N°s 498841, 498842, 498844, 498845, 498847, 448849, 448896
Région Bourgogne Franche-Comté et autres

2ème et 7ème chambres réunies

Séance du 3 septembre 2025
Décision du 2 octobre 2025

CONCLUSIONS

Mme Dorothée PRADINES, Rapporteure publique

1. C'est un match retour qui se joue aujourd'hui.

Par une décision du 5 mars 2024[1], vous avez annulé les dispositions tarifaires du document de référence (DRR) du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024[2], et décidé que cette annulation prendrait effet le 1er octobre 2024. Cette annulation a été prononcée, d'une part, pour irrégularité de la procédure du fait d'un délai insuffisant entre la réception des observations des régions, autorités organisatrices des transports (AOT), sur le projet de DRR, portant sur le cycle tarifaire 2024-2026, et l'adoption de ce document par le conseil d'administration de SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national[3]. Votre décision s'est fondée, d'autre part, sur le défaut de transparence de la nouvelle tarification portée par SNCF Réseau.

SNCF Réseau a donc sans tarder remis l'ouvrage sur le métier : elle a organisé de nouvelles consultations, réuni son conseil d'administration début juillet pour adopter une nouvelle version du DRR[4] le 8 juillet, qui devait encore obtenir un avis favorable de l'Autorité de régulation des transports (l'ART) pour devenir exécutoire[5]. L'avis favorable du

[1] CE, 5 mars 2024, *Région Auvergne-Rhône-Alpes et autres*, nos 472859 et a., B
[2] Les dispositions tarifaires sont publiées dans le document de référence du réseau (article L. 2122-5 du code des transports). Il est valable pour un « horaire de service », qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période d'environ douze mois, et qui s'inscrit dans un cycle tarifaire de trois ans.
[3] En vertu de l'article L. 2111-9 du code des transports.
[4] Qui comporte des dispositions tarifaires fixant les principes de tarification des redevances d'utilisation de l'infrastructure de ce réseau pour les horaires de service 2024 à 2026, leur barème pour l'horaire de service 2024 et leurs modalités d'évolution pour les horaires de service 2025 et 2026
[5] Bien que l'avis soit postérieur au document, il s'agit d'une procédure d'avis conforme. Voir L. 2133-5 du code des transports et CE, 29 janvier 2024, *Ile-de-France Mobilités et autres*, nos 473507 et a., B.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

5 septembre comportant toutefois des réserves, le conseil d'administration de SNCF Réseau a adopté une nouvelle version du DRR les intégrant le 11 septembre.

Les régions Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie, Hauts-de-France, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine et Grand Est, ainsi qu'Île-de-France Mobilités, vous demandent, par des requêtes que vous pourrez joindre, l'annulation du DRR publié le 8 juillet 2024 et de toutes ses versions ultérieures.

2. Le cadre juridique applicable est fixé par les dispositions nationales de transposition de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen[6].

2.1. Schématiquement, la structure des tarifs ferroviaires distingue entre la couverture, d'une part, du coût marginal d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire[7] ; et, d'autre part, des coûts fixes[8], c'est-à-dire des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure –environ 80% des coûts d'après SNCF Réseau. Selon la terminologie de la directive, les « *redevances* » ont vocation à couvrir les coûts directement imputables, tandis que les coûts fixes peuvent, « si le marché s'y prête », être financés par des « *majorations* » des redevances, différentiées entre segments de marché. Les services librement organisés de transport de voyageurs, ouverts à la concurrence, sont un segment distinct de celui des services conventionnés, c'est-à-dire ceux qui font l'objet d'un contrat pour la réalisation de certaines dessertes correspondant à des obligations de service public – en France, il s'agit notamment des TER et des trains d'équilibre du territoire, connus sous le nom d'Intercités.

Le législateur français a fait masse de ces deux dimensions au sein de l'article L. 2111-25 du code des transports, relatif aux modalités de détermination des « redevances d'infrastructure » liées à l'utilisation du réseau ferré national. Certaines des « redevances » fixées en application de ces dispositions sont ainsi, au sens de la directive, des « majorations » destinées à couvrir des coûts fixes.

L'article L. 2111-25 fixe une longue liste d'éléments dont le calcul des redevances et majorations « *tient compte* » ou « *tient notamment compte* ». Y figurent entre autres les « *impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national* » et, « *lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, (…) la soutenabilité des redevances* ». L'alinéa consacré aux services conventionnés, précise que « *la soutenabilité des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services (…) en vue d'assurer, le cas échéant, que les majorations sont définies sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires*. » La phrase suivante ajoute que ces

[6] Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen
[7] Voir l'article 31, § 3, de la directive.
[8] Ainsi que certains coûts variables qui ne dépendent pas de l'utilisation du réseau.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

modalités consistent entre autres « *à s'assurer que le montant total des redevances à la charge de ces services n'excède pas la part de coût complet de gestion du réseau qui leur est imputable* ». L'article 31 du décret du 7 mars 2003[9] relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, consacré spécifiquement aux majorations des redevances, prescrit également leur calcul par segment de marché « *sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires* ».

Les modalités de calcul des redevances sont également précisées par un décret du 5 mai 1997[10], dont il résulte que la redevance de marché et la redevance d'accès sont des majorations. La redevance de marché est due par toute entreprise ferroviaire mais lorsque l'entreprise assure un service conventionné pour une AOT, c'est l'AOT qui paie *in fine* la redevance de marché. La redevance d'accès, due spécifiquement pour l'accès au réseau ferré national de tels services, est payée par Île-de-France Mobilités en ce qui la concerne, et par l'État en ce qui concerne les services conventionnés des autres régions.

2.2. Pour les services conventionnés, la redevance de marché était, jusqu'au précédent cycle tarifaire, calculée de façon linéaire, en fonction du trafic effectif[11].

