

Avis n° 2026-083 du 10 septembre 2026

relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros pour les services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone jusqu'au 12 décembre 2026

L'essentiel

L'Autorité de régulation des transports (ci-après, « l'Autorité ») ne s'oppose pas aux réductions de la redevance de marché négociées entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros portant sur la troisième année d'application du dispositif, pour l'exploitation en propre, par Renfe Viajeros, des services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone. Fixées respectivement à 4 % et 2 %, ces réductions seront applicables jusqu'au 12 décembre 2026, date de fin de l'horaire de service 2026.

Pour la troisième année d'application du dispositif, les services concernés demeurent dans une phase de montée en charge. Les taux de remplissage observés en 2024 et 2025 sont inférieurs aux prévisions établies lors de la précédente saisine ainsi qu'au niveau d'équilibre économique estimé – ce niveau étant d'autant plus élevé que les péages ferroviaires moyens sont élevés. Au regard des éléments recueillis au cours de l'instruction, l'Autorité considère que cette situation demeure objectivement et temporairement différente de celle d'un service ayant achevé sa montée en charge. Elle a également vérifié, pendant l'instruction, que les réductions proposées reposent sur une méthode cohérente avec celle examinée en 2023, actualisée au regard des données disponibles, et qu'elles sont proportionnées à la différence de situation constatée. Enfin, elle a relevé que les saisissants n'ont pas communiqué d'autres éléments objectifs et transparents, tenant notamment à des surcoûts éventuellement supportés par Renfe Viajeros, qui auraient été susceptibles de justifier des réductions plus importantes.

Le dispositif de tarification négociée constitue, à titre temporaire et sous le contrôle du régulateur, un levier pour accompagner l'ouverture du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs et favoriser une utilisation effective et optimale de l'infrastructure ferroviaire, au bénéfice du gestionnaire d'infrastructure et des usagers du système de transport ferroviaire, dans un contexte où le niveau des redevances applicables aux services librement organisés est particulièrement élevé en France, comme l'Autorité l'a exposé dans le cadre de son étude sur l'ouverture à la concurrence, publiée en 2026¹.

¹ « Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret – Édition 2026 », Autorité de régulation des transports, juin 2026 ([lien](#)).

Ce dispositif permet d'accompagner la montée en charge d'un service nouvellement lancé, pouvant notamment subir un déficit de notoriété résultant, par exemple, de l'impossibilité de vendre ses titres de transport sur la plateforme SNCF Connect, qui réalise l'essentiel des ventes en France. Le dispositif permet également, le cas échéant, d'absorber les éventuels surcoûts temporaires que le lancement du nouveau service occasionne. La tarification négociée doit toutefois être mise en œuvre dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination et ne saurait se substituer à une tarification générale, transparente et adaptée aux caractéristiques du marché.

L'Autorité relève que la montée en charge de l'activité comporte une composante susceptible d'être objectivée selon des critères généraux. Elle invite SNCF Réseau à examiner, pour l'avenir, la possibilité de traiter cette composante par un dispositif de réductions transparent, prédéfini dans le document de référence du réseau. Les négociations tarifaires pourraient ainsi conserver un rôle complémentaire pour les situations particulières que la tarification générale ne permet pas d'appréhender.

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 conjointement par SNCF Réseau et Renfe Viajeros, par courrier enregistré au service de la procédure le 15 juillet 2026 ;

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

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

Vu la décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article L. 2133-2 du code des transports ;

Vu l'avis n° 2023-056 du 30 novembre 2023 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros pour accompagner le lancement des services de transport de voyageurs entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone ;

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 ;

Vu l'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 ;

