

C & GARE DE PESSAC & GARE DE PODENSAC & GARE DE POINTE DE GRAVE & GARE DE PORTETS & GARE DE P
GARE DE SAINT-MARIENS – SAINT-YZAN & **GARE DE SAINT-MÉDARD-DE-GUIZIÈRES** & GARE DE SAINT-MÉDARD-D
CHAMPS & GARE DE POLIGNY & GARE DE RANCHOT & GARE DE SAINT-AMOUR & GARE DE SAINT-CLAUDE & GA
CHÈVREMONT & GARE DE PETIT-CROIX & GARE DES TROIS CHÊNES & GARE DE BEAUMONT-LE-ROGER & GARE
GAILLON – AUBEVOYE & GARE DE GISORS & GARE DE GLOS – MONTFORT & GARE DE LA BONNEVILLE-SUR-ITON
Y & GARE DE TOURVILLE & GARE DE TILLIÈRES-SUR-AVRE & GARE DE VAL-DE-REUIL & GARE DE VERNEUIL-SUR-A
NT-ROMAIN & GARE DE FÉCAMP & **GARE DE FOUCART – ALVIMARE** & GARE DE GOURNAY – FERRIÈRES & GARE

NOUVEAU MODÈLE POUR LA TARIFICATION DES GARES DE VOYAGEURS

CONSULTATION PUBLIQUE SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

OCTOBRE 2016

GARES &
CONNEXIONS



E D AIGUILLON & GARE DE LAROQUE & GARE DE MARMANDE & GARE DE MONSEMPRON-LIBOS & GARE DE PEN
EARN & GARE DE BOUCAU & GARE DE CAMBO-LES-BAINS & GARE DE COARRAZE – NAY & GARE DE CROIX DU PH
MARIE & GARE DE'ORTHEZ & GARE D'OSSÈS–SAINT-MARTIN-D'AROSSA & **GARE DE PAU** & GARE DE PUYOÙ & C
NTRY & **GARE DE DOMPIERRE SEPT FONTS** & GARE DE GANNAT & GARE DE HURIEL & GARE DE LA VILLE GOZET
R & GARE DE VICHY & GARE DE VILLENEUVE-SUR-ALLIER & GARE D'AURILLAC & GARE DE BOISSET & GARE DE LA
D'YTRAC & GARE D'ALLEYRAS & GARE D'ARVANTAUREC & GARE DE BAS – MONISTROL & GARE DE BRIOUDE & C
& GARE DE RETOURNAC & GARE DE SAINT-GEORGES-D'AURAC & **GARE DE SAINT-VINCENT LE CHÂTEAU** & GA
NDE & GARE DE DURTOL – NOHANENT & GARE DE GERZAT & GARE DE LA BOURBOULE & GARE DE LA MIOUZE
ES-DE-VEYRE & GARE D'AUTUN & GARE DE PONT DE DORE & GARE DE PONT-DU-CHÂTEAU & GARE DE PONTGI
& GARE D'AUDRIEU & GARE DE BLONVILLE-SUR-MER – BENERVILLE & GARE DE BRETTEVILLE – NORREY & GARE DE
E LISIEUX & **GARE D'ERMONT EAUBONNE** & GARE DU MOLAY-LITTRY & GARE DE LISON & GARE DE MÉZIDON &
GARE DE CARANTILLY – MARIGNY & GARE DE CARENTAN & GARE DE COUTANCES & **GARE DE FOLLIGNY** & GRA
EN EN DORDOGNE & GARE DE CONDÉ-SUR-HUISNE & GARE D'ÉCOUCHÉ & GARE DE FLERS & GARE DE L'AIGLE
Y-EN-PLAINE & GARE DE CHAUGEY & **GARE DE TOURS** & GARE DE COLLONGES & GARE DE CORGOLOIN & GARE
LIARD TGV & GARE DE NEUILLY-LÈS-DIJON & GARE D'OUGES & GARE DE NUITS-SAINT-GEORGES & GARE DE PAC
E FOURCHAMBAULT & GARE DE COSNE-SUR-LOIRE & GARE DE CLAMECY & GARE DE DECIZE & GARE DE FLEZ-CH
E POUUGUES-LES-EAUX & GARE DE POUILLY-SUR-LOIRE & GARE DE SAINCAIZE & GARE DE SAINT-PIERRE-LE-MOÛ
IE & GARE DE CHAMALIÈRES-SUR-LOIRE & GARE DE CHAUFFAILLES & GARE DE CHEILLY-LÈS-MARANGES & GARE
D'ISSOIRE & **GARE DE CRÉTEIL POMPADOUR** & GARE DE MÂCON & **GARE DE MÂCON LOCHÉ TGV** & GARE DE
E ROMANÈCHE-THORINS & GARE DE RULLY & GARE DE SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE & GARE DE SAINT-SYMPHORI
GARE DE MONTARGIS & GARE DE CHAMPS – SAINT-BRIS & GARE DE CHÂTEL-CENSOIR & GARE DE COULANGES-
S & GARE DE PONT-SUR-YONNE & GARE DE SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY & GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAUT &
LE-ISLE-BÉGARD & GARE DE CENON & **PARIS GARE DU NORD** & GARE DE BROONS & GARE DE CALLAC & GARE
& GARE DE PAIMPOL & GARE DE TRACY SANCERRE & GARE DE TRONSAN & GARE DE FRÉJUS & GARE DE GONF
MONTEPELLIER SAINT-ROCH & GARE D'ÉTANG & GARE DE FLEURVILLE-ONT-DE-VAUX & GARE DE FONTAINES – ME
BAULE & GARE DE MERVANS & GARE DE MESVRES & GARE DE MONTCEAU-LES-MINES & **GARE DE BAYEUX** & C
DE BEAUGENCY & GARE DE BOISSEAUX & GARE DE BRIARE & GARE DE CERCOTTES & GARE DE CHAINGY FOUR
GARE DE NOGENT-SUR-VERNISSON & GARE DE SAINT-AY & GARE DE SAINT-CYR-EN-VAL LA SOURCE & GARE DE
ETOU-SUR-CHER & **GARE DE CANNES** & GARE DE MER & GARE DE MONTRICHARD & GARE DE NOUAN-LE-FUZE
E DE VENDÔME & GARE DE VENDÔME-VILLIERS-SUR-LOIR & GARE DE VEUVES-MONTEAUX & GARE DE VILLEFRA
ES & GARE DE JOIGNY-SUR-MEUSE & GARE DE LAIFOURLIART & GARE DE LUMES & GARE DE MOHON & GARE DI
OLOGNE & GARE DE CHAUMONT & GARE DE CHEVILLON & GARE DE CULMONT-CHALINDREY & GARE DE DONJ
BREUIL-ROMAIN & GARE DE COURCY-BRIMONT & GARE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE & GARE DE DORMANS
HE & GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE & **GARE DE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE** & GARE DE SAINTE-MENEHOULD &
& GARE DE BYANS & GARE DE CLERVAL & GARE DE COLOMBIER-FONTAINE & GARE DE DANNEMARIE – VELESMA

