

4 octobre 2023

# PEAGES DES LIGNES FRANÇAISES A GRANDE VITESSE (LGV)

UN CHOC D'OFFRE POUR STIMULER LE TRAFIC  
ET ATTEINDRE UN NOUVEL EQUILIBRE ECONOMIQUE



SIAPARTNERS



## L'exemple italien présente un modèle intéressant de baisse vertueuse des redevances

2010-2012

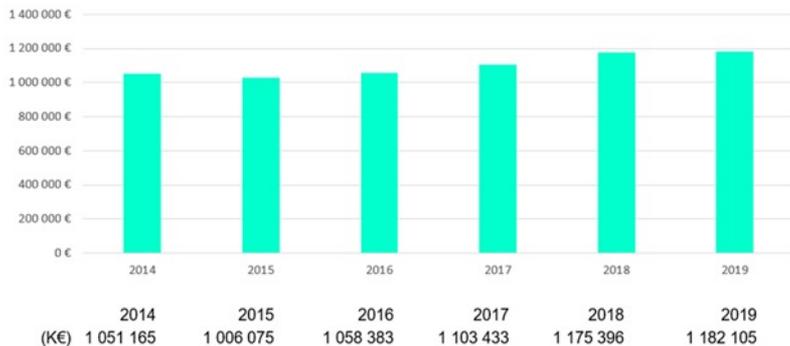
**1** Arrivée de la concurrence sur le Réseau

2013-2015

**2** Deux baisses successives de 15 et 30% des redevances

2016-2019

**3** Croissance de l'offre et CA en hausse aussi pour le gestionnaire d'infrastructure



*Redevances reçues par RFI - 2014 / 2019, d'après RFI Financial Statement*

Le caractère exemplaire du cas italien porte sur l'équilibre budgétaire du gestionnaire d'infrastructure. Les revenus de redevances, après avoir légèrement baissé dans un premier temps, ont augmenté grâce à la hausse des volumes de trafic compensant largement la baisse du prix unitaire de péage.



# Focus – Description de la modélisation

Face à une baisse du **coût unitaire d'accès aux sillons**,

## Liste des hypothèses structurantes

0 **Répercussion de la baisse sur le prix du billet**



La baisse du prix du billet devrait générer une hausse de la **demande des voyageurs**

*Hypothèse d'élasticité-prix sur la demande des voyageurs*  
*Hypothèse sur la demande latente non captée*



Modélisation sur **2 lignes** (Paris-Lyon, Paris-Strasbourg) **et sur 2 types d'opérateurs** (low cost / tradi)



? Investir dans du MR avec **plus de sièges**  
? Réserver **plus de sillons**  
? **Composer les trains en UM**

*Augmenter les marges des EF peuvent leur permettre de composer les trains en UM ou d'investir dans des matériels roulants plus capacitaires*



1 Proposer des **trains plus capacitaires** sous réserve de disponibilité



La **hausse du nombre de sièges** permettrait d'absorber la hausse de la demande

*Hypothèse sur les CAPEX*

2 Réserver **plus de sillons** (créneaux horaires / OD) et, le cas échéant, investir dans le matériel roulant



La hausse de l'offre de services devrait générer une hausse de la **demande des voyageurs**

*Hypothèse sur la saturation de la ligne*  
*Hypothèse sur le remplissage des trains*  
*Hypothèse d'élasticité de la fréquence des trains sur la demande des voyageurs*