Vu le « *Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2026 – Version 6 du 27 avril 2026* » publié sur le site de SNCF Réseau à cette même date ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 20 juillet 2026 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 10 septembre 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique	5
1.1. Cadre juridique	5
1.2. Contexte de la saisine	8
2. Analyse	9
2.1. Au regard des éléments communiqués par les saisissants, les services Marseille – Madrid et Lyon – Barcelone de Renfe Viajeros demeurent dans une situation objectivement et temporairement différente de celle de services ayant achevé leur phase de montée en charge.....	9
2.2. Les taux de réduction tarifaire sont proportionnés à la situation objectivement et temporairement différente des services de Renfe Viajeros, telle que justifiée par les saisissants	10
Émet l'avis suivant :	12

1. Contexte et cadre juridique

1.1. Cadre juridique

1. L'article L. 2133-2 du code des transports, transposant en droit national le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE susvisée, prévoit l'information systématique de l'Autorité par tout gestionnaire d'infrastructure qui envisage d'ouvrir des négociations avec une entreprise ferroviaire ou tout autre candidat concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure² :

« [l']Autorité de régulation des transports est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'infrastructure avec un candidat. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité, qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3³ et celles de l'article L. 2131-4. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord ».
2. Ainsi, l'Autorité peut s'opposer aux tarifs négociés qui lui sont soumis dans les cas où :
 - les conditions d'accès au réseau ferroviaire entravent ou sont susceptibles d'entraver le développement de la concurrence ;
 - l'accès au réseau et aux installations de service n'est pas accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
 - est remise en cause *« la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installation de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des transports prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée [...] »* dans le contrat de performance tel que défini à l'article L. 2111-10 du code des transports.
3. Il ressort de ces dispositions que la tarification négociée doit respecter les principes d'équité et de non-discrimination et ne pas entraver le développement de la concurrence. C'est à l'aune de ces principes et de cette exigence que l'Autorité exerce sa mission.

² Le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE prévoit que : *« [l']organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent chapitre »*. Ces dispositions sont distinctes de la faculté offerte au gestionnaire d'infrastructure d'appliquer à tous les utilisateurs de l'infrastructure des réductions, ainsi que le prévoit le paragraphe 3 de l'article 33 de la directive.

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

4. Dans sa décision n° 2022-083 susvisée⁴, l'Autorité rappelle que le dispositif de tarification négociée ne s'inscrit pas dans un cadre dérogatoire aux principes tarifaires précisés par le droit européen⁵. En particulier, la tarification négociée ne peut tenir lieu de substitut à l'élaboration d'une tarification conforme aux règles européennes et nationales, reflétant le coût directement imputable et comprenant des majorations tarifaires soutenables pour les opérateurs. Il en résulte notamment que la négociation entre le gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire ne peut concerner que le niveau des majorations tarifaires, en conformité avec les principes fixés au paragraphe 3 de l'article 31⁶ et au paragraphe 1 de l'article 32⁷ de la directive 2012/34/UE, selon lesquels tout opérateur doit au moins s'acquitter du coût directement imputable pour accéder au réseau.
5. Les lignes directrices précisent que la tarification négociée ne doit pas conduire à instaurer un traitement discriminatoire entre les entreprises ferroviaires qui utilisent des capacités de l'infrastructure. Ainsi, seule une différence objective et temporaire de situation entre deux entreprises ferroviaires sur un même segment du marché aval des services de transport est susceptible de justifier la conclusion de tarifs négociés⁸.
6. Cette différence de situation est notamment susceptible d'exister – transitoirement – lors du passage d'une situation où le marché aval des services de transport de voyageurs a été historiquement organisé de manière monopolistique à une situation de concurrence sur ce marché, singulièrement lorsque l'accès à l'infrastructure ferroviaire est marqué, comme dans le cas des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse, par la combinaison d'un niveau élevé des redevances d'utilisation et d'une structure tarifaire fondée sur le sillon-kilomètre. Cette combinaison de facteurs génère en effet des coûts fixes importants pour les entreprises ferroviaires à chaque train additionnel, quel que soit le taux de remplissage de ce dernier, ce qui est susceptible de freiner la montée en charge de l'activité.
7. De manière plus précise et non exhaustive, une différence de situation peut notamment résulter de ce que, durant la phase de montée en charge des services de transport ferroviaire d'un nouvel entrant :
 - la demande peut évoluer progressivement, indépendamment des caractéristiques intrinsèques des différents services ferroviaires ;
 - le nouvel entrant ne dispose pas encore de la taille critique lui permettant de bénéficier de toutes les économies d'échelle ou d'envergure requises pour le développement de son activité ;
 - il existe des surcoûts liés à des barrières techniques (par exemple, la mise en place des systèmes embarqués de contrôle-commande et de signalisation domestiques pour les circulations sur lignes à grande vitesse) ; et/ou

⁴ Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article L. 2133-2 du code des transports.