SOMMAIRE

1. ÉDITO	3
2. OBJET DU DOCUMENT	4
3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS	5
4. PROCHAINES ÉTAPES	14

17 ! C'EST LE NOMBRE DE CONTRIBUTIONS REÇUES POUR CETTE PREMIÈRE CONSULTATION PUBLIQUE ORGANISÉE PAR SNCF GARES & CONNEXIONS.



Je remercie chaleureusement tous ceux qui nous ont répondu pour le temps qu'ils ont consacré à cet exercice inédit.

Cette consultation publique était une étape importante du projet de refonte du modèle tarifaire de SNCF Gares & Connexions, qui vise à mieux répondre aux attentes des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices et du régulateur de notre activité, l'ARAFER.

Complétée de nombreuses réunions, cette consultation aura permis de partager et d'échanger très librement sur des constats, souvent méconnus, et des principes, parfois complexes, dans un cadre moins formel et plus ouvert que les traditionnelles Instances Régionales de Concertation.

Vous trouverez dans les pages qui suivent la synthèse des contributions reçues.

Elle nourrit la suite de nos travaux et je vous donne rendez-vous en début d'année prochaine pour la seconde étape de la concertation sur notre nouveau modèle tarifaire, après la publication du nouveau Document de Référence des Gares.

STÉPHANE MIALOT
Directeur délégué à la régulation

2 OBJET DU DOCUMENT

Après quatre tarifs¹ établis sur la base d'un modèle défini en 2012, SNCF Gares & Connexions a proposé de faire évoluer les modalités de tarification de l'accès aux gares de voyageurs.

