifiques, respectivement, aux services conventionnés et aux SLO :
- le taux de suppression de sillons SLO imputables à SNCF Réseau ;
 - le taux de suppression de sillons conventionnés imputables à SNCF Réseau.

³² À l'exception de deux services SI pour lesquels aucun seuil n'est prévu, et de trois services SI pour lesquels un seuil maximal est fixé indépendamment du nombre de trains-kilomètres.

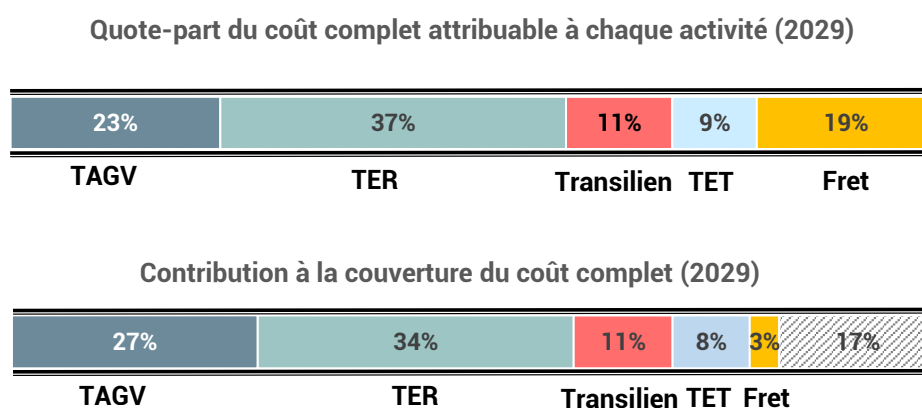
³³ Les SI dits « applicatifs » correspondent à des interfaces où l'information est collectée manuellement alors que les SI dits « flux » collectent de l'information automatiquement (provenant notamment des demandes ou déclarations des opérateurs).

³⁴ L'évolution de l'indice Syntec mesure celle du coût de la main d'œuvre pour la réalisation de prestations intellectuelles.

3. Analyse : malgré leur niveau élevé, les péages ferroviaires 2027-2029 restent soutenables et sont conçus de façon à favoriser une utilisation effective et optimale du réseau

63. Le cycle tarifaire 2027-2029 s'inscrit dans un contexte particulier dont SNCF Réseau a dû tenir compte pour élaborer sa proposition de redevances.
- D'une part, le besoin de dégager davantage de recettes pour financer la régénération et la modernisation du réseau se fait plus pressant afin d'améliorer sa consistance alors que les ressources publiques sont particulièrement contraintes.
 - D'autre part, il appartient au gestionnaire du réseau de proposer les voies et moyens de respecter les contraintes et d'atteindre les objectifs assignés à la tarification par le législateur, en particulier l'utilisation optimale de l'infrastructure alors que s'affirme la concurrence sur le marché de la grande vitesse ferroviaire, mais également l'objectif d'aménagement du territoire.
64. Les redevances applicables aux SLO de transport de voyageurs couvrent le coût complet de gestion du réseau largement au-delà de la quote-part qui leur est imputable, alors que les activités conventionnées sont caractérisées par un taux de couverture inférieur à 100 % de leur coût complet et que le fret ne contribue que marginalement à la couverture de ses coûts.

*Figure 1 : Quote-part du coût complet attribuable à chaque activité (2029)
(source : SNCF Réseau, annexe 5.1.1 du DRR 2027, version 1 du 11 décembre 2025)*



65. Le niveau très élevé des péages ferroviaires rend d'autant plus nécessaire une structure tarifaire définie de façon suffisamment précise, pour tenir compte au plus près des caractéristiques du marché aval, afin de s'assurer que le dynamisme des évolutions tarifaires ne compromette pas l'objectif d'utilisation effective et optimale de l'infrastructure et qu'aucun segment de marché pouvant s'acquitter au moins du CDI ne soit écarté de l'utilisation de l'infrastructure.
66. L'acceptabilité des tarifs suppose aussi que le service offert par le gestionnaire d'infrastructure soit au niveau attendu par les autorités organisatrices et les entreprises ferroviaires. Cela passe par la mise en place d'une régulation incitative à la performance sur le volet des coûts et de la qualité de service.
67. Ce contexte étant rappelé, l'Autorité précise qu'en tant que régulateur économique du secteur ferroviaire, son office se décline en trois missions :
- vérifier que le produit des redevances d'utilisation de l'infrastructure n'excède pas le coût complet de gestion de l'infrastructure, en procédant à une contre-expertise fine de ce dernier ;

- vérifier la soutenabilité des majorations tarifaires proposées par le gestionnaire d'infrastructure et favoriser des évolutions de structure tarifaire qui permettent une utilisation effective et optimale du réseau ; et
- inciter le gestionnaire d'infrastructure en monopole naturel à la performance sur le volet des coûts et de la qualité de service, en l'absence d'incitations fournies par des mécanismes concurrentiels de marché.

3.1. L'analyse du modèle tarifaire de SNCF Réseau permet d'écarter le risque de surcouverture des coûts complets par les péages pour le cycle 2027-2029

68. À l'appui de son projet tarifaire 2024-2026, SNCF Réseau avait construit un plan d'affaires fondé sur des hypothèses que l'Autorité avait jugées alors suffisamment robustes. L'Autorité avait néanmoins souligné que la motivation des choix méthodologiques et la traçabilité de l'ensemble des étapes de détermination des coûts complets par activité devaient être renforcées, tout comme le caractère auditable du modèle³⁵.
69. Pour rappel, SNCF Réseau détermine le niveau du coût complet de gestion de l'infrastructure comme la somme des trois composantes suivantes :
- les coûts d'exploitation courants³⁶ ;
 - les dotations aux amortissements nettes des reprises de subventions³⁷ ;
 - la rémunération des capitaux investis, entendue comme le produit de la valeur nette comptable des actifs mis en service (nette de subventions) par le coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC »).
70. Par ailleurs, il résulte de l'instruction de sa proposition tarifaire que SNCF Réseau ne prend en compte aucune rémunération des immobilisations en cours (ci-après « IEC ») dans la détermination du coût complet de gestion de l'infrastructure. L'Autorité considère que cette pratique a pour effet de minorer le coût de financement du réseau, par conséquent de sous-estimer la base d'actifs régulés et le coût complet de gestion de l'infrastructure. Dans une phase de montée en puissance des investissements de régénération et de modernisation du réseau, l'Autorité estime que SNCF Réseau pourrait, légitimement, intégrer dans le calcul du coût complet le produit de la valeur de ces IEC par le coût de la dette.

³⁵ L'Autorité recommandait ainsi de « mieux documenter, selon une méthode unique, le processus permettant d'obtenir, à partir des données de la comptabilité générale, les agrégats financiers qui composent le taux de couverture du coût complet » et de « disposer d'une attestation d'un tiers extérieur garantissant la concordance des informations financières présentées avec les systèmes de comptabilité analytique utilisés pour la détermination de la prévision du taux de couverture du coût complet ». Elle avait également mentionné l'intérêt de « pérenniser les choix méthodologiques, notamment en justifiant de façon circonstanciée toute évolution éventuelle à l'avenir ».

³⁶ Les coûts d'exploitation courants sont composés des coûts d'entretien, des coûts de gestion opérationnelle des circulations et des autres coûts (commercialisation, gestion des sillons, études et coûts sur projets non immobilisables et prestations régulées).

³⁷ Les dotations de l'État, les versements de la société nationale SNCF et d'autres concours publics constituent les subventions susvisées. Ces subventions sont reprises au compte de résultat de SNCF Réseau au même rythme que les amortissements des investissements qu'elles ont financés. La soustraction des subventions du montant du coût complet est nécessaire pour éviter l'extraction d'une rente indue par le gestionnaire d'infrastructure. En effet, dans un cadre réglementaire, la rémunération autorisée doit strictement refléter l'effort financier réel et le coût d'opportunité du capital supporté par ce dernier. Or, les subventions constituent un transfert de ressources publiques, sans coût de portage ni risque pour le gestionnaire d'infrastructure, en vue de financer un projet par nature non rentable aux bornes de ce dernier mais socio-économiquement utile pour la collectivité : elles matérialisent, notamment, les gains externes associés à la réalisation du projet (par exemple, la réduction de l'accidentologie, de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et des émissions de gaz à effet de serre permises par le report modal d'une partie du trafic routier vers le mode ferroviaire). Leur prise en compte dans l'assiette de la base d'actifs régulée conduirait dès lors à permettre au gestionnaire d'infrastructure de percevoir une rémunération sur des fonds qu'il n'a pas mobilisés. Une telle prise en compte serait de nature à permettre, en pratique, un double recouvrement des investissements, d'abord par les subventions publiques, puis par les redevances acquittées par les usagers. Cette approche est par ailleurs conforme aux lignes directrices du 7 mai 2025 susvisées de la Commission (voir point 3.6), qui indiquent que « les majorations peuvent combler l'écart entre le recouvrement (obligatoire) des coûts directs et le coût total de l'infrastructure, hors subventions reçues par l'État » et à la jurisprudence (voir en ce sens, CJUE, 22 mai 2025, Öbb-Infrastruktur AG, aff. C-538/23, point 88).

71. La trajectoire de coût complet de gestion de l'infrastructure du cycle 2027-2029 a été établie sur la base des états financiers de l'exercice 2024, dernier exercice clos disponible au moment de l'élaboration de la proposition tarifaire. À partir de ces derniers, le coût complet prévisionnel des exercices ultérieurs a été projeté, en s'appuyant notamment sur le budget 2026³⁸ de SNCF Réseau et, au-delà, sur des hypothèses discutées dans le cadre de la préparation de l'actualisation du contrat de performance.
72. À cet égard, bien qu'elle ne soit pas liée par le contrat de performance³⁹, l'Autorité rappelle que la trajectoire financière servant de référence pour apprécier le projet tarifaire doit être stabilisée au plus vite. En effet, celle inscrite au contrat signé en 2022 ne tient pas compte (i) de la hausse significative de l'inflation en 2022 et 2023, (ii) des annonces liées à la « nouvelle donne ferroviaire » confirmées par la conférence « Ambition France Transports », et (iii) des indexations dynamiques des péages ferroviaires appliquées au cycle 2024-2026.
73. Le coût complet de gestion de l'infrastructure ainsi déterminé est ensuite ventilé entre les périmètres de chaque activité, notamment aux bornes des prestations minimales, et par autorité organisatrice.
74. Enfin, SNCF Réseau a retenu, pour le cycle tarifaire 2027-2029, un taux de CMPC avant impôt de 5,7 %, identique à celui appliqué lors du cycle tarifaire 2024-2026, malgré la hausse des taux d'intérêts constatée sur les dernières années.

