

Contribution publique

Le modèle économique de la tarification des gares de voyageurs

Contexte et enjeux

L'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, effective à partir de l'horaire de service 2021, impose de s'interroger sur le modèle économique qui fonde la tarification de l'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont rendus.

Alors que les services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés et librement organisés s'ouvrent à la concurrence, il importe que les tarifs régulés relatifs à l'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont rendus, envoient un signal tarifaire pertinent, cohérent avec les usages réels des gares par les différents services ferroviaires qui les utilisent aujourd'hui et ceux qui sont susceptibles de les utiliser demain.

Le modèle économique sur lequel sont actuellement fondés les tarifs de l'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont rendus (notamment les tarifs pour l'horaire de service 2020) repose pour l'essentiel sur un paradigme relatif à une situation de gares utilisées, dans les faits et en quasi-totalité, par l'opérateur ferroviaire historique en monopole de droit sur les services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs jusqu'à la fin de l'horaire de service 2020 (SNCF Voyageurs), comprenant d'un côté les services ferroviaires régionaux et de l'autre côté, les services ferroviaires longue distance. En outre, ce modèle économique repose sur une tarification au départ-train qui ne permet de prendre en compte que très imparfaitement la réalité des flux de voyageurs associés à chacun de ces départs-trains. Or, il apparaît que les flux de voyageurs constituent l'un des principaux inducteurs de dimensionnement des gares et des services qu'elles offrent. Le nombre de départs-trains est certes important dans la mesure où il est lié au nombre de voies en gare, mais la gestion des circulations et la capacité d'accueil de trains en gare correspondent avant tout à une problématique de gestion de capacité et des circulations, du ressort du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, dans le cadre de l'accès au réseau ferroviaire et aux prestations minimales fournies sur ce réseau.

Dans le contexte d'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, il apparaît incontournable que SNCF Gares & Connexions fasse évoluer le modèle économique, qui fonde la tarification des gares, dès l'horaire de service 2021. Cette évolution est nécessaire pour contribuer à maintenir, dans un environnement modifié par l'ouverture effective du marché, la garantie d'un accès transparent et non discriminatoire reflétant au mieux les coûts des prestations fournies au sein des gares de voyageurs.

Si la transition vers un nouveau modèle peut être organisée de manière graduée, les évolutions à conduire sont assez drastiques pour adapter la tarification au nouveau contexte de services

domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ouverts à la concurrence. Parmi les pistes de réflexion et d'évolution à engager, certaines apparaissent prioritaires :

- Un changement de l'unité de tarification en lien avec les inducteurs de dimensionnement et de coûts des gares pour assurer un lien pertinent entre les modalités d'utilisation des services au sein des gares par les services ferroviaires et leurs voyageurs et les coûts engendrés afférents (par exemple le nombre de voyageurs lorsque cela est pertinent).
- Une évolution de la modulation des tarifs entre services ferroviaires davantage en lien avec les modalités d'utilisation des gares par ces services, permettant de mieux refléter les écarts de coûts ou d'utilisation des ressources liés à des usages différents des gares par les services de transport ferroviaire et leurs voyageurs, dans un contexte d'accroissement de la diversification de l'offre des transporteurs, lié à l'ouverture à la concurrence.
- Une vision plus prospective des gares davantage fondée sur le potentiel de la gare dans le marché de la mobilité (selon son emplacement géographique et sur le réseau) et donc potentiellement plus incitative que dans l'approche actuelle, consistant, pour l'essentiel, à rapporter des charges prévisionnelles sur les prévisions du nombre de départs de trains de l'entreprise ferroviaire historique.
- Une évolution de la segmentation des gares permettant de prendre davantage en compte d'éventuelles spécificités (gares terminales, gares accueillant des services de type « mass-transit », etc.).

L'Autorité de régulation des transports s'est dotée d'un modèle économique contrefactuel des gares de voyageurs afin d'enrichir la palette de ses outils d'analyse des tarifs d'accès aux gares de voyageurs, proposés par le gestionnaire des gares, cohérent et adapté au contexte d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

A cet effet, entre mi-2018 et 2019, les services de l'Autorité de régulation des transports (ART), assistés par un conseil externe, ont élaboré un modèle économique de simulation des coûts des gares de voyageurs.