⁵ Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, point 4.

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

⁷ Le premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE prévoit, comme exception aux principes de tarification posés à l'article 31, qu'« [u]n État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire ». Le deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE dispose, quant à lui, que « [l]e niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête ».

⁸ Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, point 14.

- l'opérateur historique bénéficie d'avantages comparatifs immatériels en matière de réputation, de marque et d'image⁹. Sur ce point, l'accès à un canal de distribution connu des voyageurs potentiels offre une forte visibilité à l'offre commerciale de l'opérateur historique.
8. Cette différence temporaire de situation pourrait ainsi se traduire par l'absence temporaire de viabilité économique de l'exploitation des services assurés par l'entreprise ferroviaire, qui pourrait notamment être démontrée au travers des éléments suivants :
- la démonstration que la demande exprimée vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire, à laquelle est susceptible d'être appliquée la tarification négociée, se situe temporairement en deçà de son niveau normal pour le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou est susceptible d'opérer. Il s'agit, par exemple, de la situation dans laquelle une entreprise ferroviaire nouvelle entrante enregistre une montée en charge progressive (ou « *ramp-up* ») de la demande par rapport au niveau cible de cette demande¹⁰ ; et/ou
 - la mise en évidence de surcoûts temporaires, spécifiquement supportés par l'entreprise ferroviaire concernée, qu'elle ne peut éviter pour exploiter des services sur le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou souhaite opérer et qui sont disproportionnés par rapport à son volume d'activité.
9. L'Autorité considère ainsi que le dispositif de tarification négociée constitue un levier pour favoriser le développement de la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et une utilisation effective et optimale de l'infrastructure. Il peut être utilisé, sous le contrôle du régulateur, comme le prévoit l'article L. 2133-2 du code des transports, dans la perspective d'un accroissement du nombre de circulations et, partant, d'un surcroît de recettes pour le gestionnaire d'infrastructure à court, moyen et long terme. Un tel dispositif peut ainsi contribuer au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, et au développement du mode ferroviaire.
10. L'Autorité relève également que ce dispositif s'avère d'autant plus important que le niveau des redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire applicables aux services librement organisés de transport de voyageurs est particulièrement élevé en France¹¹, de sorte que ces services sur-contribuent, dans leur ensemble, à la couverture des coûts complets qui leur sont attribuables¹².
11. Dans ce contexte, la tarification négociée doit permettre de réduire, au cours des premières années d'exploitation, la part des péages dans les coûts d'exploitation supportés par les nouveaux entrants sur le réseau ferré national qui connaissent une phase de « *ramp-up* » caractérisée par un taux de remplissage de leurs trains insuffisant pour assurer l'équilibre entre leurs recettes et leurs coûts¹³ du fait, notamment, d'un déficit de notoriété, et/ou, le cas échéant, des surcoûts par rapport à un opérateur nominal.

⁹ Sur ce point, l'accès à un canal de distribution connu des voyageurs potentiels offre une forte visibilité à l'offre commerciale de l'opérateur historique.

¹⁰ Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, point 18.

¹¹ Le rapport de l'Autorité sur le marché européen du transport ferroviaire en 2024 ([lien](#)) montre que les péages applicables aux services librement organisés de transport de voyageurs sont significativement plus élevés en France que dans les autres pays européens (page 8).

