

Consultation publique

Lignes directrices relatives à la tarification négociée de l'utilisation de l'infrastructure

Début : 5 septembre 2022

Fin : 9 octobre 2022

Document de réponse aux questions

Réponse SNCF Voyageurs à la consultation publique de l'ART sur les lignes directrices relatives à la tarification négociée de l'utilisation de l'infrastructure

1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE

1.1. Le droit européen et national permet au gestionnaire d'infrastructure d'appliquer, sous le contrôle du régulateur, des redevances d'infrastructure négociées avec une entreprise ferroviaire, sous réserve de ne pas contrevenir aux principes applicables à la tarification de l'accès à l'infrastructure

1. Le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE susvisée 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 »¹.

¹ La possibilité de négociation bilatérale des redevances d'utilisation de l'infrastructure entre un gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 56.6 de la directive 2012/34/UE, est distincte de la faculté offerte au gestionnaire d'infrastructure d'appliquer à tous les utilisateurs de l'infrastructure des réductions, tel que cela est prévu par l'article 33 de la directive 2012/34/UE. Cette disposition prévoit notamment, à son paragraphe 3, que « [l]es gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des

2. Cette possibilité de négociation sur le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure a été transposée 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, créant l'autorité de régulation sectorielle. Ces dispositions sont codifiées 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. 2131-3 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 ».
3. Ainsi, le droit européen et le droit national instaurent un mécanisme permettant au gestionnaire de l'infrastructure de fixer le niveau des redevances à l'issue de négociations avec un candidat. Toutefois, ces négociations sont encadrées en ce qu'elles sont soumises au contrôle du régulateur, le droit national précisant que ce dernier doit s'assurer du respect des dispositions mentionnées aux articles L. 2131-3² et L. 2131-4³ du code des transports. Ainsi, l'Autorité peut s'opposer aux tarifs négociés qui lui sont soumis dans les cas où :
 - Les conditions d'accès au réseau ferroviaire entravent ou sont susceptibles d'entraver le développement de la concurrence ;
 - L'accès au réseau et aux installations de service n'est pas accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
 - Les dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées ne sont pas cohérentes avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques, y compris la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure.
4. L'Autorité dispose, dans ce cadre, 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 sont soumis. Par ailleurs, l'Autorité considère, 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, que le principe de non-discrimination fixé au paragraphe 5 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE⁴ doit être interprété comme impliquant de ne pas appliquer la même règle à des situations différentes⁵.

réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées ». Cette disposition a été transposée en droit national à l'article 33 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

² 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 ».

³ L'article L. 2131-4 du code des transports dispose que : « L'autorité de régulation des transports veille à ce que l'accès au réseau et aux installations de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. [...] Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 [...] ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure [...] des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

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

⁵ Voir, en ce sens, 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, point 199.

1.2. La négociation ne peut porter que sur le niveau des majorations tarifaires mais reste ouverte à tout opérateur justifiant d'une différence objective de situation

5. En premier lieu, la 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 soutenables pour les opérateurs. Il en résulte que la négociation entre le gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire ne pourra 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 lequel tout opérateur doit au moins s'acquitter du coût directement imputable pour accéder au réseau.
6. En second lieu, le processus de tarification négociée est potentiellement ouvert à l'ensemble des entreprises ferroviaires, sans toutefois que cette circonstance puisse conduire à imposer au gestionnaire d'infrastructure de négocier les tarifs avec tous les opérateurs, dès lors que seule une différence objective de situation est susceptible de justifier la mise en œuvre d'une telle tarification.
7. À des fins de transparence, dès lors que le gestionnaire d'infrastructure systématise des critères d'analyse pour évaluer les demandes d'entrée en négociation formulées par les entreprises ferroviaires, il doit en faire la publicité dans le document de référence du réseau. Chacun des critères ainsi établis doit être objectif, transparent et non discriminatoire. Toutefois, par construction, ces critères n'ont pas vocation à être exhaustifs dans la mesure où, notamment, les situations à venir donnant lieu à négociation entre le gestionnaire et les entreprises ferroviaires ne peuvent pas toutes être anticipées.
8. Dans le cas où la négociation ne doit effectivement être menée, de manière bilatérale, qu'avec un certain nombre d'entreprises ferroviaires, la restriction de leur nombre sera objectivement justifiée par le gestionnaire d'infrastructure, au regard de la situation dans laquelle se trouvent les entreprises ferroviaires qui souhaitent négocier, en se fondant, le cas échéant, sur l'application des critères que le gestionnaire d'infrastructure aura préalablement définis et publiés.
9. S'agissant de la charge de la preuve, elle incombe aux saisissantes. À défaut d'éléments probants justifiant la mise en œuvre d'une tarification négociée dont est saisie l'Autorité, celle-ci n'aura d'autre choix que de rendre un avis défavorable. En cas de différends entre le gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire qui souhaite négocier le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure, l'Autorité pourra être saisie sur le fondement de l'article L. 1263-2 du code des transports.
10. Enfin, dans le cas où l'Autorité ne s'oppose pas à la mise en œuvre de la tarification négociée, il conviendra que le gestionnaire d'infrastructure concerné, pour des raisons de transparence, publie les tarifs négociés dans son document de référence du réseau.