3.1.2. SNCF Réseau a sensiblement amélioré la robustesse de la détermination du coût complet de gestion de l'infrastructure, qui devra être encore consolidée lors du prochain cycle tarifaire

75. SNCF Réseau a revu en profondeur sa méthode d'évaluation et de projection des coûts, pour ce cycle tarifaire, conformément aux recommandations de l'Autorité et aux attentes des autorités organisatrices.
76. La détermination du coût complet de gestion de l'infrastructure s'appuie désormais sur une refonte de la comptabilité analytique, dite *des comptes de ligne*, qui permet une affectation fine⁴⁰ des coûts et des recettes par segment de gestion⁴¹. Ces efforts de régionalisation et de « détournement » des coûts constituent indéniablement une avancée et doivent être poursuivis lors du prochain cycle.
77. L'Autorité rappelle que, à mesure que le niveau des redevances se rapproche du coût complet de gestion, l'exigence de robustesse, de cohérence et de traçabilité du modèle de projection et d'affectation analytique des coûts revêt une importance accrue.
78. Dans le cadre de son instruction, l'Autorité a relevé des erreurs matérielles relatives à l'évaluation de la base d'actifs régulés qui conduisent à une surestimation du coût complet, notamment sur le périmètre de l'activité TAGV.
79. Par ailleurs, l'Autorité a constaté que les hypothèses de SNCF Réseau relatives au rythme de mises en service des IEC, à prendre en compte dans le calcul du coût complet étaient, au contraire, peu crédibles et conduisaient à une sous-estimation de la base d'actifs régulés et, partant, du coût complet de gestion de l'infrastructure.

³⁸ Le projet de budget 2026 de SNCF Réseau a fait l'objet de l'avis n° 2025-087 du 4 décembre 2025 de l'Autorité.

³⁹ CE, 27 novembre 2020, *SNCF Réseau*, n° 431748, cons. 10 ; confortée par la décision du 2 octobre 2025 selon laquelle les dispositions tarifaires du DRR ne sont pas adoptées « pour l'application [du] contrat [de performance], qui ne constitue pas davantage leur base légale » (CE, 2 octobre 2025, *Région Bourgogne Franche-Comté et autres*, n° 498841, cons. 18).

⁴⁰ SNCF Réseau s'est notamment attaché à mieux catégoriser les produits et les coûts selon le caractère régulé ou non des prestations auxquelles ils se rapportent, afin d'assurer une affectation pertinente entre les périmètres analytiques.

⁴¹ Un segment de gestion désigne une portion du réseau ferroviaire comprise entre deux points kilométriques déterminés. Il constitue le niveau le plus fin auquel peuvent être affectés les revenus et les coûts.

80. L'Autorité invite donc, une fois encore, SNCF Réseau à corriger ces erreurs matérielles et à en tirer les conséquences sur le calcul du coût complet de gestion de l'infrastructure. Au-delà de ces corrections, l'Autorité demande à SNCF Réseau de mener une réflexion approfondie sur son modèle de détermination du coût complet afin de le stabiliser, et de renforcer la robustesse des contrôles internes afin de détecter plus précocement les erreurs du modèle tarifaire. Ces travaux devront être menés d'ici le prochain cycle tarifaire, conformément à l'engagement formulé par le président-directeur général de SNCF Réseau dans son courrier en date du 9 février 2026 susvisé. L'Autorité demande également à SNCF Réseau de lui rendre compte, sans attendre ce prochain cycle tarifaire, des dispositions prises en ce sens.

3.1.3. La trajectoire des coûts prend en compte des efforts de performance

81. L'Autorité avait invité SNCF Réseau à mettre en place des dispositifs l'incitant à davantage de productivité, au travers de cibles de réduction des coûts, que ce dernier a valorisées dans le DRR 2027.
82. Le rôle d'un régulateur économique sectoriel consiste en effet à mettre en place les mécanismes permettant de recréer, là où existent des gestionnaires de réseaux en monopole naturel, les résultats du fonctionnement normal d'un marché concurrentiel. À cette fin, au-delà de s'assurer de l'absence de surprofits à travers la régulation d'un niveau raisonnable de bénéfice, il doit s'assurer que le gestionnaire d'infrastructure utilise de façon optimale ses facteurs de production afin de fournir des services au niveau de qualité souhaité.
83. SNCF Réseau a tenu compte, dans sa trajectoire de coût complet de l'infrastructure sur la période 2027-2029, d'objectifs de productivité reposant sur un plan de performance décliné en dix programmes⁴². Cet effort de maîtrise des charges doit contribuer à accélérer le rattrapage de la couverture du coût complet de gestion de l'infrastructure et ainsi permettre de restituer plus rapidement les gains de productivité réalisés aux entreprises ferroviaires sous la forme d'une stabilisation, voire d'une baisse des tarifs.
84. Les analyses menées au cours de l'instruction ont fait ressortir que l'effort de productivité programmé (« facteur X »), évalué comme la différence entre l'IPCH et l'évolution des charges d'exploitation, était en moyenne de 0,5 % par an sur le cycle tarifaire. SNCF Réseau fait valoir qualitativement que son effort réel de productivité s'établit à un niveau plus important, dès lors que le vieillissement du réseau conduit, toutes choses égales par ailleurs, à une augmentation de ses coûts d'entretien, sans toutefois qu'il soit en mesure d'objectiver cette assertion par la présentation d'un scénario contrefactuel d'évolution de ses charges d'exploitation.

Tableau 3 - Coefficient de productivité pris en compte dans le calcul du coût complet de gestion de l'infrastructure

En millions d'euros courant	2027	2028	2029	Moyenne ⁴³ 2027-2029
Facteur X (IPCH – évolution OPEX)	0,7 %	0,2 %	0,8 %	0,5 %

⁴² Voir Annexe 5.1.1. du DRR 2027, point 2.2 « Performance des coûts », page 9.

⁴³ Il s'agit d'une moyenne géométrique.

85. L'Autorité estime que ces efforts de productivité sur le cycle 2027-2029, qui s'inscrivent dans la continuité de ceux déjà consentis en 2025 et 2026⁴⁴, sont une contrepartie nécessaire à l'acceptabilité de péages élevés. L'Autorité recommande à SNCF Réseau de lui rendre compte, dans le cadre de l'instruction de son avis sur le rapport d'activité, de la matérialité de ces efforts et, à l'avenir, de construire un scénario contrefactuel documenté de ses charges d'exploitation par rapport auquel apprécier les efforts de productivité réalisés.
86. Afin de conforter cette démarche, elle recommande également à SNCF Réseau, d'ici le prochain cycle tarifaire, d'évaluer la pertinence des cibles retenues, notamment au regard des pratiques en vigueur dans les autres pays européens.

3.1.4. Le modèle d'affectation des coûts du réseau a été sensiblement affiné malgré deux erreurs méthodologiques

87. Pour ce cycle tarifaire, l'Autorité attendait de SNCF Réseau qu'il renforce la robustesse de ses choix méthodologiques et améliore la lisibilité et l'auditabilité de son modèle de couverture des coûts.
88. Elle avait ainsi indiqué, dans son avis n° 2024-060 susvisé, que les travaux d'allocation des coûts fixes par activité (SLO, TER, Transilien et fret) de SNCF Réseau selon la méthode de Moriarity⁴⁵, bien que suffisamment robustes et étayés pour le cycle 2024-2026, devaient encore être améliorés pour le cycle suivant.
89. Pour ce cycle, l'Autorité relève deux améliorations significatives du modèle d'affectation des coûts entre les différents utilisateurs du réseau de SNCF Réseau : d'une part, la régionalisation des coûts, qui permet de prendre en compte les disparités de coûts d'entretien et de renouvellement entre régions⁴⁶, d'autre part, l'affectation des coûts entre utilisateurs à la maille du segment de gestion, et non plus de manière globale, comme c'était le cas jusqu'alors. Cette modification, qui corrige le biais lié à l'application de la méthode de Moriarity à une maille nationale, répond pleinement à la demande de l'Autorité de segmenter plus finement le réseau partagé.
90. L'Autorité est en revanche réservée quant à deux choix méthodologiques opérés par SNCF Réseau dans le cadre de l'exercice de répartition des coûts fixes du réseau, qui tendent à abaisser légèrement le taux de couverture des coûts des activités.

⁴⁴ Comme évoqué dans l'avis n° 2025-087 du 4 décembre 2025 de l'Autorité relatif au budget 2026 de SNCF Réseau.

⁴⁵ La méthode de Moriarity est une méthode de répartition des économies d'échelle ou d'envergure liées à l'utilisation d'une infrastructure commune entre plusieurs utilisateurs. Son principe consiste à faire supporter à chaque utilisateur d'une infrastructure partagée une contribution de base égale à la valeur minimale entre (i) son coût de fourniture isolée, c'est à dire le coût pour un utilisateur de faire cavalier seul, en construisant uniquement l'infrastructure nécessaire à ses besoins, et (ii) la somme de son coût directement attribuable et des coûts communs. Le surplus alors généré, correspondant aux économies d'échelle ou d'envergure engendrées par la mutualisation de l'infrastructure, est redistribué entre les utilisateurs au prorata des contributions de base.

⁴⁶ En raison des différences techniques (armement des voies, technologies de signalisation, électrification ou non, etc.) et topographiques (plus le relief d'une région est accidenté, plus le nombre d'ouvrages d'art est important) existant entre les régions, les coûts d'entretien et de renouvellement par linéaire de voie peuvent varier fortement.