¹² À cet égard, l'avis n° 2026-010 du 10 février 2026 susvisé, à son point 95, illustre un taux de couverture des coûts complets attribuables aux services librement organisés de transport de voyageurs de l'ordre de 124 % en moyenne pour l'horaire de service 2027. En complément, les premières estimations de l'Autorité des taux de couverture à la maille de chaque segment de marché tarifaire illustrent des taux pouvant se situer entre 200 et 250 % pour les segments les plus contributifs.

¹³ Voir Yves Crozet, « *Trenitalia vs SNCF sur l'axe Paris-Lyon : un seul lit pour deux rêves ?* », 2026 ([lien](#)).

12. L'Autorité souligne néanmoins que la phase de montée en charge d'un nouveau service peut comporter une composante susceptible d'être objectivée *ex ante* selon des critères généraux, transparents et non discriminatoires, qui pourraient dépendre du profil des opérateurs le cas échéant (par exemple, opérateur existant exploitant un nouveau service ou opérateur « *pure player* »). Elle invite SNCF Réseau à examiner, pour l'avenir, la possibilité de traiter cette composante dans le document de référence du réseau. Cette composante se distingue, à ce titre, des éventuels surcoûts propres à la situation particulière d'un opérateur, qui appellent une appréciation individualisée. Les négociations tarifaires pourraient ainsi conserver un rôle complémentaire pour les situations particulières que la tarification générale ne permet pas d'appréhender.
13. Enfin, l'Autorité ne peut se prononcer sur la réduction proposée qu'au regard des éléments qui lui sont communiqués par les saisissants, permettant de justifier la différence objective et temporaire de situation. Il appartient ainsi au gestionnaire d'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire concernés de fournir à l'Autorité tout élément objectif, transparent et suffisamment étayé à cet effet¹⁴.

1.2. Contexte de la saisine

14. L'exploitation en propre par Renfe Viajeros des services de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse assurés sur les liaisons Marseille – Madrid et Lyon – Barcelone a débuté en juillet 2023. Au cours de la décennie précédente, de décembre 2013 à décembre 2022, ces services étaient exploités dans le cadre de la coopération commerciale « Elipsos » conclue entre SNCF Voyageurs et Renfe Viajeros. Chaque entreprise ferroviaire assumait alors les responsabilités de transporteur sur son propre réseau ferroviaire national, en prenant en charge les coûts et en percevant les revenus afférents. Les titres de transport étaient alors proposés à la vente, notamment, sur la plateforme SNCF Connect. SNCF Voyageurs a toutefois décidé de mettre fin à cette coopération à compter du 10 décembre 2022.
15. Dans ce contexte, l'Autorité avait été saisie par SNCF Réseau et Renfe Viajeros le 4 octobre 2023 (ci-après, « la saisine de 2023 ») d'un projet de tarification négociée portant sur les services suivants, exploités en propre par Renfe Viajeros, prévoyant l'application des réductions de la redevance de marché de l'ordre de :
- 15 % pour Marseille – Madrid et 12 % pour Lyon – Barcelone pour la première année d'application du dispositif, correspondant à l'horaire de service 2024 ;
 - 8 % pour Marseille – Madrid et 5 % pour Lyon – Barcelone pour la deuxième année d'application du dispositif, correspondant à l'horaire de service 2025.
16. Dans son avis n° 2023-056 du 30 novembre 2023 susvisé, l'Autorité ne s'était pas opposée aux réductions tarifaires pour les deux premières années¹⁵. Pour la troisième année d'application du dispositif, correspondant à l'horaire de service 2026, le contrat conclu entre les parties prévoyait qu'avant son début, SNCF Réseau procède au réexamen de la situation de Renfe Viajeros, en vue d'une re-saisine conjointe de l'Autorité portant sur un projet de tarification négociée applicable à cette période.

¹⁴ Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, points 7 et 16.

¹⁵ Ces réductions tarifaires avaient été valorisées sur le fondement de l'évaluation de l'effet « *ramp-up* » de chacun des deux services de Renfe Viajeros pour les trois années.