L'intention affichée de SNCF Réseau est inchangée depuis le match aller : il s'agit d'instaurer une tarification dite « binomiale », comportant une composante fixe et une composante variable, dans le but d'atteindre de meilleurs résultats en termes d'efficacité économique qu'un tarif linéaire unique. Conformément à leur objet, qui est de couvrir, si le marché s'y prête, les coûts fixes du gestionnaire d'infrastructure, la redevance de marché et la redevance d'accès[12] constitueraient la composante forfaitaire de cette tarification, tandis que les autres redevances d'utilisation, correspondant au coût marginal, constitueraient la composante linéaire du tarif, proportionnelle à l'utilisation.

Ainsi, la redevance de marché doit, à terme, devenir forfaitaire pour correspondre à un abonnement couvrant les coûts fixes liés à la capacité d'infrastructure mise à dispositions des exploitants des services conventionnés. Toutefois, afin d'atténuer le passage d'un montant linéaire à un montant forfaitaire, SNCF Réseau a retenu une méthodologie hybride pour le cycle tarifaire 2024-2026. Son manque de transparence a été pour beaucoup dans l'annulation que vous avez prononcée en mars 2024, au regard du peu d'éléments dont les régions avaient été destinataires afin de leur permettre de comprendre le calcul des redevances.

[9] Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national
[10] Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national
[11] Exprimé en « sillons-km commerciaux », c'est-à-dire en fonction du nombre de trains ayant circulé, multiplié par le nombre de kilomètres parcourus puis par un tarif unitaire
[12] Pour les services conventionnés, la redevance de marché deviendrait forfaitaire, ce qu'était déjà la redevance d'accès mais avec la différence qu'elle est due par l'État et non par les AOT. Toutes deux sont destinées à couvrir les coûts fixes et les coûts variables ne dépendant pas du trafic.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

3.1. Qu'en est-il aujourd'hui ?[13]

L'adoption du DRR, notamment de ses dispositions tarifaires, fait en effet suite à des consultations prescrites par différents textes, qui contribuent à satisfaire l'exigence de transparence de la tarification. Ainsi, le quatrième alinéa de l'article L. 2111-25 et l'article 7 du décret du 27 novembre 2001[14] prescrivent de recueillir l'avis de la ou des régions concernées et de l'ART sur tout projet de modification des *modalités* de fixation des redevances d'infrastructure. Par ailleurs, le II de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 impose de soumettre le projet de DRR au ministre chargé des transports, aux candidats (incluant à nouveau les régions) et aux organisations nationales représentatives des usagers des transports ferroviaires.

Votre décision du 5 mars 2024 juge que l'exigence de transparence énoncée à l'article L. 2111-25 du code des transports implique notamment que lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire modifie la structure ou le barème des redevances d'infrastructure, il fournisse aux participants aux consultations prévues par les textes une information suffisante pour les mettre en mesure d'exprimer un avis éclairé sur les dispositions tarifaires en cause et, s'agissant des autorités organisatrices des services de transport public de voyageurs, de s'assurer que le montant total des redevances à la charge de ces services n'excède pas la part de coût complet du réseau qui leur est imputable, et que l'équilibre économique des entreprises ferroviaires est respecté en tenant compte des compensations de service public dont elles bénéficient.

Conformément à l'esprit de votre jurisprudence[15], vous n'avez ainsi pas retenu une conception maximaliste de la transparence, mais une conception finaliste : la transparence doit être suffisante pour assurer l'utilité et l'effectivité de la consultation et du contrôle sur le respect des règles applicables aux redevances, notamment le plafond que représente, pour chaque AOT, la part de coût complet de gestion du réseau qui lui est imputable.

En l'espèce, vous aviez estimé que cette exigence avait été méconnue du fait que SNCF Réseau, tout en annonçant une modification substantielle dans la structure des redevances, n'avait pas communiqué d'informations suffisantes sur l'estimation du montant et de l'évolution des coûts complets, sur les coûts complets alloués aux activités conventionnées de

[13] Le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 2111-25 du code des transports et de l'article 31 du décret du 7 mars 2003, selon lesquelles les majorations des redevances sont définies sur la base de principes « *transparents* », nous semble devoir être examiné en premier, car il concerne la régularité de la consultation des parties prenantes, notamment les régions, et détermine assez largement la possibilité-même de se prononcer sur le respect, par les dispositions tarifaires en litige, des règles qui encadrent leur détermination.

[14] Décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

[15] Voir par exemple CE, 28 mars 2012, *Société Direct Energie et autres*, n° 330548 et a, A ; CE, Assemblée, 22 juillet 2015, *Ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social c/ Comité central d'entreprise HJ Heinz France*, n° 385816, A ; CE, Assemblée, 19 juillet 2017, *Association citoyenne pour Occitanie pays Catalan et autres*, n° 403928, A.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

transport relevant de chaque autorité organisatrice, sur les modalités de fixation du montant des redevances de marché applicables aux services conventionnés ainsi que sur le taux de couverture des coûts complets imputables à ces activités.

3.1.1. Les régions Grand-Est et Nouvelle-Aquitaine estiment qu'à nouveau elles n'ont pas été mises à même d'exprimer un avis éclairé sur les dispositions tarifaires en litige ni de s'assurer que le montant total des redevances à leur charge n'excédait pas la part de coût complet du réseau qui leur est imputable. Selon elles, SNCF Réseau n'a communiqué aucune information sur la décomposition des coûts complets, des anomalies persistent dans les modalités d'estimation de ces coûts et les hypothèses qui sous-tendent l'évolution prévisionnelle du coût complet sont insuffisamment justifiées[16].

