

Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022

relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon

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

Saisie par SNCF Réseau, en application de l'article L. 2133-2 du code des transports, par un courrier enregistré le 17 mars 2022 au service de la procédure de l'Autorité ;

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

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

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit du Réseau ferré de France ;

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

Vu l'avis n° 2016-068 du 7 septembre 2016 relatif à la redevance de réservation négociée entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur la section de la ligne à grande vitesse Atlantique située entre Courtalain et Monts ;

Vu l'avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 ;

Vu l'avis n° 2021-009 du 9 février 2021 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2022 et 2023 (saisine du 11 décembre 2020) ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2021 – Version 4 » publié sur le site de SNCF Réseau le 11 décembre 2020, le « Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2023 – Version 1 » et le « Document de référence du réseau ferré national modifié relatif à l'horaire de service 2022 – Version 5 » publiés sur le site de SNCF Réseau le 10 décembre 2021 ;

Vu le courrier du directeur des transports ferroviaires et fluviaux et des ports (ci-après « commissaire du Gouvernement ») en date du 22 avril 2022, enregistré au service de la procédure de l'Autorité le 25 avril 2022, en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 1^{er} avril 2022 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 17 mai 2022,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

1. PRÉSENTATION DU CADRE JURIDIQUE, DU CONTEXTE ET DE LA SAISINE

1.1. Si la possibilité de négociation des redevances d'utilisation de l'infrastructure entre une entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure est prévue par le droit européen et le droit national, elle ne doit pas contrevenir aux principes applicables à la tarification de l'accès à l'infrastructure

1. Au sein du chapitre IV « *Tarification de l'infrastructure ferroviaire et répartition des capacités de l'infrastructure* » de la directive 2012/34/UE susvisée, les articles 29 et suivants de la section 2 relative à la « *[t]arification de l'infrastructure et des services* » ne prévoient aucune disposition relative à la tarification négociée. Les dispositions afférentes sont décrites au paragraphe 6 de l'article 56 relatif aux « *fonctions de l'organisme de contrôle* », au sein de la section 4 « *Organisme de contrôle* », et prévoient 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 ».

2. Ces dispositions ont été transposées en droit national par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, et codifiée à l'article L. 2133-2 du code des transports, qui prévoit que :

« [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. 2131-3¹ et celles de l'article L. 2131-4². L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord ».

3. Il ressort ainsi de l'ensemble 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, et que c'est à l'aune de ces principes et de cette exigence que l'organisme de contrôle exerce sa mission.

¹ Le 1^{er} 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 [...] ».

² L'article L. 2131-4 du code des transports dispose que « [l]'autorité de régulation des transports veille à ce que l'accès au réseau et aux installations de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. [...] Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 [...] ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure [...] des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. A ce titre, l'Autorité de régulation des transports prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transports ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3^o de l'article L. 2111-10 ».

4. À cet égard, l'Autorité a déjà eu l'occasion de souligner que le dispositif de tarification négociée ne s'inscrit pas dans un cadre dérogatoire aux principes tarifaires précisés par le droit européen³. Elle considère en particulier que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, ce dispositif constitue un levier supplémentaire pour favoriser, d'une part, le développement de la concurrence, d'autre part, une utilisation effective et optimale de l'infrastructure, telle que préconisée par l'article 26 de la directive 2012/34/UE⁴, et ce, dans la perspective d'un accroissement du nombre de circulations et, partant, d'un surcroît de recettes pour SNCF Réseau à court et plus long termes. La tarification négociée a donc vocation à constituer un instrument pouvant être utilisé de façon temporaire et limitée pour mieux remplir les objectifs de la directive dans des cas spécifiques, dont celui lié à l'arrivée de nouveaux entrants, avec un impact positif tant pour les usagers que pour l'opérateur en bénéficiant et pour le gestionnaire d'infrastructure.

1.2. L'Autorité a précisé la portée et les modalités de son contrôle à travers deux avis rendus en 2016 et en 2020, dont il ressort notamment que la tarification négociée ne présente pas un caractère discriminatoire dès lors qu'elle est fondée sur une différence objective de situation entre opérateurs sur un même segment du marché aval des services de transport

5. En 2016, soit avant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs, l'Autorité a donné son accord à une proposition de tarifs négociés entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités concernant la redevance de réservation⁵ de la section de la ligne à grande vitesse Atlantique située entre Courtalain et Monts pour l'horaire de service 2017 et s'y est opposée pour les horaires de service de 2018 à 2020⁶. À cet égard, l'Autorité avait précisé qu'« afin de ne pas entraver le développement de la concurrence et de préserver un accès au réseau équitable et non discriminatoire, SNCF Réseau devra publier cette redevance dans le DRR [le document de référence du réseau], en précisant son caractère négocié ».
6. L'Autorité s'est ensuite prononcée sur le principe même de la tarification négociée, sa mise en œuvre et l'étendue de son contrôle dans le cadre de son avis conforme relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023⁷. Elle y soulignait que, « sauf à priver d'effet utile les dispositions précitées prévoyant la possibilité pour le gestionnaire d'infrastructure de négocier le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure, le principe de non-discrimination, fixé au paragraphe 5 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE⁸, doit être interprété comme impliquant non seulement de ne pas appliquer des règles différentes à des situations comparables mais également de ne pas appliquer les mêmes règles à des situations différentes⁹. En pratique, il appartient ainsi à l'Autorité d'apprécier si l'écart entre le tarif régulé et le tarif négocié est dûment justifié par une différence objective de situation entre opérateurs eu égard à leurs positions respectives sur le marché aval. Pour ce faire, elle dispose « d'une marge d'appréciation importante en ce qu'elle tient compte d'un vaste faisceau d'éléments pour appuyer sa décision d'approuver ou non les tarifs négociés qui lui seront soumis ».