Question 1

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 L'alinéa 1 du paragraphe 1 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE prévoit, comme exception aux principes de tarification posés à l'article 31, qu'« [u]n État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire ». L'alinéa 2, paragraphe 1 de l'article 32 de la directive 2012/34/UE dispose que « [l]e niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête » ; voir, en ce sens, 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, point 201.

Avez-vous des commentaires concernant la publication de la tarification négociée dans le document de référence du réseau du gestionnaire d'infrastructure ?

Réponse SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs prend note que sa remarque émise lors des précédents avis/consultations relative à la transparence et à la publicité des informations a partiellement été prise en compte dans la modification du DRR 2022 en version 6.

L'annexe 5.1.3 du DRR 2022 publie les informations suivantes relatives :

- au candidat*
- aux dessertes*
- à la période*
- aux taux de réduction RM*
- à l'avis de l'ART.*

Le DRR pourrait également utilement préciser de façon très claire les modalités de détermination de la réduction, de sorte que chaque candidat soit en mesure d'anticiper le niveau d'aide escompté et la durée de celle-ci.

Il conviendrait que les lignes directrices de l'ART présentent de façon précise les conditions et critères d'attribution de la tarification négociée.

A cet égard, les modalités de fixation de la réduction devraient être strictement définies et transparentes.

Les lignes directrices devraient préciser :

- si les taux de réduction sont prévus par palier et si oui, sur quels critères ils sont définis ;*
- les dessertes / marchés / sous-segments de marchés pour lesquels la tarification différenciée est applicable ;*
- les modalités de détermination de l'enveloppe allouée par le GI à la tarification négociée ainsi que les modalités de partage entre les opérateurs ferroviaires qui soumettent des demandes de réduction.*

La mise en place de la tarification différenciée soulève des interrogations quant à son financement et au risque de répercussion sur les opérateurs ne bénéficiant pas d'une telle réduction de la redevance de marché. En effet, ces opérateurs supporteraient les coûts échoués consécutifs à la réduction de la redevance. Pour garantir l'équité entre opérateurs, un mode de financement de ces coûts échoués devrait alors être trouvé car ils ne sauraient ni dégrader la performance des opérateurs ni être répercutés aux consommateurs.

1.3. Le dispositif de tarification négociée constitue un levier supplémentaire pour favoriser le développement de la concurrence et l'utilisation effective et optimale de l'infrastructure ferroviaire

11. L'Autorité considère que le dispositif de tarification négociée constitue un levier supplémentaire pour favoriser à la fois le développement de la concurrence et une utilisation effective et optimale de l'infrastructure, telle que préconisée par l'article 26 de la directive 2012/34/UE précitée, et ce, 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 termes⁸. Un tel dispositif peut ainsi contribuer au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, et à favoriser le développement du mode ferroviaire.

12. Dans ce contexte, la tarification négociée constitue 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 – *mais pas exclusivement* –, avec un impact positif pour (i) l'entreprise ferroviaire en bénéficiant, (ii) le gestionnaire d'infrastructure, (iii) le système de transport ferroviaire national et, *in fine*, (iv) les usagers.

1.4. Tirant les enseignements de l'instruction des avis traitant de la tarification négociée, l'Autorité estime nécessaire d'établir les présentes lignes directrices

13. L'Autorité s'est prononcée à trois reprises sur le dispositif de tarification négociée s'agissant du réseau ferré national :
- le 7 septembre 2016, préalablement à 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 réservation⁹ de la section de la ligne à grande vitesse Atlantique située entre Courtalain et Monts pour l'horaire de service 2017, mais s'y est opposée pour les horaires de service de 2018 à 2020¹⁰ ;
 - le 6 février 2020, l'Autorité s'est 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 2023¹¹ ;
 - enfin, le 17 mai 2022, l'Autorité a donné son accord à l'application de la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France applicable aux nouveaux services de transport ferroviaire sur les axes Paris-Lyon et Paris-Lyon-Modane jusqu'à la fin de l'horaire de service 2023 et s'y est opposée pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024¹².
14. Dans le silence des textes et à la lumière des différents avis rendus par l'Autorité traitant de la tarification négociée, les présentes lignes directrices ont pour objet d'apporter des éléments de précisions relatifs aux modalités concrètes de mise en œuvre des dispositions de l'article L. 2133-2 du code des transports. Il s'agit notamment (i) de préciser les éléments que doit comporter la saisine de l'Autorité afin de démontrer l'existence d'une différence objective de situation, susceptible de justifier, sur le réseau ferré national, l'application de redevances d'utilisation de l'infrastructure négociées entre le gestionnaire d'infrastructure et un candidat, et, partant, de s'assurer, notamment, du respect du principe de non-discrimination, (ii) de clarifier les délais dans lesquels l'Autorité doit être saisie et (iii) de formuler certaines recommandations portant sur le déroulement du processus de négociation.

⁸ Voir, en ce sens, l'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, point 4.

⁹ Ancienne redevance de marché.

¹⁰ Avis n° 2016-168 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.

¹¹ 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.

¹² 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.

2. L'OFFICE DE L'AUTORITÉ SE CONCENTRE PRINCIPALEMENT SUR LA DÉMONSTRATION DE L'ABSENCE DE CARACTÈRE DISCRIMINATOIRE DES TARIFS NÉGOCIÉS

15. Comme cela est mentionné *infra*, la tarification négociée ne doit pas conduire à instaurer un traitement discriminatoire entre les entreprises ferroviaires qui utilisent des capacités de l'infrastructure. En ce sens, la tarification négociée doit nécessairement être fondée sur une différence temporaire et objective de situation entre deux entreprises ferroviaires sur un même segment du marché aval des services de transport.
16. 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'utilisation et d'une structure tarifaire fondée sur le sillonn-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, 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
17. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire qui s'entendent sur un niveau de tarification négociée doivent démontrer, par tout moyen approprié, que la différence de traitement tarifaire proposée sur un ou plusieurs segments de marché par rapport aux barèmes des prestations minimales est temporairement justifiée.
18. La démonstration, par les parties, de la justification de l'application temporaire d'une tarification négociée doit reposer sur des analyses, fondées sur des données justifiées, qui permettent de mettre en évidence le fait que l'entreprise ferroviaire, susceptible de se voir appliquer la tarification négociée, (i) ne se trouve pas dans des conditions normales de fonctionnement sur le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou souhaite opérer et (ii) que cette situation est bien temporaire, pour des raisons qui sont hors de son contrôle.
19. Les analyses constituant des éléments de démonstration peuvent, notamment, correspondre aux éléments suivants :
 - la mise en évidence de surcoûts temporaires, spécifiquement supportés par l'entreprise ferroviaire susceptible de se voir appliquer la tarification négociée, 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. Il s'agit, par exemple, de surcoûts liés à l'équipement des matériels roulants en sous-systèmes domestiques de contrôle-commande et de signalisation embarqués pour un nouvel entrant qui souhaiterait opérer des services à grande vitesse sur des lignes non équipées du système européen de gestion du trafic, l'ERTMS ;

- la démonstration que la demande exprimée vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire, susceptible de se voir appliquer la tarification négociée, se situe temporairement en deçà de son niveau normal pour le ou les segments de marché sur lesquels l'entreprise ferroviaire opère ou est susceptible d'opérer. Il s'agit, par exemple, de la situation dans laquelle une entreprise ferroviaire nouvelle entrante est confrontée à une montée en puissance progressive (ou « *ramp-up* ») de la demande par rapport au niveau cible de cette demande ;
- la démonstration de l'absence de viabilité économique temporaire pour l'entreprise ferroviaire, susceptible de se voir appliquer la tarification négociée, alors qu'en régime normal de fonctionnement sur le ou les segments de marché sur lesquels elle opère ou est susceptible d'opérer, cette viabilité économique est assurée.

Question 2

Avez-vous des observations et/ou suggestions à formuler concernant les éléments de démonstration à apporter pour justifier une différence objective de situation sur un ou plusieurs segments de marché ?

Réponse SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs demande que la **méthode de calcul de montée en charge** utilisée par SNCF Réseau pour justifier de l'attribution d'une tarification négociée soit publiée.

S'agissant des réductions, il est rappelé que l'article 33 de la Directive 2012/34 précise au § 5 : « Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires. »

Le premier critère objectif à étudier pour l'attribution de la tarification négociée devrait être la capacité financière de l'opérateur ferroviaire et notamment à son appartenance (voire son contrôle) à un groupe présent sur les marchés européens et internationaux.

SNCF Voyageurs renouvelle sa demande que ce dispositif soit :

- **limité dans le temps sur une période courte (max 2 ans) :**

- **encadré en pourcentage** de la redevance de marché avec un taux maximum à 20% pour la première année, taux qui permet le financement du coût du capital du matériel roulant, et 10% maximum l'année suivante

- **encadré par un seuil de CA Monde.** En effet, le régulateur peut s'assurer avant l'octroi de la tarification différenciée sur le réseau national de la capacité financière de l'EF non pas sur le marché français mais sur la taille du groupe monde de l'entité et ainsi juger de la pertinence d'une aide financière sur le marché national français. SNCF Voyageurs propose de rajouter un **seuil de CA monde** qui permettrait uniquement aux nouveaux et petits opérateurs de bénéficier de cette aide. Les EF faisant partie d'un grand groupe disposent en effet déjà de l'aide financière et de la solidité de leur groupe.

L'opérateur historique doit, de son côté, exploiter certaines lignes, au titre de l'aménagement du territoire sur lesquelles SNCF Réseau applique une redevance de marché. L'opérateur historique pourrait également bénéficier utilement d'une tarification différenciée sur ces lignes.

Enfin, un critère relatif à la maturité du marché pourrait être ajouté. En effet une tarification négociée peut se justifier sur un marché de déplacement à créer, inexistant ou peu mature pour accompagner la montée en charge mais ne se justifie pas forcément sur un marché déjà mature.

3. LA SAISINE DE L'AUTORITÉ DOIT INTERVENIR AU MOINS DEUX MOIS AVANT LE DÉBUT DE L'APPLICATION DES TARIFS NÉGOCIÉS

20. L'Autorité détenant le pouvoir de s'opposer aux tarifs négociés dans un délai de deux mois suivant sa saisine, le principe de sécurité juridique, impliquant la non-rétroactivité des tarifs, impose que l'avis de l'Autorité soit obtenu avant le début de l'horaire de service concerné ou, à tout le moins, avant la date de la première application prévue des tarifs négociés.
21. En tout état de cause, les tarifs négociés faisant l'objet d'un avis favorable de l'Autorité ne pourront s'appliquer que pour l'avenir.
22. Par ailleurs, l'Autorité ne pouvant être saisie que de réductions se rapportant à des tarifs rendus exécutoires par son avis conforme, cela signifie en pratique que, pour une année N donnée, elle ne peut être saisie qu'après que les tarifs pour l'horaire de service de l'année N soient devenus exécutoires.
23. À défaut, l'Autorité n'aura d'autre choix que de rendre un avis défavorable s'agissant de la période pour laquelle les tarifs du document de référence du réseau ne sont pas devenus exécutoires.
24. Enfin, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure sont invités, dans la mesure du possible, à faire correspondre leurs années tarifaires aux horaires de services tels que définis dans le document de référence du réseau.

Question 3

Avez-vous des observations à formuler concernant la mise en œuvre opérationnelle du calendrier de saisine décrit ci-dessus ?