Toutefois, les deux régions n'expliquent pas l'incidence des insuffisances alléguées. Or le critère déterminant est de savoir si les parties prenantes, dont les régions, disposaient non de l'intégralité des éléments qu'il leur aurait plu de connaître mais d'éléments *suffisants* pour qu'elles puissent utilement discuter, voire contester, les tarifs.

Et ce critère nous semble rempli. Désormais, l'annexe 5.1.1 du DRR comprend les coûts complets des activités de SNCF Réseau en 2023, 2024, 2025 et 2026[17], et au sein de ceux-ci les « coûts complets des prestations minimales »[18] pour lesquelles SNCF Réseau perçoit les redevances[19], le tout réparti en trois lignes de charges opérationnelles (entretien, gestion des circulations, autres coûts) et deux de charges de capital (dotation aux amortissements nettes de subventions, rémunération du capital). L'annexe expose en outre les hypothèses d'inflation et de gains de productivité retenus pour la masse salariale et les achats et charges externes, qui composent les coûts d'exploitation courants, ainsi que pour les charges d'amortissement nettes. Elle indique que la rémunération du capital est obtenue en appliquant un coût moyen pondéré du capital de 5,7 % à la valeur résiduelle nette des actifs. Il est précisé que l'évolution de ces différentes lignes correspond à la trajectoire du contrat de performance, adaptée pour tenir compte de projections d'inflation actualisées en 2022. L'annexe précise aussi que les coûts complets des prestations minimales sont constitués des coûts du réseau dédié de chaque activité et des coûts du réseau partagé, eux-mêmes composés de coûts directement imputables à chaque activité et de coûts partagés, répartis entre les différentes activités selon une méthode que le DRR précise également. Le DRR comporte ainsi des tableaux détaillant, pour toutes les années du cycle tarifaire, les coûts directement imputables, les coûts du réseau dédié, les coûts fixes du réseau partagé, à chaque fois par activité et par autorité organisatrice, ce qui permet

[16] Il est notamment soutenu que la trajectoire du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, à laquelle renvoie le DRR, n'est pas connue des AOT et que la documentation fournie ne permet pas de retracer les agrégats comptables que sont les coûts d'exploitation courants, les charges d'amortissement et la rémunération du capital ainsi que leurs taux d'évolution, déplorant également l'absence de transparence sur la ventilation des coûts du réseau dédié, l'absence de comptes par ligne, les travaux d'urgence et de maintenance et, plus généralement, l'utilisation des péages.

[17] 9 351 millions d'euros en 2024

[18] 8 805 millions d'euros en 2024

[19] Ces coûts se distinguent de ceux des installations de service et des prestations non régulées.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

d'aboutir à un tableau de coûts complets par activité et par autorité organisatrice, puis à un taux de couverture de ces coûts par le barème des redevances.

Ces informations sur les coûts, leur évolution et leur allocation nous paraissent à l'évidence suffisantes au regard de la portée que vous avez donnée à l'exigence de transparence.

3.1.2. Il en va de même de celles relatives au calcul des redevances.

Les régions soutiennent, avec des variations dans leur argumentation, que les modalités d'établissement de la redevance de marché et de la redevance d'accès sont opaques. S'agissant de la redevance de marché, cela concerne plus particulièrement le calcul du coefficient d'indexation utilisé pour déterminer le montant du forfait de la redevance de marché, l'absence de précision du montant de cette redevance affecté à l'exploitation de chaque ligne et l'absence d'informations sur les hypothèses fondant l'offre de référence ayant servi de base au calcul du forfait. La région Grand-Est soutient également qu'elle n'est pas en mesure de connaître le montant de redevance de marché affecté à l'exploitation de chacune des lignes relevant de sa compétence, l'empêchant d'en informer les entreprises ferroviaires au moment de la mise en concurrence des contrats de service public.

Cependant, d'abord, s'agissant de la redevance de marché, le DRR comporte, en son annexe 5.1.1., un exposé détaillé de la méthodologie retenue, ainsi qu'un exemple « fictif » pour illustrer cette méthode étape par étape.

Ensuite, s'agissant de la redevance d'accès, elle est instaurée par l'article 6-1 du décret du 5 mai 1997, qui ne fixe pas de critères de calcul[20]. En pratique, selon le DRR, cette majoration sert de variable d'ajustement pour « assurer une couverture uniforme des coûts complets en 2024 alloués par [autorité organisatrice] »[21] : c'est là tout ce qu'il suffit de savoir pour comprendre son calcul et le fait que son taux d'évolution soit différent pour chaque AOT et non aligné sur le taux *global* d'évolution des redevances, qui est de 8 % au niveau national.

Enfin, il ressort des pièces du dossier de procédure que chaque AOT a été destinataire d'un fichier comportant les différentes étapes du calcul des redevances la concernant, la mettant en mesure de se prononcer de façon éclairée sur le respect de la méthodologie fixée et sur le montant final. L'exigence de transparence n'impliquait pas de procéder à une affectation des redevances pour chaque ligne du réseau, ces redevances, supportées *in fine* par l'AOT ou par l'État, étant neutres pour les entreprises ferroviaires.

Vous pourrez donc écarter la méconnaissance de l'exigence de transparence.

3.2. S'agissant plus directement du respect des obligations de consultation, la région

[20] Et dont la légalité n'est pas contestée.
[21] point 3.3.4. de l'annexe 5.1.1. du DRR

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Grand-Est soutient que les dispositions de l'article L. 2111-25 du code des transports et de l'article 7 du décret du 27 novembre 2001 ont été méconnues car les réunions organisées par SNCF Réseau ne lui ont pas permis de présenter ses observations ou d'engager un dialogue constructif. Toutefois, ces réunions allaient au-delà des obligations légales de SNCF Réseau, qui lui imposaient seulement de solliciter l'avis des régions sur le projet de DRR au moins trois mois avant son entrée en vigueur[22].

