

## Avis n° 2025-045 du 27 mai 2025

relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour le service de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Marseille pour la période du 1<sup>er</sup> juin 2025 au 31 mai 2028 inclus

### L'essentiel

L'Autorité de régulation des transports est saisie d'un projet de redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France portant sur l'exploitation du nouveau service de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Marseille avec des arrêts intermédiaires aux gares de Lyon Saint-Exupéry, d'Avignon TGV et d'Aix-en-Provence TGV pour les trois premières années d'exploitation (du 1<sup>er</sup> juin 2025 au 31 mai 2028). Ce dispositif vise à accompagner la phase de montée en charge progressive de ce nouveau service commercial, sous la forme de réductions tarifaires sur la redevance de marché : celles-ci s'élèvent à 37,5 % la première année d'exploitation et 16,5 % la deuxième année. Un réexamen est prévu pour la troisième année.

**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, 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 termes. En l'espèce, l'entrée de Trenitalia France aura permis, toutes choses égales par ailleurs, d'améliorer de respectivement [10 – 20] et [20 – 50] millions d'euros pour les horaires de services 2022 et 2023 la marge opérationnelle de SNCF Réseau et, partant, sa capacité à auto-financer les investissements de régénération et de modernisation du réseau.

Après une analyse effectuée notamment sur la base de ses lignes directrices du 29 novembre 2022, l'Autorité s'est assurée que, sur les trois années d'exploitation, les conditions économiques pour une approbation des réductions tarifaires étaient remplies :

- Trenitalia France se trouve, pour l'exploitation de ce nouveau service, de manière objectivement justifiée et à titre temporaire, dans une situation différente de celle d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge ; et
- les réductions tarifaires ont été dimensionnées avec des hypothèses crédibles.

Comme seules les redevances du cycle de tarification pluriannuelle 2024-2026 de SNCF Réseau sont exécutoires au moment de la délibération du présent avis, l'Autorité ne peut approuver les réductions tarifaires négociées que pour la première année d'exploitation et pour une partie de la deuxième année d'exploitation jusqu'à la fin de l'horaire de service 2026, soit le 12 décembre 2026.

Dès lors, l'Autorité invite les parties à la saisir d'un projet de tarification négociée couvrant la période postérieure au 12 décembre 2026, une fois que la tarification 2027-2029 sera devenue exécutoire.

*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 Trenitalia France, par courrier enregistré au service de la procédure le 27 mars 2025 ;

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 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 à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane *via* Lyon [entre le 18 décembre 2021 et le 17 décembre 2024] ;

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° 2023-064 du 21 décembre 2023 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour les services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane *via* Lyon pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024 inclus ;

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 le « *Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2024 – Version 12 du 12 septembre 2024* » publié sur le site de SNCF Réseau à cette même date ;

Vu le « *Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2025 – Version 5 du 13 décembre 2024* » publié sur le site de SNCF Réseau à cette même date ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 11 avril 2025 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 27 mai 2025 ;

### **Considérant les éléments qui suivent :**

# Table des matières

<b>1. Contexte et cadre juridique .....</b>	<b>4</b>
1.1. Cadre juridique .....	4
1.2. Contexte de la saisine : l'Autorité est saisie d'un projet de tarification négociée dont le calendrier s'étend sur deux cycles de tarification pluriannuelle.....	6
<b>2. Analyse .....</b>	<b>8</b>
2.1. Trenitalia France se trouve dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge pour l'exploitation de ce nouveau service entre Paris et Marseille .....	9
2.2. Les réductions tarifaires proposées par les parties reposent sur des hypothèses crédibles .....	10
2.2.1. Les recettes prévisionnelles du nouveau service évaluées par SNCF Réseau sur la base d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge ont été estimées de manière cohérente .....	11
2.2.2. SNCF Réseau utilise des hypothèses prudentes pour les taux de « <i>ramp-up</i> » .....	11
2.3. Les réductions tarifaires proposées n'appellent pas d'objection de la part de l'Autorité jusqu'à la fin de l'horaire de service 2026 .....	12
<b>Émet l'avis suivant : .....</b>	<b>14</b>

## 1. Contexte et cadre juridique

### 1.1. Cadre juridique

3. 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'infrastructure<sup>1</sup> :

*« [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<sup>2</sup> et celles de l'article L. 2131-4<sup>3</sup>. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord ».*

4. 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 (ou autres candidats) 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.
5. 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.