91. En premier lieu, dans son « allocation de Moriarity », SNCF Réseau considère chacun des onze services conventionnés régionaux (hors Île-de-France Mobilités) comme un utilisateur distinct de l'infrastructure. Cependant, il n'adopte pas la même logique pour les opérateurs de services librement organisés de voyageurs et de fret, qui sont regroupés en deux catégories (respectivement « TAGV » et « Fret »). Cette incohérence méthodologique conduit, sur les portions de lignes fréquentées par divers services TER, à affecter aux services conventionnés régionaux une part surestimée des coûts fixes du réseau partagé et, partant, à minimiser leur taux de couverture des coûts⁴⁷. Si, en l'espèce, cette incohérence n'est pas de nature à conduire à un risque de dépassement du coût complet de gestion de l'infrastructure imputable aux services conventionnés (cf. section 3.1.5), l'Autorité demande à SNCF Réseau de corriger ce biais et d'adopter une méthode plus exacte lors du prochain cycle tarifaire.
92. En second lieu, SNCF Réseau a attribué au nouvel utilisateur du réseau CDG Express, une quote-part de coûts fixes réduite à son seul coût incrémental, ce qui suppose d'affecter le reste des coûts fixes qui lui sont attribuables aux autres utilisateurs du réseau francilien et, en conséquence, diminue – certes de façon marginale – le taux de couverture de ces services. Si, là encore, ce choix s'avère sans incidence sur la légalité des péages ferroviaires applicables à ces services, l'Autorité considère que ce traitement différencié entre CDG Express et les autres utilisateurs de l'infrastructure n'est pas justifié, et demande à SNCF Réseau de lui appliquer, lors du cycle tarifaire 2030-2032, la même méthode d'allocation des coûts que les autres opérateurs.
93. S'agissant de l'auditabilité du modèle de coûts, des progrès restent à accomplir. En dépit d'efforts réels de SNCF Réseau pour expliquer de façon détaillée sa méthodologie dans l'annexe 5.1.1 du DRR 2027, l'architecture du modèle de répartition des coûts de l'infrastructure reste difficile à lire et la traçabilité des données sources demeure perfectible. L'Autorité réitère donc ses recommandations relatives à l'amélioration de la lisibilité et de l'auditabilité de sa modélisation.

3.1.5. Le risque de dépassement du coût complet de l'infrastructure peut être écarté pour ce cycle, au global comme à la maille de chaque autorité organisatrice

94. Il ressort de l'analyse du modèle d'évaluation du coût complet de l'infrastructure que la proposition de barème tarifaire de SNCF Réseau n'encourt aucun risque de dépassement du coût complet sur le cycle tarifaire 2027-2029.
95. Les taux de couverture à la maille des autorités organisatrices présentés à l'annexe 5.1.1 du DRR 2027, corrigés des erreurs matérielles et méthodologiques mentionnées respectivement aux points 78 et 79, demeurent systématiquement en-deçà du plafond de 100 %, et ce sur toute la période du cycle tarifaire 2027-2029, comme le met en évidence le tableau suivant.

⁴⁷ La méthode de SNCF Réseau consiste à considérer 15 utilisateurs différents : chacune des 11 activités TER régionales, l'activité TAGV, l'activité TET, l'activité Transilien et l'activité fret. SNCF Réseau a observé quelles activités étaient présentes sur chaque segment de gestion du réseau. En prenant un segment de gestion fictif d'Île-de-France sur lequel il est constaté que les utilisateurs sont l'activité TER Normandie, l'activité TER Hauts-de-France, l'activité Transilien et l'activité TAGV, la quote-part de coûts fixes attribuée à chacune des deux activités TER serait de 25 % (une part sur les quatre activités présentes), autrement dit de 50 % pour l'ensemble des deux activités TER. En considérant l'activité TER comme un utilisateur unique, il n'y aurait alors que trois utilisateurs observés sur ce segment fictif : l'activité TER, l'activité Transilien et l'activité TAGV. La quote-part attribuée à l'activité TER serait alors de 33 % (une part sur les trois activités présentes). Cette quote-part pourrait être ensuite répartie équitablement entre les deux activités TER (Normandie et Hauts-de-France) dans un second temps, de sorte que la quote-part de chacune soit d'environ 16/17 %, au lieu de 25 % avec la méthode de SNCF Réseau.

Tableau 4 - Taux de couverture du coût complet par service après correction des erreurs matérielles et méthodologiques identifiées

(source : SNCF Réseau, en réponse à une mesure d'instruction)

Taux de couverture du coût complet par service	2027	2028	2029
AOM Auvergne Rhône-Alpes	91 %	92 %	93 %
AOM Bourgogne-Franche-Comté	91 %	92 %	93 %
AOM Bretagne	91 %	92 %	93 %
AOM Centre-Val de Loire	91 %	92 %	93 %
AOM Grand Est	91 %	92 %	93 %
AOM Hauts-de-France	91 %	92 %	93 %
AOM Normandie	91 %	92 %	93 %
AOM Nouvelle-Aquitaine	91 %	92 %	93 %
AOM Occitanie	91 %	92 %	93 %
AOM Pays de la Loire	91 %	92 %	93 %
AOM Provence-Alpes-Côte d'Azur	91 %	92 %	93 %
AOM Île-de-France (Transilien)	90 %	90 %	91 %
AOT État (TET)	91 %	92 %	93 %
Total services conventionnés	91 %	91 %	92 %
Services librement organisés de voyageurs	124 %	122 %	122 %
Fret	15 %	15 %	16 %
Total	83 %	83 %	83 %

96. L'Autorité a ensuite mené des tests de sensibilité des taux de couverture des coûts complets à différentes hypothèses de niveau de CMPC. Ces tests montrent que, même en tenant compte d'hypothèses de rémunération du capital sensiblement inférieures à celles de SNCF Réseau, le risque de dépasser le plafond de 100 % de couverture du coût complet prévu par les textes est écarté.
97. L'Autorité relève que le gestionnaire d'infrastructure a, par ailleurs, à l'instar du cycle 2024-2026, prévu des mécanismes visant à garantir qu'une autorité organisatrice ne s'acquitte jamais, *in fine*, de redevances supérieures à la quote-part du coût complet qui lui est imputable. Le DRR 2027 prévoit ainsi un mécanisme permettant de tenir compte « *dans le projet tarifaire du cycle 2030 à 2032⁴⁸ des éventuels trop-perçus facturés si, au titre des prestations minimales réalisées sur le périmètre de l'autorité organisatrice, les recettes réelles venaient à dépasser les coûts réels* »⁴⁹, dont les modalités d'application seront précisées dans le DRR par SNCF Réseau à la suite de la notification du présent avis, conformément à son engagement au cours de l'instruction.

L'Autorité considère que les niveaux de péages applicables aux services conventionnés proposés par SNCF Réseau pour le cycle 2027-2029 ne présentent pas de risque de dépassement de la part du coût complet de l'infrastructure qui leur est imputable, y compris après correction des erreurs méthodologiques et matérielles relevées, et après avoir mené des analyses de sensibilité relatives au coût moyen pondéré du capital. Ces niveaux de péages peuvent, dès lors, être regardés comme respectant la condition prévue à l'article L. 2111-25 du code des transports.

⁴⁸ En raison de la difficulté matérielle de procéder à cet ajustement à l'HDS N+1, SNCF Réseau prévoit, à l'instar du cycle précédent, de ne reverser les éventuels trop perçus aux entreprises ferroviaires qu'en fin de cycle tarifaire.

⁴⁹ Document principal du DRR 2027, point 5.3.4.2 « Activités voyageurs conventionnés », page. 155.

3.2. Les redevances couvrant les coûts directement imputables ont été mises à jour à partir d'estimations réalisées lors du précédent cycle tarifaire

98. SNCF Réseau maintient, pour ce cycle, le recours à une méthode économétrique pour mesurer le niveau des coûts directement imputables qui servent au calcul de la RC ainsi que de la RCE, comme l'y autorise l'article 6 du règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission susvisé⁵⁰. Une telle méthode consiste à appliquer des modèles statistiques aux données de coûts et d'utilisation du gestionnaire d'infrastructure pour évaluer, notamment, la sensibilité des coûts de l'infrastructure au volume de trafic exprimé en trains-kilomètres et en tonnes-kilomètres et, partant, déterminer le CDI à une circulation donnée.

3.2.2. La mise à jour de l'estimation du coût directement imputable s'avère inutilisable, ce qui a conduit SNCF Réseau à recourir aux données du cycle précédent

99. Dans son avis n° 2024-060 susvisé, l'Autorité avait invité SNCF Réseau à affiner l'estimation du coût directement imputable en collectant de nouvelles données de panel et en adaptant sa méthode d'estimation économétrique.
100. Le gestionnaire d'infrastructure a cependant jugé préférable de ne pas utiliser les nouvelles données⁵¹ collectées pour mettre à jour le calcul des coûts directement imputables, en raison, d'une part, d'un manque de fiabilité des données collectées, d'autre part, des biais haussiers engendrés par les effets de la Covid-19 et de la crise énergétique⁵². La tarification de la RC et de la RCE pour le cycle tarifaire 2027-2029 repose donc sur les mêmes données que lors du cycle précédent.
101. L'Autorité prend acte de ce choix de SNCF Réseau, à la lumière des explications qui lui ont été fournies. En raison du manque de fiabilité des résultats obtenus au moyen des nouvelles données collectées, elle considère comme acceptable l'utilisation des données ayant servi au calcul des CDI issus du précédent cycle tarifaire.
102. Elle demande toutefois, pour le prochain cycle tarifaire, de mettre à jour les données servant au calcul des CDI, et recommande de prévoir un mécanisme de lissage des évolutions des RC et RCE en anticipation de hausses substantielles entre cycles. Elle recommande également à SNCF Réseau d'envisager la mise à jour de son modèle économétrique afin d'évaluer l'impact de la régénération sur les coûts d'entretien.

⁵⁰ L'article 6 du règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission susvisé précise que « le gestionnaire de l'infrastructure peut calculer les coûts directs unitaires au moyen d'une modélisation économétrique ou d'ingénierie rigoureusement étayée, pour autant qu'il puisse démontrer à l'organisme de contrôle que les coûts directs unitaires comprennent uniquement les coûts directs imputables à l'exploitation du service ferroviaire et, surtout, ne comprennent aucun des coûts visés à l'article 4 ».