Les autres AOT soutiennent que la procédure serait irrégulière au regard des consultations des parties prenantes prévues par le II de l'article 17 du décret du 7 mars 2003, mais elles se bornent à faire valoir qu'elles ignorent si les *autres* parties prenantes qui doivent être consultées l'ont été, ne contestant pas l'avoir été elles-mêmes. Le moyen pourra être écarté au regard de la liste, produite en défense, des destinataires du courrier électronique du 8 avril 2024 soumettant le projet de DRR à la consultation.

3.3. Au titre de la procédure, il est encore soutenu que les règles de fonctionnement du conseil d'administration de SNCF Réseau auraient été méconnues. Vous apprécierez ce moyen à la lumière de votre jurisprudence *FC des Girondins de Bordeaux et autres*, décision publiée du 9 juillet 2015[23], par laquelle vous avez jugé que le conseil d'administration d'une ligue professionnelle ne saurait prendre régulièrement une délibération à caractère administratif sans que ses membres n'aient été informés de l'ordre du jour de la réunion et n'aient, le cas échéant, reçu, préalablement à la réunion, les documents leur permettant d'y participer en connaissance de cause, quand bien même les statuts de la ligue ne comporteraient pas de dispositions particulières en la matière. Il va de soi que cette information doit parvenir au conseil d'administration *en temps utile* – votre annulation du 5 mars 2024 étant précisément fondée sur le délai trop bref dont avait disposé le conseil d'administration pour tenir compte des observations des AOT, transmises la veille ou l'avant-veille.

En l'espèce, la critique porte à la fois sur la suffisance des informations transmises préalablement au conseil d'administration du 3 juillet 2024 et sur le délai de convocation préalablement à cette réunion et à celle du 11 septembre.

3.3.1. L'article 12 des statuts de SNCF Réseau[24] dispose que les convocations « *comportent les éléments d'information nécessaires pour permettre aux membres du conseil d'administration de prendre des décisions éclairées*. » Il est reproché à SNCF Réseau de n'avoir pas transmis l'intégralité des observations des AOT au conseil d'administration[25],

[22] Il n'est pas contesté que cela a été fait.
[23] CE, 9 juillet 2015, *FC des Girondins de Bordeaux et autres*, n° 375542, 375543, A.
[24] annexés au décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019
[25] Les requérantes soutiennent que le conseil d'administration n'a été destinataire que « *des principales observations émises par les parties prenantes sur le DRR 2024M V10 publié le 8 avril 2024 et soumis à leur consultation jusqu'au 8 juin dernier* » et que seul le comité de la stratégie et des investissements (interne au conseil d'administration) a été destinataire de l'ensemble des observations des AOT.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

mais, d'une part, les statuts, comme votre jurisprudence, n'imposent pas nécessairement cette transmission, pour autant que le conseil d'administration a disposé des éléments leur permettant de délibérer en connaissance de cause. D'autre part et en tout état de cause, il ressort des pièces produites cet été par SNCF Réseau que les membres du conseil d'administration ont bien été destinataires, dès le 26 juin 2024, de l'ensemble des observations émises par les AOT ainsi que de différents documents de nature à éclairer leur délibération. Ils ont en outre disposé d'un délai suffisant pour en prendre connaissance. Cette branche du moyen peut donc être écartée.

3.3.2. L'autre branche concerne le délai de convocation. L'article 7 du règlement intérieur du conseil d'administration prescrit une convocation au minimum dix jours avant sa réunion ou, en cas d'urgence, vingt-quatre heures à l'avance. Les convocations pour les réunions du 3 juillet et du 11 septembre sont intervenues respectivement sept jours et cinq jours avant la réunion. Elles ne méconnaissent donc le règlement intérieur que si l'urgence ne pouvait être retenue.

En l'espèce, il nous semble que l'urgence était établie pour les deux conseils d'administration au regard de la nécessité de faire aboutir la procédure d'élaboration des dispositions tarifaires avant la date à laquelle l'annulation contentieuse prononcée le 5 mars devait prendre effet, c'est-à-dire le 1er octobre 2024, dans le cadre d'une procédure comportant plusieurs délais incompressibles, notamment celui des consultations, tant des régions et parties prenantes que de l'ART. S'il n'y avait certes pas urgence au jour près, vous pourrez tenir compte de la circonstance que les membres du conseil d'administration ont néanmoins été prévenus plusieurs jours avant chaque réunion, et écarterez le moyen.

4. Nous en venons au cœur du litige, concernant le bien-fondé de la tarification.

4.1. Vous n'avez jamais pris parti formellement sur le degré de votre contrôle sur les appréciations portées par SNCF Réseau lorsqu'il fixe les redevances relatives à l'utilisation du réseau ferré national[26]. Toutefois, dans d'autres secteurs régulés, par exemple en matière de redevances aéroportuaires[27], de tarif d'utilisation du réseau public de transport

[26] Vous avez certes retenu un contrôle normal sur les appréciations portées par l'Araf dans le cadre du contrôle de l'avis défavorable rendu par l'autorité de régulation sur le document de référence des gares de voyageurs (CE, 3 octobre 2016, *SNCF Mobilités*, n° 389643, B), mais il s'agissait du cas, différent, où la décision en litige est l'avis de l'autorité de régulation, qui fait grief au gestionnaire dans la mesure où il est défavorable. Au demeurant, en l'absence de censure, le fait d'avoir retenu un contrôle entier n'est guère déterminant (*a fortiori* n'y a-t-il pas d'erreur manifeste), et les conclusions de Xavier Domino sur cette affaire (parues dans *Energie - Environnement - Infrastructures*, n° 2 (février 2017), étude 5, confirme qu'il n'y avait pas d'évidence, et qu'il s'agit d'un contrôle certes normal en affichage, mais assez distancié dans sa mise en œuvre : « Au vu de cette jurisprudence, vous pourrez vraiment hésiter quant à votre niveau de contrôle. Pour notre part, nous nous déterminons en faveur d'un contrôle normal, mais dans notre esprit, cela n'exclut pas pour autant de prendre en compte la technicité de l'appréciation à mener, ni la marge d'appréciation qui peut être celle de l'Administration pour ce faire. Vous pourriez encore affirmer l'existence d'un contrôle normal sur l'appréciation faite au niveau général par l'ARAF sur le caractère excessif ou non du niveau de coût retenu, et un contrôle restreint sur l'appréciation menée sur chacun des paramètres de l'opération menant à ce calcul. »