17. En application de l'article L. 2133-2 du code des transports¹⁶, et à l'issue de ce réexamen, SNCF Réseau a informé l'Autorité de son intention d'engager de nouvelles négociations avec Renfe Viajeros sur les réductions tarifaires applicables à la troisième année, conformément au contrat susmentionné, lequel prévoyait, à titre indicatif et sous réserve de l'avis conforme de l'Autorité, des réductions de l'ordre de 2 % pour le service Marseille – Madrid et de 1 % pour le service Lyon – Barcelone.
18. À l'issue de ces négociations, l'Autorité a été saisie le 15 juillet 2026 d'un projet de tarification négociée¹⁷ prévoyant des réductions de la redevance de marché de 4 % pour le service Marseille – Madrid et de 2 % pour le service Lyon – Barcelone applicables jusqu'au 12 décembre 2026, fin de l'horaire de service 2026.

2. Analyse

19. L'analyse de l'Autorité, dans le cadre de cette nouvelle saisine, consiste à vérifier, conformément aux lignes directrices formulées dans sa décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, que :
- l'opérateur se trouve toujours dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge, pour la troisième année d'application du dispositif (2.1) ; et
 - les réductions tarifaires proposées ont été dimensionnées à l'aide d'hypothèses crédibles, de nature à écarter tout risque de surestimation afin de respecter le principe de non-discrimination de la tarification d'accès à l'infrastructure (2.2).

2.1. Au regard des éléments communiqués par les saisissants, les services Marseille – Madrid et Lyon – Barcelone de Renfe Viajeros demeurent dans une situation objectivement et temporairement différente de celle de services ayant achevé leur phase de montée en charge

20. Les éléments communiqués par les parties à l'Autorité dans le cadre de l'instruction font apparaître que la phase de « *ramp-up* » n'est pas achevée au début de la troisième année d'application du dispositif. Le plan d'affaires actualisé communiqué par Renfe Viajeros présente une montée en charge plus lente que celle prévue lors de la saisine de 2023.

¹⁶ Aux termes de cet article, « [l']Autorité de régulation des transports est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'infrastructure avec un candidat ».

¹⁷ Ce projet de réduction négociée de la redevance de marché s'applique uniformément sur ligne à grande vitesse et sur ligne classique.

21. Les résultats de Renfe Viajeros pour ses deux premières années d'activité communiqués à l'Autorité¹⁸ présentent :

- des taux moyens de remplissage des trains plus faibles que ceux prévus dans le plan d'affaires qui avait été construit par Renfe Viajeros et communiqué au cours de l'instruction à l'Autorité lors de la saisine de 2023. En effet, les ratios de voyageurs-kilomètres par siège-kilomètre observés pour l'ensemble des deux services de Renfe Viajeros sont de [50 - 60] % pour 2024 et [60 - 70] % pour 2025 alors qu'ils avaient été estimés à [60 - 70] % pour 2024 et [60 - 70] % pour 2025 dans le plan d'affaires. Ces taux sont, en outre, significativement inférieurs au taux qui permettrait d'assurer l'équilibre entre recettes et coûts d'exploitation, estimé à environ [80 - 90] %¹⁹ ; et
- des recettes par conséquent inférieures aux prévisions.

22. Cette montée en charge plus lente que celle prévue dans le plan d'affaires communiqué lors de la saisine de 2023 résulte de raisons hors du contrôle de Renfe Viajeros. L'activité actuelle de Renfe Viajeros ne lui confère pas le statut d'un opérateur exploitant une grande partie du réseau ferré national français et l'entreprise fait toujours face à un déficit de notoriété vis-à-vis de l'opérateur historique. Ce déficit est accentué par le fait que, alors même que 93 % des titres de transport par train apte à la grande vitesse sont distribués par voie numérique²⁰, Renfe Viajeros ne peut distribuer ses titres de transport via la plateforme de vente de l'opérateur historique²¹ qui représentait, en chiffre d'affaires, plus de 80 % des ventes en ligne en 2023²².