Réponse SNCF Voyageurs

*SNCF Voyageurs renouvelle sa demande que la publication des tarifications accordées intervienne dans un **calendrier** permettant aux entreprises non bénéficiaires d'anticiper les conséquences d'une différenciation ainsi réalisée dans l'accès au réseau.*

En l'espèce, l'annexe 5.1.3 relative à la tarification accordée à l'opérateur Trenitalia France et publiée le 1^{er} septembre 2022 concerne la période du 18/12/2021 au 09/12/2023.

4. L'AUTORITÉ RECOMMANDE D'ÊTRE TENUE RÉGULIÈREMENT INFORMÉE DE L'ÉVOLUTION DES NÉGOCIATIONS RELATIVES À LA TARIFICATION NÉGOCIÉE ET À LEUR CONTENU

25. Dans la mesure où la directive 2012/34/UE précitée prévoit que les négociations doivent être conduites « *sous l'égide de l'organisme de contrôle* »¹³, 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 opérateur et, par la suite, saisie d'un projet de tarification négociée, mais qu'elle soit tenue régulièrement informée de l'évolution de ces négociations.
26. Concrètement, cela implique une information régulière de l'Autorité par SNCF Réseau portant sur le calendrier et le contenu des négociations, pouvant être transmise par tout moyen, le cas échéant par la communication à l'Autorité des comptes-rendus de réunions, des courriers échangés entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, ou par tout autre document poursuivant la même finalité.
27. Ces éléments permettront à l'Autorité d'éclairer la teneur des débats, en particulier s'agissant des principes de non-discrimination et d'équité, afin de prémunir au mieux les saisissantes de tout refus ultérieur¹⁴.
28. Par ailleurs, dans le cas où l'Autorité ne se sera pas opposée à l'application des tarifs négociés, dont elle aura été saisie, elle indique que postérieurement, elle effectuera un suivi permettant de réaliser la comparaison entre les hypothèses prévisionnelles sur lesquelles elle aura fondé son absence d'opposition et les données réelles relatives à l'exploitation effective des services concernés.
29. Ce suivi, qui ne pourra emporter remise en cause des tarifs négociés rendus exécutoires, sera réalisé dans le cadre de sa mission de concourir au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, à des fins d'accroître sa compréhension de la dynamique des segments du marché aval des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Question 4

Quelles sont vos observations concernant les informations devant être communiquées à l'Autorité au cours de la période de négociation, ainsi que sur les éventuelles difficultés concernant la communication de ces informations ?

Réponse SNCF Voyageurs

En application du principe essentiel de non-discrimination, il est impératif que la détermination d'une tarification soit transparente à l'égard de tous les opérateurs du secteur.

Question 5

Y a-t-il des étapes clés où il serait plus pertinent que le régulateur intervienne ? Et si oui de quelle manière ?

Réponse SNCF Voyageurs

¹³ Article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE précitée.

¹⁴ Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022, précité, points 23 à 25.

Le régulateur peut s'assurer avant l'octroi de la tarification différenciée sur le réseau national de la capacité financière de l'EF, et notamment pour les EF étrangères, de leur surface financière sur leur marché domestique et ainsi juger de la pertinence d'une aide financière sur le marché national français.

Le mécanisme de tarification pourrait constituer une aide d'Etat au profit des EF qui bénéficient d'une réduction de la redevance de marché. En effet, en application de l'article 107 TFUE, dès lors qu'une mesure entraîne un avantage au bénéfice exclusif d'une ou plusieurs entreprises sur le marché, celle-ci peut constituer une aide sélective devant être soumise à l'approbation de la Commission européenne.

Dès lors que la directive 2012/34 instaure une égalité de traitement entre tous les utilisateurs faisant un même usage de l'infrastructure et qu'elle ne prévoit pas expressément la tarification différenciée fondée sur les différences de situations objectives entre les utilisateurs de l'infrastructure opérant sur un même segment de marché; par sécurité juridique pour les opérateurs susceptibles de bénéficier de cette aide et du risque de devoir la restituer, il convient de s'interroger sur l'opportunité d'une validation préalable par la Commission européenne du mécanisme de tarification négociée.

Question 6

Quelle appréciation portez-vous sur la réalisation du suivi envisagé par l'Autorité permettant de réaliser la comparaison entre les hypothèses prévisionnelles sur lesquelles elle aura fondé son absence d'opposition et les données réelles relatives à l'exploitation effective des services concernés ?

Réponse SNCF Voyageurs

La réalisation de ce suivi est en cohérence avec la démarche.