---

<sup>1</sup> 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, tel que le prévoit le paragraphe 3 de l'article 33 de la directive.

<sup>2</sup> 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 [...] ».

<sup>3</sup> 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 transports ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10. »

6. Dans sa décision n° 2022-083 susvisée<sup>4</sup>, l'Autorité rappelle que le dispositif de tarification négociée ne s'inscrit pas dans un cadre dérogatoire aux principes tarifaires précisés par le droit européen<sup>5</sup>. 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 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 31<sup>6</sup> et au paragraphe 1 de l'article 32<sup>7</sup> de la directive 2012/34/UE, selon lesquels tout opérateur doit au moins s'acquitter du coût directement imputable pour accéder au réseau.
7. 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 négociés<sup>8</sup>.
8. 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.
9. 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
  - l'opérateur historique bénéficie d'avantages comparatifs immatériels en termes à la fois de réputation, de marque et d'image<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 4.

<sup>6</sup> 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 ».

<sup>7</sup> 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 ».

<sup>8</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 14.

<sup>9</sup> 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. 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 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 ; et/ou
- 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 puissance progressive (ou « *ramp-up* ») de la demande par rapport au niveau cible de cette demande<sup>10</sup>.

11. 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.

### **1.2. Contexte de la saisine : l'Autorité est saisie d'un projet de tarification négociée dont le calendrier s'étend sur deux cycles de tarification pluriannuelle**

12. Conformément à l'article L. 2133-2 du code des transports<sup>11</sup>, SNCF Réseau a informé l'Autorité de son intention d'engager des négociations avec Trenitalia France portant sur les montants de la redevance de marché applicable aux services de transport ferroviaire à grande vitesse. À l'issue des négociations, dont elle a été régulièrement informée, l'Autorité a été saisie d'un projet de tarification négociée prévoyant l'application des réductions suivantes sur la redevance de marché applicable au nouveau service de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris Gare de Lyon et Marseille Saint-Charles avec des arrêts intermédiaires à Lyon Saint-Exupéry TGV<sup>12</sup>, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV :

- 37,5 % entre le 1<sup>er</sup> juin 2025 et le 31 mai 2026 (première année d'exploitation) ;
- 16,5 % entre le 1<sup>er</sup> juin 2026 et le 31 mai 2027 (deuxième année d'exploitation) ;
- 10 %, à titre indicatif à ce stade<sup>13</sup>, entre le 1<sup>er</sup> juin 2027 et le 31 mai 2028 (troisième année d'exploitation, à caractère optionnel).

<sup>10</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 18.

<sup>11</sup> 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 ».

<sup>12</sup> Il s'agit d'un marché différent de celui des gares Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache, étant précisé que les services exploités par Trenitalia France entre Paris Gare de Lyon et ces deux gares ont déjà bénéficié du dispositif de tarification négociée entre le 18 décembre 2021 et le 17 décembre 2024.

<sup>13</sup> Le contrat conclu entre SNCF Réseau et Trenitalia France prévoit, à l'issue de la deuxième année d'exploitation, un réexamen de la situation de Trenitalia France. Pour cette période et compte tenu des informations actuellement disponibles, SNCF Réseau estime que le taux de réduction qui serait applicable serait de 10 %, qui pourra faire l'objet d'ajustements à la suite de l'analyse de l'évolution de la situation de l'opérateur par le gestionnaire d'infrastructure.

Le projet de réduction négociée de la redevance de marché s'applique comme suit, dans la limite d'un trafic annuel de 2 912 sillons-jours commerciaux pour chaque horaire de service (soit approximativement quatre allers-retours quotidiens).