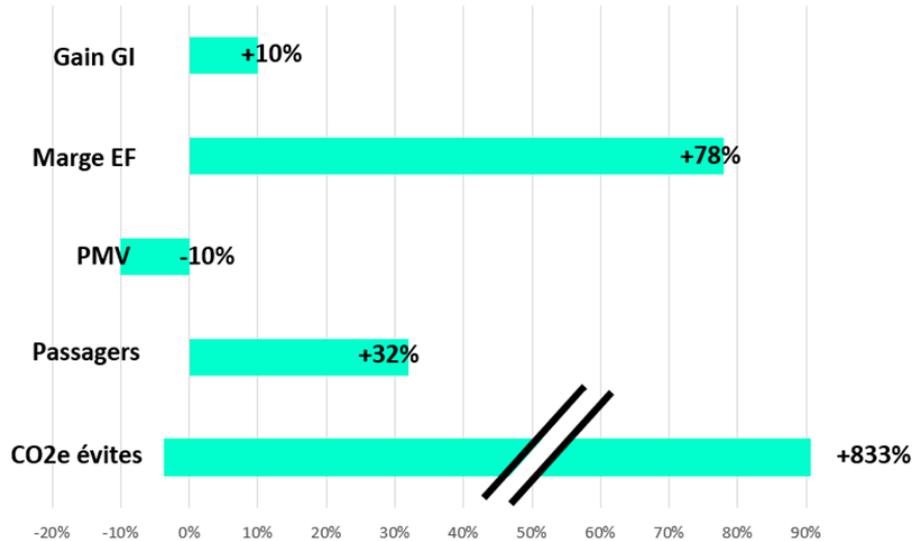
3 Composer les trains en **UM**



Pour l'offre traditionnelle encore en US, un passage en UM permet d'augmenter le **nombre de sièges**

*Hypothèse sur le taux d'UM*

Une baisse des redevances unitaires de 20% - grâce à une impulsion financière des pouvoirs publics – créerait un cercle vertueux. *In fine* ce « choc d'offre » diminuerait le prix moyen du billet, augmenterait le trafic voyageurs, développerait la marge des transporteurs (pouvant ainsi se permettre davantage d'investissements), tout en préservant les redevances totales du gestionnaire d'infrastructure



Effet d'une baisse des redevances de 20% sur Paris-Lyon - Modélisation Sia Partners  
 \* PMV : prix moyen de vente

### Hypothèses clés

- ✓ **Deux lignes testées** (Paris-Lyon et Paris-Strasbourg) avec des hypothèses différentes en termes de : élasticité de la demande des voyageurs au prix des billets, élasticité de la demande des voyageurs à la fréquence des trains, attractivité du segment de marché, offre des entreprises ferroviaires, saturation des sillons, demande latente non captée.
- ✓ **Stratégie des entreprises ferroviaires** qui répercutent la baisse des redevances sur le prix des billets.

### Résultats clés

- ✓ Les **entreprises ferroviaires** préservent leur marge et augmentent l'offre
- ✓ Les **voyageurs** ont des billets moins chers
- ✓ L'augmentation du nombre de passagers est vertueuse pour la **collectivité** notamment grâce à l'économie d'émissions de CO2e par le report modal
- ✓ Le **gestionnaire d'infrastructures** compense la baisse unitaire de la redevance en vendant plus de sillons

Pour l'Etat, il s'agit d'un investissement bénéfique à moyen terme, le temps qu'un nouvel équilibre économique soit atteint.

# Cela dit, la baisse des redevances est une condition nécessaire mais pas suffisante à la croissance de l'offre



## #1 DISPONIBILITÉ DU MATÉRIEL ROULANT

*Interopérabilité limitée des matériels roulants entre les pays, hétérogénéité du réseau ferré*  
*Absence de marché de l'occasion*  
*Délai pour se faire livrer de nouveaux matériels par les constructeurs*  
*Délai pour construire des ateliers de maintenance*



## #2 SATURATION DU RÉSEAU FERRE

*Indice de consistance de la voie inférieur au niveau optimal sur les lignes LGV*  
*Allocation des sillons*  
*Planification des travaux*  
*ERTMSisation très progressive des LGV françaises*  
*Limitations de capacité hors LGV (gares,...)*



## #3 DEMANDE LATENTE

*Demande spécifique à certaines origines - destinations*  
*Inertie du report modal*



**Les effets d'une baisse des redevances ne seraient pas immédiats et ne vaudraient pas pour toutes les lignes. Cette baisse doit être annoncée suffisamment en amont, pour que les entreprises ferroviaires anticipent l'adaptation de leur offre et de leur outil industriel.**