23. Dans un tel contexte, l'Autorité considère qu'au regard des éléments communiqués, Renfe Viajeros se trouve toujours dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge pour la troisième année d'application du dispositif.

2.2. Les taux de réduction tarifaire sont proportionnés à la situation objectivement et temporairement différente des services de Renfe Viajeros, telle que justifiée par les saisissants

24. En premier lieu, l'Autorité note que SNCF Réseau applique la même méthode de valorisation des réductions tarifaires que celle qui avait été examinée lors de la saisine de 2023. Ces dernières sont déterminées à partir de l'effet « *ramp-up* » estimé de manière normative par SNCF Réseau pour chacune des trois premières années d'exploitation par rapport à la quatrième. SNCF Réseau applique une décote de manière à réduire l'effet « *ramp-up* » estimé pour tenir compte du fait que Renfe Viajeros n'exploite pas véritablement des nouveaux services mais des services précédemment exploités dans le cadre du partenariat Elipsos avec SNCF Voyageurs.

¹⁸ Données communiquées à l'observatoire de l'Autorité dans le cadre de la collecte annuelle des données des entreprises ferroviaires

¹⁹ Taux estimé à l'aide des plans d'affaires communiqués par Renfe Viajeros dans le cadre de l'instruction, aussi bien pour la saisine de 2023 que pour la présente saisine.

²⁰ D'après le bilan ferroviaire 2024 de l'Autorité, page 39 ([lien](#))

²¹ D'après le rapport de l'Autorité sur l'ouverture et l'utilisation des données de mobilité de février 2025, page 25 ([lien](#))

²² D'après le cahier thématique n° 3 « *Distribution, information et parcours voyageurs* » de l'étude sur l'ouverture à la concurrence 2026 de l'Autorité, page 44 ([lien](#))

25. En deuxième lieu, l'Autorité accueille favorablement la réduction de la décote appliquée par SNCF Réseau à l'effet « *ramp-up* », passant de 75 % pour la saisine de 2023 à [60 - 70] % pour la nouvelle saisine, afin de tenir compte de la montée en charge des services de Renfe Viajeros plus lente qu'anticipée. L'Autorité relève, à cet égard, qu'il ressort de l'instruction que ce retraitement :
- conduit à une augmentation significative de l'effet « *ramp-up* » évalué pour la troisième année par rapport à celui qui avait été estimé, à titre indicatif, lors de la saisine de 2023 ; et
 - est justifié au regard des données observées de remplissage des trains de Renfe Viajeros.
26. Au regard des éléments fournis par les saisissants, les réductions tarifaires négociées proposées sont proportionnées à l'effet « *ramp-up* » supporté par les services de Renfe Viajeros, dont l'estimation a été actualisée et, ainsi, à leur situation objectivement et temporairement différente de celle d'une exploitation ayant achevé sa montée en charge. L'Autorité relève par ailleurs que les saisissants n'ont pas communiqué d'autres éléments objectifs et transparents, tenant notamment aux surcoûts supportés par Renfe Viajeros, qui auraient potentiellement permis de justifier des réductions plus importantes.
27. L'Autorité relève, par ailleurs, que le document de référence du réseau limite l'application du dispositif de tarification négociée aux trois premières années d'exploitation. L'instruction du présent dossier montre que la durée effective d'une phase de montée en charge peut excéder cette période. Sans préjuger de la situation d'autres services et/ou opérateurs, l'Autorité invite SNCF Réseau à réexaminer, à l'occasion d'une prochaine évolution du document de référence du réseau et au regard des retours d'expérience disponibles, la pertinence de cette durée ainsi que les modalités de traitement de la composante standardisable de la montée en charge des nouveaux services comme évoqué au point 12 du présent avis.

Émet l'avis suivant :

L'Autorité ne s'oppose pas à l'application des réductions de la redevance de marché négociées entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros, applicables aux services de transport ferroviaire opérés entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone, jusqu'au 12 décembre 2026.

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

L'Autorité a émis le présent avis le 10 septembre 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guéné, vice-président.

Le Président

Thierry Guimbaud