Une consultation publique a été lancée le 15 mai 2016 avec une date de clôture le 30 juin 2016, visant à recueillir l'avis des acteurs du marché sur des propositions de principes de tarification et leurs suggestions d'amélioration.

17 contributions ont été reçues de :

- 4 entreprises ferroviaires (EF) : Eurostar, SNCF Mobilités, Thalys et Transdev,
- 4 associations : l'Association Française du Rail (AFRA), l'Association des Régions de France (ARF), la Fédération National des Usagers des Transports (FNAUT), l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP),
- 8 régions ou Autorités Organisatrices régionales : la région Auvergne Rhône-Alpes, la région Bourgogne Franche-Comté,



la région Bretagne, la région Grand Est, la région Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, la région Normandie, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Syndicat des Transport d'Île-de-France (STIF).

- Un gestionnaire d'infrastructures : SNCF Réseau.

SNCF Gares & Connexions publie dans ce document une synthèse des contributions reçues.

Les contributions reçues sont publiées en annexe, à l'exception de celles dont leurs auteurs s'y sont opposés.



1. Document de Référence des Gares (DRG) 2014 à 2017

3 SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES REMARQUES GÉNÉRALES

La plupart des contributeurs salue la démarche de consultation mais souligne en préambule qu'il était malaisé de prendre position sur des principes tarifaires en l'absence de trajectoire financière sous-jacente permettant d'en évaluer les impacts.

Plusieurs contributeurs ont également souligné les incertitudes réglementaires relatives à ce projet, un contributeur indiquant qu'il eut été préférable d'attendre une évolution de la réglementation avant de lancer une telle consultation.

Quelques contributeurs ont estimé que le délai de la consultation était trop court.

Un contributeur regrette que le cas de la prestation transmanche n'ait pas été abordé.

Enfin, un contributeur espère que ce nouveau modèle tarifaire contribuera à placer les gares dans une dynamique d'amélioration des services rendus aux voyageurs et de lieux de centralité au sein des villes : les gares ne doivent pas être vues comme des centres de coûts mais comme un élément de plus-value au service d'un territoire.



SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 1

Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un tarif pluriannuel couvrant 2018 à 2020 ?

Tous les contributeurs ont indiqué être favorables à la mise en œuvre d'un tarif pluriannuel. La durée de trois années pour un premier exercice est jugée quasi unanimement comme un bon compromis. L'application à partir de 2018 n'est rejetée que par un seul contributeur qui préconise une mise en œuvre à partir de 2019.

Plusieurs contributeurs soulignent qu'un tarif pluriannuel nécessite des prévisions de charges fiables et indiquent que des engagements de productivité sont nécessaires. Un bilan en fin de période rapprochant les données prévisionnelles du réalisé, voire chaque année, est aussi demandé par plusieurs contributeurs.

Certains contributeurs émettent des réserves sur la forme de la trajectoire financière proposée (IPC +/- x%), estimant que le recours à l'indice des prix à la consommation n'est pas justifié.

Enfin, certains contributeurs s'inquiètent de l'impact du mécanisme de régularisation des écarts présenté par ailleurs (questions 14 et 15), dont ils estiment le principe contradictoire avec l'objectif de prévisibilité d'un tarif pluriannuel.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 2

Estimez-vous souhaitable que ce nouveau modèle tarifaire s'applique dès 2017 ?

Aucun contributeur ne souhaite la mise en œuvre d'un nouveau modèle tarifaire dès 2017, soit car les engagements financiers à cette échéance sont déjà pris, soit pour des questions de faisabilité, notamment d'évolution des textes réglementaires.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 3

Estimez-vous souhaitable que ce nouveau modèle tarifaire s'applique également en 2021 ?

La plupart des contributeurs n'est pas favorable à un tarif jusqu'en 2021, à l'exception de deux.

L'un parce qu'il proposait une mise en œuvre à partir de 2019 seulement.

L'autre car une application jusqu'à 2021 donnerait aux entreprises ferroviaires la prévisibilité tarifaire nécessaire à la construction de leurs services dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en open access dès l'Horaire De Service (HDS) 2021.

Plusieurs contributeurs soulignent la nécessité d'un premier bilan après 3 années pour permettre des réglages et ajustements.



SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 4

Voyez-vous une objection à l'application du tarif sur une année calendaire plutôt que sur un horaire de service (HDS) ?

Un contributeur ne voit pas d'objection à une tarification sur le calendrier de l'HDS.

Deux contributeurs y sont favorables à la condition que les économies de gestion qui en découlent bénéficient aux transporteurs.

La plupart des autres contributeurs y sont favorables sous réserve que SNCF Réseau adopte le même calendrier, ce qui rejoint la position de ceux qui y sont opposés précisément parce que la redevance de quai et la tarification des sillons de SNCF Réseau s'appliquent à l'HDS, dans le cadre d'une obligation législative européenne.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS



SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 5

Etes-vous favorable à la réduction du nombre de périmètres de gestion ?

Dix contributeurs sont clairement favorables au principe de la réduction du nombre de périmètre de gestion.

Toutefois, la plupart des contributeurs sont opposés à la mise en place d'un périmètre national unique pour les 35 très grandes gares.

Plusieurs contributeurs estiment en effet qu'un regroupement régional serait préférable, voire un périmètre de gestion par très grande gare.

Le regroupement d'une centaine de gares « a », des gares « b » et des gares « c » en 12 périmètres de gestion régionaux recueille plusieurs avis favorables. Un contributeur n'y est favorable qu'à la condition que cela n'ait aucun impact sur la facture des transporteurs conventionnés dont il est l'AO.

Un contributeur demande par ailleurs à ce que les IRC soient maintenues, un autre insiste sur la nécessité de disposer de comptes de gares gare pour chaque gare « a » et chaque gare « b ».

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 6

Les regroupements proposés vous paraissent-ils pertinents en termes de gouvernance ?
Quelle autre proposition de regroupement feriez-vous ?

Plusieurs contributeurs renouvellent leur opposition au périmètre de gestion national des très grandes gares.

Le principe d'une gouvernance « essentiellement nationale » recueille un accueil défavorable de plusieurs contributeurs. Un contributeur estime notamment que la gouvernance actuelle pour les gares nationales n'est déjà pas satisfaisante de son point de vue car elle ne donne pas une voix suffisante à l'AO.

Plusieurs autres contributeurs s'inquiètent en parallèle du rôle des entreprises ferroviaires dans la gouvernance des gares des périmètres régionaux.

Un contributeur souhaiterait disposer de plus de détails sur les critères d'identification des 35 très grandes gares.

En termes de regroupements alternatifs, plusieurs contributeurs proposent de disposer d'un périmètre de gestion par très grande gare (cf. réponse à la question précédente).

Quelques-uns proposent de séparer les gares « a » entre les gares « TGV » et les gares « a » qui accueillent aussi d'autres transporteurs.

Un contributeur suggère de distinguer, au sein des périmètres régionaux, les gares multi-transporteurs des gares mono-transporteurs.

Un contributeur demande par ailleurs à disposer d'un tableau de bord annuel par périmètre de gestion.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 7

Que pensez-vous de la grille tarifaire simplifiée ?

Plusieurs contributeurs sont favorables à une simplification de la grille tarifaire.

Quelques contributeurs estiment complexe la coexistence de plusieurs tarifs différents au sein d'un même périmètre de gestion.

Plusieurs contributeurs sont fermement opposés à un tarif moyen unique pour toutes les très grandes gares d'une région, en particulier en Ile de France. Ils estiment que cela distend le lien entre le tarif et l'usage, et pour un contributeur, que cela serait contraire à un texte européen.

Deux contributeurs s'interrogent sur la pertinence du groupement fonctionnel des très grandes gares au niveau d'une agglomération, l'un indiquant que la substituabilité constatée dans le secteur aéroportuaire n'est pas transposable au secteur ferroviaire.

Un contributeur s'inquiète du manque de transparence de ces regroupements.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 8

Que pensez-vous des indicateurs proposés ? Sur le périmètre des très grandes gares, sur les périmètres régionaux ?

Le principe d'un mécanisme d'incitation financière à l'amélioration de la qualité de service est salué unanimement par les contributeurs. Ce mécanisme ayant vocation à être mis en place sur chacun des périmètres de gestion, plusieurs contributeurs précisent que le système devrait s'appliquer sur chaque très grande gare individuellement, conformément à leur préconisation en termes de périmètres de gestion.