[27] CE, 19 mars 2010, *Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) et Fédération nationale de l'aviation*

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

d'électricité[28] ou de redevances dues pour l'utilisation de fréquences électriques[29], vous ne contrôlez que l'erreur manifeste d'appréciation. La variété des critères et principes dont l'article L. 2111-25 du code des transports prévoit que le calcul des redevances d'infrastructure « *tient notamment compte* », l'imprécision de certains d'entre eux, ainsi que la complexité de la méthode de construction des tarifs, plaident également pour un contrôle restreint sur les appréciations que pourrait requérir leur mise en œuvre.

4.2. Plusieurs moyens se rattachent au principe de soutenabilité. L'article L. 2111-25 dispose en effet que le calcul des redevances d'infrastructure « *tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des redevances* ». Il précise, pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, que « *la soutenabilité des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services* » et que « *ces modalités consistent à s'assurer que le montant total des redevances à la charge de ces services n'excède pas la part de coût complet de gestion du réseau qui leur est imputable (…)* ». Vous avez jugé, par une décision *SNCF Réseau* du 27 novembre 2020[30] que la soutenabilité des redevances était « *la capacité du marché à les supporter* » et qu'elle impliquait que les tarifs « *ne remettent pas en cause l'équilibre économique des contrats de service public du segment de marché considéré (…) en prévoyant des majorations à un niveau de nature à conduire [les AOT] à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur ce segment*. » En d'autres termes, n'est pas soutenable un niveau de redevance qui conduit l'AOT à renoncer à tout ou partie des circulations ferroviaires[31], c'est-à-dire en somme à fermer des lignes ou à diminuer sensiblement la fréquence des trains qui y circulent. Toutefois, comme l'exprimait Guillaume Odinet dans ses conclusions sur l'affaire de 2020, « cette appréciation ne doit pas devenir une appréciation de la capacité de paiement des AOT ».

4.2.1. Le premier volet de critiques concerne le risque que les redevances fixées conduisent à dépasser la part des coûts complets de gestion de l'infrastructure imputable respectivement à chaque AOT. Ce risque tiendrait à des erreurs ou lacunes méthodologiques conduisant à une surestimation du coût complet du réseau ferré national et, au sein de ces coûts, à des erreurs d'allocation entre différentes activités conduisant à surestimer la part des coûts imputable aux AOT. Mécaniquement, si cette part est en réalité plus faible, et appliquée à une enveloppe totale de coûts elle aussi plus faible, alors le taux de couverture de ces coûts par les redevances fixées augmente, au risque de dépasser 100%. Précisons que, selon le DRR, le taux moyen de couverture, qui doit progresser au cours du cycle tarifaire, doit

---

marchande (FNAM), n°s 305047, 305049, 312221, 312883, 313595, B

[28] CE, 28 novembre 2012, *Société Direct Energie et autres*, n° 330548, 332639, 332643, B mais pas sur ce point.

[29] CE, 12 oct. 2010, *Société Bouygues Telecom et a.*, n° 332393, A.

[30] CE, 27 novembre 2020, *SNCF Réseau*, n° 431748, B

[31] Voir avis de l'ART n° 2021-009, 9 février 2021

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

atteindre en 2026 environ 90 % (entre 89 et 93 %) pour toutes les AOT sauf Île-de-France Mobilités, qui devrait atteindre 83 %.

a. Voyons d'abord les erreurs relatives à l'enveloppe globale du coût complet du réseau ferré national.

Nous ne nous attarderons pas sur l'argumentation de principe selon laquelle toute approximation méthodologique pourrait conduire à dépasser les coûts complets. L'ART a confirmé en défense que le fait qu'elle ait formulé des recommandations à SNCF Réseau pour l'amélioration de sa méthodologie n'a pas vocation à remettre en cause celle retenue ni ne permet de déduire qu'elle conduirait à une sur-couverture du coût complet.

Les régions estiment que le coût moyen pondéré du capital est surestimé de 0,5 points. Elles se bornent à invoquer l'avis de l'ART, qui a modélisé des scénarios avec un taux de 5,2 % alors que celui retenu par SNCF Réseau est de 5,7 %[32]. Toutefois, le fait que l'ART ait réalisé une telle étude de sensibilité du taux retenu ne suffit pas à établir qu'il serait manifestement surévalué, alors que l'ART n'en a déduit aucune réserve quant au taux retenu par SNCF Réseau et alors, au demeurant, que cette simulation a montré que la couverture resterait inférieure à 100 % sur le cycle tarifaire. SNCF Réseau justifie ce taux de 5,7 % par les données et caractéristiques propres à son activité. Au regard de l'argumentation des régions, la critique nous semble donc pouvoir être écartée.