*Réductions tarifaires proposées sur la redevance de marché du nouveau service exploité par Trenitalia France entre Paris et Marseille*

	<b>Année 1</b> 1 <sup>er</sup> juin 2025 – 31 mai 2026	<b>Année 2</b> 1 <sup>er</sup> juin 2026 – 31 mai 2027	<b>Année 3 (optionnelle)</b> 1 <sup>er</sup> juin 2027 – 31 mai 2028
<b>Réduction tarifaire proposée</b>	-37,5 %	-16,5 %	<b>Réexamen prévu</b> (-10 % à titre indicatif)
<b>Horaires de service</b>	<b>HDS 2025</b> (jusqu'au 13 décembre 2025) et <b>HDS 2026</b>	<b>HDS 2026</b> (jusqu'au 12 décembre 2026) et <b>HDS 2027</b>	<b>HDS 2027</b> (jusqu'au 11 décembre 2027) et <b>HDS 2028</b>

*Source : Article 4 du contrat relatif à la tarification négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France*

13. Il s'agit du troisième projet de tarification négociée pour lequel l'Autorité est saisie après celui pour les services entre Paris et Lyon et entre Paris et Milan exploités par Trenitalia France<sup>14</sup> et celui pour les services entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone par Renfe Viajeros<sup>15</sup>.
14. Le projet de tarification négociée couvre, comme exposé au point 12, les trois premières années d'exploitation du nouveau service de Trenitalia France, du 1<sup>er</sup> juin 2025 au 31 mai 2028. La troisième année est, à ce stade, présentée comme optionnelle dans la mesure où un réexamen de la situation de Trenitalia France pour l'exploitation de ce service est prévu avant cette échéance par le gestionnaire d'infrastructure.
15. À cet égard, il ressort de l'article 4 du contrat conclu entre SNCF Réseau et Trenitalia France que, dans l'hypothèse où, au terme de ce réexamen, la situation de cette dernière justifierait la reconduction de la réduction pour une troisième année, les parties formaliseront cette prolongation sous la forme d'un avenant au contrat et saisiront l'Autorité dans les conditions prévues à l'article L. 2133-2 du code des transports.

<sup>14</sup> Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 et n° 2023-064 du 21 décembre 2023 susvisés.

<sup>15</sup> 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.

## 2. Analyse

16. L'analyse de l'Autorité a consisté à vérifier, conformément aux lignes directrices formulées dans sa décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 susvisée, que :

- l'opérateur exploitant le nouveau service est bien dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur déjà implanté et ayant terminé sa montée en charge progressive (2.1) ;
- 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) ;
- les réductions tarifaires proposées s'appliquent bien sur des tarifs de la redevance de marché qui sont exécutoires, c'est-à-dire, ayant préalablement été validés par l'Autorité (2.3).

17. Sur ce dernier point, le projet de tarification négociée s'applique sur deux cycles pluriannuels de tarification d'accès à l'infrastructure distincts, à savoir celui allant de 2024 à 2026 (jusqu'au 12 décembre 2026) ayant un caractère exécutoire et celui allant de 2027 à 2029 (à partir du 13 décembre 2026), non encore exécutoire.

18. L'Autorité relève, à cet égard, que le projet de tarification négociée applicable sur trois ans, conformément au document de référence du réseau, ne coïncide pas avec le calendrier du cycle de tarification pluriannuelle.

19. Dans un tel contexte, et afin de répondre au besoin de prévisibilité du secteur et tout particulièrement celui des nouveaux entrants, l'Autorité s'est attachée à s'assurer que, sur l'ensemble de la tarification négociée dont elle est saisie, y compris à partir du 13 décembre 2026, date à partir de laquelle les tarifs ne sont plus exécutoires au jour du présent avis et jusqu'au 31 mai 2028, étaient remplies les conditions portant sur :

- la situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur déjà implanté et ayant terminé sa montée en charge progressive ; et
- la cohérence des hypothèses ayant dimensionné les réductions tarifaires.

L'Autorité a conduit ces analyses, sans préjudice des conclusions de l'instruction de son avis conforme sur la proposition tarifaire de SNCF Réseau pour le cycle 2027-2029, en retenant une hypothèse selon laquelle, toutes choses égales par ailleurs, les péages ferroviaires applicables aux liaisons concernées resteraient à des niveaux équivalents en termes réels, en déclinaison des dispositions du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

20. S'agissant de la possibilité, pour l'Autorité, de rejeter la proposition de tarification négociée si celle-ci n'est pas cohérente avec les contraintes financières du gestionnaire d'infrastructure, telle que mentionnée dans la décision n° 2022-083 susvisée<sup>16</sup> en application des dispositions de l'article L. 2131-4 du code des transports, l'Autorité considère que ce risque peut d'ores et déjà être écarté.