³ Avis n° 2020-016 du 6 février 2020 susvisé, point 197.

⁴ Avis n° 2020-016 du 6 février 2020 susvisé, point 200.

⁵ Ancienne redevance de marché.

⁶ Avis n° 2016-168 du 7 septembre 2016 susvisé.

⁷ Avis n° 2020-016 du 6 février 2020 susvisé.

⁸ L'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE susvisée prévoit qu'« [a]fin d'empêcher la discrimination, les États membres font en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire de l'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances ».

⁹ Avis n° 2020-016 du 6 février 2020 susvisé, point 199.

7. Par ailleurs, l'Autorité avait notamment relevé que :

- une telle tarification négociée ne doit pas se substituer à l'élaboration d'une tarification conforme aux règles européennes et nationales, reflétant le coût directement imputable et comprenant des majorations tarifaires dès lors qu'elles sont soutenables pour les opérateurs¹⁰, et ne peut donc porter que sur le niveau des majorations tarifaires ;
- le dispositif de tarification négociée doit rester ouvert à l'ensemble des entreprises ferroviaires, sans toutefois conduire à imposer au gestionnaire d'infrastructure de négocier les tarifs avec tous les opérateurs¹¹ ;
- dans la mesure où les négociations doivent être conduites « *sous l'égide de l'organisme de contrôle* »¹², l'Autorité considère qu'aux fins de s'assurer du respect des principes d'équité et de non-discrimination, il importe qu'elle ne soit pas seulement informée de l'intention de SNCF Réseau de négocier le niveau des redevances avec un candidat et, par la suite, saisie d'un projet de tarification négociée, mais bien qu'elle soit tenue régulièrement informée de l'évolution de ces négociations.

1.3. La saisine objet du présent avis s'inscrit dans le contexte particulier de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs

8. En mai 2020, Trenitalia France a demandé à SNCF Réseau à pouvoir bénéficier de tarifs négociés¹³.
9. SNCF Réseau a transmis, par voie électronique, le 9 juillet 2021, un courrier daté du 8 juillet 2021 informant l'Autorité de son intention de négocier avec Trenitalia France. Ce courrier indique notamment que « *SNCF Réseau informera [l'] Autorité de la date du lancement de cette négociation, puis régulièrement, de son évolution* ». Il ressort de l'instruction du présent avis que les négociations se sont déroulées du 7 octobre 2021 au 17 mars 2022¹⁴.
10. À partir du 18 décembre 2021, et donc avant l'issue des négociations avec SNCF Réseau, Trenitalia France a lancé progressivement ses services, devenant ainsi la première entreprise ferroviaire alternative à proposer des services domestiques de transport de voyageurs sur le réseau ferré national, en concurrence avec l'opérateur historique. Le 18 décembre 2021, Trenitalia France a procédé au lancement de deux allers-retours quotidiens entre Paris, Lyon, Turin et Milan *via* Chambéry et Modane par des trains à grande vitesse Frecciarossa. Le 5 avril 2022, un aller-retour a été lancé entre Paris et Lyon (Perrache et Part Dieu). Deux fréquences supplémentaires journalières sont prévues à compter du 1^{er} juin 2022, entre Paris (Gare de Lyon) et Lyon (Perrache et Part Dieu). Ces services ont été déployés avec un retard conséquent par rapport au plan d'affaires initial de Trenitalia France, qui prévoyait d'assurer, dès le mois d'octobre 2021, deux allers et retours par jour pour le service Paris-Lyon-Chambéry-Milan et 3 allers et retours par jour pour le service Paris-Lyon.
11. Le 17 mars 2022, SNCF Réseau et Trenitalia France ont transmis à l'Autorité une proposition de réduction négociée de la redevance de marché applicable à Trenitalia France à compter du 18 décembre 2021 pour les nouveaux services de transport ferroviaire entre Paris et Lyon, d'une part, et entre Paris et Modane *via* Lyon et Chambéry, d'autre part.

¹⁰ Article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE susvisée.

¹¹ Dans son avis n° 2020-016 du 6 février 2020, l'Autorité indiquait que « *[s]i la négociation ne doit effectivement être menée qu'avec un certain nombre d'entreprises, la restriction de leur nombre sera objectivement justifiée par la situation dans laquelle se trouvent ces dernières, et non décidée sur la base de critères ex ante* ».

¹² Article 56, paragraphe 6, de la directive 2012/34/UE susvisée.

¹³ Élément précisé par SNCF Réseau en réponse à la question n° 1 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 22 mars 2022.

¹⁴ Idem.

12. Pour rappel, le DRR 2022 prévoit que :

- les services domestiques entre Paris et Lyon sans poursuite du parcours vers l'Italie correspondent au segment A, pour lequel le tarif de la redevance de marché varie en fonction de la composition du train et de son heure de départ théorique. Il se situe à un niveau compris entre 20,28 euros et 32,15 euros par sillon-km pour l'horaire de service 2022¹⁵ ;
- les trains effectuant la liaison Paris-Lyon au départ ou à destination de l'Italie se voient appliquer une redevance de marché qui tient compte à la fois du marché domestique et du marché international. Le tarif appliqué pour ces liaisons est calculé au prorata des distances circulées sur ligne à grande vitesse de chaque sillon unitaire. Il se situe à un niveau compris entre 19,86 euros et 26,90 euros par sillon-km¹⁶ pour l'horaire de service 2022.