⁵¹ Les nouvelles données collectées enrichissent le panel de données de quatre années supplémentaires et couvrent ainsi la période 2015-2022 pour les coûts d'entretien et 2013-2022 pour les coûts de renouvellement.

⁵² Lors de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué que la prise en compte des données collectées pour la période comprise entre 2019 et 2022 aurait entraîné « une augmentation très significative des CDI » : (i) l'année 2019 implique « une hausse atypique sur le niveau de CDI » du fait d'erreurs de collecte, reconnues par SNCF Réseau ; (ii) les années 2020 à 2022 sont marquées par la crise sanitaire de Covid-19 et la crise énergétique résultant du conflit en Ukraine, ce qui a eu un impact sur le trafic réalisé et le coût d'exploitation. Dès lors, « SNCF Réseau a décidé d'éviter tout risque de biais et a donc décidé de ne pas les inclure », se voyant ainsi contraint de réutiliser les mêmes données que celles ayant présidé aux calculs des CDI pour le précédent cycle tarifaire (2013-2018).

3.2.3. SNCF Réseau a indexé les CDI selon les taux du contrat de performance en vigueur

103. Pour le présent cycle tarifaire, SNCF Réseau a retenu la même méthode d'indexation des coûts directement imputables que celle appliquée lors du cycle 2024-2026, soit l'application des taux d'indexation correspondant à l'évolution observée des coûts jusqu'en 2020. Après 2020, les taux appliqués correspondent à l'évolution des coûts prévue par le contrat de performance 2021-2030 en vigueur, actualisée à l'aide des dernières projections d'inflation de la Banque de France.
104. L'Autorité rappelle qu'elle avait recommandé, dans son avis n° 2023-008 susvisé, le recours à des taux d'indexation reflétant l'évolution réelle des coûts au-delà de l'année 2020⁵³. Pour le cycle tarifaire 2027-2029, SNCF Réseau continue d'appliquer des taux d'indexation qui, jusqu'en 2020, reposent sur des données d'observation effective, et qui postérieurement à cette date sont fondés sur les prévisions d'évolution des coûts figurant dans le contrat de performance 2021-2030 conclu entre l'État et SNCF Réseau ; cette évolution étant lissée à compter de 2024⁵⁴.
105. L'Autorité prend note de la reconduction de la méthode d'indexation des CDI et recommande de nouveau à SNCF Réseau de recourir, pour les périodes postérieures à 2020, à des taux d'indexation reflétant l'évolution réelle des coûts.

L'Autorité approuve les niveaux de RC et RCE, calculés à partir des coûts directement imputables, proposés par SNCF Réseau pour le cycle 2027-2029.

3.3. Les majorations tarifaires applicables aux SLO et aux services conventionnés de transport de voyageurs proposées par SNCF Réseau sont soutenables

106. Comme rappelé au point 67, il appartient au régulateur de vérifier la soutenabilité des majorations tarifaires proposées par le gestionnaire d'infrastructure pour les différents segments de marché identifiés⁵⁵, dans un contexte de tarifs d'accès à l'infrastructure ferroviaire très élevés.

3.3.2. L'Autorité approuve les majorations tarifaires applicables aux SLO et encourage SNCF Réseau à poursuivre la logique de réductions ciblées

107. L'Autorité avait considéré, dans son avis n° 2024-060 susvisé, la mise à jour de la segmentation tarifaire applicable aux SLO réalisée pour le cycle 2024-2026 comme un bon compromis entre finesse et lisibilité. Elle avait notamment accueilli favorablement :
- les regroupements de segments tarifaires de la RM en vue de réduire leur nombre par rapport au cycle tarifaire 2021-2023⁵⁶ et de donner ainsi plus de lisibilité aux acteurs ;
 - la mise à jour des modulations tarifaires de la RM sur ligne à grande vitesse, ce qui a contribué à se rapprocher d'une tarification de type Ramsey-Boiteux.

⁵³ Au moment de la construction du cycle tarifaire 2024-2026, au cours de l'année 2022, SNCF Réseau disposait des évolutions de coûts observés pour chaque poste de coûts (entretien, renouvellement et exploitation) uniquement jusqu'en 2020.

⁵⁴ À compter de 2024, les évolutions appliquées se basent sur le taux de croissance annuel moyen de chaque cycle tarifaire.

⁵⁵ SLO, fret et conventionné.

⁵⁶ Passage de 13 à 8 segments tarifaires pour la redevance de marché sur ligne à grande vitesse.

108. L'Autorité avait validé ces évolutions tout en soulignant que ces travaux devaient être poursuivis en vue du cycle tarifaire 2027-2029 afin d'améliorer la prise en compte de la capacité contributive du marché dans la structure tarifaire. Elle mentionnait l'importance « *de se rapprocher encore d'une forme simplifiée de tarification de type Ramsey-Boiteux à partir de la structure proposée pour le cycle tarifaire 2024-2026, notamment à l'aide d'enquêtes sur les préférences révélées des consommateurs au niveau de leur sensibilité aux évolutions de prix des titres de transport* »⁵⁷.
109. Il était également attendu du cycle tarifaire 2027-2029 que SNCF Réseau apporte des évolutions incrémentales aux modulations tarifaires applicables aux SLO.
110. L'Autorité soulignait enfin l'importance de mettre à jour la redevance de marché sur ligne classique pour le cycle tarifaire 2027-2029. Elle recommandait de « *mettre en place une segmentation appropriée de nature à refléter la capacité contributive des services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs susceptibles, à l'avenir, d'utiliser l'infrastructure des lignes classiques* »⁵⁸.

a. SNCF Réseau a démontré que les redevances SLO étaient soutenables

111. Pour ce cycle tarifaire, le gestionnaire d'infrastructure a démontré, au moyen du modèle du « transporteur normatif », que la redevance de marché des services librement organisés de transport de voyageurs, calibrée de sorte que l'augmentation globale des péages atteigne 1,8 %⁵⁹, était soutenable.
112. Pour rappel, « *[e]n vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête* »⁶⁰. S'agissant spécifiquement des SLO, la tarification est réputée soutenable « *si elle permet à une entreprise efficacement gérée d'exploiter l'ensemble des services [du] segment de marché en dégagant un bénéfice raisonnable* »⁶¹.
113. L'analyse de la soutenabilité des majorations tarifaires intervient ainsi aux bornes de chaque segment de marché déterminé par SNCF Réseau. À cet égard, l'Autorité accueille favorablement l'introduction pour ce cycle, au sein du marché TAGV domestique, d'un segment « F » dédié aux sillons intersecteurs (dont ni l'origine ni la destination n'est une gare parisienne). L'introduction de ce segment permet en effet une appréciation plus fine de la soutenabilité de la RM au sein du marché TAGV domestique, en tenant compte de l'attractivité plus faible des liaisons exploitées par les sillons intersecteurs que celles exploitées par les sillons radiaux.
114. Au sein d'un segment de marché, l'analyse de la soutenabilité des majorations tarifaires est menée au moyen du modèle du « transporteur normatif » développé et mis à jour par SNCF Réseau. Ce dernier permet de reconstruire le compte de résultat fictif d'un opérateur, structurant (c'est-à-dire présent sur un grand nombre d'axes du réseau) et réputé efficace, qui exploiterait les liaisons de chaque segment de marché prévu par la grille tarifaire. La proposition tarifaire est jugée soutenable pour tout opérateur dès lors que le ratio d'excédent brut d'exploitation (ci-après « EBE ») sur chiffre d'affaires dépasse 12 % – seuil à partir duquel l'EBE permettrait de couvrir les charges de capital.

⁵⁷ Point 192 de l'avis n° 2024-060 susvisé.

⁵⁸ Point 180 de l'avis n° 2024-060 susvisé.

⁵⁹ À trafic constant en 2027, hors réductions tarifaires proposées.

⁶⁰ Article L. 2111-25, al. 2, du code des transports.

⁶¹ Article 6 du décret n° 97-446 susvisé.

115. Le modèle a également été adapté par SNCF Réseau à un opérateur normatif dont le matériel roulant n'est pas apte à la grande vitesse et qui n'opérerait que sur lignes classiques, conformément à la recommandation de l'Autorité.
116. Les résultats de ce modèle concluent à la soutenabilité du projet tarifaire 2027-2029 pour les SLO de transport de voyageurs. Les ratios estimés d'EBE rapporté au chiffre d'affaires restent en effet supérieurs à 12 % pour la totalité des segments de marché, et ce pour chaque horaire de service du cycle 2027-2029. Ces ratios permettent ainsi, théoriquement, d'assurer la pérennité de l'activité du point de vue du maintien et du renouvellement des actifs.
117. Pour ce qui de la majoration applicable aux trains non-aptés à la grande vitesse et circulant de jour sur ligne classique, la baisse de 70 % de RM présentée au point 38, intégrée dans le DRR de saisine à la suite de la consultation et conformément aux attentes de l'Autorité, renforce le caractère soutenable étayé par les résultats du modèle du « transporteur normatif ».
118. À la lumière des travaux réalisés par SNCF Réseau à l'aide de son modèle du « transporteur normatif », l'Autorité considère que le niveau global des redevances appliquées aux SLO de voyageurs, indexé à hauteur de l'évolution de l'IPCH, est soutenable pour le cycle tarifaire 2027-2029.
119. Dans un contexte d'approfondissement de l'ouverture à la concurrence des SLO et d'entrée de nouveaux acteurs, l'Autorité recommande à SNCF Réseau d'affiner ce modèle de manière à conduire cette analyse non seulement à l'échelle d'un opérateur normatif structurant mais aussi à celle d'un opérateur normatif de taille plus modeste⁶².
120. Si le niveau global des redevances SLO est soutenable à l'échelle de chaque segment de marché, il peut toutefois affecter la rentabilité des dessertes prises isolément et, partant, est susceptible de freiner leur intégration dans l'offre de transport des nouveaux entrants. Eu égard à l'objectif d'utilisation effective et optimale du réseau, l'Autorité recommande à SNCF Réseau, dans le cadre des travaux préparatoires au cycle 2030-2032, d'examiner également la rentabilité de chaque desserte prise isolément, pour un opérateur réputé efficace, au moyen d'une version affinée du modèle du transporteur normatif.
121. Par ailleurs, l'Autorité souligne que la conclusion dégagée au point 116 ci-dessus en faveur de la soutenabilité des redevances appliquées aux SLO de voyageurs pour le cycle tarifaire 2027-2029 s'appuie sur les résultats des analyses issues de la mise en œuvre du modèle du « transporteur normatif » par SNCF Réseau. Elle précise que toute modification du paysage fiscal ou réglementaire qui affecterait les paramètres économiques ou financiers pris en compte dans ces analyses pourrait avoir pour effet de remettre en cause leurs résultats et, par suite, l'appréciation de l'Autorité quant à la soutenabilité des redevances en cause.
122. Pour l'avenir, dans un contexte de développement de la concurrence et alors que les redevances dont s'acquittent les SLO couvrent largement plus que le coût complet de gestion de l'infrastructure, l'Autorité estime qu'aucun péage unitaire ne devrait évoluer plus vite que l'inflation, sauf à ce que le gestionnaire d'infrastructure démontre que ces augmentations sont soutenables.