Les régions Grand-Est et Nouvelle-Aquitaine reprochent également aux hausses des majorations d'être plus dynamiques que l'inflation et que l'évolution réelle des coûts sous-jacents de SNCF Réseau. Cela s'explique toutefois par l'objectif de rattrapage de la couverture des coûts complets fixé à SNCF Réseau dans le contrat de performance conclu avec l'État. Aucune règle applicable aux tarifs n'exclut qu'ils progressent plus vite que l'inflation[33]. En outre, s'agissant de l'inflation comme hypothèse de calcul des coûts et des redevances, le DRR comporte un mécanisme de rattrapage de l'écart entre l'inflation prévisionnelle et l'inflation constatée. La critique ne nous semble donc pas fondée.

b. Voyons à présent les erreurs alléguées s'agissant de la répartition des coûts.

Il y aurait d'abord une **surestimation de la part des coûts complets affectée aux prestations minimales**, c'est-à-dire celles au titre desquelles SNCF Réseau perçoit les redevances. Il est reproché au calcul de ne pas reposer sur les dernières informations comptables disponibles, mais cette critique est vaine car il y avait lieu de se fonder sur les informations disponibles à la date du DRR annulé, s'agissant d'un document qui doit s'y

[32] Proche des taux retenus dans d'autres tarifications sectorielles (5,4 % retenus par la Commission de régulation de l'énergie, 5,5 % par l'Arcep) mais néanmoins légèrement supérieur, ce que SNCF Réseau explique par les caractéristiques propres à son activité et à la structure de sa dette.

[33] Pour autant que les règles fixées soient respectées (non dépassement des coûts complets, soutenabilité,…).

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

substituer rétroactivement pour une période déterminée[34].

La critique suivante est en revanche fondée : l'ART a, dans son avis, estimé que certains « autres produits » et « autres coûts » avaient été inclus dans le périmètre des prestations minimales « alors qu'ils ressortissent manifestement au périmètre des prestations non régulées »[35]. Toutefois, après retraitements, elle a conclu que, malgré ces erreurs entraînant une hausse de 3 points du taux de couverture du coût complet des prestations minimales, celui-ci restait inférieur à 100 % sur la période du cycle tarifaire. Elle s'en est assurée également pour chaque AOT[36].

Il y aurait ensuite, au sein des coûts complets affectés aux prestations minimales, une **surestimation de la part des coûts du réseau partagé allouée aux AOT et une surestimation des coûts du réseau dédié**.

S'agissant des réseaux partagés, les requérantes soutiennent que la modélisation réalisée par SNCF Réseau, et détaillée dans le DRR, repose sur une valorisation des coûts du réseau partagé à l'échelle de tout le réseau ferré national, avant leur allocation aux AOT selon différentes clés de répartition, ce qui ne rendrait pas compte des coûts réellement encourus par la seule fraction du réseau ferré national utilisée par les services conventionnés organisés par chaque AOT. Toutefois, les requérantes ne parviennent pas à convaincre de ce que cette méthodologie ne serait pas pertinente ou conduirait à une augmentation du taux de couverture.

S'agissant en revanche des réseaux dédiés, c'est-à-dire ceux utilisés presque exclusivement par une activité, il est reproché à SNCF Réseau d'allouer 100 % des coûts complets des lignes catégorisées UIC 7 à UIC 9 aux activités conventionnées, alors qu'elles sont également utilisées par d'autres activités, dans une proportion qui serait de 8 % selon SNCF Réseau et l'ART, et irait selon les régions jusqu'à 20 % pour certaines AOT. Le gestionnaire défend son choix en se prévalant de la méthode dite « de Moriarity », qui consiste à répartir les coûts fixes communs au prorata de ce que l'infrastructure aurait coûté à chaque utilisateur si elle n'avait été construite que pour lui. SNCF Réseau estime que cette méthode justifie que 100 % des coûts de ces lignes soient alloués aux AOT, ce que l'ART a validé. Nous rejoignons toutefois les requérantes pour considérer qu'il est problématique, au regard des règles fixées par l'article L. 2111-25, de leur allouer l'intégralité des coûts, alors qu'il n'est pas contesté qu'une part certes minoritaire mais non négligeable des circulations sur ces réseaux se rattache à d'autres activités ferroviaires que les leurs. Or, selon le rapport du cabinet Frontier Economics qu'elles produisent, « *une réallocation des coûts des lignes classées UIC 7-9 avec voyageurs vers le fret pourrait aboutir à une hausse des taux de*

[34] Ainsi que vous l'avez jugé en 2010 pour des redevances aéroportuaires : CE, 19 mars 2010, *Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) et Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM)*, n°s 305047, 305049, 312221, 312883, 313595, B

[35] Points 120 et 121 de son avis.

[36] Point 134.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

couverture prévisionnels estimée entre 1,9 % et 5,1 % selon les AOM en 2026 ». Pour SNCF Réseau et l'ART, la hausse ne serait que de 1 à 2 points.

Toutefois, même en prenant l'hypothèse la plus pessimiste, et en additionnant son effet à celui de l'erreur commise s'agissant du périmètre des activités régulées, il n'en résulterait pas, sur l'ensemble du cycle tarifaire, un dépassement du taux de 100 % de couverture des coûts complets imputables à chaque AOT. Or tant que les coûts imputables aux services conventionnés ne deviennent pas inférieurs au montant des redevances dues pour ces services, tant que les redevances ne couvrent que partiellement ces coûts, les coûts alloués à tort, et donc retranchés, sont indifférents car l'on peut, par hypothèse, considérer que ce n'étaient pas ces coûts que les redevances couvraient, mais les coûts restants, non contestés ou non contestables. Une erreur de calcul ou de méthode n'entraîne ainsi pas nécessairement une méconnaissance du plafond des coûts complets[37]. En l'espèce, la somme des erreurs relevées n'a pas manifestement pour effet de conduire à un taux de couverture supérieur à 100 % des charges imputables aux services conventionnés.