13. Au vu des pièces du dossier, il ressort que la proposition de réduction négociée de la redevance de marché s'applique comme suit :

- durant la première année d'exploitation des nouveaux services (du 18 décembre 2021 au 17 décembre 2022), SNCF Réseau accorde 37 % de réduction sur la redevance de marché applicable aux sillons-jours commerciaux attribués à Trenitalia France sur les liaisons Paris-Lyon et Paris-Lyon-Modane, dans la limite de 5 200 sillons-jours¹⁷ commerciaux sur toute la durée de l'année 1, ces deux liaisons étant confondues ;
- durant la deuxième année d'exploitation des nouveaux services (du 18 décembre 2022 au 17 décembre 2023) (ci-après l' « année 2 »), SNCF Réseau accorde 16 % de réduction sur la redevance de marché applicable aux mêmes sillons et dans la même limite que précisée *supra* ;
- durant la troisième année d'exploitation des nouveaux services (du 18 décembre 2023 au 17 décembre 2024) (ci-après l' « année 3 »), le niveau de réduction sur la redevance de marché envisagée est de 8 %, sous réserve d'un réexamen préalable de la situation de Trenitalia France et de l'évolution de la tarification des horaires de service 2024-2026.

14. Il est prévu une application uniforme de la réduction négociée de la redevance de marché sur l'ensemble des segments de marché concernés, qui sont définis notamment en fonction de la composition des trains (unité simple ou unité multiple) et de l'horaire de circulation¹⁸.

15. Dans son courrier du 22 avril 2022 susvisé, le commissaire du Gouvernement observe que « [c]ette mesure vise à faciliter l'émergence de nouveaux services dans un objectif de développement du transport ferroviaire poursuivi par l'État. Cette démarche est donc pleinement soutenue dans son principe par le Gouvernement [...] »

¹⁵ Tel que précisé en page 4 de l'annexe 5.2 « Barème des prestations minimales » du DRR 2022.

¹⁶ Conformément aux « Principes de la tarification des prestations minimales » du DRR 2022 (cf. Annexe 5.1.1, p. 18).

¹⁷ Un sillon-jour est défini en page 13 du Document de Référence 2022 comme étant un « [s]illon pour un jour donné ».

¹⁸ Élément précisé par SNCF Réseau en réponse à la question n° 3 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 22 mars 2022.

2. ANALYSE

16. Dans le contexte présenté en section 1, l'Autorité entend accompagner le développement de la concurrence à travers l'ensemble des leviers de régulation mis à sa disposition, notamment la tarification négociée dans les cas où cet outil se révèle adapté.
17. Ce levier doit toutefois être finement calibré afin d'être utilisé à bon escient. Il convient notamment de déterminer dans quelle mesure Trenitalia France se situe dans une situation objectivement différente de celle d'une entreprise ferroviaire installée sur les deux segments de marché considérés (aujourd'hui, seulement SNCF Voyageurs) pouvant justifier une différence de traitement tarifaire par rapport aux barèmes des prestations minimales fixés dans l'annexe 5.2 du DRR 2022. L'Autorité souligne en effet que l'application de réductions négociées, à titre transitoire, aux majorations tarifaires (redevances de marché pour les services librement organisés) n'est acceptable et compatible avec le principe de non-discrimination que si elle vise à corriger une différence de situation objective et transitoire entre un opérateur historique ou installé et un nouvel entrant.
18. Sous réserve de son objectivation, cette différence de situation est notamment susceptible d'exister transitoirement lors du passage d'une situation de monopole historique d'une entreprise ferroviaire sur le marché aval des services de transport de voyageurs 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'utilisation¹⁹ et d'une structure tarifaire fondée sur le sillon-km. 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, obérant ainsi la montée en charge de l'activité. De manière plus précise et non exhaustive, cette différence de situation peut notamment résulter de ce que, durant la phase transitoire de montée en charge des services de transport ferroviaire d'un opérateur ferroviaire nouvel entrant :
 - la demande peut évoluer progressivement, indépendamment des caractéristiques intrinsèques des différents services ferroviaires ;
 - le nouvel entrant ne dispose pas encore d'une taille critique suffisante lui permettant de bénéficier des économies d'échelle ou d'envergure requises pour le développement de son activité ;
 - il peut exister 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 grandes vitesses) ; et/ou
 - l'opérateur historique bénéficie d'avantages immatériels en termes à la fois de réputation, de marque et d'image.
19. Comme indiqué aux points 3 et suivants, l'Autorité a déjà souligné qu'une telle tarification négociée ne doit pas se substituer à l'élaboration d'une tarification conforme aux règles européennes et nationales, reflétant notamment la disposition à payer des utilisateurs du réseau. À cet égard, l'Autorité inscrit son analyse dans un contexte dans lequel des améliorations sont progressivement apportées à la structure de la tarification de SNCF Réseau, notamment en ce qui concerne les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs.

¹⁹ En France, le niveau moyen des redevances d'utilisation de l'infrastructure applicables aux services librement organisés de transport de voyageurs s'élève à 15,9 euros par train.km, soit un niveau plus de deux fois plus élevé que les niveaux observés en Allemagne, en Espagne et en Italie pour les mêmes services. En outre, dans le cadre de l'instruction, Trenitalia France a indiqué que, pour les services qu'elle effectue, les redevances d'utilisation de l'infrastructure et les tarifs d'accès aux gares de voyageurs représentent 60 % des coûts d'exploitation de ses services.

