

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
92, avenue de France  
75648 Paris cedex 13

www.rff.fr

Février 2014

# LA TARIFICATION MODE D'EMPLOI

Pourquoi ? Pour qui ?  
Comment ça marche ?

www.agence-stratis.com - février 2014

ARTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDE—



## SOMMAIRE

pages 4 à 7

### UNE TARIFICATION RESPONSABLE POUR UN RÉSEAU DURABLE

#### GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU RÉSEAU

Donner toute sa valeur au réseau ferroviaire  
Renforcer et développer le trafic pour chaque activité

pages 8 à 15

### UNE TARIFICATION ÉQUITABLE POUR UN RÉSEAU RENTABLE ET COMPÉTITIF

#### LES ENJEUX DE LA POLITIQUE TARIFAIRE DE RFF

Répondre aux attentes de tous  
À service identique, prix identique  
Orienter la demande dans le temps  
Orienter la demande dans l'espace  
Favoriser l'aide au démarrage de ligne  
Un dispositif tarifaire en faveur du fret  
Simplifier la tarification des triages et voies de service

pages 16 à 19

### LA TARIFICATION AU SERVICE DE LA VISION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE

#### LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE TARIFAIRE DE RFF

Atteindre l'équilibre économique  
Maîtriser l'évolution des coûts

pages 20 à 26

### LA TARIFICATION, COMMENT ÇA MARCHE ?

#### L'ARBITRE DE LA TARIFICATION

#### LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

#### LES ÉVOLUTIONS DE LA TARIFICATION À COMPTER DE 2014

#### LE CALENDRIER DU BARÈME

#### LA DÉFINITION DES PÉAGES

#### LES OUTILS

## La tarification du réseau, un outil majeur au service du modèle économique ferroviaire

Malgré la crise qui pèse sur le financement des infrastructures ferroviaires, Réseau Ferré de France continue à investir pour moderniser le réseau ferré national : avec plus de 5,5 milliards d'euros en 2014 (autant qu'en 2013), RFF est le deuxième plus important investisseur public en France.

En même temps, nous devons veiller à l'équilibre économique et financier du système ferroviaire. Cela passe notamment par la mobilisation de nos fournisseurs, la recherche d'une meilleure productivité, d'une modernisation industrielle et par le développement du trafic.

Aujourd'hui, le niveau des redevances et des subventions ne suffit pas à assurer l'équilibre économique et financier : il manque un peu plus d'un milliard et demi d'euros chaque année ; cela augmente d'autant le niveau, déjà élevé, de la dette ferroviaire.

C'est pourquoi, afin de mettre en œuvre le grand plan de modernisation du réseau (GPMR) que le conseil d'administration de RFF a approuvé le 19 septembre 2013, il nous faut trouver les ressources pérennes nécessaires.

Depuis plusieurs années, des progrès ont été accomplis afin de couvrir le coût complet du réseau. Nous entrons à présent dans un nouveau cycle, que nous souhaitons vertueux. La maîtrise attendue des coûts du réseau devrait permettre de modérer l'évolution des péages, et ainsi de donner de la visibilité aux entreprises ferroviaires sur la période 2014-2018.

La création du gestionnaire d'infrastructure unifié et la constitution d'un groupe public ferroviaire, qui font l'objet de la réforme entreprise par le Gouvernement, contribueront à atteindre les objectifs nouveaux de productivité, de performance et d'harmonisation souhaités par les pouvoirs publics ainsi que par les entreprises ferroviaires, l'autorité de régulation et toutes les parties prenantes.

RFF souhaite répondre pleinement à l'attente de ses clients. La transparence des coûts et la maîtrise de leur évolution constitueront de réels progrès pour le développement du transport ferroviaire et son adaptation à la nouvelle donne financière.

Jacques Rapoport,  
Président de Réseau Ferré de France

# UNE TARIFICATION RESPONSABLE POUR UN RÉSEAU DURABLE



## GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU RÉSEAU

- > Donner toute sa valeur au réseau ferroviaire
- > Renforcer et développer le trafic pour chaque activité

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

SÉCURITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

# GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU RÉSEAU

> Assurer le financement des coûts d'entretien, d'exploitation et de modernisation

## DÉFINITIONS

### Péage

Redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires payée par les entreprises ferroviaires au gestionnaire d'infrastructure (RFF).