4.2.2. Il est ensuite avancé que les effets de cette tarification sur l'utilisation de l'infrastructure seraient insoutenables et sous-optimaux. Trois critiques sont formulées.

a. La plupart des régions reprochent d'abord à SNCF Réseau de n'avoir pas réalisé d'étude de marché pour vérifier sa capacité à supporter les majorations, lesquelles, nous l'avons dit, peuvent être instituées « *si le marché s'y prête* »[38]. Toutefois, d'une part, la notion de marché paraît assez peu adaptée s'agissant des services publics de transport de voyageurs ; d'autre part et surtout, il ne découle ni de la directive, ni d'aucun texte de transposition l'obligation procédurale pour le gestionnaire d'infrastructure de joindre au DRR une telle analyse de marché. Les études internes réalisées par SCNF Réseau, les informations contenues dans le DRR, l'avis de l'ART et les échanges conduits avec les AOT permettent de considérer que la capacité du marché à supporter les redevances a été « prise en compte », ce qui est la seule exigence légale. Cette branche du moyen peut donc être écartée.

b. Les régions Grand-Est et Nouvelle-Aquitaine soutiennent ensuite ne pas être en mesure de subventionner indéfiniment les déficits des contrats de service public et s'interroger sur le maintien de leur niveau d'offre. Elles n'illustrent toutefois leur propos que par l'augmentation du prix des titres de transport et le renoncement à augmenter leur offre de transport[39]. Les autres régions relèvent que le trafic des services conventionnés en 2024 serait inférieur au trafic envisagé par les contrats de performance. Ces circonstances ne peuvent être regardées comme remettant en cause de l'équilibre économique des contrats de service public

[37] Ajoutons, puisque ce point est débattu entre les parties, que l'existence d'un mécanisme de régularisation de la redevance de marché en cas de trop-perçu nous semble pouvoir contribuer à garantir qu'*in fine* le coût complet imputable à chaque AOT ne sera pas dépassé, mais qu'il n'est pas certain qu'il puisse sauver un tarif qui, d'emblée et par construction, le cas échéant du fait d'erreurs de calcul ou de méthodologie, méconnaîtrait le plafond des coûts complets.
[38] Article 31 du décret du 7 mars 2003.
[39] Ouverture d'une nouvelle ligne ou augmentation de la fréquence des trains sur une ligne existence.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

du segment de marché considéré ni comme susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur ce segment.

c. Enfin et plus généralement, les régions soutiennent que la structure de la nouvelle tarification méconnaîtrait les « *impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national* », dont doit tenir compte le calcul des redevances aux termes de l'article L. 2111-25. Certaines régions invoquent les « *principes d'efficacité et de gestion optimale du réseau* ».

Le moyen conteste, sur le plan théorique, la pertinence de l'instauration d'un système de tarification binomiale, c'est-à-dire composée d'une partie variable correspondant aux coûts variables, et d'une partie fixe correspondant aux coûts fixes, alors qu'antérieurement l'ensemble des redevances, dont la redevance de marché, était proportionnel à l'utilisation de l'infrastructure. Elle sera désormais un forfait établi à partir des prévisions de trafic communiquées par les AOT. Selon SNCF Réseau, par construction, un tel tarif inciterait à utiliser au maximum le réseau, à aller au-delà des prévisions, pour « rentabiliser » le forfait[40]. Les requérantes ne partagent pas cette analyse, mais en restent à un débat de principe qui ne démontre aucun effet concret sur l'utilisation du réseau. Les requérantes n'établissent ainsi pas que la nouvelle structure tarifaire ne permettrait pas de tenir compte des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national.

Vous pourrez donc écarter le moyen dans toutes ses branches.

4.3. Vous examinerez ensuite le moyen tiré de la méconnaissance, encore, de l'article L. 2111-25 et de l'article 31 du décret du 7 mars 2003 en ce qu'ils prescrivent que les majorations soient définies et calculées sur la base de principes non-discriminatoires.

Pour tenter d'éclairer ce moyen confus, les écritures en réplique invoquent des lignes directrices interprétatives de la Commission européenne concernant la mise en place de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire[41], publiées le 7 mai 2025, selon lesquelles « *l'exigence de non-discrimination (…) devrait également intégrer la non-discrimination entre segments du marché. Cela signifie que, si les majorations devaient être ajustées en fonction de la capacité différente des segments de marché à s'y prêter, elles ne devraient pas être trop pénalisantes ou trop favorables à des types spécifiques de services ferroviaires* ». En effet, plusieurs types de services (lignes commerciales, lignes de service public, fret,…) peuvent emprunter les mêmes lignes ferroviaires. Cependant, cela n'implique pas qu'au sein d'un segment de marché, comme celui des services conventionnés de transport de voyageurs, le principe s'appliquerait *entre* autorités organisatrices, concernées chacune par une partie différente du réseau, et qui ne sont donc pas en concurrence pour son utilisation.

En tout état de cause, vous pourrez écarter les critiques pour les deux majorations.

[40] Etant précisé que ce n'est que si les circulations effectives sont très en-deçà du prévisionnel qu'il y a une régularisation, après application d'une « franchise ».
[41] Communication de la Commission, C/2025/2606

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

La redevance de marché serait discriminatoire car le mécanisme transitoire retenu, destiné à atténuer la bascule d'un montant linéaire à un montant forfaitaire, distend le lien qui existait antérieurement entre l'utilisation du réseau et le montant de la redevance. Toutefois, les requérantes se bornent à citer deux pages de l'avis de l'ART expliquant pourquoi ce mécanisme aboutit à un taux de couverture avant redevance d'accès différent selon les régions. Dès lors que la méthode est homogène entre les régions, l'argumentation des requérantes ne permet pas de comprendre en quoi un tel système présenterait un caractère discriminatoire, alors qu'*in fine* le taux de couverture est égalisé par la redevance d'accès.