20. Dans le cadre de son avis conforme sur le projet tarifaire pour le cycle pluriannuel 2021-2023²⁰, l'Autorité a notamment souligné « *la nécessité, pour le prochain cycle de tarification pluriannuelle [2024-2026], d'envisager une amélioration de la segmentation [...] [et de] questionner la nature de l'unité de tarification* » des majorations. Elle estime à cet égard que la poursuite de l'amélioration des signaux tarifaires dans le cadre des prochains DRR doit être de nature à refléter plus finement et fidèlement le potentiel du marché aval, et ainsi limiter à l'avenir le besoin de recours à la tarification négociée.
21. Ces précisions étant apportées, l'Autorité regrette que, contrairement aux engagements pris par SNCF Réseau dans son courrier du 8 juillet 2021 mentionné au point 9 du présent avis, les négociations ne se soient pas tenues sous son égide et que sa saisine soit intervenue postérieurement aux premières circulations de Trenitalia France (2.1). Cette saisine tardive a toutefois permis à l'Autorité de fonder ses analyses tant sur les éléments fournis par SNCF Réseau concernant les calculs et la méthodologie ayant mené au niveau de réduction soumis à son appréciation que sur les données réelles disponibles pour les circulations effectuées depuis le 18 décembre 2021, ainsi que sur les dernières prévisions réalisées par Trenitalia France (2.2). Au cas d'espèce, l'Autorité valide la proposition de réduction de la redevance de marché pour les années 2022 et 2023 jusqu'à la fin de l'horaire de service 2023, au 9 décembre 2023 inclus, mais estime que la proposition pour l'année 2024 ne peut, à ce stade, faire l'objet d'une validation de sa part (2.3). Enfin, l'Autorité assurera un suivi de la montée en charge des services faisant l'objet des tarifs négociés validés pour les années 2022 et 2023 et demande à être associée aux futures négociations et ressaisie, à tout le moins, deux mois avant l'entrée en vigueur des tarifs négociés applicables à compter du 10 décembre 2023 (2.4).
22. L'Autorité note que la proposition de tarification négociée communiquée par SNCF Réseau porte sur trois années ne correspondant pas exactement à celui des horaires de service. Par exemple, la proposition de réduction de la redevance de marché de 37 % pour la première année correspond à une période allant du 18 décembre 2021 (lancement des circulations de Trenitalia France) au 17 décembre 2022. Si la période entre le 18 décembre 2021 et le 10 décembre 2022 s'inscrit bien dans le périmètre temporel de l'horaire de service 2022, celle allant du 11 décembre 2022 au 17 décembre 2022 s'inscrit dans celui de l'horaire de service 2023.

2.1. L'Autorité regrette que les négociations ne se soient pas tenues sous son égide et que sa saisine soit intervenue postérieurement aux premières circulations de Trenitalia France

23. Comme indiqué ci-avant, en dépit des engagements pris par SNCF Réseau dans son courrier du 8 juillet 2021, l'Autorité n'a ensuite pas reçu d'information complémentaire sur le déroulement des négociations entre cette date et le 17 mars 2022, date à laquelle SNCF Réseau a transmis les tarifs négociés à l'Autorité, en précisant leur montant, leur durée et leurs modalités d'application.
24. En l'espèce, le fait que l'Autorité n'ait pas été régulièrement tenue informée de l'évolution des négociations est dommageable en ce qu'elle a été privée de la possibilité :
- d'éclairer la teneur des débats, en particulier au regard des principes de non-discrimination et d'équité, et ce, dans le contexte particulier de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ;
 - d'exprimer son point de vue, notamment, quant à la tarification négociée applicable pour les horaires de service 2023 et 2024 ; et
 - de ce fait, prémunir au mieux les opérateurs de tout refus ultérieur.

²⁰ Avis n° 2020-016 du 6 février 2020, point 74.

25. Au surplus, l'Autorité aurait eu l'occasion d'indiquer que la saisine de tarifs négociés en cours d'horaire de service et après que l'opérateur concerné a commencé à faire circuler des trains sur le réseau ne correspond pas, en tout état de cause, à une pratique souhaitable.

2.2. SNCF Réseau utilise une méthodologie reposant sur le calcul du différentiel de chiffre d'affaires entre un nouvel opérateur et un opérateur installé qui pourrait être affinée et complétée

2.2.1. Le niveau de réduction de la redevance de marché a été justifié par SNCF Réseau sur la base du différentiel de revenu estimé entre un nouvel entrant et une entreprise ferroviaire installée, antérieurement au commencement de l'activité

26. Le niveau de la réduction de la redevance de marché pour les deux services de Trenitalia France a été justifié par SNCF Réseau sur le fondement d'une méthode reposant sur la détermination du différentiel de recettes pour un nouvel entrant comparativement à un opérateur installé, induit par la phase de développement progressif de l'activité commerciale (également appelée phase de « *ramp-up* »)²¹.
27. SNCF Réseau a indiqué au cours de l'instruction²² que « *[l]a tarification du réseau en vigueur est abordable pour un opérateur efficace opérant sur le réseau ferré national. Elle ne l'est toutefois pas forcément pour un nouvel entrant car celui-ci peut rencontrer des obstacles économiques et structurels que l'opérateur en place ne rencontre pas [...]. Le niveau de différenciation tarifaire proposé est donc estimé en relation avec les obstacles que connaissent les nouveaux entrants* ».
28. L'Autorité relève que les calculs effectués par SNCF Réseau ne prennent en compte qu'un seul des « *obstacles* » potentiellement rencontrés par un nouvel entrant, qui est celui lié au différentiel de recettes par rapport à un opérateur installé, du fait d'un moindre taux de remplissage de ses trains. SNCF Réseau indique à cet effet qu'« *il est en particulier acquis que, dans le secteur des transports, il existe une phase de montée en charge progressive lors des premières années d'exploitation (on parle de « ramp-up ») car les voyageurs ne changent pas instantanément leur comportement en fonction de l'offre* »²³.
29. Sur la base de travaux issus de la littérature économique²⁴, SNCF Réseau a évalué cet effet « *ramp-up* », estimant la part des recettes potentielles qu'un nouvel entrant est en mesure de capter les premières années : 80 % pour la première année, 90 % pour la deuxième et 95 % pour la troisième²⁵. Dans les tarifs négociés soumis à l'Autorité, le niveau de réduction de la redevance de marché applicable à Trenitalia France a ainsi été défini de manière à assurer la compensation de cet effet.