Plusieurs contributeurs souhaiteraient des précisions sur la méthodologie d'établissement des indicateurs et soulignent la nécessité que les indicateurs de satisfaction, notamment, soient collectés par un tiers neutre et auprès d'un échantillon de voyageurs représentatif.

En termes d'indicateurs à proprement parler, trois contributeurs souhaiteraient des indicateurs supplémentaires sur la propreté des toilettes et la prestation d'assistance aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Un contributeur émet un doute sur l'intérêt d'un indicateur sur la disponibilité du WIFI et sur la satisfaction relative aux services et commerces en gare.

Un contributeur s'interroge sur l'intérêt des indicateurs de satisfaction en général.

Deux contributeurs souhaiteraient que tous les indicateurs proposés pour les très grandes gares soient également déployés sur les autres gares.

Un contributeur estime enfin que le nombre d'indicateurs retenus est trop élevé et devrait être limité à 5 au maximum.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 9

Que pensez-vous du mécanisme financier proposé (zone neutre, plancher / plafond) ?

Plusieurs contributeurs soulignent le caractère très classique du mécanisme et sont favorables au principe d'une « bande passante ».

Quelques contributeurs s'interrogent sur la façon dont seront définis et contrôlés les objectifs et les seuils.

Le recours à un organisme extérieur est proposé par plusieurs contributeurs.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 10

Que pensez-vous du niveau de bonus/malus proposé ?

Deux contributeurs déclarent être opposés au principe de bonus. Deux autres y sont favorables sous réserve que les objectifs soient concertés.

Un contributeur souligne le fait que les niveaux de malus et bonus sont dans la fourchette basse des comparables mais estime que cela est plutôt sain pour un démarrage.

Un autre contributeur juge le système complexe et un autre peu incitatif au final.

Un contributeur suggère une marche à blanc la première année.



SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 11

Que pensez-vous du principe de passage en simple caisse pour les périmètres régionaux ?

Deux contributeurs soulignent que le principe de simple caisse est déjà en vigueur pour les quais des gares, mais aussi sur les gares « b » et « c » d'Ile de France.

La quasi-totalité des contributeurs souligne l'impact financier du passage en simple caisse, jugé très élevé.

De nombreux contributeurs indiquent ne pouvoir être favorable à un principe qui sous-tend un transfert de déficit aussi important entre le non régulé et le régulé.

Un contributeur estime que les transporteurs ferroviaires et les AO n'ont pas à supporter les conséquences de la mauvaise gestion patrimoniale passée des gares par l'État et SNCF.

Plusieurs contributeurs estiment que la proposition est prématurée, ils souhaiteraient que le gestionnaire des gares établisse au préalable un diagnostic patrimonial de ces gares et qu'il précise sa stratégie.

Plusieurs contributeurs partagent la volonté de dynamiser le développement des activités non régulées dans les petites et moyennes gares mais estiment que l'impact financier très significatif de cette réforme ne peut en tout état de cause être supporté par les seuls transporteurs.

Un contributeur estime que dans l'hypothèse où un mécanisme de simple caisse devait être mis en place devrait s'engager une réflexion sur les modalités et l'impact d'un transfert de propriété des gares régionales à la région concernée.

Enfin, un contributeur considère que la simple caisse est un principe vertueux car il rapproche les décisions des coûts réels associés. Il souligne toutefois la nécessité pour le gestionnaire de gares de s'engager sur un plan de résorption de ce déficit.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 12

Est-ce que les principes présentés d'affectation des charges sur le périmètre des très grandes gares vous semblent vertueux ? Quel complément / évolution proposeriez-vous ?

La plupart des contributeurs sont opposés à une modification des clefs de répartition des charges entre les activités régulées et non régulées qui accroît les charges des activités régulées.

Plusieurs contributeurs indiquent qu'une telle modification de l'affectation des charges devrait être compensée pour les AO par une hausse des dotations de l'État. Plusieurs contributeurs estiment que le surcoût ne peut être supporté par les seuls transporteurs.

Quelques contributeurs considèrent que ce principe nécessiterait pour être acceptable une hausse de la rétrocession qui permette d'en compenser le surcoût, voire un mécanisme incitant SNCF Gares & Connexions au développement futur des commerces.