L'Autorité approuve la fixation des majorations tarifaires applicables aux SLO de sorte que le niveau global des redevances évolue à hauteur de l'IPCH, pour chaque horaire de service du cycle 2027-2029.

⁶² C'est-à-dire d'un opérateur dont l'implantation géographique serait plus limitée, et qui bénéficierait donc d'économies d'échelles plus réduites que celui pris en référence dans le modèle existant.

- b. Les mesures en faveur des dessertes d'« aménagement du territoire » sont de nature à envoyer un bon signal-prix aux entreprises ferroviaires et à réduire le poids des péages sur les SLO

123. En premier lieu, l'Autorité considère que les mesures en faveur des dessertes d'aménagement du territoire applicables aux TAGV, présentées respectivement aux points 41 et 42 du présent avis, envoient aux entreprises ferroviaires un signal-prix de nature à les inciter à intégrer dans leur offre de transport des origines-destinations généralement moins attractives sur le plan économique, ce qui contribue à un maillage plus fin du territoire.
124. La réduction progressive de RM appliquée aux sillons intersecteurs domestiques, désormais regroupés dans le segment F, encourage ainsi les entreprises ferroviaires à exploiter des liaisons dont ni l'origine ni la destination n'est Paris⁶³.
125. Le dispositif de réduction progressive de RM en cas d'arrêt dans une ou plusieurs des 27 gares TAGV labellisées « aménagement du territoire » incite, quant à lui, les entreprises ferroviaires à les desservir.
126. L'Autorité s'est assurée, dans le cadre de l'instruction, que la liste des gares labellisées avait été déterminée par SNCF Réseau selon une méthode objective et non discriminatoire, dans un objectif d'utilisation effective et optimale de l'infrastructure.
127. Concrètement, les 27 gares labellisées « aménagement du territoire » sont situées sur le réseau à grande vitesse ou « à proximité » de ce réseau, *« sur la base du parcours naturel des lignes à grande vitesse et de la possibilité de reprendre la ligne à grande vitesse après arrêt en gare, en effectuant une durée de cabotage rapide »*⁶⁴. Listées dans le DRR 2027, elles ont été identifiées au moyen de deux types de critères, eux-mêmes transparents dans le DRR, tenant, d'une part, à l'attractivité socio-économique des aires urbaines où elles sont situées (population, revenu médian et aménités touristiques), d'autre part, à l'utilisation du réseau (nombre d'arrêts TAGV dans la gare). L'Autorité demande, à cet égard, que le DRR soit clarifié pour indiquer que les deux types de critères sont cumulatifs, ce dont elle a pu s'assurer dans le cadre de l'instruction.
128. L'Autorité recommande par ailleurs à SNCF Réseau d'évaluer, au cours du cycle tarifaire 2027-2029, l'effet incitatif des réductions tarifaires proposées. En effet, un retour d'expérience quant à l'impact de ces propositions sur l'offre de transport de voyageurs à grande vitesse permettra, en conjonction avec des analyses plus fines visant à apprécier le coût d'opportunité, pour une entreprise ferroviaire, d'arrêts intermédiaires contribuant à l'aménagement du territoire, un calibrage plus fin des réductions tarifaires pour les prochains cycles.
129. En second lieu, l'Autorité constate que ces mesures d'aménagement du territoire vont réduire, globalement, le poids des péages acquittés par les SLO et contribuer, toutes choses égales par ailleurs, à abaisser le taux de couverture du coût complet de gestion de l'infrastructure imputable à ces services. Elle estime ainsi qu'en 2029, l'impact de ces mesures sur les recettes du gestionnaire d'infrastructure devrait être de l'ordre de 45 millions d'euros.
130. Dans un contexte marqué par le développement de l'offre des opérateurs alternatifs, l'Autorité recommande à SNCF Réseau de poursuivre et de pérenniser cette politique de réduction tarifaire en vue du cycle tarifaire 2030-2032, pour favoriser le maintien ou le développement des dessertes en faveur de l'aménagement du territoire et renforcer l'utilisation optimale du réseau, conformément aux objectifs fixés par le législateur.

⁶³ Le DRR 2027 précise que le « nouveau segment [F] bénéficie d'une réduction progressive du prix unitaire de la RM LGV de 2 % en 2027, de 3 % en 2028 et de 9 % en 2029, hors indexation, par rapport au prix unitaire de la redevance de marché 2026 du segment E au sein duquel figuraient les trains intersecteurs domestiques lors du précédent cycle » (Annexe 5.1.1, page 59).

⁶⁴ Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a ainsi précisé que les gares de Libourne, Sablé-sur-Sarthe et Vitry sont par exemple exclues du dispositif car, si elles sont géographiquement situées à proximité d'une LGV, il n'est pas possible de revenir sur la LGV après un arrêt dans ces gares (mesure d'instruction du 08/01/2026, question 5).

131. À cet égard, l'Autorité accueille favorablement l'engagement formulé par le président - directeur général de SNCF Réseau, dans son courrier en date du 9 février 2026 susvisé, de travailler selon un « *double objectif de développement des trafics et de maintien de la soutenabilité des tarifs pour l'ensemble des acteurs* ».

3.3.3. L'Autorité approuve les majorations tarifaires applicables aux services conventionnés et recommande à SNCF Réseau de faire évoluer sa méthode de détermination des forfaits

132. L'Autorité considère que les majorations tarifaires du DRR 2027 sont bien établies sur la base de principes « *efficaces, transparents et non discriminatoires* »⁶⁵, dans la mesure où les forfaits s'appliquent à toutes les autorités organisatrices sans distinction, et selon des modalités identiques et transparentes.
133. Elle considère également que la tarification binomiale envoie un signal économique qui permet, dans le cadre de la tarification établie pour un monopole naturel, de se rapprocher de l'optimum de premier rang, comme explicité dans son avis n° 2023-008 susvisé.

a. Les tarifs applicables aux services conventionnés sont soutenables

134. Il résulte des dispositions applicables à la tarification des services conventionnés rappelées aux points 18 à 20 du présent avis et éclairées par la jurisprudence du Conseil d'État que l'Autorité doit s'assurer, pour la tarification applicable au réseau de chaque autorité organisatrice, que :
- la quote-part du coût complet imputable à chaque service conventionné n'est pas dépassée ;
 - la structure tarifaire des redevances permet une utilisation effective et optimale du réseau et que les segments de marché pouvant au moins s'acquitter du coût directement imputable ne sont pas exclus de l'utilisation de l'infrastructure ; et
 - le niveau des majorations ne conduit pas les autorités organisatrices à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur le segment de marché considéré.
135. **S'agissant d'abord de la condition relative au non-dépassement du coût complet imputable à chaque service conventionné**, l'Autorité a pu vérifier que les montants des redevances appliquées à chacune étaient inférieurs à la quote-part des coûts imputable à ces services. Il sera renvoyé sur ce point à l'analyse développée en section 3.1.4 du présent avis (points 94 à 97 ci-dessus).
136. **S'agissant ensuite de la condition tenant (i) à ce que la structure tarifaire des redevances permette une utilisation effective et optimale de l'infrastructure et (ii) qu'il soit garanti que les segments de marché pouvant au moins s'acquitter du coût directement imputable ne soient pas exclus de l'utilisation de l'infrastructure**, l'Autorité considère que la mise en place d'une tarification binomiale, reposant sur une forfaitisation des majorations tarifaires, assure, par elle-même et dans son principe, le respect de ces deux exigences.
137. En effet, dès lors que la majoration tarifaire est calculée de manière forfaitaire, elle s'analyse comme le prix de la mise à disposition d'une capacité d'infrastructure donnée, c'est-à-dire d'un périmètre d'infrastructure dimensionné pour les besoins des services publics de transport ferroviaire de voyageurs que les autorités organisatrices sont libres de définir.

⁶⁵ Article 31 du décret n° 2003-194 susvisé, transposant l'article 32.1 de la directive 2012/34/UE.