²¹ Pour calculer cet effet « *ramp-up* », SNCF Réseau a indiqué prendre en compte les recettes réalisées « *en relation avec les obstacles que connaissent spécifiquement les nouveaux entrants sur la base d'une analyse de ses perspectives de croissance* ».

²² Ces éléments ont été communiqués par SNCF Réseau en réponse à la question n° 1 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 7 avril 2022.

²³ Ces éléments ont été communiqués par SNCF Réseau en réponse à la question n° 6 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 22 mars 2022.

²⁴ Dharmawan, W. I., Sjafruddin, A., Frazila, R. B., Zukhruf, F. (2019). *Developing model of toll road traffic forecasting during ramp-up period*. In MATEC Web of Conferences (Vol. 270, p. 03016). Sperry, B. R., Dye, T. (2020). *Impact of new passenger rail stations on ridership demand and passenger characteristics: Hiawatha service case study*. Case Studies on Transport Policy, 8(4), 1158-1169.

²⁵ Ces éléments ont été communiqués par SNCF Réseau en réponse à la question n° 6 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 22 mars 2022.

30. À cet égard, l'Autorité relève que les calculs réalisés à partir des prévisions de trafic de Trenitalia France communiquées à SNCF Réseau, qui projetaient un effet « *ramp-up* » plus marqué, notamment en ce qui concerne les premières années d'exploitation, à la fois en termes de nombre de voyageurs et de chiffre d'affaires, conduisent à des résultats similaires à ceux obtenus par SNCF Réseau sous les hypothèses présentées au point 29.
31. Les calculs menés par SNCF Réseau comprennent quatre étapes présentées ci-après²⁶ :
- dans une première étape, SNCF Réseau a modélisé la demande globale en nombre de voyageurs sur les deux services Paris – Lyon et Paris – Lyon – Milan pour les années 2022, 2023, 2024 et suivantes. Pour ce faire, SNCF Réseau a estimé un niveau de demande pour l'année 2021, puis a calculé son évolution pour les années suivantes, en supposant que l'élasticité de la demande sur ces liaisons s'établit à 0,9 par rapport à l'évolution du produit intérieur brut (PIB), ce qui signifie qu'une augmentation de 1 % du PIB se traduit par un accroissement de la demande de 0,9 % en termes de nombre de voyageurs sur les axes considérés²⁷ ;
 - dans une deuxième étape, cette demande globale concernant les deux axes a été répartie par SNCF Réseau entre SNCF Voyageurs et Trenitalia France au prorata des circulations des deux opérateurs, en utilisant, pour Trenitalia France, les prévisions de circulations telles qu'elles existaient en mai 2021. Dans cette étape, SNCF Réseau fait ainsi l'hypothèse d'une parfaite substituabilité, du point de vue des voyageurs, entre les services des deux entreprises ferroviaires, grâce à un alignement des prix et des niveaux de service et postule l'absence d'avantages immatériels en termes à la fois de réputation, de marque et d'image de l'opérateur historique ;
 - dans une troisième étape, le nombre de voyageurs ainsi défini pour Trenitalia France est multiplié par un tarif moyen par passager de Trenitalia France, fixé par hypothèse à [redacted] euros²⁸ ;
 - dans une quatrième étape, SNCF Réseau retranche l'effet « *ramp-up* » cumulé des services Paris-Lyon et Paris-Lyon-Chambéry-Milan pour les années 2022, 2023 et 2024 du niveau de redevance de marché normalement exigible aux termes des conditions tarifaires prévues par l'annexe 5.2 du DRR.
32. L'Autorité prend acte de la méthodologie employée par SNCF Réseau pour évaluer l'effet « *ramp-up* » relatif au nombre de voyageurs. Elle relève que son application ne contient pas d'erreur manifeste. Elle observe néanmoins que cette méthodologie pourrait utilement faire l'objet d'améliorations et de développements, notamment pour tenir compte d'un effet d'induction lié au développement d'une offre nouvelle ou de différences qualitatives ou tarifaires entre nouveaux opérateurs et opérateurs installés.
33. L'Autorité relève également que le tarif moyen projeté de [redacted] euros aux conditions économiques de l'année 2021 pour les services de Trenitalia France peut sembler relativement modéré au regard du tarif moyen constaté sur les services de transport ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Lyon. Elle souligne néanmoins que l'hypothèse d'un tarif supérieur aurait conduit, selon le mode de calcul de SNCF Réseau, à un niveau de réduction de la redevance de marché supérieur

²⁶ Le modèle de SNCF Réseau a également été communiqué à l'Autorité dans le cadre de la réponse à la question n° 6 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 22 mars 2022.

²⁷ SNCF Réseau a indiqué, dans ses réponses aux questions 2 et 4 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 7 avril 2022, ne pas avoir utilisé les prévisions de demande fournies par Trenitalia France et avoir réalisé sa propre estimation de la demande en fonction des informations dont elle dispose, de façon à assurer la reproductibilité de la méthode.

²⁸ Ce tarif a été déterminé dans les conditions économiques de 2021. Il s'entend pour tous les services de Trenitalia France, quelles que soient les origines et destinations. Ce tarif est déterminé en vue d'estimer un chiffre d'affaires pour ce nouvel entrant ne tenant à ce stade pas compte de l'effet « *ramp-up* ». Le chiffre d'affaires ainsi obtenu est corrigé en fonction des coefficients présentés au point 29 pour obtenir l'effet « *ramp-up* » relatif aux recettes.

pour les trois années. En effet, un niveau tarifaire supérieur aurait augmenté le niveau du chiffre d'affaires théorique de Trenitalia France, en l'absence de toute phase transitoire de montée en charge, et donc le montant de l'effet « *ramp-up* », calculé à l'aide d'un pourcentage de ce chiffre d'affaires. L'Autorité considère donc que cette hypothèse n'est pas de nature à surestimer le niveau de la réduction de la redevance de marché destinée à s'appliquer aux circulations de Trenitalia France.