S'agissant de l'effet économique vertueux de la démarche, certains contributeurs considèrent que le gestionnaire de gares n'a pas besoin d'incitation supplémentaire à développer les commerces dans les très grandes gares.

Un contributeur considère que cette proposition illustre la volonté du gestionnaire des gares de transformer les gares en centres commerciaux au détriment de la fonction transport.

Un autre contributeur indique que les commerces doivent contribuer à la fonction transport et non l'inverse.

S'agissant des principes économiques exposés pour justifier cette nouvelle affectation des charges, un contributeur estime que la notion de coûts évitables ne traduit pas les apports du transport ferroviaire aux commerces.

Un autre considère que les calculs économétriques réalisés pour évaluer un forfait de charges sont biaisés car excluant les grandes gares parisiennes du panel.

Un contributeur propose de s'inspirer plutôt des charges affectées aux commerces dans les centres commerciaux.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 13

Que pensez-vous des nouveaux principes de modulation proposés ?

La plupart des contributeurs qui se sont exprimés sur le sujet sont favorables au principe de simplification de la modulation.

Un contributeur souhaiterait des précisions et deux contributeurs expriment des réserves sur la méthodologie retenue, jugée non pertinente pour l'un car le panel retenu exclut les grandes gares parisiennes.

Deux contributeurs expriment des réserves sur la différence de coefficients entre les trains régionaux et les trains longues distance (x 2,4), estimant ce dernier trop élevé.

Deux contributeurs s'interrogent sur la pertinence de la prise en compte des terminus, dont l'un indique qu'elle multiplie par deux sa facture.

Un contributeur s'interroge sur l'impact de la modulation proposée pour les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) dans le cadre d'un changement d'autorité organisatrice (AO nationale à AO régionale).

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS



SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 14

Que pensez-vous du périmètre de régularisation des écarts présenté ? Estimez-vous nécessaire d'y ajouter ou au contraire d'en retirer un élément ? Quelle précision souhaiteriez-vous apporter à ces périmètres ?

Tous les contributeurs qui se sont exprimés sur ce sujet, sauf deux, sont favorables à une extension du périmètre de régularisation par rapport au modèle actuel.

Un contributeur n'y est pas favorable car il estime que le principe de régularisation est contradictoire avec l'objectif de prévisibilité de la trajectoire pluriannuelle.

Un autre estime que le périmètre de régularisation exposé est trop large pour présenter un caractère incitatif vis-à-vis du gestionnaire de gare.

Un contributeur souhaiterait qu'il soit élargi à tous les postes de dépenses.

Quatre contributeurs s'interrogent sur la pertinence d'y inclure des charges non maîtrisables liées à des évolutions légales et réglementaires, estimant pour certains d'entre eux que ces éléments font partie du risque normal du gestionnaire des gares.

Quatre contributeurs souhaitent également que le périmètre retenu conserve un caractère incitatif à la maîtrise des coûts pour le gestionnaire des gares. L'exemple de la régularisation symétrique des investissements (à la hausse et à la baisse) est donné en exemple par un contributeur.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 15

Que pensez-vous du mécanisme de régularisation différée proposé ?

Plusieurs contributeurs sont favorables à l'intégration des écarts dans les tarifs ultérieurs mais soulignent qu'il serait préférable d'intégrer les écarts dans le tarif de l'année suivante plutôt que deux ans après.

Plusieurs contributeurs indiquent en revanche qu'ils sont opposés à une régularisation dans un tarif ultérieur, qui pourrait pénaliser une entreprise ferroviaire qui n'assurerait aucun service deux ans auparavant. Ils souhaiteraient une régularisation par facture chaque année, comme aujourd'hui.

Le plafonnement à +/- 2% est jugé par quelques contributeurs peu incitatif pour le gestionnaire des gares et fait craindre à l'un une explosion des coûts en report sur la période tarifaire suivante.

Un contributeur souhaite qu'un compte d'écart soit publié chaque année.

Un autre indique que les transporteurs devraient être responsabilisés sur le plan de transport qu'ils communiquent.

Enfin, un contributeur craint que le système de régularisation des écarts ne soit utilisé par le gestionnaire de gares pour régulariser in fine le déficit de couverture des charges résultant du plafonnement des charges et des factures.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 16

Que pensez-vous du principe de tarification des espaces en gare proposé et des dispositions associées pour en neutraliser le bénéfice ou le déficit ?