C'est justement le reproche fait à la redevance d'accès. Le fait qu'elle soit une variable d'ajustement pour atteindre un niveau équivalent de couverture des coûts complets par toutes les AOT la rendrait discriminatoire. Il y a en effet des différences significatives de taux entre régions[42], mais elles ont précisément pour objet d'assurer un même taux de couverture des coûts du réseau pour toutes les régions. De plus, les requérantes n'expliquent pas en quoi le principe de non-discrimination impliquerait que la redevance d'accès soit fixée en fonction des circulations sur le réseau plutôt que du taux de couverture des coûts complets du réseau liés à son utilisation, alors que cette redevance a vocation à couvrir des coûts fixes et non les coûts directement imputables à la circulation ferroviaire. Le moyen pourra donc être écarté.

4.4. Le moyen suivant est tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article 6 du décret du 5 mai 1997, aux termes desquelles la redevance de marché est « *établie sur la base d'unités d'œuvre liées à l'utilisation de l'infrastructure* ». Le fait que les principes précédents de calcul de la redevance de marché n'aient pas été conservés n'est pas en soi constitutif d'une illégalité car le décret n'impose pas une tarification linéaire. En outre, la redevance de marché n'a pas le même montant nominal pour toutes les régions, elle est fonction des volumes de trafics prévisionnels pour chaque AOT. Mais les requérantes soutiennent qu'il ne s'agit pas là « d'unités d'œuvre liées à l'utilisation de l'infrastructure », et que son caractère forfaitaire est par principe contraire au décret de 1997.

Vous aviez été saisis d'un moyen identique contre la précédente version du DRR et vous aviez, pour la mise en œuvre de votre jurisprudence *AC !*[43], estimé laconiquement que ce moyen n'était pas susceptible de fonder l'annulation du DRR. Le point est donc tranché, mais vous devez aujourd'hui vous en expliquer. Nous avions, l'an passé, défendu l'idée que le mécanisme transitoire mis en place par SNCF Réseau pour le cycle 2024-2026 respectait le décret de 1997. Il combine l'établissement du forfait sur la base d'un volume de sillons-kilomètres de référence avec un mécanisme de régularisation *a posteriori* en fonction du trafic réel[44]. Une telle méthode maintient un certain rapport entre le montant facturé et l'utilisation réelle de l'infrastructure. Nous continuons de le penser.

---

[42] Dans une fourchette allant de - 2 % pour Grand-Est à + 38 % pour la Normandie entre 2023 et 2024.
[43] CE, Assemblée, 11 mai 2004, *Association AC !*, n°s 255886 à 255892, A
[44] Prévu au cas où celui-ci est très inférieur au trafic de référence et avec l'application d'une franchise pour préserver l'effet incitatif du forfait.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Précisons que le critère d'unité d'œuvres[45] a été supprimé cet été, par un décret paru le 21 juillet 2025[46], ce qui, pour l'avenir, laisse au gestionnaire les coudées plus franches[47].

4.5. La région Nouvelle-Aquitaine est la seule à soutenir que les dispositions tarifaires en litige auraient dû être accompagnées de mesures transitoires et que leur absence méconnaît le principe de sécurité juridique. Elle soutient qu'il persiste des incertitudes sur les calculs et qu'elle n'aura pas le temps nécessaire pour s'adapter aux conséquences de ces tarifs. Toutefois, alors qu'il s'agit de tarifs ayant vocation à s'appliquer rétroactivement, qu'elle a fait l'objet de consultations préalables et que le principe d'une évolution vers une structure de tarification binomiale est sur la table depuis plusieurs années, nous peinons à comprendre le moyen, qui n'est pas assorti des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé.

4.6. La même région soutient encore, par deux moyens contradictoires, d'une part que les tarifs en litige méconnaissent le plafond d'augmentation des redevances fixé par le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État, et d'autre part qu'ils ont été adoptés en application de stipulations illégales du contrat de performance, en tant qu'il prévoit une trajectoire financière ne permettant de garantir ni l'efficacité ni la soutenabilité des péages ferroviaires et de leurs majorations. Vous pourrez tout simplement écarter ces moyens comme inopérants, car les dispositions tarifaires du DRR n'ont pas été prises pour l'application de ce contrat, qui n'est pas non plus leur base légale.

4.7. Parvenus au bout de l'examen des moyens sans avoir été confrontés à un quelconque doute touchant à l'interprétation des dispositions en cause du droit de l'Union européenne, vous n'aurez pas besoin de saisir la Cour de justice de l'Union européenne des cinq questions préjudicielles qu'il vous est demandé, à titre subsidiaire, de lui adresser. Vous n'aurez pas non plus besoin de statuer sur la fin de non-recevoir soulevée par SNCF Réseau s'agissant de la contestation par les régions du montant de la redevance d'accès, qu'elles ne paient pas. Si vous aviez dû vous prononcer, il nous semble que vous l'auriez écartée ; vous n'avez en effet pas opposé une telle irrecevabilité lorsque vous avez annulé la précédente version du DRR et cela nous semble logique dès lors que les montants des redevances sont interdépendants.

PMNC au rejet des requêtes et à ce que chacune des régions requérantes et IDF Mobilités versent à SNCF Réseau une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

[45] En 2019, l'inscription dans le décret de ce critère de calcul de la redevance de marché avait fait l'objet d'un avis défavorable de l'Arafer (ancêtre de l'ART).
[46] Décret n° 2025-679
[47] Le décret du 25 juillet 2025 ajoute également des éléments de définition de la soutenabilité de la tarification s'agissant des services de transport de voyageurs conventionnés. Il conserve par ailleurs la liste des différents critères permettant de moduler le montant de la redevance de marché au sein des segments de marché.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.