34. En outre, l'Autorité relève que les prévisions de trafic de Trenitalia France utilisées par SNCF Réseau pour déterminer le chiffre d'affaires théorique et, partant, l'effet « *ramp-up* » se sont révélées obsolètes, dans la mesure où le lancement d'un certain nombre de circulations a été retardé, compte tenu, notamment, des difficultés opérationnelles liées à la pandémie. Les circulations pour la fin de l'année 2021 et pour le début de l'année 2022 ont ainsi été très inférieures aux prévisions. Les calculs réalisés par l'Autorité démontrent toutefois que ce dernier point ne conduit pas à surestimer le niveau de la réduction de la redevance de marché par circulation pour tenir compte de l'effet « *ramp-up* », au regard de la méthodologie adoptée par SNCF Réseau.

2.2.2. L'observation des circulations débutées depuis le 18 décembre 2021 des services à grande vitesse ainsi que les prévisions les plus récentes fournies par Trenitalia France ne remettent pas en cause la réduction de majoration tarifaire prévue pour les années 2022 et 2023

35. Dans le cadre de l'instruction, Trenitalia France a communiqué à l'Autorité les éléments les plus récents dont elle disposait concernant les circulations effectuées et prévues pour les années 2022, 2023 et 2024, à la fois sur la liaison Paris – Lyon – Milan et sur la liaison Paris – Lyon. Il s'agit notamment des données réelles de chiffre d'affaires et de taux de remplissage pour les deux premiers mois de 2022 et des prévisions actualisées par rapport aux informations dont a disposé SNCF Réseau pour le reste des trois années. Ces informations permettent de mieux appréhender l'économie des services de Trenitalia France sur la période pour laquelle la tarification négociée est prévue.
36. Les éléments communiqués par Trenitalia France dans le cadre de l'instruction conduite par l'Autorité mettent bien en évidence l'existence d'un effet « *ramp-up* » relatif au nombre de voyageurs pour chaque service.
37. Plus précisément, le service fourni aux voyageurs sur la liaison Paris – Lyon – Milan a vocation à rester constant du point de vue de la fréquence des services ou de la composition des trains, avec deux allers-retours quotidiens en unité simple pour les trois années couvertes par la saisine. Les éléments reçus dans le cadre de l'instruction laissent apparaître une phase de montée en puissance progressive au cours des trois premières années d'exploitation, notamment en ce qui concerne le nombre moyen de passagers par circulation et le chiffre d'affaires, pour lequel une évolution significative en euros courants est prévue pour la même période, nonobstant un dimensionnement identique des services.
38. Toutefois, la mise en évidence d'un effet « *ramp-up* » lié au nombre de voyageurs s'agissant du service Paris – Lyon est rendue plus difficile du fait du déploiement progressif de l'offre de Trenitalia France, marqué par (i) un début du service uniquement en cours d'année 2022 avec un aller-retour pour les mois d'avril et de mai, (ii) le lancement de deux allers-retours supplémentaires à partir de juin 2022 et (iii) [...]. Celui-ci conduit ainsi à devoir distinguer, dans les augmentations du nombre de voyageurs et, partant, du chiffre d'affaires, un effet lié à l'accroissement de l'offre d'un effet « *ramp-up* ».

39. À cet égard, l'instruction fait apparaître que le nombre de voyageurs et le chiffre d'affaires estimés augmentent très significativement entre 2022 et 2024, et de façon beaucoup plus dynamique que l'augmentation de l'offre. [...]
40. Ces éléments ont permis à l'Autorité de réaliser sa propre estimation du niveau de l'effet « *ramp-up* » et de la comparer avec celle transmise par SNCF Réseau. L'Autorité a ainsi évalué cet effet à hauteur de l'écart global de chiffre d'affaires entre les années 2022 et 2024 (en euros constants) pour un niveau d'offre identique. Ainsi :
- pour le service Paris – Lyon – Milan, l'offre étant constante, une simple différence du nombre de voyageurs valorisée au produit moyen de l'année 2022 et de l'année 2023 permet de disposer d'une estimation de cet effet « *ramp-up* » en millions d'euros pour chacune de ces années ;
 - pour le service Paris – Lyon, le déploiement de l'offre étant progressif, cette différence de nombre de voyageurs est calculée en la fondant sur les seules circulations projetées pour les années 2022 et 2023, de sorte qu'elle ne reflète que l'impact de l'évolution du nombre moyen de voyageurs par circulation. La méthode mise en œuvre consiste à déterminer le niveau de chiffre d'affaires à partir des circulations de l'année 2022 en y appliquant le nombre moyen de voyageurs par circulation de l'année 2024.
41. Le niveau de l'effet « *ramp-up* » global (pour les deux services) ainsi estimé, pour les années 2022 et 2023, par l'Autorité, rapporté au montant de redevance de marché correspondant à l'offre réelle des services de Trenitalia France, ne conduit pas à faire apparaître la proposition de réduction tarifaire de SNCF Réseau comme étant surestimée pour ces deux années.
42. Plus précisément, l'effet « *ramp-up* », en termes de chiffres d'affaires, pour les deux services, est estimé par l'Autorité à [15-20] millions d'euros pour l'année 2022 et [15-20] millions d'euros pour l'année 2023, selon la méthode de calcul exposée précédemment. Ces montants sont à mettre en regard de l'application des taux de réduction de 37 % pour l'année 2022 et de 16 % pour l'année 2023 aux circulations réalisées sur les deux premiers mois de 2022 et projetées à partir des dernières prévisions fournies par Trenitalia France, qui conduit à une réduction de la redevance de marché de [...] millions d'euros pour l'année 2022 et de [...] millions d'euros pour l'année 2023.
43. L'Autorité précise par ailleurs que son calcul sous-estime, par construction, l'effet « *ramp-up* », dans la mesure où celui-ci devrait plutôt refléter la différence existant, dans le nombre moyen de voyageurs par circulation, entre les années 2022 et 2025, puisque l'année 2024 – qui constitue la troisième année d'exploitation de ces services – est elle-même potentiellement caractérisée par une montée en charge progressive de l'activité commerciale.