---

<sup>16</sup> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022, point 2.

21. En effet, d'une part, les réductions tarifaires envisagées représentent une part très faible des recettes de SNCF Réseau, puisque :
- les montants proposés sont estimés à hauteur de respectivement [10 – 20] et [5 – 10] millions d'euros pour les deux premières années d'exploitation du nouveau service ; et
  - les recettes annuelles issues des redevances d'accès à l'infrastructure de SNCF Réseau sur le périmètre des prestations minimales sont évaluées à environ 7,5 milliards d'euros pour l'horaire de service 2025, dont environ 2,4 milliards d'euros spécifiquement pour la redevance de marché applicable aux services librement organisés de transport de voyageurs.
22. D'autre part, l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs s'accompagne, comme le montrent les travaux d'observation conduits par l'Autorité<sup>17</sup>, d'une augmentation de l'offre et de la fréquentation qui conduit le gestionnaire d'infrastructures à voir ses produits tarifaires croître sur les liaisons ferroviaires concernées. Déduction faite des redevances de circulation compensant les coûts imputables à ces nouvelles circulations, ces recettes améliorent directement, pour la part correspondant aux majorations tarifaires, la marge opérationnelle de SNCF Réseau et, partant, sa capacité d'autofinancement des investissements de régénération et de modernisation du réseau. Trenitalia France a ainsi versé respectivement [10 – 20] et [20 – 50] millions d'euros de majorations tarifaires additionnelles à SNCF Réseau pour les horaires de service 2022 et 2023, qui se sont ajoutées à celles versées par l'opérateur historique, dont l'offre a été maintenue sur la période.

### **2.1. Trenitalia France se trouve dans une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge pour l'exploitation de ce nouveau service entre Paris et Marseille**

23. L'Autorité relève que les éléments communiqués au cours de l'instruction montrent que le projet de tarification négociée pour l'exploitation de ce nouveau service repose, une nouvelle fois<sup>18</sup>, sur l'existence d'une phase de montée en charge progressive de l'activité commerciale, désignée comme phase de « *ramp-up* ».
24. Elle considère, à cet égard, qu'une telle phase de montée en charge progressive de l'activité commerciale de Trenitalia France devrait être effectivement constatée pour l'exploitation du nouveau service entre Paris et Marseille.

---

<sup>17</sup> À cet égard, le bilan ferroviaire 2023 de l'Autorité ([lien](#)) met en évidence (p. 26) que « [l]e nombre de circulations sur l'axe Paris-Lyon était ainsi supérieur en 2023 de 13 % par rapport à 2019, et stable par rapport à 2022, malgré les impacts, d'une part, des mouvements sociaux 2023 (ayant conduit à la suppression de près de 1/5e des circulations programmées), d'autre part, de l'interruption, à compter d'août 2023, du trafic ferroviaire France-Italie, à la suite de l'éboulement en Maurienne, qui représente près de 8 % des circulations de l'axe Paris-Lyon. // La fréquentation 2023 sur la liaison Paris-Lyon a également dépassé de près de 10 % le niveau de 2019, tandis que le niveau de prix moyen sur cette liaison reste inférieur de près de 10 % au niveau observé avant l'ouverture à la concurrence. // Sur la liaison internationale France - Espagne, l'arrivée de l'opérateur Renfe Viajeros au deuxième semestre 2023 a également généré une croissance de l'offre globale, de l'ordre de 15 % par rapport au deuxième semestre 2022. »

<sup>18</sup> Les réductions tarifaires proposées pour l'exploitation des services entre Paris et Lyon et entre Paris et Milan avaient également été justifiées par l'existence d'une phase de montée en charge progressive.