### EF

Entreprise ferroviaire.

### Sillon

Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

### Sillon-kilomètre (s.km)

Unité d'œuvre de la redevance de réservation correspondant à un kilomètre du réseau réservé.  
1 sillon alloué sur 10 km = 10 sillons.km

### Train-kilomètre (tr.km)

Unité d'œuvre de la redevance de circulation correspondant à un kilomètre circulé.  
1 train circulant sur 10 km = 10 trains.km.

## Donner toute sa valeur au réseau ferroviaire

Afin d'améliorer et de rendre le système économique ferroviaire durable, RFF s'est fixé comme objectif majeur de valoriser le réseau, en termes de capacité et de qualité. Pour mieux répondre aux attentes des clients, a notamment été mis en œuvre un important programme de modernisation et de renouvellement qui se traduit par le lancement en septembre 2013 d'un Grand Plan de Modernisation du réseau (GPMR).

## Renforcer et développer le trafic pour chaque activité

Des activités très diverses utilisent le réseau pour circuler. C'est pourquoi la tarification doit s'adapter au mieux aux contraintes et aux marchés de chacune de ces activités et permettre leur développement tout en garantissant l'équilibre financier de RFF et l'utilisation efficace du réseau.

## Divers clients font circuler leurs trains sur le réseau

**TAGV**: train apte à la grande vitesse

**TET**: train d'équilibre du territoire

**TER**: train régional de voyageurs

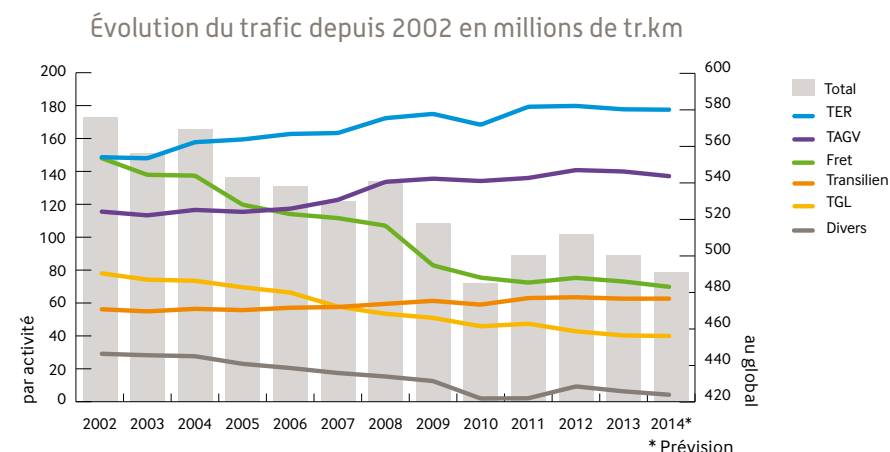
**Transilien**: train régional de voyageurs en Ile-de-France

**TGL**: train grandes lignes non conventionné et non apte à la grande vitesse

**Fret**: train de marchandises

**Train infra**: train acheminant les matériaux des chantiers ferroviaires ainsi que le train de surveillance du réseau

**Divers**: train touristique, train navette, etc.



## > CE QU'IL FAUT SAVOIR

### « Les péages servent à rembourser la dette »

**FAUX!** Contrairement à certaines idées reçues, les péages ne sont pas le résultat de la dette et ne servent pas uniquement à renflouer cet endettement, largement hérité du passé (20 milliards d'euros sur 33). Leur principal usage est de couvrir les coûts importants d'entretien et de modernisation du réseau existant, en réponse

à une volonté politique forte de donner sa valeur au réseau ferroviaire. En effet, comme toute industrie de réseau (électricité, télécom, réseau routier...), RFF doit assurer – et donc financer – la maintenance, l'exploitation et le renouvellement de son réseau.



## > Adapter l'offre commerciale pour favoriser un service plus sûr et plus performant

### Répondre aux attentes de tous

Pour chacune des activités (TAGV, TET/TGL, TER/Transilien et fret), RFF doit répondre aux différentes attentes de ses clients et partenaires, pour leur fournir une offre de services adaptés et de qualité.