2.2.3. Au surplus, les difficultés opérationnelles pour un nouvel entrant en termes de déploiement de l'offre n'ont pas été prises en compte par SNCF Réseau

44. L'Autorité relève que les calculs menés par SNCF Réseau ne prennent pas en compte l'ensemble des obstacles que peuvent rencontrer de nouveaux entrants sur le marché des transports ferroviaires de voyageurs à grande vitesse en France.

45. À ce sujet, l'Autorité a eu l'occasion de souligner, dans l'édition 2022 de son étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, que « [I]l'entrée sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse constitue un parcours semé de difficultés techniques au cœur du système ferroviaire français »²⁹.
46. L'Autorité avait notamment souligné que « l'équipement des TAGV en systèmes de signalisation et de sécurité embarqués requis pour circuler sur le réseau français des LGV » est un « frein majeur », dans le sens où « leur implémentation et, le cas échéant, leur interfaçage avec d'autres systèmes déjà installés [peuvent] s'avérer très complexes, peu efficaces et coûteux »³⁰. Ainsi, ce coût supplémentaire réduit les possibilités du nouvel entrant de mobiliser le matériel roulant nécessaire pour effectuer un nombre d'allers-retours quotidiens correspondant à celui souhaité au moment de l'élaboration du plan d'affaires par rapport à un opérateur déjà installé.
47. En conséquence, l'effet « *ramp-up* » relatif au nombre de voyageurs peut s'accompagner de surcoûts et d'un effet « *ramp-up* » relatif à un déploiement progressif de l'offre. En effet, le déploiement des circulations du nouvel entrant peut être limité par rapport à celui qui aurait correspondu à une situation dans laquelle ces obstacles n'existeraient pas, limitant ainsi les recettes réalisées et l'optimisation du matériel roulant.
48. En l'espèce, cet effet est souligné par Trenitalia France dans les éléments communiqués dans le cadre de l'instruction³¹, qui indique notamment que l'existence de barrières techniques à l'entrée (par exemple, la mise en place des systèmes embarqués de contrôle-commande et de signalisation domestiques) « a empêché de réaliser une offre plus importante ». Ces barrières ont d'ailleurs engendré des coûts importants d'homologation du matériel roulant.
49. Ces difficultés ont été accrues dans le contexte de la crise sanitaire. En effet, il ressort des pièces du dossier que Trenitalia France a dû décaler significativement le lancement de ses services par rapport à la date initialement prévue du fait « de la pandémie et de quelques imprévus opérationnels »³². De fait, le projet initial, qui prévoyait trois allers-retours entre Paris et Lyon ainsi que deux allers-retours entre Paris et Milan via Lyon et Chambéry dès le début de l'horaire de service 2022, a été décalé, comme exposé au point 10 du présent avis. Le nombre d'allers-retours limité du nouvel entrant à son arrivée sur le marché ne lui permet ainsi pas de réaliser les économies d'échelle ou d'envergure requises pour le développement de son activité.
50. Par ailleurs, sur l'axe Paris-Lyon, Trenitalia France a indiqué, au cours de l'instruction, que [...]
51. Enfin, le nombre limité d'allers-retours par service réalisé par le nouvel entrant pèse sur sa capacité à capter une part significative de la demande des voyageurs. Le développement de l'activité commerciale du nouvel entrant passe ainsi, en amont, par un développement de son offre. Les économies d'échelle susceptibles d'être réalisées à court terme en sont ainsi d'autant plus limitées par rapport à un opérateur réalisant un nombre d'allers-retours plus important.
52. Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité relève que l'approche utilisée par SNCF Réseau pour calculer le niveau de la tarification négociée, en n'intégrant pas, notamment, l'effet « *ramp-up* » relatif au développement de l'offre, ne tient compte que d'une partie limitée des obstacles qu'un nouvel entrant est susceptible de rencontrer sur le marché français de la grande vitesse. L'Autorité estime ainsi que cette prise en compte partielle des problématiques propres aux nouveaux entrants est plutôt de nature à sous-estimer le niveau de la réduction de redevance de

²⁹ Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, édition 2022 ; ART ; page 79.

³⁰ Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, édition 2022 ; ART ; page 80.

³¹ Ces éléments proviennent de la réponse de Trenitalia France à la question 5 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 25 avril 2022.

³² Ces éléments proviennent de la réponse de Trenitalia France à la question 2 de la mesure d'instruction envoyée par l'Autorité le 7 avril 2022.

marché pouvant s'appliquer à Trenitalia France et conforte ainsi le taux de réduction applicable aux majorations tarifaires pour les années 2022 et 2023.