Trois contributeurs indiquent ne pas avoir compris la proposition jugée peu explicite. Un contributeur juge le dispositif proposé peu transparent.

Quatre contributeurs estiment que cette proposition ne répond pas aux exigences du décret 2012-70 et aux demandes de l'ARAFER.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 17

Que pensez-vous du cadre proposé pour permettre de nouvelles prestations complémentaires ?

Plusieurs contributeurs indiquent ne pas avoir d'objection au cadre proposé, sous réserve :

- pour l'un que les prestations réalisées pour un transporteur soient facturées à un autre qui voudrait les utiliser (ex : portillons de contrôle des billets)
- qu'il n'y ait pas de mutualisation des coûts avec les prestations régulées.

Trois contributeurs indiquent que ces nouvelles prestations devraient être soumises à la concertation dans le cadre du DRG et ne devraient pas se faire au détriment de la prestation de base.

Un contributeur redoute que ces prestations optionnelles ne deviennent obligatoires.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 18

Que pensez-vous du mécanisme proposé de rétrocession / péréquation ?

Les principes de péréquation présentés sont jugés complexes et opaques par deux contributeurs.

Deux contributeurs estiment cette proposition incompatible avec le décret gare actuel et indiquent que, créant une charge nouvelle, cette péréquation devrait faire l'objet d'une compensation par l'État dans les dotations aux AO régionales.

Trois contributeurs sont favorables au principe d'une péréquation de la rétrocession entre les gares à la condition que le bénéfice soit partagé de façon équitable entre les transporteurs.

Une majorité de contributeurs n'est pas favorable à ce dispositif et souhaite le maintien d'une rétrocession périmètre de gestion par périmètre de gestion, voire gare par gare.

Deux contributeurs souhaiteraient également que le taux de rétrocession actuel de 50 % soit revu à la hausse.



3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 19

Que pensez-vous du mécanisme proposé de plafonnement des charges d'une part et de plafonnement des factures des transporteurs conventionnés d'autre part ?

Un contributeur estime la proposition peu claire.

Plusieurs contributeurs sont opposés au plafonnement global des charges pour diverses raisons :

- le mécanisme est jugé peu incitatif,
- ils craignent la non pérennité du mécanisme au-delà des 3 premières années,
- ils estiment que le gestionnaire de gares devrait plutôt s'engager sur des gains de productivité

Quelques contributeurs estiment le niveau du plafonnement présenté à « inflation + 3 % » excessif. L'un indique que dans le contexte économique actuel, seule une évolution plafonnée à l'inflation est acceptable.

S'agissant du second plafonnement sur la facture des transporteurs conventionnés, plusieurs contributeurs jugent cette disposition discriminatoire et émettent des doutes sur sa compatibilité avec les textes en vigueur.

Un contributeur souligne que si la neutralité financière entre l'ancien et le nouveau modèle est évidemment une de ses préoccupations, cela ne saurait être le seul facteur d'appréciation d'un nouveau modèle juste, lisible et prédictible.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES À LA QUESTION 20

Que pensez-vous du mécanisme incitatif proposé sur les économies et bénéfices du non régulé ?

Le mécanisme présenté est jugé par de nombreux contributeurs trop imprécis pour pouvoir prendre position.

Quelques contributeurs, tout en souhaitant des précisions, indiquent être favorables au principe exposé.



4 PROCHAINES ÉTAPES



Tenant compte des attentes exprimées par les différents contributeurs à cette consultation publique, SNCF Gares & Connexions fera évoluer les principes qui sous-tendent sa proposition de nouveau modèle tarifaire.

Ces principes modifiés seront intégrés dans un nouveau DRG de consultation qui sera publié en décembre 2016.

Ce document fera l'objet d'une concertation auprès des parties prenantes et sera soumis à l'avis des membres des Instances Régionales de Concertation (IRC) lors des sessions qui se tiendront début 2017. Après cette deuxième étape de concertation, le DRG de consultation sera mis à jour et soumis pour avis conforme de l'ARAFER à partir de mars 2017. L'ARAFER dispose d'un délai de 4 mois pour rendre un avis sur ce document.

D'ici là, les équipes de SNCF Gares & Connexions se tiennent à la disposition des parties prenantes intéressées pour répondre aux questions et approfondir tout sujet en lien avec ce nouveau modèle tarifaire.