Pour l'activité TAGV, il s'agit d'optimiser le réseau pour répondre aux besoins de mobilité entre les territoires (TAGV domestiques) ainsi qu'aux enjeux du transport européen (TAGV internationaux).

Pour le transport conventionné – c'est-à-dire les trains d'équilibre du territoire (TET) et les trains régionaux (TER et Transilien) – il convient de répondre au développement souhaité par les autorités organisatrices et d'améliorer la qualité de l'offre actuelle.

Pour le fret, l'objectif est l'amélioration de la performance, en soutenant la création de nouveaux leviers de productivité pour le secteur.

### CHIFFRES 2013

#### Recettes commerciales

(PM\* + RCE\*\*)

en M€

TAGV	1 899	36%
TET/TGL	611	12%
TER	1 984	37%
Transilien	687	13%
Fret	114	2%

\*Prestations minimales

\*\*Redevance pour l'accès aux installations de traction électrique

« Tous les clients de RFF versent des redevances identiques en fonction des services demandés »

## Les prestations minimales, indispensables pour circuler sur le réseau ferré national, couvrent plusieurs services

**Le traitement des demandes de capacité d'infrastructure**

**Le droit d'utiliser les capacités attribuées, l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau**

**Les services nécessaires pour la circulation des trains** : signalisation,

régulation, gestion des circulations, communication, fourniture d'informations concernant la circulation des trains

**Toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service** pour lesquelles les capacités ont été demandées

## À service identique, prix identique

La tarification est basée sur des principes de transparence et de non-discrimination.

En 2013, vingt entreprises ferroviaires utilisent le réseau ferré national et des offres RFF pour leur activité de fret et/ou voyageurs (sans compter les candidats autorisés: chargeurs, ports autonomes, autorités organisatrices de transport...).

95% des recettes proviennent des redevances des prestations minimales et de la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE). Les 5% restants correspondent à des prestations complémentaires (location de voies de services, conseil, accès aux SI...).



## > Des outils incitatifs au service de l'optimisation et de l'intensification de l'utilisation du réseau

### Orienter la demande dans le temps

Pour inciter à une utilisation optimale du réseau sur l'ensemble des plages horaires, RFF a mis en place un barème qui varie en fonction des plages horaires. Par exemple, une réservation en heure « normale » coûte 33% moins cher qu'en heure de pointe.

CHIFFRES 2014 (prévisions)

#### Péages moyens

(PM + RCE)  
en € au train.km

2014	Péages
Transilien	11
TER	11
TET/TGL	15
TAGV	13,5
Fret	2*

\*(5 avec compensation fret)

### Orienter la demande dans l'espace

Le trafic est très concentré sur quelques lignes du réseau. Pour optimiser son usage, les prix sont différenciés selon le type de ligne: plus le trafic y est dense, plus le tarif est élevé.

Les TAGV Intersecteur (région à région sans passer par Paris) permettent à la fois un meilleur maillage du territoire mais aussi un désengorgement des gares parisiennes. Pour encourager le développement de cette offre, RFF a établi des tarifs moins élevés pour les dessertes Intersecteur, que pour les trains dits radiaux (passant par Paris). Il existe une tarification spécifique pour les TAGV circulant sur les lignes à grande vitesse.

### Favoriser l'aide au démarrage de ligne

Afin d'inciter au développement de nouveaux trafics sur le transport national et international de voyageurs, RFF a instauré un mécanisme d'aide sous la forme de réduction de redevance lors des deux premières années d'exercice du trafic. Cette aide permet à l'entreprise ferroviaire de compenser une partie des coûts inhérents au lancement d'un nouveau service (communication, marketing, montée en charge...).

## Les redevances des prestations minimales 2014 sont calculées selon un regroupement sous quatre grandes catégories de lignes

**Lignes à grande vitesse** (ex. axe Sud-Est, axe Atlantique, axe Nord, Interconnexion, LGV Est européenne, LGV Rhin-Rhône)

**Lignes périurbaines** (ex. Ambarès-Bordeaux)

**Grandes lignes interurbaines** (ex. Tours-Poitiers)

**Autres lignes**

« Permettre aux différents intervenants de programmer leurs investissements sur le moyen terme »

## > CE QU'IL FAUT SAVOIR

### « Les péages d'une ligne augmentent en cas de renouvellement »

**FAUX!** Le coût du réseau est déterminé sur le long terme, ce qui permet de lisser les montants de renouvellement sur le cycle de vie du réseau et, par conséquent, de ne pas augmenter le péage de la ligne sur laquelle les travaux de renouvellement ont été effectués. En revanche, en cas de développement du réseau demandé par un tiers et conformément à

l'article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997, RFF ne peut participer dans le projet qu'à la hauteur des recettes supplémentaires qu'il retirera de ce projet. Ainsi, selon le niveau de participation demandé, et en fonction des modifications structurelles en termes de trafic, RFF peut augmenter les péages sur les lignes concernées dans le respect des textes réglementaires.

> Réajuster la tarification du fret pour permettre le développement de l'activité tout en limitant l'impact sur l'économie des clients

## Un dispositif tarifaire en faveur du fret

Jusqu'à 2010, les péages fret ne couvraient qu'une très faible partie du coût lié à l'activité, et étaient même en dessous du coût variable. À chaque train de fret qui circulait, cela impliquait une perte de valeur pour le réseau, ce qui était ni tenable ni conforme à la réglementation européenne. En 2010, la réforme tarifaire de RFF a donc conduit à une augmentation du niveau des redevances unitaires, amenant en 2013 le péage moyen (prestations minimales + redevance pour usage des installations de traction électrique) à 5 €/train kilomètre, pour être au moins égal à son coût variable.

### Redevance fret 2010-2013 (PM + RCE)

2010 : 4,30 € avant compensation  
**1,80 €/tr.km**

2011 : 4,40 € avant compensation  
**1,80 €/tr.km**

2012 : 4,70 € avant compensation  
**1,90 €/tr.km**

2013 : 5 € avant compensation  
**2 €/tr.km**

2014 : 5 € avant compensation  
**2 €/tr.km**

En parallèle, l'Engagement national pour le Fret ferroviaire, mis en œuvre par l'État, a permis de limiter le montant des redevances nettes facturées aux entreprises ferroviaires. La différence est compensée par l'État sur une période transitoire. Ce dispositif doit prendre fin en 2015.

Un des groupes de travail, mis en place par le ministre à l'issue de la conférence sur le fret du 18 septembre 2013, formulera en 2014 des propositions sur la tarification des trains de fret.

## Segmentation du marché fret

**Train entier (ou train complet)** : convoi composé de wagons d'un seul client industriel qui n'est soumis à aucune modification entre l'origine et la destination du train

**Wagon isolé/lotissement** : convois qui acheminent des wagons individuels ou des groupes de wagons de plusieurs clients et qui sont sujets à des assemblages dans les gares de triage

**Transport combiné** : convoyage de marchandises à l'aide de caisses mobiles, qui fait appel, au cours d'un même trajet, à plusieurs modes de transport (rail, route, voie fluviale ou maritime)

**Autoroute ferroviaire** : voie ferrée utilisée pour le transport de marchandises, souvent pour franchir un obstacle naturel ou une zone urbaine (les camions sont sur des wagons et transitent via un système de navette)

## Simplification de la tarification des triages et voies de service

L'activité fret est la principale utilisatrice des installations de service telles que les triages, voies de service, chantiers de transport combiné, etc. Ces installations sont un maillon essentiel, indispensable pour les entreprises ferroviaires de fret afin d'exercer et de développer de nouveaux trafics. Pour ne pas pénaliser le trafic fret, RFF souhaite mettre en place une simplification de la tarification des installations de service, dans une approche industrielle de ses clients.

### > CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### « Le fret coûte cher »

**VRAI et FAUX!** Cela dépend des acteurs. Pour RFF, le coût complet d'un train kilomètre de fret revient à 18,5 € (2014) alors qu'il ne perçoit que 5 €/train kilomètre de recettes. Sur ce montant de recettes, 3 €/train kilomètre sont directement payés par l'État via la compensation fret

(environ 220 M€/an) : les entreprises ferroviaires ne paient donc que 2 € par train kilomètre (soit 11% du coût au kilomètre). Le fret représente 15% du trafic sur le réseau et 2% des recettes de péages.

Source: OeBB Infrastruktur AG, Network Access PM market research.



# LA TARIFICATION AU SERVICE DE LA VISION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE



## LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE TARIFAIRE DE RFF

- > Atteindre l'équilibre économique
- > Maîtriser l'évolution des coûts

# LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE TARIFAIRE DE RFF

## > Vers un nouvel équilibre du système ferroviaire

### Atteindre l'équilibre économique

À ce jour, et malgré l'évolution des péages, la couverture des coûts n'est pas assurée pour toutes les activités ferroviaires. En 2014, les péages des activités conventionnées permettront de couvrir leur coût complet : en quasi-totalité pour les TER et Transilien ; en majeure partie pour les TAGV et les TET. L'activité fret représente, elle, toujours un déficit important pour RFF.

#### Décomposition du coût complet de RFF

*L'exploitation liée à la convention passée avec la DCF (tracé de sillons, gestion des circulations)*

*La maintenance et l'entretien du réseau*

*Le renouvellement qui permet de remettre « à neuf » le réseau*

*Le coût du capital lié aux intérêts de la dette et la rémunération des capitaux propres*

### Maîtriser l'évolution des coûts

Pour ne pas dégrader son équilibre économique, RFF indexe les prix de son barème sur l'évolution de ses coûts.

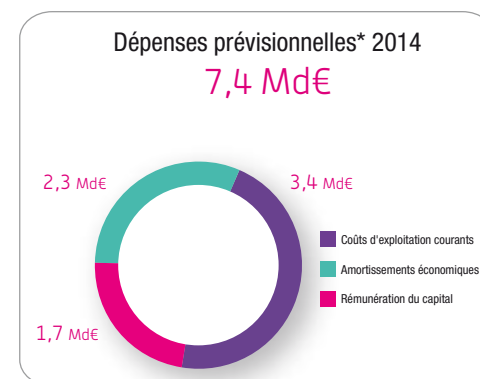
Sur la période 2014-2018, la formule d'indexation retenue est la suivante :

$$50\% \Delta IPCH + 50\% \Delta TP01 + 0,4\%$$

*IPCH est l'indice des prix à la consommation harmonisé*

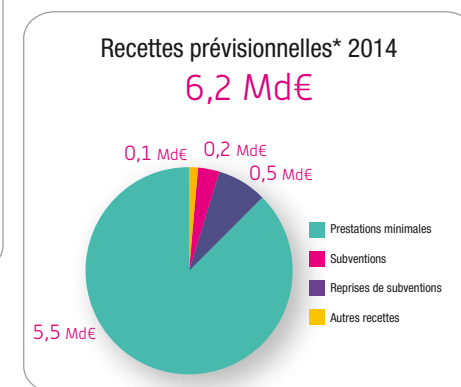
*TP01 est un indice de travaux publics représentant l'évolution globale du marché*

Sur les 15 dernières années, la valeur moyenne de cette formule d'indexation est de 3%.



\*Périmètre prestations minimales

« Il manque plus d'1 milliard d'euros »



## > CE QU'IL FAUT SAVOIR

### « RFF restitue de la productivité à ses clients »

**VRAI!** Les gains de productivité sont pris en compte dans le calcul de la redevance de circulation conformément à l'avis de l'ARAF sur la tarification 2014.

Les gains sont de 0,8% (en configuration pré-GIU) pour les dépenses d'entretien et de renouvellement et de 0,5% pour les dépenses d'exploitation

# LA TARIFICATION COMMENT ÇA MARCHE ?

- > L'ARBITRE DE LA TARIFICATION
- > LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE
- > LES ÉVOLUTIONS DE LA TARIFICATION  
À COMPTER DE 2014
  - > LE CALENDRIER DU BARÈME
  - > LA DÉFINITION DES PÉAGES
  - > LES OUTILS

— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

SABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE

# L'ARBITRE DE LA TARIFICATION

*La tarification des prestations minimales proposée par RFF doit obtenir l'avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)*

Autorité publique indépendante créée par la loi n° 2009-1 503 du 8 décembre 2009, l'ARAF doit «*concourir au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.*»

Elle doit notamment veiller à ce que les différentes entreprises ferroviaires accèdent, de manière équitable et non discriminatoire, au réseau ferroviaire et aux prestations associées.

L'ARAF agit au nom de l'État, sous le contrôle du Parlement et du juge.