25. En premier lieu, bien que Trenitalia France exploite déjà les liaisons Paris – Lyon et Paris – Milan, son arrivée récente sur le marché limite toujours sa capacité à capter la demande potentielle des voyageurs. L'activité actuelle de Trenitalia France ne lui confère pas le statut d'un opérateur exploitant une grande partie du réseau ferré national français. De ce fait, cette entreprise ferroviaire fait encore face à un déficit de notoriété vis-à-vis de l'opérateur historique. Ce déficit est accentué par le fait que, alors même que 90 % des titres de transport par train apte à la grande vitesse sont distribués par voie numérique<sup>19</sup>, elle ne peut distribuer ses titres de transport via la plateforme de vente de l'opérateur historique<sup>20</sup> qui représente près de 85 % des ventes en ligne<sup>21</sup>. Tous ces éléments impliquent une montée en charge plus progressive pour l'exploitation d'un nouveau service.
26. En second lieu, l'offre prévue pour l'exploitation de ce nouveau service paraît limitée en proportion de l'offre actuellement observée sur la liaison Paris – Marseille<sup>22</sup>. La demande des voyageurs étant sensible à la fréquence de l'offre, les recettes susceptibles d'être réalisées lors de l'exploitation du nouveau service apparaissent d'autant plus limitées.
27. Ainsi, l'existence d'une situation objectivement et temporairement différente de celle d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge apparaît justifiée pour l'exploitation de ce nouveau service. L'Autorité considère qu'en raisonnant toutes choses égales par ailleurs, cette conclusion pourrait être valable sur l'ensemble des trois années concernées par le projet de tarification négociée dont est saisie l'Autorité.

## 2.2. Les réductions tarifaires proposées par les parties reposent sur des hypothèses crédibles

28. L'Autorité note que les réductions tarifaires ont été dimensionnées à l'aide de l'évaluation de l'effet « *ramp-up* » pouvant être défini comme le manque à gagner associé à la progressivité de la montée en charge progressive de l'activité commerciale de Trenitalia France pour l'exploitation du nouveau service entre Paris et Marseille. L'analyse de l'Autorité consiste ainsi à vérifier que l'effet « *ramp-up* » a été évalué à l'aide d'hypothèses crédibles.
29. À l'instar des saisines précédentes, SNCF Réseau a estimé l'effet « *ramp-up* » pour chaque année d'exploitation du nouveau service en appliquant un taux de « *ramp-up* »<sup>23</sup> au niveau des recettes prévisionnelles estimées pour le nouveau service en régime d'exploitation normal<sup>24</sup>, c'est-à-dire, une fois la montée en charge progressive achevée.
30. L'analyse de l'Autorité vise ainsi à vérifier que les recettes prévisionnelles (2.2.1) et le taux de « *ramp-up* » (2.2.2) ont été déterminés par SNCF Réseau de manière cohérente.

<sup>19</sup> D'après le bilan ferroviaire 2023 de l'Autorité (page 36).

<sup>20</sup> D'après le rapport de l'Autorité sur l'ouverture et l'utilisation des données de mobilité de février 2025 (page 25).

<sup>21</sup> D'après l'article « *Vente de billets de train : pourquoi les concurrents de SNCF Connect ne s'en sortent pas* » d'Olivier Chicheportiche du 28 septembre 2024 ([lien](#)).

<sup>22</sup> La liaison entre Paris Gare de Lyon et Marseille Saint-Charles est actuellement exploitée par les services de transport de voyageurs à grande vitesse de SNCF Voyageurs à hauteur d'environ 18 allers-retours quotidiens.

<sup>23</sup> Le taux de « *ramp-up* » mesure la part des recettes de l'opérateur nouvel entrant par rapport à celles qu'un exploitant ayant terminé sa montée en charge aurait été en mesure de capter, à offre strictement identique. Ainsi, un taux de « *ramp-up* » égal à 100 % correspond à une montée en charge terminée.

<sup>24</sup> L'effet « *ramp-up* » est calculé en appliquant la formule  $[(1 - \text{taux de « ramp-up »}) \times \text{recettes prévisionnelles}]$ .