2.3. Au cas d'espèce, l'Autorité valide la proposition de réduction de la redevance de marché pour les années 2022 et 2023, mais estime que la proposition pour l'année 2024 ne peut, à ce stade, faire l'objet d'une validation de sa part

53. Il ressort de ce qui précède, notamment des éléments exposés dans les sections 2.2.2 et 2.2.3, que SNCF Réseau a défini une proposition de tarification négociée sur la base d'une méthode qui n'apparaît pas de nature à surestimer le niveau de réduction de la redevance de marché nécessaire pour placer Trenitalia France sur un pied d'égalité avec l'opérateur historique pour les années 2022 et 2023.
54. Afin de poursuivre l'accompagnement de l'ouverture récente à la concurrence des services de transport ferroviaire à grande vitesse, l'Autorité ne s'oppose donc pas à la mise en œuvre de la tarification négociée :
- pour la première année 2022 au sens de la saisine (à savoir du 18 décembre 2021 au 17 décembre 2022) ; et
 - pour la deuxième année 2023 au sens de la saisine, en limitant cependant l'application de la tarification négociée à la fin de l'horaire de service 2023 (c'est-à-dire au 9 décembre 2023 inclus).
55. S'agissant de ces deux années, dans un souci de transparence, SNCF Réseau devra, dans les DRR 2022 et 2023 (i) publier les taux de réduction susvisés, en précisant leur caractère négocié³³ et (ii) annexer ou présenter la méthodologie d'analyse qui a abouti à l'estimation du niveau des tarifs négociés.
56. S'agissant des réductions négociées dont l'Autorité a été saisie, applicables à partir de l'horaire de service 2024 débutant le 10 décembre 2023 (fin de l'année 2023 et année 2024 de la saisine), l'Autorité relève qu'elles s'inscrivent dans le prochain cycle de tarification pluriannuel 2024-2026. La structure et les niveaux tarifaires des services non conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs n'étant, par définition, ni connus ni *a fortiori* exécutoires³⁴, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer, à ce stade³⁵, sur une proposition de réduction portant sur cet horaire de service.

2.4. L'Autorité assurera un suivi de la montée en charge des services faisant l'objet des tarifs négociés validés pour les années 2022 et 2023 et demande à être associée aux futures négociations et ressaisie, à tout le moins, deux mois avant l'entrée en vigueur des tarifs négociés applicables à compter du 10 décembre 2023

57. Dans le cadre de l'exercice de sa mission de suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, l'Autorité assurera un suivi de la montée en charge des services de Trenitalia France. À ce titre, elle demande que lui soit communiquées, à tout le moins à l'issue de

³³ Comme précisé dans son avis n° 2016-168 du 7 septembre 2016.

³⁴ Aux termes du I de l'article 10 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 : « Au plus tard un an avant l'entrée en vigueur du premier horaire de service du projet de tarification pluriannuelle ou du projet de tarification élaboré en application du dernier alinéa de l'article L. 2133-5 du code des transports, SNCF Réseau publie dans le document de référence du réseau, prévu à l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, un projet de tarification de l'infrastructure ferroviaire portant sur l'ensemble des horaires de service concernés, accompagné d'une mention précisant que son caractère exécutoire est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, conformément à l'article L. 2133-5 du code des transports. L'Autorité rend son avis, qui porte sur l'ensemble des horaires de service du projet de tarification, dans un délai de deux mois suivant la publication du document de référence du réseau. »

³⁵ L'avis en la matière ne pourra intervenir, au plus tôt, qu'en février 2023.

chacune des deux années ayant fait l'objet d'une tarification négociée validée, les données constatées relatives notamment (i) aux circulations effectives, (ii) aux taux de remplissage des trains et (iii) aux chiffres d'affaires.

58. Par ailleurs, l'Autorité détenant le pouvoir de s'opposer aux tarifs négociés dans un délai de deux mois suivant sa saisine, la sécurité juridique impose, dans l'intérêt des saisissants, que l'avis de cette dernière soit obtenu avant le début de l'horaire de service concerné ou la date de la première application prévue des tarifs négociés. Elle invite par ailleurs les opérateurs ferroviaires à faire correspondre leurs années tarifaires aux horaires de services tels que définis par le DRR de SNCF Réseau.
59. En l'espèce, l'Autorité ne pouvant être saisie que de réductions se rapportant à des tarifs rendus exécutoires par son avis conforme, cela signifie concrètement que, pour l'année 2024, elle devrait être saisie (i) une fois que les tarifs pour l'horaire de service 2024 seront devenus exécutoires, soit du fait de son avis conforme, à intervenir au plus tôt en février 2023, soit du fait des dispositions applicables en cas d'avis défavorable de l'Autorité, et, en tout état de cause, (ii) deux mois avant le début de l'horaire de service 2024 (prévu le 10 décembre 2023).
60. En outre, dans le cas d'une nouvelle saisine d'une réduction négociée pour l'horaire de service 2024, l'Autorité invite SNCF Réseau et Trenitalia France à la tenir régulièrement informée du processus de négociation préalablement à la saisine, conformément aux engagements pris par SNCF Réseau dans son courrier du 8 juillet 2021.

CONCLUSION

S'agissant des réductions de la redevance de marché négociées entre SNCF Réseau et Trenitalia France, applicables aux nouveaux services de transport ferroviaire sur les axes Paris-Lyon, d'une part, et Paris-Lyon-Modane, d'autre part, dont elle a été saisie, l'Autorité :

- ne s'oppose pas à l'application des réductions négociées de la redevance de marché pour les années 1 et 2 au sens de la présente saisine jusqu'à la fin de l'horaire de service 2023 (soit jusqu'au 9 décembre 2023 inclus) ;
- s'oppose à l'application des réductions négociées de la redevance de marché pour l'année 2, à partir du 10 décembre 2023, et pour l'année 3, au sens de la présente saisine ;
- demande, dans le cas où SNCF Réseau et Trenitalia France viendraient à ressaisir l'Autorité de tarifs négociés portant sur l'horaire de service 2024, que cette nouvelle saisine intervienne une fois que les tarifs pour l'horaire de service 2024 seront devenus exécutoires et au plus tard deux mois avant leur entrée en vigueur prévisionnelle. Dans une telle hypothèse, l'Autorité invite par ailleurs SNCF Réseau et Trenitalia France à la tenir régulièrement informée du processus de négociation préalablement à la saisine.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 17 mai 2022.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman