

ANNEXE 3 : METHODOLOGIE TARIFAIRE**VERSION DU 22 DECEMBRE 2017****A. Cadre d'élaboration des tarifs d'accès aux aménagements routiers**

1. Les aménagements routiers des gares ferroviaires sont des installations annexes des gares ferroviaires de voyageurs, dont le principal attrait, pour les transporteurs routiers comme leurs passagers, est de :
 - a. Pouvoir venir ou repartir par le train ou tout autre mode de transport dont l'accès est facilité par les installations d'intermodalités en place ;
 - b. Bénéficier des aménagements et services de la gare ferroviaire (espaces d'attente, toilettes, services de restauration ...).
2. Les recettes issues des gares routières de voyageurs représentent en 2016 une part marginale des recettes des activités de SNCF Gares & Connexions. La part des touchers de quais routiers représente en effet moins de 0,1% des recettes de la prestation de base ferroviaire pour l'ensemble des gares. Sur les seules gares concernées par des aménagements routiers fin 2016, la part des touchers de quais routiers représente moins de 1% de la prestation de base. La part marginale de ces recettes justifie une approche méthodologique simplifiée. Le faible niveau de recettes en valeur absolue ne permet pas non plus d'envisager des études économiques spécifiques.

B. Principes tarifaires

Le tarif d'accès aux aménagements routiers, dit « de toucher de quai » se fonde sur le fait qu'à chaque toucher de quai, des voyageurs de car vont utiliser les aménagements et services de la gare ferroviaire.

Dans un souci d'équité vis-à-vis des transporteurs ferroviaires, les transporteurs routiers doivent donc

- d'une part supporter les charges directement affectables aux aménagements routiers ;
- d'autre part contribuer aux charges de la gare ferroviaire dont bénéficient leurs passagers. Les recettes correspondantes issues des touchers de quai seront dans ce cas déduites des charges imputées aux transporteurs ferroviaires.

Dans la mesure où SNCF Gares & Connexions ne dispose pas aujourd'hui de données opposables sur les coûts directement affectables aux aménagements routiers, le tarif sera construit uniquement sur la base d'une contribution – marginale – aux charges de la gare ferroviaire.

Par souci de simplicité, il est établi un tarif unique national pour l'ensemble des aménagements routiers, différencié entre les transporteurs routiers conventionnés et les autres transporteurs.

La construction du tarif comprend dès lors 4 étapes :

- Identification des postes de charges qui bénéficient aux transporteurs routiers ou à leurs voyageurs
- Détermination du coût unitaire de ces charges par voyageur fréquentant la gare
- Détermination du nombre moyen de voyageurs par car

- Détermination du coefficient de modulation entre les transporteurs conventionnés et les autres

C. Charges qui bénéficient aux transporteurs routiers ou à leurs voyageurs

Les charges retenues sont uniquement des charges d'exploitation, principalement de gestion du site :

- Charges courantes de gestion de site
- Energie et fluides
- Entretien Locatif gare
- Gardiennage et Surveillance
- Gestion de site - Tour de Gare
- Maintenance ascenseurs, portes automatiques, escalators
- Mobilier - Equipements des Gares
- Nettoyage
- Pilotage unité gare
- Sécurité Incendie
- Solidarité
- Accueil Général

Les projections de charges retenues correspondent au DRG le plus récent publié par SNCF Gares & Connexions à la date d'établissement du tarif. Ces charges sont évaluées pour l'ensemble des gares ferroviaires dont les aménagements routiers ont été déclarés au registre des aménagements routiers par SNCF Gares & Connexions.

D. Coût unitaire marginal d'utilisation des services de la gare

Les données de fréquentation en nombre de voyageurs retenues sont celle de la dernière année disponible à la date de publication des tarifs.

Un coût unitaire (par voyageur) marginal d'utilisation des services de la gare est obtenu en divisant la somme des charges du point C par la fréquentation mentionnée ci-dessus.

Ce coût est inférieur ou égal aux charges prévisionnelles et ne comprends aucun bénéfice pour SNCF Gares & Connexions.

E. Détermination du nombre moyen de voyageurs par car

Tenant compte des derniers données disponibles sur le nombre de places offertes en moyenne par car ainsi que sur le taux de remplissage des cars des transporteurs non conventionnés (observatoire de l'ARAFER), un nombre de voyageurs moyen par car est établi.

F. Modulation entre les transporteurs conventionnés et les autres

Le toucher de quai pour les transporteurs non conventionnés est établi en multipliant le coût unitaire marginal évalué au point D par le nombre moyen de voyageurs par car établi au point E.

Pour les transporteurs conventionnés, le toucher de car est obtenu en divisant le toucher de quai des transporteurs non conventionnés par le coefficient de modulation établi entre le transport conventionné et le transport non conventionné ferroviaire de voyageurs (2,3). Ce coefficient traduit de façon objective la moindre d'utilisation des services de la gare par les utilisateurs de

services de transports ferroviaire conventionnés de voyageurs : il est en effet établi pour les voyageurs du transport ferroviaire que l'utilisation des services en gares est inversement proportionnelle à la durée du trajet et à la fréquence du voyage.

Les voyageurs ayant recours à des transporteurs non conventionnés, c'est-à-dire longue distance, arrivent en effet en moyenne plus tôt dans la gare et sont plus utilisateurs des services proposés (espace d'attente, toilettes, information etc). Il nous apparaît pertinent de transposer l'utilisation de Ce coefficient de modulation ferroviaire, établi par une méthode économétrique¹, au transport routier de voyageurs compte tenu des similitudes entre les transports conventionnés ferroviaires et routiers d'une part, et non conventionnés ferroviaires et routiers d'autre part : comportement et usage des services de la gare par les voyageurs suivant la distance parcourue et la fréquence des dessertes notamment.

En outre, engager une étude économétrique ad'hoc pour le transport routier de voyageurs représenterait un coût disproportionné (de l'ordre de 100 000 euros) compte tenu du niveau de recettes actuel de cette activité. Cette position pourra être révisée en fonction de son évolution.

Les tarifs sont arrondis à la dizaine de centimes près.

¹ Cf Etude Nera Economique Consulting : https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field_files/2016-05/consultation_modele_tarifaire_05.2016_bd_0.pdf