## Missions de l'ARAF

L'ARAF assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires avec leurs contraintes propres. Elle peut, après avoir procédé aux consultations appropriées, faire toute recommandation relative au fonctionnement du secteur, à l'égard du Gouvernement comme des acteurs du secteur.

[www.regulation-ferroviaire.fr](http://www.regulation-ferroviaire.fr)

*L'ARAF émet des avis sur les dispositions régissant le fonctionnement du secteur ferroviaire.*

## LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

*La tarification s'inscrit dans un cadre européen et national : les textes de la directive européenne 2001/14 ont été transposés dans le droit français*

### Décret 97-446

«*RFF est chargé d'établir et de percevoir les redevances [...] rappelées dans le document de référence du réseau.*»  
«*Il doit être en mesure de justifier les redevances facturées.*»

### Décret 2003-194 du 7/03/2003

«*RFF élabore un document de référence du réseau qui contient l'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau*», publié «*au plus tard quatre*

*mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de sillons.*»

### Décret du 1<sup>er</sup>/09/2010

«*RFF établit un projet de tarification de l'infrastructure ferroviaire comprenant la liste des sections élémentaires*

*[...] le barème des redevances de réservation et de circulation. Ce projet [...] est subordonné à l'avis conforme de l'ARAF.*»

Une évolution réglementaire est à venir avec la transposition de la directive 2012/34 (ex-2001/14) d'ici la mi 2015.

## LES ÉVOLUTIONS DE LA TARIFICATION À COMPTER DE 2014

### Un nouveau calcul du coût variable

La réglementation européenne impose que le tarif payé par chaque train soit égal au minimum au coût variable généré par la circulation. Le calcul de ce coût est donc primordial, ainsi que sa justification.

RFF a mené pendant deux années, avec les meilleurs spécialistes des coûts de l'infrastructure ferroviaire, une démarche menant à une vision beaucoup plus précise de ces coûts, de leur répartition et de leur nature, et

ainsi une meilleure adéquation de la redevance de circulation avec le coût variable.

Cela a abouti au «nouveau modèle de coût» introduit dans la tarification 2014 pour les activités TAGV, TET, TGL et Transilien, par un recalage de la redevance de circulation. Cette nouvelle ventilation des coûts est neutre financièrement, en année de base, pour l'ensemble des clients concernés.

### L'introduction de la «Redevance Quai»

Le décret 2012-70 («décret gare») impose notamment à RFF d'identifier ses actifs et ses coûts dans le

périmètre des gares et de les couvrir à travers une redevance spécifique, la redevance quai.

# LE CALENDRIER DU BARÈME

Chaque année, RFF propose un barème de prix, en tenant compte notamment de l'évolution des coûts de l'infrastructure ferroviaire pour l'ensemble du réseau. Ce barème doit permettre de trouver un équilibre économique entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, en fonction du niveau de service souhaité, et d'un niveau de subvention défini par l'État. Ce nouveau projet de tarification annuelle est alors validé par le conseil d'administration de RFF. Il est ensuite discuté avec l'ensemble des clients et parties intéressées puis donne lieu, si nécessaire, à des ajustements. En fin d'année, le conseil d'administration de RFF valide le projet de tarification des prestations minimales finalisé, qui est alors soumis à l'ARAF pour avis conforme. L'ARAF à son tour peut demander à RFF de prendre en compte des modifications afin d'aboutir à la grille tarifaire validée et officialisée par la publication dans le document de référence du réseau (DRR) pour l'année considérée.

Pour un barème année n

Printemps année n-2  
Préparation RFF

Été année n-2  
Proposition RFF

Automne année n-2  
Consultation clients  
et parties intéressées

Hiver année n-2  
Validation RFF

Avis ARAF

Printemps année n-1  
Commande des sillons année n  
par les clients

## Zoom sur les avis de l'ARAF

Depuis le barème 2012, l'ARAF donne son avis conforme sur la tarification des prestations minimales, qui est disponible sur son site Internet.

**Pour le barème 2012, les avis du 2 février et 9 mars 2011 ont acté** le barème après prise en compte de demandes de l'ARAF telles que la suppression de la modulation à l'emport pour les TAGV, la création de la redevance d'accès (RA) pour les TET et l'uniformisation de la redevance de circulation des TAGV sur les lignes classiques.

**Pour le barème 2013, les avis datant du 25 janvier et du 4 avril 2012** ont validé le barème après que RFF a apporté, entre autres, les justifications nécessaires sur la soutenabilité des péages des TAGV internationaux.

**Les avis des 30 janvier et 24 avril 2013 ont acté le barème 2014** après que RFF a restitué une part plus importante de productivité et instauré une modulation pour les TAGV vers la Suisse pour soutenir le marché.

# LA DÉFINITION DES PÉAGES

> En 2014, les péages sont modulés en fonction...

## ... du type de ligne

LGV = 3,5 x ligne classique (en moyenne)

LGV Paris-Lyon = 2,5 LGV Est européenne

Ligne classique périurbaine à fort trafic (catégorie A) = 3 x lignes classiques interurbaines à trafic moyen (catégorie D)

## ... de la tranche horaire

Heure de pointe = 3 x heure creuse (en réservation)

## ... du trafic et du produit

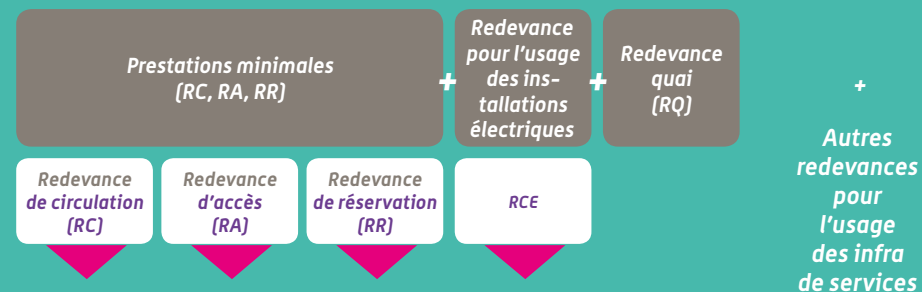
TAGV intersecteur (région à région) = 0,70 x TAGV radial (Paris - région)

> Le barème des redevances est composé :

> du barème pour les prestations minimales

> du barème pour l'usage des infrastructures de services

> du barème des prestations complémentaires et connexes



## Péages moyens 2014 estimés par train-kilomètre (hors RQ)

<b>TAGV</b>	<b>13,5 €</b>	TAGV à charge complète des EF
<b>TET/TGL</b>	<b>15 €</b>	dont RA acquittée par l'État
<b>TER</b>	<b>11 €</b>	dont RA acquittée par l'État au titre des Régions
<b>Transilien</b>	<b>11 €</b>	dont RA acquittée par le STIF
<b>Fret</b>	<b>2 €</b>	après compensation (5 € avant)

+ prestations complémentaires et connexes

95 %

5 %

# LES OUTILS

Origin: [ ]  
Destination: [ ]  
Via: [ ]  
Mode de traction:  
 Électrique  Lignes à Grande Vitesse (> 250 km/h)  
 Trampage  
Type de recherche:  
 Coût (selon la distance)  
 Rapidité (selon le temps de parcours)  
Recherche de itinéraires  
Longueur de itinéraire (km): [ ]  
Arrivée: [ ]  
Mettre à jour [ ]  
Rechercher:  
Heures de trajet: 10 27,14  
Vitesse de croisière (km/h): [ ]  
Heures entrées d'attente: [ ]  
Vitesse moyenne arrivée: [ ]  
arrivé à: [ ]  
autres km: [ ]  
Recherche de itinéraires (jours): [ ]  
Recherche de circulation (jours): [ ]  
Recherche complémentaire Électrique (jours): [ ]  
TOTAL (Seuls Hors Taxe): [ ]  
Pas en savoir plus [ ]

> *€psico, la base d'estimation des péages*  
Accessible sur le réseau pour l'interne RFF et mis en ligne sur le site [www.rff.fr](http://www.rff.fr) « accès clients ».

> La grille tarifaire accessible en ligne sur : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)



Dans le DRR, chapitre 6 et annexes 10

Ressources iconographiques: RFF/CAPA/Marie Genel (TOMA), PHOTO LAB SERVICES, RFF/CAPA/Laurent Rothan (TOMA), RFF/Christophe Recoura, RFF/CAPA/Alexandre Mostras (TOMA), RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA), RFF/CAPA/Vincent Baillais (TOMA), RFF/CAPA/Christel Sasso (TOMA).