2.2.1. Les recettes prévisionnelles du nouveau service évaluées par SNCF Réseau sur la base d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge ont été estimées de manière cohérente

31. L'Autorité note que les recettes prévisionnelles ont été estimées par SNCF Réseau à partir de celles d'un opérateur normatif réalisant le même nombre de circulations que Trenitalia France pour la quatrième année d'exploitation à compter de laquelle la montée en charge est supposée terminée :
- le nombre de voyageurs a été estimé à partir de celui de l'ensemble de l'axe Sud-Est<sup>25</sup> proportionnellement au nombre de circulations pondéré par leur capacité moyenne en termes de nombre de sièges ;
  - les recettes moyennes par voyageur ont été déterminées à partir d'observations de prix de titres de transport des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) sur la liaison exploitée par le nouveau service de Trenitalia France, projetées pour les prochaines années à l'aide d'une hypothèse d'inflation annuelle de + 1,7 %.
32. L'Autorité considère que la méthode d'estimation de SNCF Réseau du nombre de voyageurs prévisionnels du nouveau service de l'opérateur normatif à partir de celui de l'ensemble de l'axe Sud-Est proportionnellement à un indicateur d'offre apparaît pertinente. Cette méthode s'inscrit dans la continuité de celle utilisée pour les saisines précédentes, qui consistait à estimer le nombre de voyageurs proportionnellement au nombre de circulations. Dans le cas présent, la pondération du nombre de circulations par leur capacité d'emport moyenne est également jugée cohérente.
33. L'hypothèse d'une recette moyenne par voyageur déterminée par SNCF Réseau à partir d'observations de prix pour l'activité TAGV n'appelle pas de remarques particulières de l'Autorité, dans la mesure où l'objectif est d'estimer les recettes d'un opérateur ayant achevé sa montée en charge.
34. L'Autorité constate par ailleurs que cette hypothèse ([50 – 100] euros pour la quatrième année d'exploitation du nouveau service) se révèle plus prudente que celle du modèle d'affaires de Trenitalia France ([50 – 100] euros), ce qui conduit à minorer l'effet « *ramp-up* » (évalué à partir des recettes prévisionnelles comme mentionné au point 29) et donc les réductions tarifaires proposées.

2.2.2. SNCF Réseau utilise des hypothèses prudentes pour les taux de « *ramp-up* »

35. Les éléments communiqués à l'Autorité dans le cadre de l'instruction montrent que les taux de « *ramp-up* » ont été déterminés, comme pour les saisines précédentes, à partir de taux normatifs provenant de travaux issus de la littérature économique<sup>26</sup> : 80 %, 90 % et 95 % respectivement pour la première, deuxième et troisième année d'exploitation du nouveau service.

<sup>25</sup> SNCF Réseau a utilisé les observations de l'année 2022 issues de la base de données publiée par l'Autorité, pour le nombre de voyageurs de l'activité de transport apte à la grande vitesse sur l'axe Sud-Est. SNCF Réseau a ensuite estimé le nombre de voyageurs pour les années suivantes à partir de projections de l'évolution du nombre de circulations et du produit intérieur brut réel.

<sup>26</sup> 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.

36. Toutefois, à la différence des saisines précédentes, SNCF Réseau a pondéré ces taux normatifs de « *ramp-up* » afin d'en limiter l'effet. Dans la mesure où Trenitalia France exploite déjà les liaisons Paris – Lyon et Paris – Milan, SNCF Réseau a précisé au cours de l'instruction que Trenitalia France n'est plus dans la situation d'« *un nouvel entrant au sens strict, mais d'un opérateur étendant une offre existante à la liaison Paris – Marseille* ». Les discussions entre les deux parties dans le cadre des négociations ont, de ce fait, conduit à retenir des taux de « *ramp-up* » respectivement de 83 % et 92 % pour la première et la deuxième année d'exploitation.
37. L'Autorité a réalisé une contre-expertise des taux de « *ramp-up* » normatifs de référence utilisés par SNCF Réseau avant pondération et mentionnés au point 35 à partir des premières observations des résultats réalisés par Trenitalia France pour l'exploitation du service Paris – Lyon. Pour ce faire, elle a évalué les taux de « *ramp-up* » en comparant les résultats observés à ceux d'un opérateur normatif ayant achevé sa montée en charge estimés à l'aide d'un modèle comparable à celui construit par SNCF Réseau. Les taux obtenus pour les deux premières années d'exploitation du service entre Paris et Lyon se révèlent plus faibles que ceux utilisés par SNCF Réseau<sup>27</sup>, impliquant un effet « *ramp-up* » plutôt sous-estimé par SNCF Réseau, à savoir, une perte de recettes tarifaires associée à cet effet pour l'opérateur sous-estimée.
38. En outre, l'Autorité considère que la pondération à la hausse des taux de « *ramp-up* » évoquée au point 36 permettant de prendre en compte l'existence de services déjà exploités par Trenitalia France sur le réseau ferré national apparaît prudente et justifiée dans la mesure où l'opérateur n'est effectivement plus dans la situation d'un nouvel entrant s'apprêtant à exploiter son premier service sur le réseau ferré national. Cette approche contribue à écarter le risque que le taux de « *ramp-up* » utilisé soit de nature à surestimer les réductions tarifaires issues de la négociation.
39. Les hypothèses liées à l'effet « *ramp-up* » apparaissent donc crédibles sur l'ensemble de la période concernée par le projet de tarification négociée, y compris à compter du 13 décembre 2026 sous réserve que, toutes choses égales par ailleurs, les péages ferroviaires applicables aux liaisons concernées restent à des niveaux équivalents en termes réels, en déclinaison des dispositions du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