En premier lieu, il convient de rappeler que ce modèle économique de simulation des coûts n'a pas vocation à fonder l'élaboration des tarifs régulés relatifs à l'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont rendus. Le gestionnaire des gares est le seul responsable de l'élaboration d'un projet de tarification pour les prestations régulées fournies au sein des gares de voyageurs. Il soumet ce projet à l'avis conforme de l'ART qui dispose d'un délai de quatre mois pour instruire ce projet tarifaire et, le cas échéant, le valider, rendant ainsi les tarifs contenus dans ce projet exécutoires.

Ce modèle économique de simulation des coûts des gares a été élaboré dans le but de permettre à l'ART d'éclairer le débat relatif à la modélisation économique des tarifs régulés de l'accès aux gares et aux services qui y sont proposés. Les travaux d'élaboration et les résultats issus de ce modèle de simulation des coûts permettent de dresser un certain nombre de repères méthodologiques qui fixent le champ des possibles en termes de modalités de détermination des coûts et des tarifs par activité utilisatrice de gares de voyageurs.

La présente contribution publique publiée par l'ART a pour objectif de fournir un certain nombre d'éclairages et de points de repères méthodologiques, à l'ensemble des parties prenantes, à l'occasion du partage de son modèle économique de simulation des coûts des gares de voyageurs. L'ART propose de focaliser plus particulièrement les éléments d'éclairage et de méthode sur deux sujets qui doivent évoluer de manière prioritaire dans le prochain projet tarifaire qui sera proposé par SNCF Gares & Connexions pour l'horaire de service 2021, à savoir :

- **Un changement de l'unité de tarification en lien avec les inducteurs de dimensionnement et de coûts des gares ;**
- **Une évolution de la modulation des tarifs entre services ferroviaires davantage en lien avec les modalités d'utilisation des gares par ces services.**

Afin de ne préempter d'aucune manière le rôle d'élaboration des tarifs régulés d'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont rendus, fondés sur les coûts des prestations afférentes, dévolu au gestionnaire des gares, l'ART ne partage pas, dans le cadre de la présentation contribution publique, les résultats de simulation des coûts des gares de voyageurs gérés par SNCF Gares & Connexions. La présente contribution a pour objectif de partager de manière transparente avec l'ensemble des parties prenantes un certain nombre d'éléments fondamentaux du modèle économique élaboré par l'ART, dans le but d'alimenter le débat sur les nécessaires évolutions du modèle économique des gares de voyageurs et, en particulier les deux évolutions évoquées ci-avant.

Concrètement, dans le cadre de la présente contribution publique, l'ART propose de partager les éléments suivants du modèle économique de simulation des coûts des gares de voyageurs :

- Les modalités d'élaboration des coûts des fonctionnalités présentes au sein des gares, notamment les inducteurs de coûts mis en évidence ;
- Les modalités et résultats d'allocation des coûts communs entre les différentes activités utilisatrices des gares et les résultats associés (exprimés de manière relative).

La présente contribution publique organisée par l'ART est articulée autour de trois documents :

- **Le présent document qui décrit le contexte et des enjeux relatifs au modèle économique de la tarification des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs.**
- **Un document technique destiné à décrire les principes et modalités de fonctionnement du modèle économique de simulation des coûts des gares de voyageurs dont dispose l'ART. Ce document est accompagné d'une annexe méthodologique qui pose les cadres juridique et économique dans lesquels le modèle économique de simulation des coûts s'inscrit.**
- **Une version simplifiée de ce modèle permettant d'illustrer son fonctionnement et, en particulier, de rendre compte des modalités d'élaboration des coûts par fonction, dans les gares, et les modalités d'allocation des coûts communs, partagés entre les activités et services qui utilisent les gares et les résultats spécifiques à l'application de ces modalités d'allocation.**