138. Or, la forfaitisation de la redevance de marché garantit qu'une fois le forfait acquitté par l'autorité organisatrice, chaque circulation ne s'acquitte que du coût qui lui est directement imputable, de sorte que cette tarification, en envoyant un signal prix parfaitement lisible sur le coût du service rendu correspondant à la mise à disposition d'un périmètre donné du réseau ferroviaire, incite les autorités organisatrices à maximiser leurs trafics pour bénéficier de l'effet d'échelle et, de ce fait, concourt à l'utilisation optimale de l'infrastructure.
139. En outre, la tarification binomiale garantit, par construction, qu'aucune circulation capable de s'acquitter du coût directement imputable à son exploitation ne soit exclue dans la mesure où, une fois le forfait défini et acquitté par l'autorité organisatrice, chaque circulation ne supporte que le coût qui lui est directement imputable.
140. La structure tarifaire proposée par SNCF Réseau est, à cet égard, pleinement cohérente avec la théorie économique, qui préconise la mise en place d'une tarification binomiale dans les situations caractérisées par un monopole sur un marché aval, comme c'est le cas pour les services conventionnés de transport de voyageurs, concédés à une entreprise unique⁶⁶.
141. **S'agissant enfin de la condition tenant à ce que le niveau des majorations ne conduise pas les autorités organisatrices à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur le segment de marché considéré**, l'Autorité considère, dans la lignée de ses précédents avis n° 2023-008, n° 2023-035 et n° 2024-060 susvisés, que les majorations tarifaires ne doivent pas être fixées à un niveau tel qu'elles seraient susceptibles de conduire les autorités organisatrices à baisser de manière substantielle les circulations sur un périmètre donné du réseau.
142. À cet égard, il ressort de l'instruction que les volumes prévisionnels retenus par SNCF Réseau pour le cycle 2027-2029⁶⁷ se traduisent, par rapport à l'horaire de service 2026, (i) soit par une stabilité, (ii) soit par une augmentation des circulations, (iii) soit, pour deux autorités organisatrices, par des baisses ne présentant pas un caractère significatif⁶⁸, conduisant ainsi SNCF Réseau à considérer que les redevances sont soutenables.
143. L'Autorité s'est assurée que les données de trafics figurant dans le DRR 2027 correspondaient bien à celles validées par les autorités organisatrices ou à celles communiquées par SNCF Réseau à des fins de consultation dans le cas des deux autorités organisatrices n'ayant pas répondu à ses sollicitations⁶⁹, et ce sans retraitement.
144. Il résulte de ce qui précède que le niveau des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés, pour le cycle 2027-2029, ne conduit pas les autorités organisatrices à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure mise à leur disposition pour la réalisation de leurs services conventionnés, au sens de la jurisprudence du Conseil d'État.

⁶⁶ Jean Tirole, prix Nobel d'économie, souligne ainsi que « dans le cas d'une situation monopolistique en aval, il convient [...] d'appliquer une tarification en deux parties avec un montant forfaitaire payé par l'opérateur au gestionnaire de réseau (couvrant ainsi les coûts fixes) et un tarif d'accès reflétant le coût marginal pour le gestionnaire d'infrastructures. [...] On peut en fournir une illustration en revenant sur le secteur ferroviaire, dont certaines activités [...] demeurent en situation de monopole, comme les transports régionaux de voyageurs, pour lesquels la forme de concurrence envisagée par le règlement européen OSP est plutôt une concurrence « pour » le marché, par zones géographiques. [...] Dans le cas des trains régionaux, concédés à une entreprise unique, il faut [...] privilégier une tarification en deux parties, avec un prix d'usage des infrastructures plus faible », in « Économie du bien commun », chapitre 17 « La régulation sectorielle », section « IV. La régulation de l'accès au réseau », sous-section « Les prix d'accès », Presses Universitaires de France, 1^{ère} édition, mai 2016, ISBN 978-2-13-072996-9, pp. 620-621.

⁶⁷ Figurant au tableau 76 de l'annexe 5.1.1 du DRR 2027.

⁶⁸ Le tableau 76 figurant à l'annexe 5.1.1 du DRR 2027 montre une baisse des trafics de 3,3 % pour Auvergne-Rhône Alpes et de 4,7 % pour la région Grand Est entre l'horaire de service 2026 et l'horaire de service 2027.

⁶⁹ S'agissant des autorités organisatrices Hauts-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur qui n'ont pas répondu aux sollicitations de SNCF Réseau, l'Autorité a vérifié que les données prises en compte dans le DRR 2027 étaient bien celles communiquées par SNCF Réseau aux fins de la consultation publique. L'Autorité relève que SNCF Réseau, lors de sa sollicitation, avait bien précisé à ces deux autorités organisatrices la finalité de la collecte et la source des données utilisées en référence. De manière plus précise s'agissant des données pour l'horaire de service 2026, SNCF Réseau a bien indiqué que les données retenues étaient celles ayant servi à la construction du cycle tarifaire 2024-2026.

145. Par ailleurs, l'imputation de la redevance d'accès aux différentes autorités organisatrices – à l'exception d'Île-de-France Mobilités – telle que déterminée par SNCF Réseau pour uniformiser les taux de couverture du coût complet de gestion du réseau par les redevances, n'appelle pas de commentaire de l'Autorité⁷⁰.
146. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que les évolutions de la tarification des majorations des services conventionnés pour le cycle tarifaire 2027-2029 sont soutenables.

L'Autorité approuve la fixation des forfaits de redevance de marché dimensionnés, de sorte que le niveau global des redevances applicables aux services conventionnés évolue à hauteur de + 3,6 % pour chaque horaire de service 2027, 2028 et 2029. L'Autorité approuve également l'évolution de la redevance d'accès acquittée par l'État et sa ventilation par autorité organisatrice, ainsi que la redevance d'accès acquittée par Île-de-France Mobilités.

- b. L'appréciation de la soutenabilité de la redevance de marché applicable aux services conventionnés pourrait, au-delà des baisses des circulations, prendre en compte d'autres paramètres
147. L'Autorité considère que l'analyse de la soutenabilité des forfaits de RM gagnerait à être complétée au moyen d'indicateurs portant sur le marché aval du transport ferroviaire :
- en premier lieu, en appréciant l'évolution de l'offre non plus uniquement en fonction du nombre de trains mais également en fonction du nombre de sièges offerts⁷¹, qui a augmenté en moyenne d'environ 25 % entre 2019 et 2024⁷². Cela permettrait notamment de refléter l'évolution récente de la capacité du matériel roulant et donc de compléter l'analyse de l'évolution de l'offre⁷³ ;
 - en deuxième lieu, en tenant compte de la fréquentation, mesurée en passagers.kilomètres, qui a augmenté en moyenne d'environ 50 % entre 2019 et 2024⁷⁴. Cela permettrait d'évaluer l'évolution de la tarification d'accès à l'infrastructure au regard de la dynamique du marché du transport ferroviaire.
148. Au-delà, la soutenabilité des forfaits de RM pour le marché aval pourrait être éclairée par une prise en compte du niveau de contribution des usagers aux revenus de l'activité TER⁷⁵, qui s'avère relativement modéré par rapport à d'autres pays, et disparate selon les régions considérées. Le taux de contribution moyen s'établit ainsi à 33 % en France en 2024 contre près de 40 à 45 % en Allemagne, Italie et Belgique, plus de 70 % aux Pays-Bas et plus de 90 % au Royaume-Uni⁷⁶. À la maille régionale, on observe que le taux de contribution des usagers aux revenus TER est inférieur à 25 % en Occitanie et proche de 40 % en Bretagne pour l'année 2024, la fréquentation n'étant que partiellement corrélée au prix acquitté par les usagers de ces services.

⁷⁰ Dans le cadre de sa décision du 2 octobre 2025 le Conseil d'État a jugé que le principe d'une ventilation de l'enveloppe de redevance d'accès visant à harmoniser les taux de couverture des coûts complets des autorités organisatrices ne méconnaît pas « l'obligation de définir les majorations sur la base de principes non discriminatoires » (CE, 2 octobre 2025, *Région Bourgogne Franche-Comté et autres*, n° 498841, cons. 17).

⁷¹ L'analyse de l'évolution des trafics ne prendrait plus uniquement comme référence des sillons.kilomètres ou des trains.kilomètres mais des sièges.kilomètres.

⁷² Chiffres ART, 2024. Il s'agit de l'évolution pour l'ensemble des activités TER, hors Transilien et TET. En excluant la région Normandie pour laquelle des transferts TET vers TER ont eu lieu en 2020, l'augmentation du nombre de sièges.kilomètres est de 17 %. L'augmentation des sièges.kilomètres pour l'ensemble des activités TER et TET est comparable (15 %).

⁷³ L'offre de service de transport ferroviaire pouvant également être mesurée par le nombre de sièges offerts.

⁷⁴ Il s'agit de l'évolution pour l'ensemble des activités TER, hors Transilien et TET. En excluant la région Normandie pour laquelle des transferts TET vers TER ont eu lieu en 2020, l'augmentation du nombre de passagers.kilomètres est de 36 %. L'augmentation des passagers.kilomètres pour l'ensemble des activités TER et TET est comparable (34 %).

⁷⁵ C'est-à-dire la part des recettes commerciales dans l'ensemble des revenus de l'activité TER, composés par ailleurs de concours publics.

⁷⁶ Chiffres IRG-Rail Market Monitoring 2024.

c. SNCF Réseau s'est engagé à assurer la cohérence entre évolution du périmètre d'exploitation du réseau et montant du forfait

149. Comme expliqué *supra*, le forfait de RM acquitté par une autorité organisatrice est dimensionné par rapport au périmètre du réseau exploité par celle-ci, afin de permettre la couverture de tout ou partie des coûts fixes à la charge de SNCF Réseau.
150. De ce fait, il apparaît nécessaire de garantir la cohérence entre l'évolution du périmètre de réseau décidée par une autorité organisatrice au cours du cycle tarifaire 2027-2029 et le montant du forfait dont s'acquittent les autorités organisatrices tel que résultant des principes tarifaires du DRR 2027⁷⁷.
151. SNCF Réseau s'est ainsi engagé à introduire, dans le DRR 2027, après notification du présent avis, plusieurs mécanismes d'actualisation de la redevance de marché en cas de modification, au cours du cycle tarifaire 2027-2029, du périmètre exploité par chacune des autorités organisatrices résultant d' (i) un transfert de gestion ou de propriété d'une ligne par SNCF Réseau au bénéfice d'une autorité organisatrice ou d'un transfert de ligne entre autorités organisatrices et (ii) d'une fermeture ou d'une ouverture commerciale de ligne par une autorité organisatrice.
152. Sur ce point, à la date du présent avis, il ne ressort ni de la consultation publique, ni des échanges intervenus entre SNCF Réseau et les autorités organisatrices, que l'une de ces dernières envisage, à ce stade, de réduire significativement le périmètre du réseau qu'elle exploite au cours du cycle tarifaire 2027-2029.

d. L'Autorité recommande à SNCF Réseau d'orienter davantage le montant des forfaits vers les coûts imputables aux autorités organisatrices

153. L'Autorité regrette que, pour ce cycle, les forfaits de RM n'aient pas été calibrés de sorte à mieux refléter les coûts fixes imputables à l'activité de chaque autorité organisatrice.
154. Lors du cycle tarifaire 2024-2026, SNCF Réseau avait dimensionné les forfaits applicables à chaque autorité organisatrice, notamment, en fonction du nombre de circulations. Ce choix procédait de deux considérations principales. En premier lieu, en établissant les forfaits au *pro rata* des trafics prévisionnels des autorités organisatrices, SNCF Réseau s'inscrivait dans la continuité de la tarification linéaire par circulation en vigueur lors du cycle tarifaire précédent, et évitait ainsi une évolution trop brutale des majorations forfaitaires acquittées par les régions. En second lieu, SNCF Réseau ne disposait pas encore, au moment de la construction des tarifs pour le cycle tarifaire 2024-2026, d'une comptabilité analytique suffisamment fine pour construire une tarification rigoureuse basée sur les coûts du réseau par région.
155. L'Autorité, après en avoir vérifié la soutenabilité à la maille de chaque autorité organisatrice, avait alors considéré que ce dispositif était satisfaisant, à titre transitoire, tout en rappelant que la cible tarifaire demeurerait, *in fine*, une détermination des forfaits de RM orientée vers la couverture des coûts fixes du réseau.
156. L'Autorité considère que SNCF Réseau, ayant mené les travaux nécessaires à une connaissance fine des coûts par autorité organisatrice, doit à présent faire évoluer sa méthode de détermination des forfaits. En vue du prochain cycle tarifaire, elle recommande donc à SNCF Réseau d'entamer les travaux nécessaires à une détermination alternative des forfaits de redevance de marché, qui seraient orientés sur les coûts fixes du gestionnaire d'infrastructure.

⁷⁷ Le forfait étant corrélé à la capacité d'infrastructure mise à disposition par SNCF Réseau pour assurer l'offre de services conventionnés librement arrêtée par l'autorité organisatrice, il n'appartient pas à l'Autorité d'interroger le choix politique effectué par l'autorité organisatrice. La décision de renoncer à exploiter une partie de ce périmètre (c'est-à-dire certaines lignes ferroviaires) si elles ne l'estiment plus pertinent d'un point de vue socio-économique est propre aux autorités organisatrices.

3.4. Les mises à jour de la tarification applicable aux services de transport de fret sont pertinentes

157. L'Autorité accueille favorablement les mises à jour proposées par SNCF Réseau pour la structure de la redevance de circulation applicable aux services de transport de fret.
158. En premier lieu, l'Autorité estime que les modifications proposées, décrites *supra* en section 2.4 (points 51 et 52), sont pertinentes dans la mesure où :
- l'utilisation du tonnage moyen observé en remplacement d'un tonnage médian normatif dans le calcul des redevances en euros par train-kilomètre reflète plus précisément le coût directement imputable de chaque classe de tonnage ;
 - la création d'une sixième classe de tonnage (pour les circulations d'au moins 2 050 tonnes) permet d'affiner la structure de la redevance de circulation et est justifiée par la distribution observée des circulations entre classes de tonnage.
159. En deuxième lieu, l'Autorité note que les mises à jour proposées engendrent une légère augmentation de la contribution des services de transport de fret à la couverture de la quote-part du coût complet qui leur est attribuable. De fait, elles engendrent une hausse de la redevance de circulation estimée à environ 1,3 million d'euros pour chaque horaire de service. Elles permettent ainsi d'augmenter – de manière certes limitée – la contribution des services de transport de fret à la couverture de leur coût complet.
160. Enfin, s'agissant du niveau des tarifs applicables aux services de transport de fret, l'indexation de la redevance de circulation brute et de la redevance de circulation électrique à hauteur de l'évolution prévisionnelle des coûts est pertinente dans la mesure où ces redevances couvrent des coûts qui sont directement imputables à ces services. Sur ce point, l'Autorité renvoie à son analyse sur les CDI, en section 3.2 du présent avis (points 98 à 105). L'indexation de la redevance de circulation nette payée par les entreprises ferroviaires à hauteur de l'évolution de l'IPCH est également bienvenue, comme pour le cycle précédent, afin de limiter la hausse des péages appliquée à des services dont la capacité contributive est globalement limitée.
161. Dès lors, l'Autorité estime que la proposition de SNCF Réseau relative aux tarifs applicables aux services de fret est pertinente.

L'Autorité approuve la nouvelle structure et les montants des redevances applicables aux services de fret proposés par SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2027-2029.

3.5. L'indexation des redevances particulières à l'inflation n'appelle pas de remarques de l'Autorité

162. Pour rappel, l'article 32 du décret n° 2003-194 susvisé prévoit que le gestionnaire d'infrastructure peut mettre en place des redevances particulières afin de financer des projets d'investissements spécifiques dans certaines infrastructures ferroviaires. Les redevances particulières sont acquittées en contrepartie de l'usage de ces infrastructures et sont calibrées de façon à couvrir les coûts à long terme des infrastructures concernées.

163. Dans la mesure où le DRR 2027 ne prévoit aucune nouvelle redevance particulière, l'analyse de l'Autorité porte exclusivement sur l'évolution des paramètres des redevances particulières existantes, notamment (i) leur indexation et (ii) l'actualisation des hypothèses de trafic de la redevance particulière liée au projet « LGV + Paris-Lyon »⁷⁸ visée au point 3.4.2.6 de l'annexe 5.1.1⁷⁹.
164. S'agissant des modalités d'indexation, l'Autorité considère que la proposition de SNCF Réseau d'appliquer aux redevances particulières une indexation à hauteur de l'évolution de l'IPCH est cohérente avec l'évolution des coûts des projets qu'elles financent, et préserve ainsi la couverture des coûts à long terme des infrastructures concernées.
165. S'agissant de l'actualisation des trafics, l'Autorité rappelle que la robustesse des hypothèses de trafic revêt une importance particulière, dans la mesure où des écarts significatifs entre les trafics prévisionnels et les trafics effectivement constatés sont susceptibles d'affecter l'équilibre économique des projets concernés. À ce titre, il est important que ces hypothèses soient établies selon une approche prudente et documentée et fassent l'objet d'un réexamen régulier, afin de limiter les risques pesant sur la trajectoire de couverture des coûts à long terme.
166. S'agissant des hypothèses initiales de trafic retenues pour la redevance particulière associée au projet « LGV + Paris-Lyon », l'Autorité note que les éléments communiqués dans le cadre de l'instruction illustrent que leur révision n'affecterait qu'à la marge les recettes de cette redevance.
167. Dans la mesure où les recettes additionnelles demeurent à ce stade limitées⁸⁰, l'Autorité ne s'oppose pas à la proposition d'évolution de la redevance particulière « LGV + Paris – Lyon » à hauteur de l'évolution de l'IPCH.

L'Autorité approuve les montants des redevances particulières proposés par SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2027-2029.

3.6. La clarification des périmètres des prestations SI améliore la lisibilité des tarifs pour les entreprises ferroviaires

168. L'Autorité attendait, pour le présent cycle tarifaire, une amélioration de la tarification des systèmes d'information, notamment une clarification des périmètres des prestations minimales et connexes, à laquelle SNCF Réseau a donné partiellement suite.
169. Dans le cadre du cycle tarifaire 2024-2026, les prestations de service de SI proposées par SNCF Réseau se répartissaient entre des prestations minimales (i.e., « la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités [...] ont été attribuées »⁸¹) et des prestations connexes (i.e., « la fourniture d'informations complémentaires »⁸²).

⁷⁸ Le projet LGV+ Paris -Lyon vise à mettre en place le système européen de gestion du trafic, l'ERTMS, et à moderniser les installations de signalisation sur la LGV Paris-Lyon.

⁷⁹ Une partie du financement du projet repose sur les trafics prévisionnels supplémentaires attendus sur cette ligne. Dans l'estimation initiale du barème, ces trafics correspondent à un aller-retour quotidien de 2025 à 2029, puis à trois allers-retours quotidiens à compter de 2030. Compte tenu de la forte sensibilité du montant de la redevance à ces hypothèses de trafic et des limites inhérentes à leur estimation très en amont de la mise en service du projet, il apparaît nécessaire de réévaluer ces trafics à chaque cycle tarifaire.

⁸⁰ Il ressort des éléments communiqués dans le cadre de l'instruction des recettes supplémentaires de l'ordre de 200 000 euros pour l'année 2029.

⁸¹ Article 3, I., du décret n° 2003-194 susvisé.

⁸² Article 3, VII., du décret n° 2003-194 susvisé.

170. Pour le cycle tarifaire 2027-2029, l'Autorité avait notamment recommandé à SNCF Réseau, dans son avis n° 2024-060 susvisé, de mener une réflexion générale « *sur la distinction entre informations essentielles et informations complémentaires, afin de définir plus clairement et sur des bases objectives les contours respectifs des prestations minimales et des prestations connexes* »⁸³.
171. L'Autorité accueille favorablement le fait que SNCF Réseau ait répondu à sa demande de définir plus clairement, et sur des bases objectives, le périmètre des prestations minimales et le périmètre des prestations connexes.
172. Pour ce cycle tarifaire, SNCF Réseau a ainsi amélioré la lisibilité de la tarification des prestations SI pour les usagers du réseau en :
- réintégrant trois prestations SI au périmètre des prestations minimales ;
 - se fondant sur une analyse des usages de ses clients⁸⁴ pour déterminer objectivement le seuil, désormais harmonisé, à partir duquel une prestation peut faire l'objet d'une facturation *ad hoc*.
173. L'Autorité recommande à SNCF Réseau de poursuivre ses efforts de clarification de la tarification applicable aux prestations SI et d'engager, au cours du cycle 2027-2029, les travaux visant à s'assurer de la pertinence des seuils fixés.
174. Enfin, la détermination de tarifs à partir de coûts indexés à l'aide de l'indice Syntec observé sur les trois dernières années n'appelle pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité.

L'Autorité approuve les montants des redevances applicables aux prestations SI connexes proposés par SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2027-2029.

3.7. Au travers de son mécanisme d'incitation à la qualité de service, SNCF Réseau complète sa démarche de performance

175. L'Autorité accueille favorablement le mécanisme d'incitation à la qualité de service proposé par SNCF Réseau dans le DRR 2027, dans la mesure où la tarification de l'accès au réseau ferroviaire doit s'inscrire dans le cadre d'une régulation plus incitative à la performance.
176. Dans un contexte marqué par le maintien de péages élevés, l'Autorité rappelle que la recherche d'une plus grande maîtrise des charges, telle que relevée au point 83, comme le renforcement des incitations à la qualité de service, constituent des contreparties indispensables à l'acceptabilité économique de ces niveaux tarifaires.
177. Le recours à un mécanisme financier explicite, reposant sur un malus en cas de non-atteinte des objectifs fixés, constitue une incitation effective à la performance du gestionnaire d'infrastructure. L'Autorité relève également l'effort supplémentaire consenti par SNCF Réseau, qui a tenu compte des réserves exprimées lors de la consultation publique par plusieurs autorités organisatrices sur le montant des malus, et a revu à la hausse le montant des pénalités applicables. Le malus peut ainsi atteindre un maximum de 14,6 millions d'euros en 2029, soit environ 0,30 % des redevances prévisionnelles si les objectifs définis dans le DRR ne sont pas atteints.

⁸³ Point 329 de l'avis n° 2024-060 susvisé.

⁸⁴ Réponse de SNCF Réseau à la mesure d'instruction du 8 janvier 2026 (question 21) : « Pour établir et évaluer la pertinence des seuils fixés à l'annexe 5.3.1 du DRR, SNCF Réseau a analysé les usages réels constatés lors de l'Horaire de Service 2024 des habilitations et abonnements par les entreprises ferroviaires fournis au titre des prestations minimales. Les seuils de l'annexe 5.3.1 du DRR ont donc été fixés au regard de cette analyse reflétant les besoins opérationnels des entreprises ferroviaires [...] ».

Tableau 5 : Montant maximal du malus en fonction des indicateurs de suivi

En millions d'euros	DRR de consultation			DRR de saisine		
	2027	2028	2029	2027	2028	2029
Pénalité max pour chacun des 4 indicateurs des SLO voyageurs	0,83	1,1	2,2	0,83	1,1	2,2
Pénalité max pour chacun des 3 indicateurs du fret	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
Pénalité max pour chacun des 4 indicateurs du conventionné	0,68	0,68	0,68	1,35	1,35	1,35
Total	6,4	7,5	11,9	9,1	10,2	14,6

178. S'agissant des indicateurs de qualité de service retenus, l'Autorité estime que le choix de SNCF Réseau est pertinent et en adéquation avec les principales préoccupations exprimées par les entreprises ferroviaires. Pour autant, elle sera attentive aux modalités concrètes de mise en place et de suivi de ces indicateurs.
179. L'Autorité recommande que SNCF Réseau fasse régulièrement état auprès d'elle des actions engagées et des résultats obtenus en matière de performance et d'amélioration de la qualité de service, afin de renforcer la transparence du dispositif et d'en assurer un suivi effectif tout au long du cycle tarifaire.

L'Autorité accueille favorablement le dispositif d'incitation à la qualité de service figurant dans le projet de DRR 2027.

ÉMET L'AVIS SUIVANT

Article 1^{er} Sous réserve de l'article 2 ci-après, l'Autorité émet un avis favorable sur la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2027, 2028 et 2029, telles qu'elles résultent :

- pour l'horaire de service 2027, de l'application, dans leur version 1 du 11 décembre 2025 : (i) du chapitre 5 « *services et tarification* » du document principal du document de référence du réseau ; (ii) des « *principes de la tarification des prestations minimales* », notamment des modalités d'évolution, décrits dans l'annexe 5.1.1 de ce document ; (iii) du « *barème des prestations minimales pour l'horaire de service 2027* » figurant à l'annexe 5.2 ; et (iv) du « *barème des prestations de services de systèmes d'information (SI) et formations SI pour l'horaire de service 2027* » figurant à l'annexe 5.3 ; et
- pour les horaires de service 2028 et 2029, de l'application, dans leur version 1 du 11 décembre 2025 : (i) du chapitre 5 « *services et tarification* » du document principal du document de référence du réseau ; et (ii) des « *principes de la tarification des prestations minimales* », notamment des modalités d'évolution, décrits dans l'annexe 5.1.1 de ce document.

Article 2 L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation des redevances de marché pour les services conventionnés de transport ferroviaire, pour le cycle tarifaire 2027-2029, sous réserve que SNCF Réseau introduise dans le document de référence du réseau de l'horaire de service 2027, à la suite de la notification du présent avis, les mécanismes d'actualisation pour ces redevances pour les horaires de service 2027, 2028 et 2029 suivants :

- en cas de modification, au cours du cycle tarifaire 2027-2029, du périmètre d'infrastructure exploité par chacune des autorités organisatrices, résultant (i) d'un transfert de gestion ou de propriété d'une ligne exploitée par SNCF Réseau au bénéfice d'une autorité organisatrice ; (ii) d'un transfert de ligne entre autorités organisatrices ; (iii) d'une fermeture commerciale de ligne par une autorité organisatrice ; ou (iv) d'une ouverture commerciale de ligne par une autorité organisatrice ;
- en cas d'ajustement du forfait de la redevance de marché pour l'horaire de service 2026, résultant d'une baisse de trafics supérieure à 8 % entre les trafics effectivement réalisés pour l'horaire de service 2026 et les trafics prévisionnels déterminés pour ce même horaire de service dans le document de référence du réseau.

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 10 février 2026.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 - RÉCAPITULATIF DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N	Demandes	Échéance
1	<p>S'agissant de la valorisation du coût complet de l'infrastructure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - corriger les erreurs matérielles observées pour ce cycle tarifaire, s'agissant de la détermination de la base d'actifs régulée, en tirer les conséquences sur le calcul du coût de complet de gestion de l'infrastructure et rendre compte à l'Autorité des dispositions prises en ce sens ; - mener une réflexion approfondie sur le modèle de détermination du coût complet afin de le stabiliser et renforcer la robustesse des contrôles internes afin de détecter plus précocement les erreurs du modèle tarifaire. 	En cours de cycle 2027-2029
2	<p>S'agissant de la méthode de répartition des coûts fixes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - adopter une méthode plus cohérente pour la détermination de la quote-part de coûts fixes attribuée aux services TER, en considérant cette activité comme un utilisateur unique ; - appliquer la même méthode d'allocation des coûts à l'activité CDG Express que les autres opérateurs. 	Cycle tarifaire 2030-2032
3	Mettre à jour les données servant aux estimations des coûts directement imputables.	Cycle tarifaire 2030-2032
4	Clarifier, dans l'annexe 5.1.1 du DRR 2027, la partie relative au dispositif de réduction tarifaire en cas de desserte d'une gare labellisée « aménagement du territoire » sur ligne à grande vitesse de manière à indiquer que les deux types de critères utilisés sont cumulatifs.	Prochaine version du DRR 2027

N	Recommandations	Échéance
1	<p>S'agissant de la performance de SNCF Réseau pour maîtriser son coût complet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rendre compte de la matérialité des efforts de performance dans le cadre de l'avis sur le rapport d'activité et, à l'avenir, construire un scénario contrefactuel documenté des charges d'exploitation par rapport auquel apprécier les efforts de productivité réalisés ; - évaluer la pertinence des cibles de performance fixées dans les coûts au regard notamment des pratiques en vigueur dans d'autres pays européens. 	<p>En cours de cycle 2027-2029</p> <p>Cycle tarifaire 2030-2032</p>
2	Améliorer la lisibilité et l'auditabilité du modèle de répartition des coûts fixes entre utilisateurs du réseau partagé.	Cycle tarifaire 2030-2032
3	<p>S'agissant de la détermination des coûts directement imputables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étudier les pistes de mise à jour du modèle économétrique utilisé afin d'évaluer l'impact de la régénération sur les coûts d'entretien ; - recourir, pour les périodes postérieures à 2020, à des taux d'indexation reflétant l'évolution réelle des coûts ; - prévoir un mécanisme de lissage des évolutions de la redevance de circulation et de la redevance de circulation électrique en anticipation d'évolutions substantielles des coûts directement imputables entre cycles. 	Cycle tarifaire 2030-2032

N	Recommandations	Échéance
4	<p>Affiner le modèle du transporteur normatif utilisé par SNCF Réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour analyser la soutenabilité de la tarification applicable aux SLO de transport de voyageurs de manière à conduire cette analyse à la fois à l'échelle d'un opérateur normatif structurant et d'un opérateur normatif de taille plus limitée ; - pour examiner, au sein des segments de marché, la rentabilité des dessertes prises isolément pour un opérateur réputé efficace. 	Cycle tarifaire 2030-2032
5	Réaliser un retour d'expérience sur les effets des réductions tarifaires sur l'offre de transport de voyageurs et une analyse du coût d'opportunité des arrêts intermédiaires, afin d'en améliorer le calibrage.	En cours de cycle 2027-2029
6	Poursuivre et pérenniser la politique de réduction tarifaire pour favoriser le maintien ou le développement des dessertes en faveur de l'aménagement du territoire et renforcer l'utilisation optimale du réseau.	Cycle tarifaire 2030-2032
7	Entamer les travaux nécessaires à une détermination alternative des forfaits de redevance de marché applicables aux services conventionnés de transport de voyageurs afin de les orienter sur les coûts fixes du gestionnaire d'infrastructure.	Cycle tarifaire 2030-2032
8	Poursuivre les efforts de clarification de la tarification applicable aux prestations SI et engager les travaux visant à s'assurer de la pertinence des seuils fixés au regard notamment des demandes d'habilitations observées.	Cycle tarifaire 2030-2032
9	Faire régulièrement état auprès de l'Autorité des actions engagées et des résultats obtenus en matière de performance et d'amélioration de la qualité de service, afin de renforcer la transparence du dispositif et d'en assurer un suivi effectif tout au long du cycle tarifaire.	En cours de cycle 2027-2029