### **2.3. Les réductions tarifaires proposées n'appellent pas d'objection de la part de l'Autorité jusqu'à la fin de l'horaire de service 2026**

40. Comme mentionné notamment au point 16, l'Autorité ne peut émettre un avis conforme sur le projet de tarification négociée qui lui est soumis que sur les périodes pour lesquelles les péages ferroviaires sont publiés et exécutoires.
41. Dans ce cadre, il ressort de ce qui précède que l'Autorité ne s'oppose pas à la mise en œuvre du dispositif de tarification négociée conclu entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour l'exploitation, par cette dernière, de son nouveau service de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Marseille :
- pour la première année au sens de la saisine (à savoir, du 1er juin 2025 au 31 mai 2026) ; et
  - s'agissant de la deuxième année au sens de la saisine, pour la période allant jusqu'à la fin de l'horaire de service 2026, soit, jusqu'au 12 décembre 2026 inclus.

---

<sup>27</sup> Les travaux de l'Autorité réalisés à partir des résultats observés de Trenitalia France pour le service entre Paris et Lyon ont conduit à l'estimation de taux de « *ramp-up* » respectivement de 68 % et 82 % pour la première et la deuxième année d'exploitation alors que les taux normatifs retenus par SNCF Réseau avant pondération sont respectivement de 80 % et 90 %.

42. S'agissant des réductions négociées qui seraient applicables à partir de l'horaire de service 2027 débutant le 13 décembre 2026, et relevant du prochain cycle tarifaire pluriannuel 2027-2029, non encore exécutoire<sup>28</sup>, comme rappelé au point 17, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur une proposition de réduction portant sur ces horaires de service.
43. L'Autorité invite, dès lors, SNCF Réseau et Trenitalia France à saisir, une fois la tarification 2027-2029 devenue exécutoire, pour les réductions applicables à compter du 13 décembre 2026. Comme rappelé *supra*, dans l'hypothèse où les péages ferroviaires applicables aux liaisons concernées resteraient à des niveaux équivalents en termes réels, en déclinaison des dispositions du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, et toutes choses égales par ailleurs, ces réductions ne devraient pas soulever d'objection de la part de l'Autorité.

---

<sup>28</sup> Aux termes du I de l'article 10 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997, « [a]u 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. »

## Émet l'avis suivant :

**Article 1** L'Autorité ne s'oppose pas à l'application des réductions négociées entre SNCF Réseau et Trenitalia France de la redevance de marché pour le service entre Paris Gare de Lyon et Marseille Saint-Charles pour la première année (du 1<sup>er</sup> juin 2025 au 31 mai 2026) et, s'agissant de la deuxième année d'exploitation, pour la période allant jusqu'à la fin de la dernière tarification publiée et exécutoire de l'accès au réseau ferroviaire, à savoir l'horaire de service 2026 (soit pour la période allant du 1<sup>er</sup> juin 2026 au 12 décembre 2026).

**Article 2** Les réductions négociées entre SNCF Réseau et Trenitalia France de la redevance de marché à partir du 13 décembre 2026 devront être soumises à l'Autorité, pour avis conforme, une fois que la tarification de l'accès au réseau applicable sera devenue exécutoire.

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

*L'Autorité a émis le présent avis le 27 mai 2025.*

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud