

# DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES DE VOYAGEURS REVISE POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2015

Version du 5 décembre 2014

## INTRODUCTION

- A. ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS  
PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
/ GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES
  
- B. ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS  
PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE AUX ENTREPRISES  
FERROVIAIRES

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

Préambule	7
Modifications apportées au document depuis un an	8
Champ d'application – Liste des gares ouvertes au trafic de voyageurs	9
Glossaire et abréviations utilisées dans le présent DRG	10
Hypothèses relatives à la demande de prestations régulées	11

## PARTIE A

### ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS / GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

1. DESCRIPTION DES PRESTATIONS D'ACCÈS GARES FOURNIES PAR SNCF / GARES & CONNEXIONS AUX EF DANS LES GARES DE VOYAGEURS	12
1. A Périmètre de gestion	12
1. B Le service de base	13
1.B.1 La prestation de base	13
1.B.2 Assistance à l'embarquement/débarquement des personnes à mobilité réduite	15
1.B.3 Prestation Transmanche : accès aux surfaces, équipements et services nécessaires aux EF souhaitant emprunter le tunnel sous la Manche	15
1. C Les prestations complémentaires	16
1.C.1 Occupation par l'EF d'espaces ou de locaux en gare au seul usage de l'EF	16
1.C.2 Préchauffage des rames	17
2. CONDITIONS D'UTILISATION DES GARES	17
Préliminaire : respect de la confidentialité	17
2. A Demande d'utilisation	18
2.A.1 Interlocuteur SNCF / Gares & Connexions pour les EF	18
2.A.2 Interlocuteurs EF pour SNCF / Gares & Connexions	19
2.A.3 Demande par les EF de prestations dans les gares de voyageurs	19
2.A.4 Contractualisation entre l'EF et SNCF / Gares & Connexions	21

2. B. Obligations d'exploitation	21
2.B.1 Les obligations de l'EF en matière de sécurité, de sûreté et de normes environnementales	22
2.B.2 Les obligations de l'EF en matière d'exploitation	22
2.B.3 Les obligations de l'EF en matière d'information aux voyageurs	23
2.B.4 Les obligations de l'EF en matière de prise en charge de ses voyageurs en situation perturbée	24
2.B.5 Les obligations de SNCF / Gares & Connexions et de l'EF en matière de prise en charge des PMR	24
2.C Indisponibilité des installations	25
2.C.1 Construction - Aménagements – Maintenance programmée	25
2.C.2 Remise en état non programmée	25
2.C.3 Fermeture de la gare	25
<b>3. PRINCIPES DE TARIFICATION ET DE FACTURATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES</b>	<b>26</b>
Informations préliminaires	
3.A Principes de tarification du Service de base en gare	25
3.A.1 Tarification de la prestation de base	26
3.A.2 Tarification de la prestation d'embarquement/débarquement des PMR	27
3.A.3 Tarification de la prestation Transmanche	27
3.A.4 Tarification des arrêts en situation perturbée	28
3.B Principes de tarification des prestations complémentaires et des autres services	
3.B.1 Occupation d'espace ou de locaux en gare	28
3.B.2 Utilisation des installations de préchauffage des rames	29
3.C Facturation de l'ensemble des services de SNCF / Gares & Connexions	29
<b>4. MÉTHODOLOGIE</b>	<b>30</b>
4. A Compte de gare et périmètre Transporteur ferroviaire	30
4. B Règles d'identification et d'affectation des charges au périmètre Transporteur	30
4. C Part fixe et part pondérée : Règles de modulation de la prestation de base	30
4. D Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation	33
4. E Dotations aux amortissements	38
4. F Coût des capitaux engagés	39
4. G Principe de rétrocession du résultat courant positif des activités non régulées	40
4. H Tableau récapitulatif	41
4. I Principes de régularisation sur le volume du trafic et le montant des investissements	42

5. REGLES ET PRINCIPES COMPTABLES	44
5. A. Règles comptables	44
5. B. Principes comptables	44
6. PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS	49
6.A Programmes d'investissements et structure des financements	49
6. A.1 Montants investis par année	49
6. A.2 Montants mis en service et part affectée au compte Transporteur	49
6.B Produits de cession	50
7. QUALITE ET COUT DU SERVICE FOURNI AUX TRANSPORTEURS	
7.A Qualité	51
7.B Coût du service produit	51

## **PARTIE B**

### **ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR RFF AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS**

1. DESCRIPTION DU PATRIMOINE DE RFF EN GARES DE VOYAGEURS ET SERVICES ASSOCIES FOURNIS	54
1.A Patrimoine de RFF	54
1.A.1 Accès gares et terrains à usage voyageurs associés	54
1.A.2 Quais, ouvrages et équipements relatifs aux quais	55
1.A.3 Cas particulier	56
1.A.4 Schéma type du patrimoine de RFF dans une gare voyageur	57
1.B Le service de base	57
1.C Les prestations complémentaires	58
2. CONDITIONS D'UTILISATION DU PATRIMOINE EN GARE MIS A DISPOSITION PAR RFF	59
2.A Demande d'utilisation	59
2.B Règles d'exploitation	59
2.B.1 Périodes d'ouverture du RFN	59
2.B.2 Enregistrement de sons, images ou vidéos	59
2.B.3 Indisponibilité des installations	60

<b>3. PRINCIPES DE TARIFICATION ET DE FACTURATION DES ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES</b>	
3.A Principes de tarification du service de base et mécanisme de régularisation	61
3.A.1 Principes de tarification du service de base	61
3.A.2 Mécanisme de régularisation de la redevance quai	61
3.B Principes de tarification des prestations complémentaires	62
3.C Facturation des services de RFF en gares	63
<b>4. MÉTHODOLOGIE ET PRINCIPES COMPTABLES</b>	<b>65</b>
4.A Compte de gare	65
4.B Règles d'identification et d'affectation des charges	65
4.C Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation	66
4.C.1 Charges de gestion de site	66
4.C.2 Frais de fonctionnement, impôts et taxes	66
4.D Dotations aux amortissements	68
4.D.1 Valorisation des amortissements économiques	68
4.D.2 Reprises de subventions	69
4.E Rémunération du capital	69
4.E.1 Evaluation du coût moyen pondéré du capital (CMPC)	69
4.E.2 Application du CMPC à la base d'actifs régulés (BAR)	70
<b>5. PRÉVISION DE COÛTS, D'INVESTISSEMENTS ET DE LA DEMANDE</b>	<b>71</b>
5.A Prévision d'évolution des coûts	71
5.B Programmes d'investissement et structure des financements	71
5.C Hypothèses relatives à la demande du service de base	72
<b>6. QUALITE ET COUT DU SERVICE PRODUIT</b>	<b>73</b>
6.A Qualité	73
6.B Comptes de régulation et redevance quai exigible	73
6.C Coût du service	73

## ANNEXES

Annexe 0 : Liste des gares de voyageurs

Annexe 0 bis : Hypothèses de trafic par segment tarifaire

Annexe A1 : descriptif synthétique de la prestation de base dans les gares

Annexe A2 : conditions générales d'accès aux gares de voyageurs SNCF Gares & Connexions

Annexe A3 : conditions générales d'occupation des locaux en gare de voyageurs SNCF Gares & Connexions

Annexe A4 : barème tarifaire des prestations d'accès en gare

Annexe A5 : compte de gare simplifié

Annexe A6 : barème tarifaire des redevances d'occupation d'espaces en gare

Annexe A7 : investissements du périmètre Transporteur et charges de la prestation de base par segment tarifaire

Annexe B1 : Liste des quais avec leurs équipements

Annexe B2 : Tableau des périodes d'ouverture du RFN

Annexe B3 : Barème des redevances du service de base

Annexe B4 : Barème des prestations complémentaires

# INTRODUCTION

## Préambule

Le présent document est publié conformément aux dispositions de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du Réseau Ferré National, introduit par le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 –art.13 *précisant que* :

*« le directeur des gares établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs gérées par la direction autonome créée par l'article 11-2 du décret 83-109 du 18 février 1983 relatif aux statuts de la Société nationale des chemins de fer français ».*

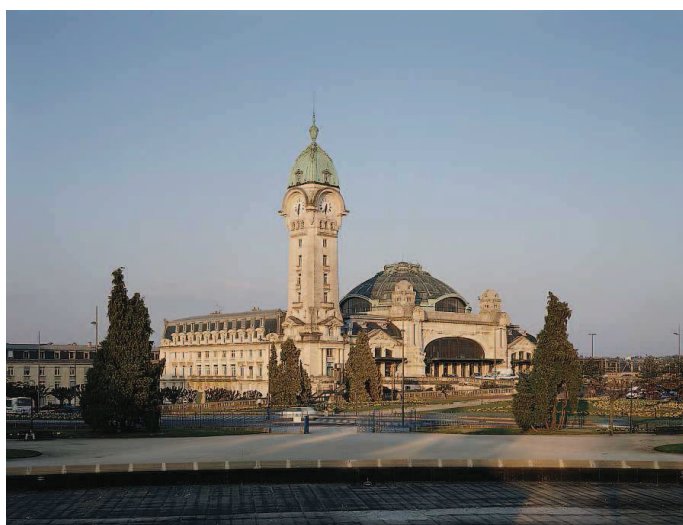
L'objet du Document de Référence des Gares (DRG) est de présenter les grands principes qui régissent, pour l'horaire de service 2015, les relations entre SNCF / Gares & Connexions d'une part, RFF d'autre part, et les Entreprises Ferroviaires/Candidats Autorisés qui demandent à bénéficier de l'accès par le réseau aux gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments, ainsi que des services fournis en gare, conformément aux dispositions des décrets n° 2003-194, 2006-1279, 2010-708 et 2012-70, ainsi qu'à celles du Code des Transports.

Ce document précise les prestations régulées rendues dans les gares de voyageurs ouvertes au service ferroviaire.

La première partie du document est consacrée aux prestations relevant du périmètre de SNCF / Gares & Connexions, présentant le contenu des prestations fournies, les conditions dans lesquelles elles sont rendues (notamment les horaires et périodes pendant lesquelles elles sont fournies) et les tarifs de redevances applicables.

Dans une deuxième partie, le DRG intègre les données fournies par Réseau ferré de France relatives à son patrimoine en gare, notamment pour ce qui concerne les caractéristiques techniques de ce patrimoine, les périodes d'ouverture du réseau ferré national et les tarifs des redevances applicables.

Le document de référence des gares peut faire l'objet de mises à jour (notamment modification de la liste des gares en raison d'ouverture ou de fermeture de gares). Ces mises à jour sont réputées entrer en vigueur après que SNCF / Gares & Connexions les a rendues publiques par tout moyen approprié. En outre, à l'exception des corrections d'erreurs matérielles et des mises à jour, SNCF / Gares & Connexions soumet les projets de modification du présent document aux parties intéressées.



© Gare de Limoges Bénédictins – Mathieu Lee Vigneau

## Modifications apportées au document depuis un an

<b>Evolutions entre le DRG 2015 soumis à consultation en septembre 2013 et le DRG 2015 publié le 6 décembre 2013</b>	
Régularisation sur le plan de transport limitée aux gares de segment a	
Contrat accès Gares : réduction du montant de la garantie de 4 à 1 mois (applicable dès 2014)	Annexe A2
Publication du nombre de départs-trains par segment tarifaire	Nouvelle annexe A0bis
Conditions générales d'Occupation du 20 novembre 2013: la durée des Autorisations d'Occupation Temporaire est à portée à 5 ans	Annexe A3
Publication des charges de la prestation de base et des investissements par segment tarifaire	Nouvelle annexe A7

<b>Evolutions entre le DRG 2015 publié le 6 décembre 2013 et le DRG 2015 révisé version du 10 juillet 2014</b>	
Evolution du service d'accueil général	Partie A- 1.B.1
Ajout d'indicateurs de productivité sur les gares a	Partie A - 7.B
Précisions sur la prestation transmanche	Partie A - 1.B.3
Ajout des obligations de l'EF en matière de prise en charge de ses voyageurs en situations perturbées	Partie A- 2.B.4
Clarification du coefficient de capacité d'emport	Partie A - 3.A.1
Evolution de la méthode de calcul des redevances d'occupation	Annexe A6

## Champ d'application

Ce document s'applique à l'ensemble des gares de voyageurs ouvertes au service ferroviaire, gérées par Gares & Connexions sur le RFN pour le futur Service Annuel 2015 conformément à l'article 1<sup>er</sup> du Décret n° 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service :

*Art. 1er. – I. – Les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés au sens de l'article 19 du décret du 7 mars 2003 susvisé se voient proposer de manière transparente et non discriminatoire l'accès par le réseau aux infrastructures de services mentionnées à l'article L. 2122-9 du code des transports, qui comprennent :*

*a) Les gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments*

Ce document s'applique aux périmètres de domanialité respectifs de SNCF / Gares & Connexions et de Réseau Ferré de France. Ces périmètres sont détaillés dans chacune des parties ci après.

### Segmentation des gares

Pour la détermination des redevances, les gares de voyageurs sont réparties en trois catégories, en fonction de seuils de fréquentation définis par arrêté ministériel :

- La catégorie **a** regroupe les gares de voyageurs d'intérêt national. Ces gares sont celles dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100% des voyageurs. La redevance est fixée par gare ou ensemble fonctionnel de gares ;
- La catégorie **b** regroupe les gares de voyageurs d'intérêt régional. Le périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble des gares n'appartenant pas à la catégorie **a** mais dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an. La redevance est fixée, par région, pour l'ensemble des gares de cette catégorie.
- La catégorie **c** regroupe les autres gares de voyageurs ; elles sont qualifiées de gares d'intérêt local. Leur périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble des gares de cette catégorie. La redevance est fixée, par région, pour l'ensemble des gares de cette catégorie.

*Art 13-1 –I -La direction autonome établit après consultation de Réseau ferré de France, une liste de gares relevant de chaque catégorie compte tenu de leur fréquentation moyenne annuelle évaluée lors des deux dernières années civiles. Cette liste est valable 3 ans.*

La base de données de trafic qui a servi à la segmentation reprend la moyenne des trafics 2010 et 2011, gare par gare ; cette base de données a été fournie à SNCF / Gares & Connexions par le ministère des transports. Pour chaque gare sont données deux statistiques de trafic :

- le trafic tous types de voyages ferroviaires confondus,
- le trafic des voyageurs des services nationaux et internationaux (à l'exclusion du cabotage intrarégional).

Le nombre de gares **a** est de 131 gares ; il y a 928 gares **b** et 1920 gares **c**.

Le décret n°2012-70 demande une mise à jour de la segmentation tous les trois ans ; la présente segmentation établie pour le DRG 2014 sera donc revue avant la préparation du DRG 2017, à partir de l'analyse des trafics 2013 et 2014. La méthodologie fera l'objet d'échanges avec les entreprises ferroviaires et autorités organisatrices de transport.

La liste des gares de voyageurs figure en Annexe 0. Cette annexe comporte la liste nominative de toutes les gares, la région administrative, le département, le code postal et le segment tarifaire de chaque gare.

Cette liste est à jour au 27 novembre 2014 et peut évoluer en fonction d'ouverture ou de fermeture de gares. Les mises à jour sont disponibles sur demande auprès du Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires récemment mis en place par Gares & Connexions ([guichet.gares@sncf.fr](mailto:guichet.gares@sncf.fr)), ainsi que sur le site Internet de SNCF / Gares & Connexions et celui de RFF.

## Glossaire et abréviations utilisées dans le présent DRG, ses différentes parties et annexes

- **AOT** : autorisation d'occupation temporaire
- **ARAF** : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires
- **DNO** : Directeur National des Opérations
- **DRG** : Document de Référence des Gares
- **EF** : Entreprise Ferroviaire
- **ERP** : Etablissement Recevant du Public
- **GG** : Gestionnaire de Gares
- **GGEF** : Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires
- **GI** : Gestionnaire d'Infrastructure
- **GID** : Gestionnaire d'Infrastructure Délégué
- **HOUAT** : Horaires Utiles à Tous

Applicatif utilisé pour identifier et mesurer la réservation des sillons. Il gère les modifications des réservations de circulations ferroviaires jusqu'au jour de circulation. Cette information est la source utilisée par RFF pour la facturation des sillons opérationnels. Elle permet d'alimenter également SNCF / Gares & Connexions en plan de transport certifié pour les besoins de sa propre facturation. Ce système permet la connaissance des circulations prévues à la dernière mise à jour de l'outil.

- **ICP** : Inspection Commune Préalable

Conformément au Code du travail, inspection commune des lieux de travail, des installations qui s'y trouvent et des matériels éventuellement mis à disposition des entreprises extérieures, préalablement à l'exécution de l'opération réalisée par la dite entreprise extérieure.

- **IRC** : Instance Régionale de Concertation

Instance prévue par le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012. Une instance est prévue pour chaque gare d'intérêt national ; elle se réunit une fois par an à l'initiative du directeur des gares. Dans chaque région, le représentant de l'Etat fixe par arrêté la composition de cette instance.

- **MAPE** : Maintenance des ascenseurs, portes et escalators
- **PLATEFORME** :

Désigne les bâtiments des gares voyageurs accessibles au public, les espaces d'extrémité des gares terminus, les escaliers, rampes et ascenseurs des quais donnant accès aux bâtiments voyageurs, les ouvrages d'art suivants : dalles de bâtiments voyageurs ayant une fonction de passerelle, et passages souterrains larges ayant une fonction de bâtiments voyageurs ainsi que l'ensemble des autres espaces publics en gare sur lesquels le Gestionnaire de Gares exerce des missions opérationnelles de service aux voyageurs en terme d'information collective, de gestion des flux, d'accueil général et d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

- **PERSONNE HANDICAPÉE ET À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)**

Selon la définition donnée par le Règlement (CE) 1371/2007, on entend par « *personne handicapée* » ou « *personne à mobilité réduite* » : toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs.

- **SUGE** : Surveillance Générale

Entité SNCF chargée de la sûreté dans les emprises SNCF, et notamment les gares de voyageurs.

## Hypothèses relatives à la demande de prestations régulées

Le modèle économique des gares est un modèle orienté vers les coûts. Les redevances liées aux prestations régulées sont donc construites avec l'objectif de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles. Les tarifs sont établis 18 mois avant application, sur la base d'une projection de niveau d'activité et d'évolution des charges.

### Unités d'œuvre et règle de mesure pour la facturation

Pour la mesure du volume de prestations réalisées, l'unité d'œuvre est le départ-train commercial prévu dans un sillon, hors arrêts de circulation et de service, référencé dans l'outil HOUAT. Cette unité d'œuvre est commune aux prestations rendues par SNCF / Gares & Connexions et par RFF.

Les redevances sont dues pour l'ensemble des gares listées en annexe 0, pour tout départ de train de voyageurs, y compris arrêts commerciaux intermédiaires situés sur le parcours et hors arrêts de circulation et de service.

Pour un mois de prestation M, la facture est établie sur la base des départs-trains arrêtés le premier jour ouvré du mois (M+1).

### Estimation de la demande 2015

Les hypothèses relatives à la demande de prestations régulées sont construites, conformément à l'article 13 du décret 2012-70, en tenant compte de l'utilisation réelle de l'infrastructure sur les dernières années et des perspectives de développement du trafic.

L'estimation de la demande 2015 tient compte d'hypothèses d'évolution de la commande de sillons entre 2013 et 2015 ; elle intègre des corrections dues au différentiel constaté entre commande et réalisé sur les années passées.

La demande prévue pour 2015 s'élève à 39.77 millions de départs-trains commerciaux annuels, en progression de 4,2% par rapport au trafic réalisé de l'année 2013. La décomposition par segment tarifaire de cette prévision de trafic est présentée en annexe.

### Nombre de départs trains commerciaux réalisés entre 2009 et 2013 et projections des constructions tarifaires 2013, 2014 et 2015 (en millions)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Réalisé	37,30	37.50	38.03	38.49	38,13	38.78	39.77
Projeté tarifs					39,27		

# **PARTIE A**

## **ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS / GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES**

### Préambule

L'article L-2141-1.3° du Code des Transports assigne à SNCF la mission « de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'Etat ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance ».

Au sein de SNCF, la fonction de gestionnaire de gares est assurée par la branche SNCF dénommée Gares & Connexions.

### **1. DESCRIPTION DES PRESTATIONS D'ACCÈS GARES FOURNIES PAR SNCF / GARES & CONNEXIONS AUX EF DANS LES GARES DE VOYAGEURS**

#### 1. A Périmètre de gestion

**SNCF / Gares & Connexions assure ses missions sur le périmètre de gestion suivant :**

➤ Les biens et équipements dont SNCF / Gares & Connexions est affectataire ou propriétaire dans les emprises des gares voyageurs, et qui sont constitués, conformément à l'article 5 de la loi du 13 février 1997 et du décret 1997-445 du 5 mai 1997 pris pour son application :

- des bâtiments voyageurs,
- des plates-formes d'extrémité des gares terminus,
- des escaliers, rampes et ascenseurs des quais donnant accès aux bâtiments voyageurs,
- des cours de gare et parkings non concédés affectés à SNCF;

l'ensemble des autres espaces publics en gares, pour l'exercice des missions opérationnelles de services aux voyageurs en termes d'information collective (téléaffichage, signalétique,...), de gestion des flux et de coordination de plateforme, d'accueil général et d'assistance aux PMR, y compris la mise à disposition de certains mobiliers de quais concourant à ces services (sièges, bancs, ...).

**Dans chaque gare, SNCF / Gares & Connexions :**

- assure un service de base, décrit au § 1.B, constitué par un socle de services et d'équipements communs accessibles à l'ensemble des EF présentes en gare ;
- propose des prestations complémentaires, à la demande particulière de chaque EF selon la liste spécifiée dans le § 1.C ;

#### 1. B Le service de base

Le décret n° 2012-70 en date du 20 janvier 2012 fixe la consistance des prestations rendues par le gestionnaire de gares notamment en son article 4.

**Ce service de base se compose de :**

- la prestation de base ; socle de services indissociables pour l'accès en gare de voyageurs
- l'assistance à l'embarquement et débarquement des PMR à bord des trains
- la prestation Transmanche pour les EF dont les circulations empruntent le tunnel sous la Manche.

##### 1. B.1 La prestation de base

La prestation de base, globale et indivisible, comprend un socle de services indissociables, fournis à toute Entreprise Ferroviaire présente en gare, dans le cadre d'un contrat d'accès gare. Cette prestation de base est due pendant les heures d'ouverture au public de la gare.

#### **Le contenu de la prestation de base dépend dans chaque gare :**

- de la configuration des bâtiments,
- du niveau des équipements et des moyens mis en œuvre dans la gare, eux-mêmes étant liés à l'offre de transport présente en gare, en volume et en diversité.

Le descriptif synthétique de la consistance de ces services pour les gares multi-transporteurs est disponible en annexe A2.

La consistance des services pour les autres gares ainsi que les mises à jour sont disponibles sur demande auprès du GGEF dans les trois mois suivant la demande.

#### **La prestation de base comporte :**

##### **➤ La mise à disposition et l'entretien de bâtiments, espaces et équipements nécessaires à l'accueil des voyageurs et à l'accès des voyageurs aux trains,**

Il s'agit en particulier, pour les voyageurs, des infrastructures et équipements dont SNCF / Gares & Connexions est affectataire :

- Les surfaces communes de circulation des voyageurs, espaces et salles d'attente communs, hormis ceux propriété de RFF,
- Le mobilier de gare (bancs, sièges, poubelles, etc.),
- Les équipements et installations destinés à la circulation des flux voyageurs qui n'ont pas été transférés à RFF (accès aux passerelles, accès aux souterrains, escaliers mécaniques, ascenseurs, portes automatiques, trottoirs roulants, etc.),
- Les équipements destinés aux personnes à mobilité réduite selon les dispositions des Schémas Directeurs Nationaux et Régionaux d'Accessibilité (SDNA et SDRA), le cas échéant.

##### **➤ La mise à disposition de services nécessaires à l'accueil des voyageurs et à l'accès des voyageurs aux trains**

Il s'agit en particulier des services rendus aux voyageurs dans l'ensemble des espaces publics de la gare :

- **L'accueil général** : il regroupe les missions d'orientation dans la gare, information sur les services présents en gare, sur l'intermodalité et sur la desserte ferroviaire de la gare, Cette terminologie évolue progressivement afin de répondre à une attente des clients d'une meilleure visibilité du service, à la fois :
  - sur le contenu de ses missions, avec de nouvelles dénominations des lieux d'information
  - sur le positionnement en gare : ainsi le point d'information en gare peut être fixe ou itinérant : fixe pour une information confortable et approfondie, itinérant pour une information réactive et plus synthétique.

L'accueil général peut être effectué par des agents dédiés à cette mission, ou par des agents qui effectuent aussi d'autres missions.

L'information multimodale consiste à orienter et informer les clients vers/sur les autres modes de transport au départ de la gare, pour leur assurer la continuité du voyage.

- **Le service de prise en charge des PMR** (Personnes à Mobilité Réduite) en gare, au titre des exigences du Règlement européen en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Le service prévu dans la prestation de base recouvre l'accompagnement de toute personne handicapée ou à mobilité réduite qui en fait la demande, depuis un lieu de rendez-vous déterminé dans la gare jusqu'au train (ou car conventionné TER), ceci pour un départ.

De la même manière, à l'arrivée, la prestation d'accompagnement s'effectue du train (ou car conventionné TER) vers la sortie de la gare, ou le lieu de rendez-vous déterminé en gare, ou la station de taxi, ou vers le train ou le car conventionné TER en correspondance, pour lequel la personne possède un titre de transport.

La consistance de la Prestation PMR dépend, dans chacune des gares concernées, du niveau des installations et équipements disponibles. Les conditions de réalisation sont décrites en paragraphe 2.B.4.

- **La gestion opérationnelle des flux de voyageurs dans la gare**, afin de veiller au respect des règles d'exploitation de la plateforme,

Il s'agit de mettre en œuvre le service de coordination de plateforme et d'adapter le cas échéant les conditions de production, coordonner l'intervention éventuelle des services extérieurs.

- **la gestion de site, propreté, sûreté et sécurité dans le cadre de la gestion de la gare en tant qu'ERP** (à l'exclusion des dispositifs et des procédures liés à la sécurité des personnes aux abords des voies, lors de la traversée des voies et sur les quais),

Le gestionnaire de gares s'assure que les installations et les équipements mis à disposition des voyageurs sont disponibles et en bon état de fonctionnement et que le niveau de qualité en matière de propreté et de sûreté est satisfaisant.

Le gestionnaire des gares :

- gère les bâtiments et surveille l'état de fonctionnement et de propreté des installations à disposition des voyageurs ;
- déclenche les interventions techniques (maintenance et nettoyage) et incendie en cas d'incident ou de dysfonctionnement ;
- surveille le site et, en cas de dysfonctionnement, prend les mesures immédiates ou fait intervenir les acteurs concernés (agents de la sécurité, police, Surveillance Générale, Pompiers, ...).

- **les services divers d'accompagnement au voyage** (objets trouvés, consignes, toilettes, Wifi à l'usage du public, etc.).

Le dimensionnement de ces services et leur consistance varient en fonction de la taille de la gare, de la typologie de sa clientèle etc.

### ➤ La mise à disposition de l'information collective des voyageurs en gare

**Cette information est, selon les gares :**

- Statique : signalétique, affichage fixe, marquage de gares et de services,....,
- Dynamique : affichage des horaires de départ/arrivée (théorique et, le cas échéant, temps réel/conjoncturel) et des quais,
- Sonore : annonces,...
- Accessible en gare et/ou à distance ([www.gares-en-mouvement.com](http://www.gares-en-mouvement.com)).

L'information sonore permet d'actualiser les renseignements écrits ou visuels, de compléter l'information dynamique.

## Typologie d'informations aux voyageurs

L'information Voyageurs concerne :

- Les informations relatives à la sécurité du public sur les quais
- La diffusion d'annonces de prudence complétant les mesures de sécurité du public en gare. Elles appuient, lorsqu'elles sont prévues, la signalétique de sécurité pour prévenir les risques liés à l'activité ferroviaire en gare. Elles contribuent à la gestion de la sécurité des flux sur les quais et sont donc à ce titre, prioritaires sur toutes les autres annonces.
- Les informations relatives à la circulation des trains en situation normale et/ou perturbée,
- Les informations relatives à la sûreté
- Les annonces spécifiques au site
- Les informations multimodales :
  - information dynamique sur écran dynamique (pour les gares du segment a). Cela concerne l'affichage des horaires en temps réel (ou théorique) des différents réseaux de transports public de voyageurs présents sur le Pôle d'échanges de la gare,
  - information statique sur affiches et/ou fiches horaires fournies par les EF (toutes gares). Cela concerne les plans des lignes et les fiches (ou affiches) horaires des différents réseaux de transports public de voyageurs présents sur le Pôle d'échanges de la gare.

## La consistance des informations

Les gares diffèrent notamment en termes de volume annuel de trafic, de type de clientèle (affaires, occasionnels, pendulaires...) et de type de trafic (international, grandes lignes, régional / local)...

La consistance des informations est adaptée aux caractéristiques de la gare.

Les haltes (points d'arrêt locaux sans bâtiment ouvert aux voyageurs ni accueil) ne comportent pas systématiquement d'information dynamique.

## Les principes de la signalétique en gare

L'ensemble des EF desservant la gare est présenté sur la signalétique de seuil de gare par l'affichage des logogrammes (sur les totems d'entrée de gare).

La signalétique directionnelle en gare reprend un marquage générique des services communs de la gare à l'aide de pictogrammes inscrits sur les panneaux ad hoc. La localisation de l'ensemble des services est repérable sur des plans d'orientation.

L'ensemble des règles et principes du marquage de l'affichage et de la signalétique en gare est disponible sur demande.

### 1. B.2 Assistance à l'embarquement/débarquement des PMR

En complément de la prise en charge PMR en gare de la prestation de base, qui prévoit l'accompagnement de la personne jusqu'au pied du train, le décret 2012-70 prévoit l'assistance des PMR à l'embarquement/débarquement du train.

Dans les gares disposant de personnels, s'ajoute à la prestation de base, l'assistance à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des PMR, lorsqu'elle n'est pas fournie par l'EF ou prise en charge par l'Autorité Organisatrice de Transports.

Cette assistance est assurée dans la continuité du service de prise en charge en gare. Les conditions et modalités de réalisation sont par conséquent les mêmes.

### 1. B.3 Prestation Transmanche : accès aux surfaces, équipements et services nécessaires aux EF souhaitant emprunter le tunnel sous la Manche

Le franchissement du tunnel sous la Manche impose des contraintes particulières aux EF souhaitant assurer des liaisons entre la France et la Grande-Bretagne, contraintes liées d'une part à l'entrée et à la sortie de l'espace Schengen et d'autre part aux normes de sûreté et de sécurité dans le tunnel. Ce régime de sûreté s'est traduit par un ensemble de prescriptions conjointes des gouvernements français, belge et britannique, puis a été complété par de nombreux accords relatifs à la sûreté et aux contrôles frontaliers, conclus entre les pays utilisateurs et/ou les EF concernées.

Avant tout franchissement du tunnel sous la Manche, les intervenants de la liaison Transmanche (notamment gestionnaire de gares et EF) ont pour obligation de s'assurer de la mise en sûreté des trains.

Pour répondre à ces contraintes, des surfaces et des locaux ont été dédiées au trafic Transmanche dans les gares aujourd'hui concernées par cette desserte (voir la liste des gares concernées en annexe A0). L'accès à cet espace Transmanche est soumis à des règles particulières applicables à l'ensemble des personnes ou des biens autorisés à y accéder.

SNCF / Gares & Connexions y organise une prestation dite « Transmanche » ; elle y est responsable de la mise en place des mesures de sûreté lors de l'embarquement en gare de personnes et de biens.

Ainsi, les espaces Transmanche et les rames y stationnant ne doivent pas permettre la pénétration de tiers ou d'objets non autorisés.

Le contrôle sûreté des voyageurs et de leurs bagages est placé sous la responsabilité du service des douanes qui assure cette mission au moyen d'appareils mis à disposition par SNCF/Gares & Connexions.

La consistance précise des surfaces, installations et services accessibles ainsi que l'amplitude horaire de la prestation Transmanche pour chacune des gares concernées est détaillée dans les Consignes Locales de Gestion de Plateforme (CLGP) de chacune des gares et disponible sur demande auprès du GGEF.

Chaque site doit disposer de sa consigne sûreté locale, déclinaison de la consigne nationale sûreté Transmanche, qui comprend, outre la description du site et des mesures sûreté :

➤ un ou plusieurs plans détaillés du site et des locaux avec visualisation :

- des différentes zones (zone publique, zone en sûreté)
- des différents accès
- des dispositifs physiques de protection mis en place
- des locaux et moyens mis à disposition des autorités

➤ un répertoire des accès identifiant les cheminements des différents utilisateurs avec une description précise du cheminement

➤ un répertoire à jour des différents intervenants sur le site.

Les EF doivent compléter, pour ce qui les concerne, le dispositif de la prestation Transmanche de SNCF / Gares & Connexions, afin de respecter l'ensemble des normes et procédures édictées par la Commission InterGouvernementale. La mise en sûreté des rames est du ressort de l'EF.

Dans chacune des gares concernées, cette prestation Transmanche forme un tout indivisible bénéficiant à l'ensemble des EF souhaitant emprunter le tunnel sous la Manche au départ de la gare, et à elles seules.

SNCF / Gares & Connexions dimensionne les installations adaptées à chacune des gares concernées. A cette fin, SNCF / Gares & Connexions, sur la base de sa connaissance des flux de trafics actuels et prévisibles :

- Fournit des aménagements permettant l'exercice des différentes missions des services étatiques, notamment par mise à disposition de lignes de contrôles adaptées

- Assemble, supervise ces dispositifs et propose aux autorités l'information adaptée à l'atteinte d'une qualité de service optimale

La mise en œuvre de la prestation transmanche dans toute gare autre que celles repérées par un astérisque à l'annexe 0 fait l'objet de dispositions décrites au paragraphe 2.A.3 du présent document.

## 1. C Les prestations complémentaires

SNCF / Gares & Connexions propose selon les caractéristiques et les installations présentes en gare, les prestations complémentaires suivantes aux EF conformément à l'article 4 du Décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs [...].

### 1. C.1 Occupation par l'EF d'espaces ou de locaux en gare au seul usage de l'EF

Dans le cadre des prestations régulées, énoncées dans le Décret n° 2012-70, les EF peuvent demander, dans les gares desservies par leur service de transport ferroviaire, l'occupation d'espaces ou de locaux en gare à leur seul usage, en fonction des capacités disponibles, selon les conditions suivantes :

- La destination principale de l'occupation doit être directement liée au service ferroviaire comme défini dans le décret : vente de titres de transport ferroviaire, locaux de service pour les personnels ou pour les services techniques nécessaires au service ferroviaire.
- Toute modification de destination de l'occupation doit faire l'objet d'une information qui donnera lieu ou non à une autorisation par SNCF / Gares & Connexions,
- Les locaux ou surfaces sont proposés de façon à respecter les bonnes conditions de gestion des flux, la sécurité, le zoning de la gare (c'est à dire la répartition physique équilibrée des services et activités en gare) et la vocation commerciale ou technique des locaux ou surfaces demandés,
- L'utilisation des espaces ou locaux doit respecter les normes de la gare (sécurité, sûreté, etc.) citées en particulier dans le Règlement Intérieur « Occupants » de la gare.

Ces occupations font l'objet d'un contrat spécifique avec SNCF / Gares & Connexions.

Ce contrat ne peut pas être considéré comme un bail commercial, mais comme une convention d'occupation du domaine public et sera par conséquent soumis aux règles de la domanialité publique précisées dans le code général de la propriété des personnes publiques.

Un tel contrat est accordé personnellement à l'occupant, il ne peut pas être librement cédé ou transféré à un tiers.

Les modalités de la demande d'accès à cette prestation sont disponibles sur le site SNCF / Gares & Connexions. Toute demande d'occupation en gare doit être effectuée auprès du GGEF.

Pour les EF ne desservant pas la gare concernée et à leur demande, un espace ou un local peut être proposé en fonction des disponibilités et des éventuels autres projets d'implantation prévus.

### 1. C.2 Préchauffage des rames

Les installations de préchauffage en gare, en transférant de l'énergie électrique aux rames de voyageurs présentes en gare, permettent de les mettre en confort climatique : les préchauffer en hiver ou les climatiser en été.

Les demandes des EF portant sur l'utilisation d'une ou plusieurs de ces installations font l'objet d'une étude de faisabilité site par site, en fonction de la date d'utilisation demandée par l'EF et de la disponibilité des installations. Au préalable, SNCF / Gares & Connexions répond sous un mois à la demande des EF, en fournissant un descriptif des installations (existence dans la gare considérée, voies équipées, caractéristiques).

Les opérations de main d'œuvre liées à la mise en protection, au branchement et débranchement des câblots et à la levée de la protection sur les installations sont à effectuer par le personnel de l'EF, sous sa propre responsabilité. Au préalable, SNCF / Gares & Connexions remet à l'EF la documentation technique nécessaire relative à l'utilisation des installations de préchauffage sur les sites concernés.

## 2. CONDITIONS D'UTILISATION DES GARES

### Préliminaire : respect de la confidentialité

SNCF et les EF s'engagent à ne pas divulguer et à ne pas dévoiler aux tiers, sous quelque forme que ce soit, une information confidentielle, notamment les échanges strictement confidentiels nécessaires dans le cadre des réunions tenues pour la conclusion et l'exécution d'un contrat.

Le terme « information confidentielle » recouvre notamment le contenu du contrat liant chaque EF à SNCF / Gares & Connexions, le contenu de tout document ou information écrit(e) échangé entre SNCF / Gares & Connexions et l'EF lors de la préparation et l'exécution d'un contrat, toute information concernant les clients et prestataires de SNCF / Gares & Connexions ou de l'EF, tout document ou information expressément qualifié de « confidentiel(le) » par SNCF / Gares & Connexions ou l'EF.

Cet engagement prend la forme d'un accord de confidentialité signé par chaque EF, et SNCF / Gares & Connexions préalablement à toute première demande de fourniture d'accès et service. Il est valable pour l'ensemble des accès et services du présent document et couvre les échanges d'informations nécessaires à la préparation de chaque contrat. Cet engagement est complété par une clause de confidentialité insérée dans chaque contrat couvrant le contrat et l'exécution dudit contrat.

Nonobstant ce principe de confidentialité, SNCF / Gares & Connexions assure la transparence sur les tarifs, par la publication des tarifs et l'établissement de devis, ainsi que sur les modalités d'accès aux prestations, détaillées dans le présent document.

Les données relatives à la circulation des trains en temps réel sont fournies par les EF pour la bonne réalisation des missions liées à la prestation de base. Tout échange d'information à des tiers est soumis pour validation aux entreprises ferroviaires.

Les engagements de SNCF / Gares & Connexions en matière de transparence, équité et respect de la confidentialité sont développés dans le Code de déontologie, établi par le directeur des gares et rendu public, conformément aux dispositions du Décret 2012-70. Ce document est accessible sur le site internet Gares & Connexions.

### 2. A Demande d'utilisation

#### 2.A.1 Interlocuteur SNCF / Gares & Connexions pour les EF

Le Guichet d'Accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (GGEF) est l'interlocuteur des EF pour tous les accès et services régulés de SNCF / Gares & Connexions décrits dans ce Document de Référence des Gares et ne relevant pas des prérogatives du GID.

Les EF doivent prendre contact par écrit (lettre, fax ou courriel) auprès du GGEF pour toute demande de renseignement concernant lesdits accès et services ainsi que pour toute commande d'accès et/ou de services. Un formulaire de demande de prestation en gare est disponible sur le site internet Gares & Connexions. Aucune demande effectuée directement auprès d'un autre interlocuteur au sein de SNCF / Gares & Connexions ne sera prise en compte.

Les coordonnées du GGEF sont :

**Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires**  
**SNCF - GARES&CONNEXIONS**  
**DIRECTION STRATEGIE & FINANCES**  
16 av d'Ivry - 75013 PARIS  
TEL:+33 (0) 1 80 50 92 95  
[guichet.gares@sncf.fr](mailto:guichet.gares@sncf.fr)

La langue applicable pour tout échange ou contact, tant écrit qu'oral, est le français.

Ce service assure la facturation des prestations fournies.

## 2.A.2 Interlocuteurs EF pour SNCF / Gares & Connexions

Les EF communiquent au GGEF la liste de leurs interlocuteurs (responsable national, responsable local,...). Les interlocuteurs au sein des EF doivent pouvoir être joints pendant toute la durée de la relation contractuelle avec SNCF / Gares & Connexions et travailler en langue française (par écrit et oral).

## 2.A.3 Demande par les EF de prestations dans les gares de voyageurs

### ➤ Demande d'accès gare

Toute demande d'accès et services dans les gares de voyageurs doit comporter, de manière traçable, c'est-à-dire écrite, une demande de prestation précise, en un lieu précis (une demande pour chaque gare desservie), pour une date de lancement précise et une périodicité précise.

En particulier, toute EF souhaitant commander un accès à des gares de voyageurs gérées par SNCF / Gares & Connexions devra adresser au plus tard en avril 2014 au GGEF la liste des gares auxquelles elle souhaite accéder, afin que SNCF / Gares & Connexions puisse anticiper au mieux la qualité de service et les aménagements nécessaires, le cas échéant, pour que ces prestations puissent être effectivement réalisées dans les délais et prêtes à l'échéance du début du service 2015.

La commande ferme correspondant à un service régulier pour le service 2015, émise sous la réserve d'obtention des sillons correspondants, doit intervenir au plus tard en septembre 2014, échéance à laquelle les réponses de RFF aux demandes de sillons des EF sont en principe fiabilisées.

En cas de démarrage d'une nouvelle desserte en cours de service annuel, l'EF adresse sa demande au minimum six (6) mois avant le début prévu de cette desserte.

L'EF devra lors de sa commande ferme fournir au GGEF pour chaque sillon et pour chaque gare les informations suivantes :

- L'horaire des trains
- les données nécessaires à l'information de la clientèle (composition, accessibilité, orientation du train, etc.),
- la capacité du convoi arrivant en gare,
- les particularités d'exploitation du train (avitaillement, trains acheminant des groupes de malades, etc.),
- les services développés ayant un impact sur l'exploitation en gare (accueil spécifique, etc.),
- les coordonnées du ou des interlocuteurs de référence en mesure de répondre à toute demande de précisions.

Ces informations permettent au gestionnaire de gares de programmer son service pour exercer au mieux et en sécurité ses missions, notamment l'information aux voyageurs et la gestion des flux.

En cas de données manquantes, le GGEF s'adressera à l'interlocuteur désigné par l'EF. Les données complémentaires doivent alors être délivrées dans un délai de cinq (5) jours ouvrables à compter de

la réception de la demande. Le délai de traitement d'une demande d'une EF commence lorsque le dossier est réputé complet par le GGEF.

Dans le cadre de l'instruction d'une demande de nouvel accès en gare de voyageurs, l'EF peut solliciter de SNCF / Gares & Connexions une visite de prise de connaissance des gares concernées.

Les accès et services proposés par SNCF / Gares & Connexions sont exécutés sur la base de son organisation existante.

En cas de demandes d'utilisation de gare émises par l'EF auprès du GGEF en dehors des délais de prévenance précités, SNCF / Gares & Connexions traite la demande dans les meilleurs délais mais ne garantit pas d'assurer le même service dans les meilleures conditions (notamment en matière d'accueil, d'informations aux voyageurs).

### **➤ Demande de desserte transmanche d'une nouvelle gare**

La mise en œuvre de la prestation Transmanche dans toute gare autre que celles repérées par un astérisque à l'annexe 0 doit faire l'objet d'une demande simultanée à la demande d'accès en gare faite auprès du GGEF. En amont de sa commande de sillon, l'EF fait connaître par écrit à SNCF / Gares & Connexions, via le GGEF, son souhait d'ajouter une nouvelle gare à la liste des gares desservies, à titre régulier ou saisonnier.

SNCF / Gares & Connexions répondra sous un (1) mois à l'EF et fera, le cas échéant, compléter la demande. Cette demande fera l'objet d'une étude par SNCF / Gares & Connexions et donnera lieu à une proposition, transmise à l'EF par le GGEF dans un délai de six (6) mois.

Si ce projet nécessite des aménagements spécifiques, SNCF / Gares & Connexions le fait savoir à l'EF dans ce délai de six (6) mois ; elle indique en outre le calendrier prévisionnel correspondant ainsi que les impacts tarifaires prévisibles. L'EF infirme sa demande ou la confirme, sur la base des conditions ainsi précisées par SNCF / Gares & Connexions sous réserve de la nécessité pour l'EF d'obtenir les sillons correspondants de la part de RFF.

Le cas échéant, SNCF/ Gares & Connexions et l'EF fixent dans un accord particulier les conditions de financement des études spécifiques à réaliser pour les prestations convenues et prises en charge par l'EF.

Les possibilités et les délais de mise en œuvre d'un service Transmanche resteront à définir en fonction de l'impact des solutions proposées pour les parties prenantes (RFF, autorités de sûreté).

Un avenant au contrat précise la date de mise en œuvre de l'accès aux gares lié à cette nouvelle desserte.

### **➤ Demande de locaux**

L'EF établit une demande d'occupation de locaux et/ou espaces en gares (un formulaire de Demande d'Occupation de Locaux –DOL- est disponible sur le site internet SNCF / Gares & Connexions) qui précise :

- Son identité et les coordonnées d'un interlocuteur de référence ;
- La gare concernée ;
- L'identification du besoin (nature d'occupation, superficie totale, horaires d'usage, date d'occupation, effectifs concernés, besoins et contraintes spécifiques tels point d'eau, WC, etc.)
- Les caractéristiques particulières de la demande :
  - l'éventuel projet d'aménagement de l'espace,
  - les caractéristiques des automates de vente (poids, taille, mode d'ouverture, etc.) le cas échéant,
  - et tout autre élément susceptible d'enrichir le cahier des charges.

SNCF/ Gares & Connexions s'engage à accuser réception de la demande via le GGEF dans un délai maximal de trois (3) semaines. Gares & Connexions peut pendant ce délai demander des compléments si la demande de l'EF est considérée comme incomplète. A compter de la date de réception de la demande complète de l'EF, Gares & Connexions s'oblige à porter une réponse motivée dans un délai de trois (3) mois.

Compte tenu de la réglementation ERP en vigueur dans les gares de voyageurs, et des procédures administratives nécessaires à l'instruction de tous travaux (en matière de sécurité incendie, d'accessibilité), ainsi que des éventuels travaux nécessaires à la mise à disposition des locaux aux EF, les demandes doivent être adressées au plus tôt, en parallèle à la demande d'accès gare.

Les locaux et emplacements sont attribués par le Directeur de l'Agence Gares territorialement compétente, en tenant compte des surfaces disponibles dans l'enceinte de la gare, de l'objet de l'AOT demandée (local à proximité de flux de voyageurs pour les locaux à vocation commerciale), des contraintes d'exploitation de celle-ci, et du volume d'activité de chacune des EF desservant la gare, notamment du nombre de voyageurs transportés et de l'importance des équipes prévues sur le site.

En pratique, pour les EF desservant la gare concernée et sauf impossibilité liée à la configuration des lieux, Gares & Connexions garantit la mise à disposition des emplacements nécessaires à l'activité envisagée par l'EF (vente de titres de transport ferroviaire, locaux de service pour les personnels d'accompagnement ou de conduite, locaux nécessaires aux prestataires des EF pour la réalisation des services techniques incluant l'avitaillement et le nettoyage..., ) conformément aux dispositions de l'article 4 du Décret n° 2012-70.

Ces espaces sont facturés à des conditions de prix équitables, tenant compte de leur superficie, de leur positionnement dans la gare et du prix de marché dans l'environnement de la gare. Leur superficie est en rapport avec le volume d'activité développé en gare par l'EF et permet à l'EF d'installer ses personnels conformément à la réglementation en vigueur.

La localisation de ces espaces et locaux respecte le schéma directeur de la gare, afin de veiller à situer à proximité des flux les services indispensables à l'accueil et à la prise en charge des voyageurs.

#### 2.A.4 Contractualisation entre l'EF et SNCF / Gares & Connexions

La fourniture des accès et services par SNCF / Gares & Connexions nécessite la signature préalable de contrats. Ces contrats précisent les conditions générales et les conditions particulières de fourniture des accès et services, notamment leur nature, les obligations respectives des parties, leurs responsabilités, les modalités opérationnelles pour la gestion et la fourniture des accès et services, les modalités de commande et d'annulation ainsi que les conditions de facturation et de paiement.

Les conditions générales d'accès aux gares de voyageurs sont annexées au présent document (voir annexe A2) ainsi que les conditions générales d'occupation dans le cadre des Autorisations d'Occupation Temporaire consenties en gare (annexe A3).

L'ensemble des documents d'exploitation et règlements spécifiques à chaque site est annexé aux contrats pour chaque gare concernée.

## 2. B. Obligations d'exploitation

### Préambule

➤ Les responsabilités légales en matière de sécurité, de sûreté et de respect des normes environnementales qu'assume SNCF / Gares & Connexions en ses qualités d'affectataire et de gestionnaire de gares s'appliquent à l'ensemble des zones de gares et dépendances recevant du public et des personnels relevant de son périmètre, à l'exclusion des trains (responsabilité de l'EF), des locaux situés en gare et confiés par convention à des tiers et sur les voies (responsabilité du GI).

➤ Les dispositions en matière de sécurité et de sûreté, relatives aux spécificités du métier de gestionnaire de gares, s'appliquent particulièrement aux trois zones suivantes, telles qu'elles découlent de la réglementation relative à la police des chemins de fer :

- zone ouverte à tout public,
- zone réservée aux détenteurs d'un titre de transport valable,
- zone réservée au personnel des entreprises ferroviaires et à leurs prestataires et interdite au public.

Ces dispositions ne s'appliquent donc pas :

- aux trains et à bord des trains (responsabilité des EF),
- au périmètre concédé (responsabilité de l'occupant des locaux mis à disposition).

➤ SNCF / Gares & Connexions prend les mesures nécessaires pour entretenir les bâtiments, les équipements et les installations qui relèvent de son périmètre.

➤ Elle est chargée, sur son périmètre, en application de la législation, de la définition et de la mise à disposition des règles établies pour prévenir les risques (sécurité des voyageurs, des personnels et des biens).

➤ L'accès aux emprises des gares est conditionné par la connaissance et le respect de la législation européenne et française, ainsi que des consignes nationales et locales applicables notamment en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

➤ SNCF / Gares & Connexions peut être amenée, notamment pour des raisons de sécurité, à limiter le nombre de prestataires ou sous-traitants des EF présents en gare. Le cas échéant, cette limitation devra faire l'objet d'une justification écrite.

#### 2.B.1 Les obligations de l'EF en matière de sécurité, de sûreté et de normes environnementales

Conformément à la législation ERP (Etablissement Recevant du Public), SNCF / Gares & Connexions est responsable, de la sécurité du public accueilli en gare. SNCF / Gares & Connexions a ainsi en charge de vérifier que l'établissement est conçu de manière à permettre de limiter les risques d'incendie, d'alerter les occupants de la réalisation d'un sinistre, de favoriser leur évacuation, de permettre l'alerte des services de secours.

SNCF / Gares & Connexions peut être amenée à prendre des mesures de sûreté particulières, permanentes ou temporaires, éventuellement sur demande expresse des pouvoirs publics, en matière de protection des personnes, d'installations ou de matériels roulants sensibles, notamment en instaurant une procédure de contrôle d'accès des personnels. L'EF doit respecter lesdites mesures et s'engage à informer contractuellement de cette obligation tout prestataire amené à exercer ses missions dans les installations de SNCF / Gares & Connexions.

Les matériels roulants de l'EF restent, durant tout leur séjour dans les emprises ferroviaires, sous la responsabilité exclusive de l'EF, SNCF / Gares & Connexions ne devant en aucune façon en être considérée comme gardienne ou dépositaire.

**Par ailleurs l'EF a pour obligation de :**

- Respecter, à ses frais, toute disposition exigée par SNCF / Gares & Connexions au titre de la sécurité, de la sûreté (dont habilitation du personnel de l'EF et de ses prestataires ou sous-traitants) et de l'environnement (déchets) ; les dispositions générales applicables sont notamment reprises dans les Règlements Intérieurs « Entreprises Ferroviaires » et « Occupants » de SNCF / Gares & Connexions, dont les modèles génériques sont disponibles sur le site internet de Gares & Connexions.
- Transmettre à SNCF / Gares & Connexions, dès que possible et dans tous les cas avant fin octobre 2014, les informations nécessaires à la réalisation du plan de prévention (personnel présent en gare, équipements utilisés en gare, par l'EF et ses prestataires ou sous-traitants) ;
- Informer le GGEF de tout élément modifiant les termes du contrat initial et la réalisation des services ;
- Informer le GGEF avant toute conclusion, modification, fin de contrat de prestation avec une entreprise intervenant en gare.

**2.B.2 Les obligations de l'EF en matière d'exploitation**

- Informer dès qu'elle en a connaissance, en phase de préparation comme en réalisation, SNCF / Gares & Connexions de tout élément impactant les conditions de réalisation des services par SNCF : prévisions de perturbations, écarts exceptionnels par rapport aux trafics voyageurs prévisionnels initialement fournis (par exemple en cas d'opérations promotionnelles), groupes nécessitant une attention particulière ou ayant un impact sur la gestion de la gare, formation tardive du train, modification de la composition du train, flux chariots, train non prêt au départ ;
- Prendre en compte le fait que SNCF / Gares & Connexions ne peut plus garantir le même niveau de service en dehors des heures habituelles d'ouverture de la gare concernée ;
- Assurer la prise en charge de la clientèle en cas de retard ou de suppression de ses trains, quel qu'en soit le motif, pour toutes les prestations ne relevant pas des prestations décrites en 1 ;
- En cas de retard des trains amenant à une arrivée en dehors de la période d'ouverture de la gare, apporter sa contribution aux prestations décrites en 1 et qui ne peuvent plus être assurées dans des conditions normales ;
- Assurer la confidentialité des informations identifiées comme telles par le GGEF ;
- Ne pas gêner le fonctionnement de la gare lors de l'utilisation de mobiles divers (chariots, banques d'accueil mobiles, etc.). A cet effet, l'EF devra soumettre à SNCF / Gares & Connexions tout projet d'utilisation d'équipements mobiles en gare afin que celle-ci en valide certaines caractéristiques :
  - Leur destination doit être directement liée à l'exploitation ferroviaire,
  - Le dispositif doit être apte à la sécurité (y compris la sécurité incendie), garanti contre les effets de foule et de souffle, présenter un gabarit et une hauteur n'engageant ni les flux de voyageurs, ni le gabarit des trains, ni la zone d'environnement de la caténaire. Les mobiles doivent être parfaitement stabilisés et immobiles en service ou en position de stockage,
  - Les mobiles doivent être facilement stockables hors des espaces de circulation du public,
  - Leur nombre, leur dimension, leur design et leur positionnement doivent être intégrables au site.
  - Toute demande de SNCF / Gares & Connexions relative à une modification du projet d'utilisation de mobiles devra faire l'objet d'une motivation écrite de sa part.

**2.B.3 Les obligations de l'EF en matière d'information aux voyageurs**

En complément des informations fournies au point 2.A, l'EF fournit les données suivantes à SNCF / Gares & Connexions afin que cette dernière puisse assurer sa mission d'information aux voyageurs en gare :

➤ Pour la préparation des services, au plus tard en septembre 2014 :

- Pour chacun des trains de l'EF : les horaires, exprimés en heure locale, d'arrivée et de départ dans les gares concernées de la desserte ;
- Le nom de l'EF concernée, sa marque et son régime ;
- Le numéro commercial du train, fourni par le GI sous la forme d'un identifiant de 6 caractères ;
- Pour les trains bi-tranches, les numéros des tranches commerciales (pour les gares à desserte essentiellement Ile-de-France, prendre en compte le code mission) ;
- Un identifiant désignant le type de train, à définir sous forme d'un code alphanumérique de 4 positions pour les trains Ile-de-France et 3 positions pour les autres trains.

➤ En opérationnel, pour gérer l'information collective et continue des voyageurs :

- La mise à jour de toutes les informations fournies en préparation des services ;
- En situations perturbées, les éléments de message suivants à diffuser à l'intention de ses voyageurs : estimation du retard en nombre de minutes ou avis de la suppression, motif du retard ou de la suppression, principes retenus pour le rétablissement et le cas échéant pour la prise en charge des voyageurs.

Afin que SNCF / Gares & Connexions puisse alimenter les systèmes d'information de chaque gare, les modalités de fourniture des informations (format, délais, interlocuteurs, etc.) sont précisées à l'EF pour chacune des gares desservies, en fonction des différents systèmes en place.

#### 2.B.4 Les obligations de l'EF en matière de prise en charge de ses voyageurs en situation perturbée

Les EF ont le devoir, en tant que transporteur contractuel, de prendre en charge leurs clients lors des situations perturbées.

Il appartient donc à l'EF, le cas échéant, d'organiser la poursuite du voyage de ses clients, la restauration ou hébergement.

En opérationnel, notamment en cas de situation perturbée, le DNO représente le gestionnaire de gare.

#### 2.B.5 Les obligations de SNCF / Gares & Connexions et de l'EF en matière de prise en charge des PMR

Dans le cadre de la réglementation en vigueur sur le territoire français, et pour le cas des gares concernées (gares inscrites aux SDNA/ SDRA), SNCF / Gares & Connexions et l'EF concluent une convention particulière sur les conditions de réalisation de l'assistance à l'embarquement et au débarquement des personnes à mobilité réduite réalisée par SNCF, ainsi que sur les règles d'exploitation correspondantes.

Est définie comme « personne handicapée » ou « à mobilité réduite », conformément au règlement 1371/2007 CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, toute personne dont la mobilité est réduite lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels ou de tout autre cause d'handicap, ou de l'âge et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à disposition.

En revanche, cette prestation telle que décrite au présent paragraphe ne saurait en aucun cas prévoir la réalisation d'un acte médical ou paramédical de quelque nature que ce soit. De même, ne sauraient être compris dans la Prestation PMR les actes répondant aux seuls besoins personnels du client tels que l'achat de nourriture, de boissons, l'accompagnement dans les commerces, points de vente des transporteurs et services de la gare (consignes, toilettes, etc).

La Prestation PMR porte également sur l'aide au portage d'un seul bagage d'un poids inférieur à 15 kg.

Pour les bagages à main dont le poids est supérieur à 15 kg, l'Entreprise Ferroviaire fera son affaire personnelle de la prise en charge de ces bagages.

La consistance de la Prestation PMR dépend, dans chacune des gares concernées, du niveau des installations et équipements disponibles.

Au départ du train, la prestation d'accompagnement du voyageur PMR est garantie sous la double condition suivante :

- que l'Entreprise Ferroviaire commande à SNCF / Gares & Connexions au plus tard 48 heures à l'avance, la réalisation de la prestation,
- que la PMR se présente au plus tard 30 minutes avant le départ de son train, au point de rendez-vous accessible fixé dans la gare.

A l'arrivée du train, la prestation est due dès lors que le personnel de l'Entreprise Ferroviaire confirme à la gare d'arrivée la demande d'assistance, au plus tard 30 minutes avant l'arrivée du client en gare.

Dans ces conditions, SNCF / Gares & Connexions s'engage à réaliser la prestation PMR telle que décrite à l'article 1.B.2 du présent document.

A défaut pour l'Entreprise Ferroviaire d'avoir respecté ces délais, la Prestation PMR n'est pas garantie. Toutefois, SNCF / Gares & Connexions s'engage à faire ses meilleurs efforts, compte tenu de ses effectifs et des moyens disponibles, pour permettre à la personne d'emprunter son train.

L'inexécution de tout ou partie de la Prestation PMR en raison du non respect de ces délais, ne saurait engager la responsabilité de SNCF / Gares & Connexions, cet événement étant constitutif d'une défaillance de l'Entreprise Ferroviaire.

Dans les gares du SDNA, la prestation d'assistance est proposée du premier au dernier train. Dans les gares du SDRA, les modalités pratiques de réalisation du service (horaires, conditions d'acheminement au point d'arrivée,...) sont définies avec l'Autorité Organisatrice compétente sur chaque site.

## 2.C Indisponibilité des installations

### 2.C.1 Construction - Aménagements – Maintenance programmée

SNCF / Gares & Connexions peut être amenée, pour effectuer des travaux de construction, aménagement ou de maintenance sur ses installations, à ne pas mettre à disposition temporairement certains composants de la prestation de base.

Si ces travaux sont de nature à perturber significativement le fonctionnement de la gare, SNCF / Gares & Connexions s'engage à prévenir l'EF avant le démarrage de ces travaux, dès qu'elle a connaissance de leur calendrier, et à lui indiquer leurs durées prévisibles. SNCF / Gares & Connexions recherche avec l'EF, chaque fois que cela est possible au plan technico-économique, une solution visant à minimiser les impacts pour l'ensemble des EF.

### 2.C.2 Remise en état non programmée

En cas de défaillance d'une installation empêchant son utilisation, dans des conditions normales de fonctionnement, SNCF / Gares & Connexions peut être contrainte sans préavis de fermer celle-ci au

public (notamment des escalators, des accès, des systèmes d'information voyageurs, etc.) pendant le temps nécessaire à sa remise en état. SNCF / Gares & Connexions s'engage à informer sur les délais de remise en service des installations.

### 2.C.3 Fermeture de la gare

Dans des circonstances exceptionnelles, notamment à la demande des services de police ou en cas de danger avéré pour la sécurité des passagers, une partie ou la totalité de la gare peut être fermée.

## 3. PRINCIPES DE TARIFICATION ET DE FACTURATION DE L'ACCES ET DES SERVICES EN GARES

### Informations préliminaires

Les tarifs figurant dans le présent document et ses différentes parties et annexes sont des tarifs prévisionnels pour le service horaire 2015 (du 14.12.2014 au 12.12.2015). Ils sont établis avec les données disponibles en mai 2014.

Les tarifs mentionnés dans le présent document et ses différentes parties s'entendent hors TVA. Ils sont exprimés en euros (€).

### 3.A Principes de tarification du service de base en gare

Le service de base est qualifié de prestation régulée.

Aux termes des dispositions du décret 2012-70 du 22 janvier 2012 en son article 13-1 –II :

« Les redevances liées aux prestations régulées sont établies annuellement aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations pour le périmètre concerné.

Ces charges comprennent :

- a) l'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation ;
- b) le financement de la dotation aux amortissements des investissements, y compris les investissements de renouvellement et de mise aux normes, nets des subventions reçues ;
- c) le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements. »

Le principe de tarification est donc celui du coût complet, y compris rémunération du capital. Il est appliqué pour chacun des périmètres de gestion correspondant à la segmentation des gares définies en introduction du présent document.

#### 3.A.1 Tarification de la prestation de base

Cette tarification prend en compte les charges liées aux services et investissements décrits aux points 1.B1, 1.B2, 1.B3 et 1.B4.

La prestation de base est facturée à chaque EF, par gare, au nombre de départs-trains commerciaux.

Le tarif de la prestation de base comporte :

- **une part f**, fixe par départ-train, quel que soit le type de train,
- **une part p**, pondérée par deux coefficients multiplicateurs, c1 et c2.

La part pondérée correspond aux services qui, au sein de la prestation de base, sont plus particulièrement destinés au confort et à l'accueil du voyageur et donc dépendent du nombre de voyageurs accueillis en gare et de la typologie du trafic.

Le coefficient c1 est un indicateur de la capacité du train. A partir de l'horaire de service 2015, le coefficient c1 n'est plus basé sur une déclaration des transporteurs mais est collecté directement dans Houat.

Il repose sur une classification des trains en trois catégories, selon les caractéristiques enregistrées dans Houat, avec l'objectif de mesurer le nombre de places assises offertes.

- train de petite capacité (PC) : train offrant une capacité inférieure ou égale à 280 places assises, coefficient c1 = 1
- train de moyenne capacité (MC) : train offrant une capacité comprise entre 281 et 560 places assises, coefficient c1 = 2
- train de grande capacité (GC) : train offrant une capacité supérieure ou égale à 561 places assises, coefficient c1 = 4

A défaut de capacité en places offertes directement récupérable à partir de la composition reprise dans la base Houat, le train est affecté à l'une des trois catégories à partir de son tonnage ou du nombre de voitures.

Le coefficient c2 est fonction du parcours du train.

- train « urbain » : train parcourant une distance < 50km, et traversant deux régions administratives au maximum, coefficient c2 = 1
- train « régional » : train parcourant une distance ≥ 50km, et traversant deux régions administratives au maximum, coefficient c2 = 2
- train « longue distance » : train traversant trois régions administratives et plus, quelle que soit la distance, coefficient c2 = 4

SNCF / Gares & Connexions n'a pas connaissance du parcours des trains au-delà des points frontière. Il est considéré que le passage d'un point frontière (entrée/sortie) génère une région supplémentaire.

Le coefficient c2 est fonction du parcours du train.

- train « urbain » : train parcourant une distance < 50km, et traversant deux régions administratives au maximum, coefficient c2 = 1
- train « régional » : train parcourant une distance ≥ 50km, et traversant deux régions administratives au maximum, coefficient c2 = 2
- train « longue distance » : train traversant trois régions administratives et plus, quelle que soit la distance, coefficient c2 = 4

SNCF / Gares & Connexions n'a pas connaissance du parcours des trains au-delà des points frontière. Il est considéré que le passage d'un point frontière (entrée/sortie) génère une région supplémentaire.

Le **tarif global** de la prestation de base par départ train pour une gare donnée est donc :

$$P = f + c1 \times c2 \times p$$

### **Déclinaison du principe de tarification par catégorie de gare :**

Les principes de tarification ci-dessus concernent l'ensemble des gares d'intérêt national (gares de catégorie a) conformément au décret n°2012-70 et à l'arrêté du 9 juillet 2012 sur la segmentation des gares de voyageurs. Pour cette catégorie, les coefficients f et p sont donc calculés pour chaque gare ou ensemble fonctionnel de gares.

Pour les gares d'intérêt régional (gares de catégorie b), les coefficients f et p sont des coefficients moyens, calculés, région par région. La part pondérée est modulée en fonction des coefficients c1 et c2.

Pour les gares d'intérêt local (gares de catégorie c), le tarif est un tarif moyen, région par région ; il n'y a pas de modulation de la part pondérée.

Les barèmes tarifaires de l'ensemble des gares de voyageurs figurent en annexe A4.

### 3.A.2 Tarification de la prestation d'embarquement/débarquement des PMR

L'assistance à l'embarquement/débarquement du train ne donne pas lieu à une facturation supplémentaire.

Conformément aux dispositions du décret n°2012-70, une EF peut souhaiter assurer elle-même la prestation.

### 3.A.3 Tarification de la prestation Transmanche

Pour les EF franchissant le tunnel sous la Manche, la Prestation Transmanche est réalisée et facturée en sus de la Prestation de base (accès aux surfaces, équipements et services nécessaires aux EF souhaitant emprunter le tunnel sous la Manche).

Le tarif est établi selon deux modalités différentes :

- Pour les gares desservies régulièrement, repérées par un astérisque en annexe 0 (Paris-Nord, Lille- Europe, Marne-La-Vallée et Calais-Frethun) : la facturation s'effectue au nombre de départs-trains commerciaux identifiés ; le tarif par gare et par train est fixe sans pondération,
- Pour les autres gares, n'étant pas repérées à l'annexe 0, la facturation sera forfaitaire sur la base du devis annuel présenté par SNCF / Gares & Connexions.

### 3.A.4 Tarification des arrêts en situation perturbée

Les EF peuvent être conduites à un arrêt exceptionnel en gare pour cause de situation perturbée. Un tel arrêt n'est pas facturable. Seuls les arrêts commandés et non annulés dans Houat au jour J sont en effet facturables.

## 3.B Principes de tarification des prestations complémentaires

### 3.B.1 Occupation d'espace ou de locaux en gare

SNCF / Gares & Connexions met à disposition des EF, à leur demande, des espaces ou locaux en gare. L'accord prend la forme d'une Convention d'Occupation Temporaire du domaine public ferroviaire. Sont considérées comme prestations complémentaires les mises à disposition de locaux pour distribution de billets, avitaillement ou nettoyage, coupure pour les roulants.

Les études relatives à l'accueil en gare d'un occupant font l'objet d'un devis établi en fonction de la gare concernée et des moyens que SNCF / Gares & Connexions engage pour assurer la prestation dans les meilleures conditions. Les frais d'études, couvrent l'état des lieux, les devis pour les éventuels travaux de mise à disposition, la faisabilité et le phasage des travaux, l'analyse des risques initiale obligatoire dans le cadre de l'Inspection Commune Préalable (ICP), et la rédaction d'un plan de prévention le cas échéant.

Si l'EF souhaite donner suite, l'emplacement est alors mis à disposition moyennant le paiement d'un loyer composé d'une redevance et d'un forfait de charges communes de la gare.

La grille des redevances s'applique sans négociation.

Conformément aux dispositions du décret 2012-70, la redevance tient compte de la situation de concurrence, de la localisation des espaces par rapport aux flux de voyageurs et des prix du marché de l'immobilier pour des locaux ou espaces comparables dans la zone.

A cette fin, l'emplacement est catégorisé en deux zones principales :

- La zone Cœur de gare, ou zone ouverte à la circulation des voyageurs ; la redevance y est basée sur le prix moyen des redevances des concessionnaires (commerces) dans la gare considérée
- La zone hors Cœur de gare, qui rassemble les locaux éloignés des flux de voyageurs et pour lesquels les prix sont basés sur le marché local de l'immobilier de bureau

Le Cœur de gare est lui-même divisible en plusieurs zones dont les prix sont modulés en fonction de leur attractivité :

- *Centre Gare* = référence calculée (base 100)
- *Hyper Centre* = +15 %
- *Attente* = - 25%
- *Flux* = - 50%

Pour déterminer la redevance Cœur de gare et afin de s'assurer de la pertinence de la référence au marché commercial, deux critères de pertinence sont retenus : La surface est considérée comme représentative si elle dépasse 50m<sup>2</sup> ; la diversité des activités est assurée si au moins deux natures d'activités différentes sont présentes dans la gare.

Pour les gares a) disposant de plus de 50 m<sup>2</sup> de commerces, la valeur de référence du Centre Gare est calculée en divisant le montant de la redevance commerciale par les surfaces contribuant à cette redevance. Lorsque le marché commercial est pertinent, le prix de référence s'appuie sur la valeur moyenne des commerces dans la gare, calculée en divisant le montant de redevance commerciale par les surfaces contribuant à cette redevance commerciale.

Cette valeur est bornée par une valeur plancher et une valeur plafond.

- La valeur plancher est de 300€ par m<sup>2</sup>. La zone basse du cœur de gare (tarifiée à -50%) est ainsi au niveau des valeurs hautes de l'immobilier classique (150 €).
- La valeur plafond est de 1500€ HT par m<sup>2</sup> pour les six grandes gares parisiennes et de 1000€ HT par m<sup>2</sup> pour les autres gares, aux conditions économiques 2014.

Lorsque le marché commercial n'est pas pertinent, Gares & Connexions se réfère aux valeurs plancher/plafond.

Pour les gares a disposant de moins de 50 m<sup>2</sup> de commerces, on considère que la présence commerciale dans la gare ne permet pas d'établir une valeur propre à la gare. Dans ce cas, la valeur de référence du centre gare est fixée à la valeur plancher.

L'annexe A6 fournit la grille tarifaire des zones cœur de gares associée à ces principes.

Cette grille donne les tarifs de cœur de gare des gares a, aux conditions économiques 2014. Les tarifs seront mis aux conditions économiques de 2016 lorsque les valeurs de l'ILAT sur lesquels ils sont indexés seront connues.

Les gares b et c sont tarifées en référence à la valeur locale de l'immobilier locatif.

### 3.B.2 Utilisation des installations de préchauffage des rames

L'utilisation des installations de préchauffage des rames en gares est facturée au nombre de trains préchauffés.

Cette prestation est facturée sur la base d'un tarif unique national. Le tarif est unique et forfaitaire au train quel que soit le site concerné, le type et la longueur du train.

### 3.C Facturation de l'ensemble des services de SNCF / Gares & Connexions

Les dispositions suivantes sont applicables, sous réserve de stipulations différentes dans les contrats.

Les prestations relevant du service de base sont facturées à partir des départs trains commerciaux figurant dans HOUAT. Pour un mois de prestation M, la facture est établie sur la base des départs

trains arrêtés le premier jour ouvré du mois (M+1) et émise à partir du premier jour ouvré du mois (M+1).

Pour toutes les prestations, les paiements sont exigibles dès l'exécution des prestations. Un délai de paiement de 30 jours, à compter de la date de facture, est accordé sans formalités.

Dans tous les cas, la facture vaut appel de fonds. SNCF / Gares & Connexions ne consent pas d'escompte en cas de paiement anticipé.

Toute somme due, non réglée à la date d'échéance contractuelle, donne lieu à facturation d'intérêts moratoires calculés sur la base du dernier taux de refinancement de la Banque Centrale Européenne majoré de dix points.

#### 4. MÉTHODOLOGIE

Les redevances sont construites suivant une méthode de tarification Cost+, basée sur les coûts complets y compris la rémunération du capital investi par SNCF / Gares & Connexions. Le périmètre des coûts complets inclut les charges d'exploitation, les dotations aux amortissements, la rémunération du capital et une quote-part de frais de structure de la branche Gares & Connexions et du groupe SNCF.

La méthodologie utilisée pour déterminer les redevances et leurs modulations est décrite ci-après.

##### **Le calcul de l'assiette de charges donnant lieu à redevance repose sur trois étapes :**

- 1- Etablissement d'un compte de gare pour chaque périmètre de gestion et définition du sous-périmètre transporteur ;
- 2- Règles d'identification et d'affectation des charges ;
- 3- Principe de rétrocession d'une part du résultat courant positif provenant des activités non régulées.

Ces charges sont issues de la comptabilité de l'activité Gares & Connexions qui est établie conformément à un référentiel de séparation comptable soumis à l'approbation de l'ARAF.

#### 4. A Compte de gare et périmètre transporteur ferroviaire

Pour chaque gare ou ensemble fonctionnel de gares de la catégorie **a** et pour chacun des périmètres de gestion des catégories **b** et **c**, un compte de gare est établi, permettant d'identifier les coûts associés à ce segment tarifaire.

Les coûts sont répartis dans les deux périmètres d'activité de la gare :

- périmètre Transporteur ferroviaire (tarif de gare),
- périmètre des occupants de la gare (locataires & concessionnaires)

L'assiette de coûts prévisionnels est établie à partir de données prévisionnelles en termes de coûts agents, productivité et programmation des investissements.

La bonne réalisation des services suppose la prise en compte de l'ensemble des investissements associés de maintien en conditions opérationnelles des bâtiments et installations concernées et, le cas échéant, de développement du niveau de service et d'accompagnement de la croissance du trafic dans la gare.

Pour élaborer le tarif transporteur de la gare, seule la part des coûts affectée au périmètre transporteur est prise en compte.

Les coûts sont affectés dans la limite des possibilités par gare, par nature et par périmètre.

La détermination des charges affectées au périmètre transporteur se base sur :

- la comptabilité générale afin de connaître la nature des charges (nettoyage, entretien...)

- la comptabilité analytique afin d'affecter les charges suivant leur destination.

#### 4. B Règles d'identification et d'affectation des charges au périmètre transporteur

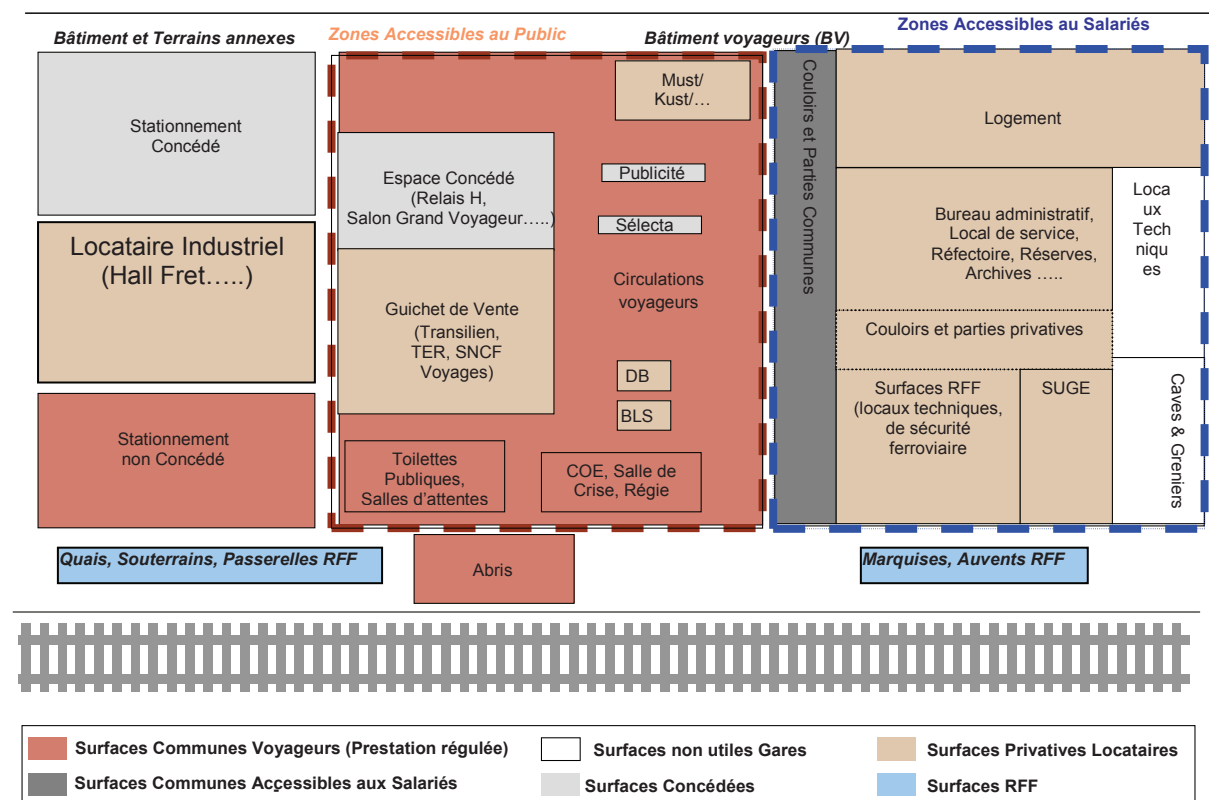
La gestion des gares recouvre deux types de charges:

- les charges directement affectables gare par gare, composées :
  - des charges liées à l'exploitation de la gare : gestion de site et services en gare
  - des charges de capital ;
- les frais de structure répartis sur l'ensemble des gares.

Au sein des charges directement affectables gare par gare, certaines charges liées à l'exploitation de la gare sont directement affectables au périmètre transporteur, d'autres nécessitent l'emploi de clés de répartition.

Ci-après figure l'exemple du « zoning » d'une grande gare permettant de ventiler les surfaces en fonction de leur utilisation.

##### Représentation des types de surfaces



Ce zoning permet de construire des clés de répartition. Les surfaces de chaque gare sont ainsi ventilées par périmètre (Transporteur ferroviaire, Occupants). Elles sont d'autre part ventilées en « Cœur de Gare » et « autres surfaces ».

Les superficies ainsi affectées vont permettre de déterminer 2 clés :

- Clé de répartition sur m<sup>2</sup> totaux : les m<sup>2</sup> totaux correspondent à l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces « autres » (caves et greniers, auvents, stationnement).

- Clé de répartition sur m<sup>2</sup> Cœur De Gare (CDG) : la clé de répartition m<sup>2</sup> CDG correspond à la prise en compte de l'intégralité des surfaces diminuées des surfaces locataires (hors surfaces locataires privatives "cœur de gare").

Pour tenir compte de l'impact sur les surfaces des évolutions programmées jusqu'en 2015 (investissements, projets immobiliers, nouveaux pôles d'échanges multimodaux,...) des ajustements ont été opérés. Les clés utilisées sont ainsi des clés projetées en 2015.

### Affectation des immobilisations

Depuis le 1er janvier 2010, l'ensemble des immobilisations relevant de la gestion des gares a été transféré à Gares & Connexions. Ces immobilisations sont classées par bâtiment et affectées à chacune des gares au sein du système d'information de SNCF. Ces immobilisations ont été codifiées ce qui permet leur affectation à un périmètre.

Les charges associées aux immobilisations affectées au Cœur de gare ou à la totalité du bâtiment sont imputées au prorata des clés surfaces respectivement clé "m<sup>2</sup> CDG" et clé "m<sup>2</sup> totaux" (description ci-dessus).

Pour les immobilisations dont la mise en service est prévue entre 2013 et 2015, une codification par programme est réalisée afin de déterminer leur affectation à un périmètre (cf. tableau d'affectation des programmes d'investissements).

**Tableau d'affectation des programmes d'investissements**

Programme Tarifaire	Description Sommaire	Affectation
Accessibilité	Adaptation de la gare dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances	Transporteur
Vidéo	Développement de la vidéoprotection	Transporteur
Information Voyageurs	Toute installation fixe ou dynamique d'information / orientation des voyageurs	Transporteur
Services et Outils expl gare	Développement des services à destination de l'ensemble des voyageurs de la gare (attente, toilettes, chariots,...) Equipements destinés à l'exploitation et la gestion opérationnelle de la gare	Transporteur
Rplct APE (Asc. / EM/ Porte auto)	Rénovation ou remplacement d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques	Surface Cœur de gare
Mod Coeur de gare	Projet d'adaptation de la gare à l'augmentation du trafic voyageur, à l'environnement urbain Rénovation du cœur de gare	Surface Cœur de gare
Patrimoine (bâtiment)	Projet de maintien en condition opérationnelle des installations (hors ascenseurs et escaliers mécaniques)	Surface totale du Bâtiment
Concessionnaires	Projet de valorisation d'espace à destination des concessionnaires ou commerces en gare	Surfaces concessionnaires
Locataire non régulé	Projet de valorisation d'espace à destination des locataires internes non régulés	Surfaces locataires non régulés
Locataire régulé	Projet de valorisation d'espace à destination des locataires internes régulés	Surfaces locataires régulés
Transmanche	Equipements relatifs à la zone d'embarquement Transmanche	Transporteurs Transmanche

#### 4. C Part fixe et part pondérée : règles de modulation de la prestation de base

L'assiette de coûts du compte Transporteur comporte une part dite "fixe" et une part dite "variable". La distinction d'une part variable permet de moduler la redevance exigible par départ-train, dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Certaines charges sont proportionnelles au temps d'accueil des voyageurs en gare, ce que l'unité d'œuvre départ-train ne reflète qu'imparfaitement. La pondération appliquée à une partie de la redevance est la traduction de cette part « variable » des coûts. Les critères retenus sont la capacité d'emport du train, jugée représentative du nombre de voyageurs emporté, et le type de service de transport, jugé représentatif du temps d'accueil de ces voyageurs en gare.

Ce principe conduit à moduler la redevance de la prestation de base en fonction du type de trafic.

Les unités d'œuvre retenues sont les suivantes :

- Pour la part fixe, une unité d'œuvre train (départ train commercial)
- Pour la part pondérée, une unité d'œuvre voyageurs, approchée à partir des départs trains commerciaux pondérés par deux coefficients, c1 et c2

**Les charges constituant la part pondérée de la redevance d'accès sont :**

- l'accueil général
- le nettoyage et le gardiennage des toilettes
- le nettoyage de la gare
- les consignes et objets trouvés.
- Les charges d'énergie et fluides

Les charges d'accueil général, de nettoyage et gardiennage des toilettes et de consignes objets trouvés sont des charges affectées en totalité aux transporteurs.

Les charges de nettoyage de la gare et d'énergie et fluides sont affectées entre les différents comptes de gares au prorata des m<sup>2</sup> totaux.

## 4. D Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation

### 4. D.1 Charges de services de gare

#### ➤ Consignes et objets trouvés

##### **Nature de charges**

Ce sont les charges engagées pour la gestion et le fonctionnement des consignes et espaces prévus pour les objets trouvés. Ces prestations sont réalisées par le prestataire Escale de la gare. Les charges de fonctionnement sont nettes des redevances acquittées par les utilisateurs de ce service.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre Transporteur et imputées sur la part pondérée de la prestation de base.

#### ➤ Service bagages et chariots

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent aux prestations réalisées ainsi qu'aux dépenses liées à l'entretien des équipements servant à ces prestations.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre Transporteur et imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### ➤ Centre Opérationnel Escale (COE)

##### **Nature de charges**

Ce sont les charges liées à la gestion opérationnelle de la plateforme, c'est-à-dire à la préparation pré-opérationnelle et la réalisation de :

- l'organisation et le pilotage de la production en situation normale et en situation perturbée des équipes et des prestataires de la gare,
- la gestion et la diffusion de l'information collective,
- la coordination de plateforme.

Ces prestations sont réalisées par le prestataire Escale de la gare.

### **Affectation des charges**

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre Transporteur et imputées sur la part fixe de la prestation de base (prestations dépendantes du nombre de trains et non du flux voyageurs)

#### **➤ Prise en charge PMR en gare (au titre de la prestation de base)**

### **Nature de charges**

Ce sont les charges liées aux prestations d'accompagnement ou d'assistance nécessaire pour le voyage d'une personne à mobilité réduite. Elles sont réalisées par le prestataire Escale de la gare.

### **Affectation des charges**

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre Transporteur et imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### **➤ Accueil général**

### **Nature de charges**

Ce sont les charges liées aux prestations d'aide, d'orientation et d'information des voyageurs notamment sur :

- l'offre de Transport (gares desservies, heures d'arrivée, correspondance ...),
- l'environnement de la gare et l'intermodalité
- les services de la gare

Ces prestations peuvent être réalisées de manière nomade ou dans des bulles ou bureaux, de façon prévue ou inopinée (situation perturbée). Elles sont réalisées par le prestataire Escale de la gare.

### **Affectation des charges**

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre Transporteur et imputées sur la part pondérée de la prestation de base (prestations dépendantes du flux voyageurs).

#### 4. D. 2 Charges de gestion de site

##### ➤ Nettoyage zone SNCF accessible au Public

###### **Nature de charges**

Ce sont les charges liées aux opérations de nettoyage des zones SNCF accessibles au public et des zones d'exploitation des gares, qu'elles soient périodiques ou ponctuelles. A noter que ces opérations sont soit contractualisées avec des prestataires externes soit réalisées par des personnels SNCF.

###### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur les périmètres au prorata des surfaces Cœur De Gare ("clé m<sup>2</sup> CDG").

Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part pondérée de la prestation de base.

##### ➤ Nettoyage/gardiennage Toilettes

###### **Nature de charges**

Ce sont les dépenses engagées pour les opérations de nettoyage, de gardiennage et de maintenance des toilettes publiques en gares. Ces opérations sont contractualisées avec des prestataires externes.

###### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées au périmètre Transporteur et imputées sur la part pondérée de la prestation de base.

##### ➤ Maintenance des ascenseurs, portes et escaliers mécaniques (MAPE) en zone SNCF accessible au public

###### **Nature de charges**

Ces charges concernent les dépenses d'entretien des équipements fixes (portes automatiques, ascenseurs, escaliers mécaniques) propriété de SNCF et situés dans les zones accessibles au public. Ces charges incluent également les dépenses de contrôle réglementaire et les opérations particulières (OP) sur enveloppe (remplacement de matériel à l'identique ou mise en conformité).

###### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur les périmètres au prorata des surfaces Cœur De Gare ("clé m<sup>2</sup> CDG").

Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

##### ➤ Entretien des installations autres qu'APE

###### **Nature de charges**

Ces charges sont liées au gros entretien non immobilisable (maintenance propriétaire et propriétaire élargie relative aux installations fixes de chauffage, ventilation et climatisation et aux installations d'énergie électrique, à l'éradication de l'amiante dans les bâtiments et ses équipements,..) à l'entretien locatif Gare et à l'entretien d'équipements autres qu'ascenseurs, portes et escalators (entretien des échangeurs de monnaie, réparations de nacelles, mise en place de codes barres dans le cadre de Suimagare,...)

###### **Affectation des charges**

Ces charges sont réparties selon les cas au prorata des surfaces totales (clé "m<sup>2</sup> totaux") ou des m<sup>2</sup> Cœur De Gare.

Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

## ➤ Tour de gare / Ouverture et fermeture de gare

### **Nature de charges**

Ces charges sont liées aux prestations de contrôle de l'état des installations lors du Tour de gare (propreté et sûreté de la gare, fonctionnement des installations mises à la disposition des clients) et de pilotage des relations entre les intervenants internes (Agences Bâtiments Energie –entité chargée, au sein de Gares & Connexions, de la maintenance de bâtiments gares- , Surveillance Générale (SUGE)–entité SNCF chargée de la sûreté dans les emprises SNCF) et les partenaires externes (police, services d'incendie, de secours, associations, municipalité, autres transporteurs, comités de site...).

### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare (ou groupe de gares) et réparties sur les périmètres au prorata des surfaces cœur de gare (clé "m<sup>2</sup> CDG").

Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

## ➤ Energie et Fluides

### **Nature de charges**

Ce sont les dépenses de fluides (électricité, eau, gaz, autres combustibles) engagées dans le périmètre des circulations communes voyageurs uniquement (hors dépenses de fluides directisées vers les espaces privatifs des concessionnaires et des locataires de locaux de service).

### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur les périmètres au prorata des surfaces CDG ("clé m<sup>2</sup> CDG").

Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part pondérée de la prestation de base.

## ➤ Maintenance des systèmes d'information

### **Nature de charges**

Ces charges concernent les dépenses liées à l'entretien des équipements Télécoms (SI voyageurs, sonorisation, chronométrie, vidéosurveillance) réalisé par l'Infra et la fourniture du réseau réalisée par la DSIT.

### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare, réparties exclusivement sur le périmètre Transporteur et imputées sur la part fixe de la prestation de base.

## ➤ Gardiennage, Surveillance et Missions Solidarité

### **Nature de charges**

Les prestations d'ilotage et de surveillance directe dans les zones accessibles au public et les prestations liées aux ouvertures/fermetures dans les gares sont réalisées par les prestataires SUGE ou par des sociétés privées de surveillance et de gardiennage (SSG).

En complément, des missions de solidarité envers les personnes en situation de difficulté sociale, psychologique, économique (errants, SDF, personnes désorientées) sont confiées à des associations et à des travailleurs sociaux spécialisés.

#### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur les périmètres au prorata des surfaces Cœur De Gare ("clé m<sup>2</sup> CDG"). Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### **➤ Sécurité incendie**

##### **Nature de charges**

Ces charges sont liées aux missions de Sécurité Incendie.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur les périmètres au prorata des surfaces totales ("clé m<sup>2</sup> totaux"). Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### **➤ Mobilier – Equipement des gares**

##### **Nature de charges**

Ces charges sont liées à l'achat et à l'entretien des abris voyageurs (montants inférieurs à 3000 €), bancs, sièges,...

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare et réparties exclusivement sur le périmètre Transporteur ; elles sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

### 4.D.3 Prestations Transmanche

#### **➤ Nature de charges**

Ce sont les charges liées aux prestations réalisées pour les entreprises ferroviaires souhaitant emprunter le tunnel sous la manche (cf. 3.5) :

- la définition et la gestion du dispositif de sécurité et anti-intrusion dont la maintenance des équipements destinés au contrôle des bagages,
- l'organisation fonctionnelle, la gestion et le suivi des services de Police – Immigration – Douanes,
- l'organisation et la gestion de l'accès à la Zone d'Embarquement à destination de la Grande-Bretagne,
- la Gestion des flux,
- la Gestion des informations Transmanche en situation normale
- la Gestion en situations perturbées (astreinte, information voyageurs).

Elles sont réalisées dans les gares concernées par le prestataire Escale de la gare ou l'entité Gare locale.

#### **➤ Affectation des charges**

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre Transporteur concerné et imputées sur la prestation Transmanche.

### 4.D.4 Autres charges

#### **➤ Sinistres et autres provisions pour risques**

### **Nature de charges**

Cette charge correspond à des charges récurrentes de sinistres et à des provisions pour risques environnementaux (désamiantage, élimination des cuves fuel simple peau et des PCB,...).

### **Affectation des charges**

Ces charges sont réparties sur les périmètres au prorata des surfaces totales (clé "m<sup>2</sup> totaux"). Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### ➤ Frais de maîtrise d'ouvrage

### **Nature de charges**

Les frais de MOA correspondent aux frais engagés sur les investissements en cours.

### **Affectation des charges**

En fonction de la codification des immobilisations mises en services entre 2014 et 2016, ces frais sont soit affectés sur le périmètre concerné de manière directe ou répartis sur les périmètres au prorata des clés surfaces (clé "m<sup>2</sup> totaux" pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé "m<sup>2</sup> CDG" pour les immobilisations associées au cœur de gare).

L'ensemble des frais de MOA n'est affecté qu'à la date de mise en service du bien.

Les frais de MOA calculés pour le périmètre Transporteur sont imputés sur la part fixe de la prestation de base.

#### ➤ Frais d'émergence des projets

### **Nature de charges**

Les frais d'émergence des tarifs de l'année correspondent à 6% des montants d'investissements tous fonds programmés pour l'année N+1. Ces investissements sont issus du plan stratégique de l'année.

### **Affectation des charges**

Les frais d'émergence sont ventilés sur les gares au prorata du chiffre d'affaires et répartis sur les périmètres Transporteur, Locataire et Concessionnaire. Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### 4.D.5 Frais de structure

#### ➤ Frais de fonctionnement de la branche Gares & Connexions

Les frais de structure (ou de fonctionnement) sont composés de 3 enveloppes :

##### ▪ **Frais de structure du central propres aux gares**

Ce sont les frais de fonctionnement du siège qui relèvent uniquement du périmètre des Gares (ou des frais reçus sur le siège pour le compte des gares). (Ex : Direction Marketing et Commerciale, Direction des Opérations)

Les frais de structure centraux de la branche Gares & Connexions sont répartis entre chaque gare ou groupe de gares puis entre les 3 périmètres (Transporteur, Locataire et concessionnaire) au prorata du chiffre d'affaires de la branche.

##### ▪ **Frais de structure du central qui concernent toutes les activités de la branche**

Ce sont les frais de fonctionnement du siège qui concernent toutes les activités de la branche (Ex : Direction Générale, RH, SI)

Ces frais sont ventilés sur les entités de la branche (Gares y compris DDGT et ESBE) au prorata du chiffre d'affaires

##### • **Frais de structure des agences gares**

Ce sont les frais de structure de chaque agence ; ils sont ventilés sur les gares propres à chaque agence au prorata du chiffre d'affaires. Ceci permet une meilleure directisation des charges.

#### ➤ Redevance d'entreprise

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à une quote-part des frais de structure des fonctions transverses de l'EPIC SNCF.

##### **Affectation des charges**

Les frais de structure de l'EPIC SNCF sont imputés au prorata du chiffre d'affaires.

#### 4.D.6 Impôts, taxes et versements assimilés (ITVA)

##### **Nature de charge**

La charge d'impôts se compose la contribution économique territoriale, de la taxe foncière, de la taxe enlèvement des ordures ménagères, des taxes et autres impôts locaux.

##### **Affectation des charges**

Les impôts et taxes par gare sont affectés sur les périmètres au prorata des surfaces totales (clé "m<sup>2</sup> totaux"). Les impôts et taxes affectés au périmètre Transporteur sont imputés sur la part fixe de la prestation de base.

#### 4. E Dotation aux Amortissements

##### ➤ Nature des charges

Les dotations aux amortissements 2015 nettes de subventions concernent les immobilisations (bâtiments et équipements) mises en service au 31 décembre 2012 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services entre 2013 et 2015 (amortissements prévisionnels).

##### ➤ Affectation des charges

En fonction de la codification des immobilisations (cf. chapitre 5), ces charges sont

- soit affectées au périmètre concerné de manière directe
- soit réparties sur les périmètres au prorata des clés surfaces (clé "m<sup>2</sup> totaux" pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé "m<sup>2</sup> CDG" pour les immobilisations associées au cœur de gare).

Les charges affectées au périmètre Transporteur sont imputées sur la part fixe de la prestation de base.

#### 4. F Coût des capitaux engagés

Le coût des capitaux engagés correspond aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements.

En pratique, le coût des capitaux engagés est obtenu en appliquant un taux de rémunération du capital (avant impôt) à la quote part de valeur nette comptable des actifs affectée au périmètre tarifaire (transporteur). Les principes d'affectation des valeurs nettes comptables au périmètre transporteur sont identiques aux règles d'affectation des amortissements.

Les valeurs comptables et les amortissements sont des valeurs historiques qui ne sont pas revalorisées de l'inflation.

Le taux de rémunération du capital (avant impôt) est le coût moyen pondéré du capital (après impôt) corrigé du taux d'impôt sur les sociétés acquitté par SNCF / Gares & Connexions.

Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) après impôt sur les sociétés est la moyenne pondérée du coût des fonds propres et du coût de la dette :

$$\text{CMPC} = \text{coût des fonds propres} \times \text{CP} / (\text{CP} + \text{D}) + \text{coût de la dette} \times (1 - T_{\text{IS}}) \times \text{D} / (\text{CP} + \text{D})$$

Où

CP : part des capitaux propres

D : dette

CP / (CP+D) = 65% et D / (CP+D) = 35%

$T_{\text{IS}} = 36.10\%$

Le coût de la dette avant IS est de 4%, soit 2,6% après impôt.

Le coût des fonds propres est fixé à 7,7% après impôt. En application du décret du 7 mars 2003 modifié, ce coût des fonds propres a été soumis en 2012 à l'avis de l'Autorité de régulation. L'Autorité a par deux fois, dans ses avis 2012-016 du 11 juillet 2012 et 2013-024 du 22 octobre 2013, donné un avis défavorable sur le coût d'immobilisation du capital employé pour l'établissement des redevances des prestations régulées dans les gares de voyageurs..

**Rappel de la méthode de calcul** (publiée en annexe à l'avis ARAF 2012-023).

Le coût des fonds propres dépend du coût de la ressource financière sans risque et du risque de l'actif économique.

$$\text{KFP} = R_0 + \beta \times R \times (1 + (1 - T_{\text{IS}}) \times \text{Dette} / \text{Capitaux propres})$$

où

- KFP est le coût d'immobilisation des capitaux propres après impôts ;
- $R_0$  est le taux de rémunération sans risque, pris par exemple sur la base du rendement moyen des obligations de l'Etat français pour des maturités longues les plus pertinentes ;
- $\beta \times R$  est la prime de risque spécifique aux activités de Gares & Connexions (hors activités commerciales) tenant compte notamment :
  - o de la nature des activités régulées de Gares & Connexions en matière ferroviaire et notamment la sensibilité de leurs résultats aux aléas économiques ;
  - o du modèle économique tarifaire de Gares & Connexions et notamment son horizon temporel ;
  - o du caractère public de Gares & Connexions et de ses actifs ;
- $T_{\text{IS}}$  est le taux d'imposition des sociétés.

Compte tenu des valeurs de ces paramètres, le coût moyen pondéré du capital ressort à 5,9 % après impôt sur les bénéfices, soit un taux de rémunération du capital de 9,2 % avant impôt.

#### 4. G Principe de rétrocession du résultat courant positif des prestations non régulées

Une rétrocession basée sur le résultat courant prévisionnel des activités non régulées est intégrée aux tarifs 2015 de la prestation de base et de la prestation transmanche.

##### 4. G.1 Principe de rétrocession du résultat courant positif des prestations non régulées

Conformément au décret du 7 mars 2003, modifié par le décret 2012-70 du 20 janvier 2012, art 13.1-IV « *le résultat courant positif, déterminé pour chaque périmètre de gestion définis au I, provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées [...] dans les gares de voyageurs du réseau ferré national vient en déduction, à hauteur de 50%, des charges prises en compte [...] pour ce même périmètre de gestion pour la fixation des redevances liées aux prestations régulées. Ce résultat est net de l'ensemble des charges d'exploitation directement liées à ces activités et intègre une rémunération des capitaux mobilisés ainsi que la dotation aux amortissements*»

La rétrocession de bénéfices vient réduire l'assiette des charges imputées à la part fixe de la redevance du service de gare.

Le cas échéant, pour les gares disposant d'une plateforme dédiée au service transmanche, la répartition de la rétrocession entre prestation de base et prestation transmanche se fait au prorata du chiffre d'affaires non régulé réalisé sur chacun des périmètres.

##### 4. G.2 Principe de « simple caisse » pour certaines gares de catégories b et c

Conformément au décret du 7 mars 2003, modifié par le décret 2012-70 du 20 janvier 2012, art 13.1-V « *Le gestionnaire d'infrastructure peut ne pas appliquer les dispositions prévues au IV sur les périmètres de gestion correspondant aux gares relevant des catégories b et c, dès lors que la part de l'activité non régulée dans le chiffre d'affaires constaté pour l'exercice comptable le plus récent au titre de chacun de ces périmètres est inférieur à 2 %. Pour la détermination des redevances liées aux prestations régulées dans ces gares, sont déduits en totalité des charges à prendre en compte, conformément au II, les revenus courants provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées directement ou indirectement par Réseau ferré de France ou la direction autonome instituée par l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 précité. »*

Aucun segment tarifaire n'est concerné par cette disposition pour l'établissement des tarifs publiés dans ce DRG.

#### 4. H Conclusion : tableau récapitulatif de répartition des charges

<b>Charges Exploitation</b>		
<b>Service de gares</b>		
Consignes et Objets Trouvés	Transporteur	Pondérée
Produits Consignes	Transporteur	Pondérée
Service Bagages et Chariots	Transporteur	Fixe
COE - SI Voyageurs	Transporteur	Fixe
Assistance Voyageurs Handicapés	Transporteur	Fixe
Accueil General	Transporteur	Pondérée
<b>Gestion de site</b>		
<b>Nettoyage</b>		
Nettoyage Zone SNCF Acc Public	M <sup>2</sup> Cœur de Gare	Pondérée
Nettoyage Gardiennage Toilettes	Transporteur	Pondérée
<b>Maintenance Ascenseurs, Escalators et Portes Automatiques</b>		
Mape Zone SNCF Acc. Public	M <sup>2</sup> Cœur de Gare	Fixe
<b>Entretien installations autres qu'APE</b>		
Charges Propriétaire - Gros Entretien	M <sup>2</sup> Totaux	Fixe
Entretien autres équipements gares Zone Acc Public	M <sup>2</sup> Cœur de Gare	Fixe
Entretien Locatif Gare	M <sup>2</sup> Totaux	Fixe
Tour de Gare / Ouverture et Fermeture de Gare Energie, Fluides, Telecom	M <sup>2</sup> Cœur de Gare	Fixe
Energie et Fluides (hors charges privatives directisées) Maintenance SI Voyageurs	M <sup>2</sup> Cœur de Gare Transporteur	Pondérée Fixe
<b>Sûreté, Solidarité, Sécurité Incendie</b>		
Gardiennage, Surveillance et Missions solidarité Sécurité Incendie	M <sup>2</sup> Cœur de Gare M <sup>2</sup> Totaux	Fixe Fixe
Mobilier - Equipements des Gares	Transporteur	Fixe
<b>Autres charges d'exploitation</b>		
Sinistres / Provisions Pour Risques	M <sup>2</sup> Totaux	Fixe
Frais de MOA	Selon Investissement	Fixe
Frais d'émergence des projets	%CA	Fixe
Prestations Transmanche	Transporteur	Transmanche
<b>Frais de Fonctionnement</b>		
Structure Gares & Connexions	%CA	Fixe
Redevance d'Entreprise	%CA	Fixe
<b>Impôts et Taxes</b>		
	M <sup>2</sup> Totaux	Fixe
<b>Charges d'amortissements et de capital</b>		
Dotation Aux Amortissements	Selon Investissement	Fixe
Coût des capitaux engagés	Selon capital engagé	Fixe
<b>Rétrocession de 50% des bénéfices du secteur non régulé</b>		
	Transporteur	Fixe
<b>TOTAL</b>		

#### 4. H Principes de régularisation sur le volume du trafic et le montant des investissements

Gares& Connexions propose des mécanismes de régularisation tarifaire sur deux points : le volume de départs-trains et les investissements.

Le décret 2003-194 modifié par le décret 2012-70 du 20 janvier 2012 prévoit que, pour la détermination des redevances, il est tenu compte de l'utilisation réelle de l'infrastructure sur les trois dernières années et des perspectives de développement du trafic.

Par ailleurs, le même décret prévoit que le document de référence des gares de voyageurs justifie, pour chaque périmètre de gestion, les hypothèses relatives à la demande de prestations régulées, c'est à dire le nombre de départs de trains, et la définition de la clé de répartition entre les charges affectées au transport régional et celles relatives aux autres types de transport, c'est-à-dire le nombre de départs de trains régionaux.

En pratique, pour établir les redevances d'accès 2015, Gares & Connexions et RFF ont partagé les prévisions de départs de trains 2013, 2014 et 2015. Ces prévisions sont présentées aux transporteurs et autorités organisatrices dans le cadre des instances régionales de concertation et lors de la procédure d'avis au DRG.

La prévision du plan de transport est un élément essentiel de détermination des redevances d'accès. Pour répondre à la demande des parties prenantes, Gares & Connexions procédera à une régularisation selon le mécanisme décrit au paragraphe 4.H.1.

Pour les investissements, Gares & Connexions propose un mécanisme de régularisation décrit au paragraphe 4.H.2.

#### 4. H.1 Principe de régularisation sur le volume des départs-trains :

Les tarifs sont établis à partir des volumes de trafic présentés en préambule du présent document.

Lorsque les départs-trains effectivement réalisés et facturés au titre de l'HDS 2015 seront connus, Gares & Connexions calculera l'écart entre le montant de référence calculé au moment de la construction tarifaire (Trafic retenu pour le Tarif  $\times$  Tarif) et le montant réellement facturé (Trafic réel  $\times$  Tarif). Cet écart sera régularisé à 100%.

La régularisation se fera sur toutes les gares de segment a, gare par gare, dès le premier euro et sans limitation (pas de bande passante).

On distingue 2 cas de figure :

- Sous-estimation du trafic de la gare (*surestimation du tarif*) : le trop perçu par G&C est remboursé aux EF sous forme d'avoir en N+1 au prorata des touchers de train des transporteurs de la gare considérée. Cet avoir sera émis au plus tard en mars 2016
- Surestimation du trafic de la gare (*sous-estimation du tarif*) : le manque à gagner pour G&C fait l'objet d'une facturation complémentaire dès la clôture comptable, au plus tard en mars 2016.

Ce mécanisme de régularisation s'applique également à la prestation transmanche.

#### 4. H.2 Principe de régularisation sur les investissements :

Les tarifs des prestations sont établis sur la base d'investissements prévisionnels.

Pour adapter les tarifs aux investissements effectivement réalisés, SNCF / Gares & Connexions propose un mécanisme de régularisation. En vertu de ce mécanisme, les mises en service réellement comptabilisées seront comparées à celles qui étaient prévues en Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI) au moment de la construction des tarifs.

La régularisation se fait sur l'écart entre les deux tarifs et donc sur les lignes suivantes :

- dotation aux amortissements de la PPI
- rémunération du capital (CMPC) sur PPI

La régularisation ne s'opère que dans un sens : quand il y a lieu de restituer un trop perçu aux AO ou EF. La régularisation des tarifs 2015 se fait en 2016 sous la forme d'un avoir au client au prorata de la facture réellement payée par ce dernier. Cet avoir sera émis au plus tard en mars 2016.

La régularisation des tarifs 2015 tient compte des mises en service de projets en 2013, 2014 et 2015.

Un seul critère est retenu pour la régularisation : le total prévisionnel d'investissements mis en service pour une même gare doit être supérieur à 5 M€ en fonds propres sur le cumul des 3 années 2013, 2014 et 2015.

17 gares seraient concernées par ce mécanisme de régularisation au titre de l'HDS 2015.

Gares	Mises en service 2013-2015 prévues (part fonds propres) M€
PARIS AUSTERLITZ SOUTERRAIN	5,2
MARSEILLE ST CHARLES	5,4
ROUEN RIVE DROITE	5,6
LYON PERRACHE VOYAGEURS	5,7
LILLE EUROPE (*)	5,9
PARIS NORD SOUTERRAIN	6,2
TOURS	6,4
PARIS NORD (*)	8,2
TOULOUSE MATABIAU	9,6
CANNES	10,1
BORDEAUX ST JEAN	11,5
PARIS ST LAZARE	12,7
PARIS MONTPARNASSE 1 ET 2	15,8
LILLE FLANDRES	16,3
MONTPELLIER	20,4
PARIS AUSTERLITZ	20,9
PARIS GARE DE LYON	20,9

(\*) hors investissements du périmètre de la prestation transmanche

## 5. RÈGLES ET PRINCIPES COMPTABLES

### 5. A. Règles comptables

Depuis sa création au 01/04/2009, la branche Gares & Connexions dispose de comptes séparés des autres branches de l'EPIC SNCF. Ces comptes sont intégrés dans l'information financière du groupe SNCF.

L'article L 2123-1 du Code des transports impose pour la gestion des gares une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport.

En application de l'article L 2141-10 du même code, SNCF – Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

Les comptes de la branche Gares et Connexions sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne.

### 5. B. Principes comptables

#### Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

La branche Gares & Connexions applique les principes et règles comptables édictés dans la norme IAS 18 rédigée par le Département des normes comptables Groupe pour la comptabilisation des revenus.

Selon la norme IAS 18, une prestation de services implique l'exécution par l'Entreprise d'une tâche convenue contractuellement dans un délai imparti. Les services peuvent être rendus au cours d'un seul ou plusieurs exercices.

Le produit des activités provenant de la prestation de service est comptabilisé en fonction du degré d'avancement de la prestation à la clôture lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- Le montant des produits des activités ordinaires peut être évalué de façon fiable.
- Il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l'Entreprise.
- Le degré d'avancement de la transaction à la date de clôture peut être évalué de façon fiable.
- Les coûts encourus pour la transaction et à encourir pour achever la transaction peuvent être évalués de façon fiable.

Les produits (service de base et prestations complémentaires ou liées à la mise à disposition d'espaces) sont directement enregistrés par nature, sur les RG des gares ou segments de gares concernés.

#### Charges d'exploitation directes

- Achats et charges externes (hors énergie)
- Charges de personnel directes comprenant :
  - l'ensemble des rémunérations du personnel de Gares & Connexions (y compris congés payés, RTT, repos compensateurs et remboursements de frais),
  - les charges liées à ces rémunérations (cotisations de sécurité sociale, cotisations aux mutuelles...),
  - les avantages du personnel
- Dotations aux amortissements

#### Prestations internes facturées par d'autres Activités / Domaines

- Gardiennage et surveillance
- Charges de services en gare

- Loyers internes
- Autres prestations
- Frais financiers
- Impôt sur les Sociétés interne

### **Charges réparties**

- Frais Annexes de Personnel (FAP)
- Autres charges de personnel réparties
- Frais de structure de l'EPIC et du Groupe SNCF
- Impôts et taxes

### **Immobilisations incorporelles et corporelles**

Les immobilisations incorporelles sont composées des logiciels acquis et créés par l'entreprise pour elle-même. Ils sont comptabilisés à leur coût historique et sont amortis sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans, sauf exception en lien avec la durée d'utilisation des logiciels.

Les immobilisations corporelles sont composées de biens remis en jouissance par l'Etat et de biens propres.

### **Régime de possession par SNCF des biens immobiliers remis en jouissance par l'Etat**

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au Groupe SNCF. Le 01/01/1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'Etat, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'Entreprise.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit. Le bien, s'il dépend du domaine public ferroviaire, doit au préalable être déclassé par décision du ministre en charge des transports.

### **Biens propres**

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété ou en location financement figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations.

### **Frais d'acquisition des immobilisations**

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaires...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

## Modes et durées d'amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties suivant le mode linéaire en fonction de leur rythme d'utilisation, à l'exception du matériel informatique qui est amorti selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans.

### Les durées retenues sont les suivantes :

➤ aménagements des terrains	20 ans
➤ constructions complexes (gares, bâtiments administratifs...) :	
• gros œuvre	50 ans
• clos et couvert	25 ans
• second œuvre	25 ans
• aménagements	15 ans
• lots techniques	15 ans
➤ constructions simples (ateliers, entrepôts...)	
• gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
• aménagements	15 ans
• lots techniques	15 ans
➤ matériel et outillage	5 à 20 ans
➤ véhicules automobiles	5 ans
➤ autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

## Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

L'amointrissement de la valeur d'éléments d'actif, résultant de causes dont les effets ne sont pas jugés irréversibles, est constaté par une dépréciation. Ces dépréciations (comme les amortissements) sont inscrites distinctement à l'actif en diminution de la valeur des éléments correspondants.

Les actifs corporels immobilisés, font l'objet d'une dépréciation lorsque, du fait d'événements ou de circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), leur valeur recouvrable apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

### Tests de perte de valeur

L'entreprise apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

### Estimations comptables

Des estimations sont calculées dans la mesure où des éléments inclus dans les comptes ne peuvent être précisément évalués. Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- la dépréciation des actifs non financiers
- les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel
- les provisions pour risques liés à l'environnement

### Subventions d'investissement

La SNCF perçoit des subventions d'investissements sous forme de financement par des tiers de certaines de ses immobilisations ; les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent (immobilisations incorporelles, corporelles). Les subventions relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

### **Immobilisations financières**

Les titres de participation et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

### **Stocks**

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté et de leur durée de vie économique.

### **Créances d'exploitation**

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît. La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

### **Conversion des opérations en devises**

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

### **Provisions pour risques et charges**

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'Entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'entreprise par une sortie de ressources.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes, engageant SNCF sur son périmètre, puisqu'il existe une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise doive supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés, dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

### **Provisions pour risques liés à l'environnement**

L'Entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et le nettoyage des sites.

## Provisions pour risques et litiges

L'Entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

Jusqu'en 1999 compris, SNCF était son propre assureur pour la majorité des risques liés à son activité. A compter de 2000, la SNCF a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto assurance.

## Provisions pour restructurations

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avant la clôture des comptes. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés.

## Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques à recevoir attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

## Avantages du personnel

L'EPIC SNCF assure lui-même certaines prestations au titre des régimes d'avantages du personnel pour le personnel actif et le personnel retraité qui lui sont propres eu égard au régime spécial du personnel sous statut.

Ainsi dans les comptes dissociés de gestion, il convient de distinguer le traitement des avantages au personnel au niveau des Activités / Domaines et au niveau des Fonctions Communes.

### ✓ **Au niveau des Activités / Domaines :**

La comptabilisation de ces régimes dans les comptes des activités domaines de l'EPIC SNCF revêt deux formes :

- Provisions inscrites au bilan des activités domaines au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation,
- Charges au titre des cotisations à payer lorsqu'elles sont dues sans comptabilisation de provision, les activités domaines n'étant pas engagées au-delà des cotisations versées.

Dans le premier cas, les avantages au personnel représentent des régimes à prestations définies pour les Activités / Domaines. Il s'agit des médailles du travail, des indemnités de chômage et des indemnités de fin de carrière. S'agissant d'avantages à long terme, ils font l'objet d'évaluations actuarielles. Les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat.

Dans le deuxième cas, les avantages au personnel s'assimilent à des régimes à cotisations libératoires pour les activités/ domaines de l'EPIC SNCF et sont constitués principalement des rentes accidents du travail, de l'action sociale, de la cessation progressive d'activité et des Comptes Epargne Temps. Pour cette catégorie d'engagements, les Fonctions Communes assurent le rôle de caisse. La méthode est basée sur le calcul de taux de cotisations libératoires refacturées aux activités / domaines. Ces taux sont calculés et fixés une fois par an et ne sont pas révisés en cours d'année. Ces principes sont identiques à ceux du droit commun et respectent le principe de base qui est celui de la solidarité et de la mutualisation de tout ou partie des charges. L'ensemble des bénéficiaires ou excédents restent affectés aux Fonctions Communes.

### ✓ **Au niveau des Fonctions Communes :**

Ces avantages font l'objet d'évaluations actuarielles et sont enregistrés au bilan des Fonctions Communes. Pour les avantages postérieurs à l'emploi constitués principalement des rentes accidents du travail et de l'action sociale pour le personnel retraité, la méthode dite du corridor est appliquée afin de déterminer la provision et le montant des écarts actuariels à comptabiliser. La cessation progressive d'activité ainsi que les rentes accidents du travail pour les actifs sont qualifiés d'avantage à long terme. Les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat.

## 6. PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS

### 6.A Programmes d'investissements et structure des financements

#### 6. A.1 Montants investis par année

La trajectoire d'investissements, tous financements confondus, retenue lors de la construction des tarifs 2015 comporte des investissements à hauteur de :

309M€ en 2013

378 M€ en 2014

386 M€ en 2015,

soit un montant de 1 074 M€ pour le cumul des trois années, dont 704 M€ concernent des projets devant être mis en service d'ici fin 2015.

La programmation 2013-2015 met l'accent sur l'amélioration de la qualité de service aux clients : mise en accessibilité (respect des obligations réglementaires), modernisation de l'information et des services voyageurs (attente, intermodalité, etc.).

Les programmes patrimoine, permettant le maintien en condition opérationnelle des bâtiments (mise en conformité, sûreté, ...) représentent plus de 30% des engagements.

#### 6. A.1 Montants mis en service et part affectée au compte transporteurs

L'impact sur les tarifs du service de base prend en outre en compte les caractéristiques suivantes :

1. En fonction de la nature des investissements, les amortissements et rémunération de capital afférents se retrouvent pour tout ou partie dans les tarifs du service de base (de fait la part des investissements facturée aux transporteurs via la prestation de base représente environ 50% du total des investissements de SNCF / Gares & Connexions).
2. L'impact sur les tarifs n'intervient qu'après mise en service des immobilisations concernées, les encours ne sont pas facturés aux transporteurs. De ce fait, ce sont les montants des valeurs nettes comptables des immobilisations mises en service qui interviennent dans la formation des tarifs et non pas les montants des investissements proprement dits.

Compte tenu des subventions à recevoir, les montants investis sur fonds propres et mis en service d'ici fin 2015 devraient s'élever pour les trois années à 493 M€, soit 52% des montants tous fonds.

Sur ces 493 M€ d'investissements, 264 M€ sont affectés au compte transporteurs (service de base).

La décomposition de la valeur nette comptable de ces investissements par segment tarifaire est donnée en annexe (annexe A7).

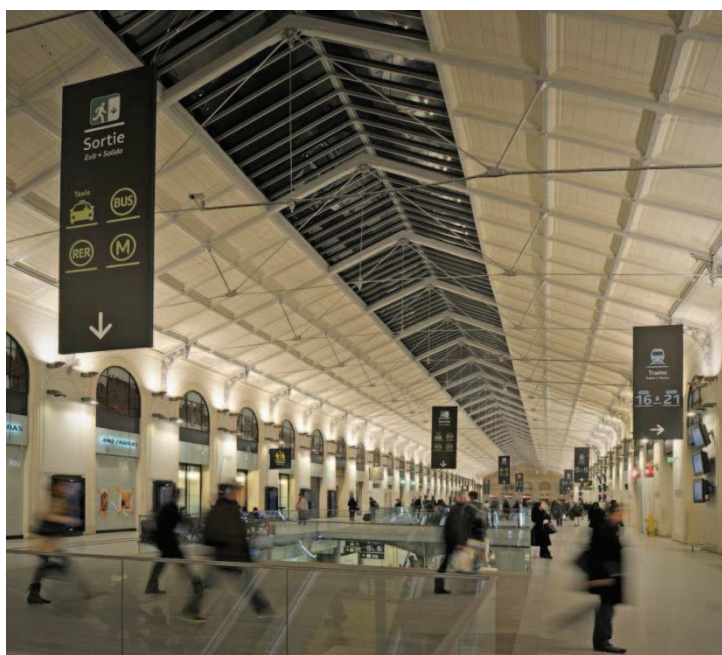
Investissements 2013-2015 : montants en fonds propres des immobilisations mises en service et règle d'affectation

Montants fonds propres mis en service (M€)	Affectation	2013	2014	2015	Total mis en service 2013 - 2015
Accessibilité	Transporteur	15	19	23	57
Vidéoprotection	Transporteur	15	8	9	31
Information Voyageurs	Transporteur	26	21	22	69
Service et Outils expl gare	Transporteur	17	7	10	35
Modernisation cœur de gare	Cœur de gare	18	26	43	88
Réglct APE (Asc./EM/Porte auto)	Cœur de gare	3	4	9	17
Patrimoine	Bâtiment	49	27	30	107
Locataire régulé	Surfaces privatives	10	3	6	19
Locataire non régulé	Surfaces privatives	7	2	15	24
Concessionnaire	Surfaces privatives	14	10	16	40
Transmanche	Transmanche	2	5	0	7
Total		176	133	184	493

## 6.B Produits de cession

Conformément à l'article 22 du décret 83-816 du 13 février 1983,  
« Le montant des prix de cession et indemnités encaissés par la Société nationale des chemins de fer français en application du titre III est comptabilisé à un compte spécial en vue de son utilisation pour l'aménagement et le développement du domaine géré par la Société nationale des chemins de fer français. »

En 2012, les produits bruts de cession se sont élevés à environ 6,2M€ pour une trentaine d'opérations. Après paiement le cas échéant de l'impôt sur les plus values immobilières, ces produits de cession alimentent la capacité d'autofinancement de la branche et contribuent ainsi au financement des investissements repris au point 6.A.



© Gare de Paris Saint-Lazare – Mathieu Lee Vigneau

## 7. QUALITE ET COUT DU SERVICE FOURNI AUX TRANSPORTEURS

### 7.A Qualité

La qualité du service produit et la qualité du service perçue par le client font l'une et l'autre l'objet d'indicateurs de suivi.

Pour chacune des gares d'intérêt national, les indices de satisfaction client (ISC) sont présentés en Instance Régionale de Concertation.

Des indicateurs de qualité pourront aussi être formalisés dans le cadre des conventions pluriannuelles avec les Autorités Organisatrices de Transport régionales prévues par l'article 15-1 du décret 2012-70 du 20 janvier 2012.

### 7.B Coût du service

L'évolution du coût du service de base entre 2013 et 2015 sur le périmètre « toutes gares » et celle des autres composantes du chiffre d'affaires de Gares & Connexions sont détaillées ci-dessous.

		2013	2014	2015
		Tarifs	Tarifs	Tarifs
<u>en millions d'euros</u>				
Chiffre d'affaires	Concessions	148	161	171
	Loyers	129	142	144
	Transporteurs - Prestations de base et transmanche	807	797	810
<b>Total chiffre d'affaires</b>		<b>1 085</b>	<b>1 099</b>	<b>1 124</b>
OPEX	Service de Gare	- 270	- 272	- 272
	Gestion de Site	- 466	- 475	- 478
	Autres charges	- 117	- 136	- 138
<b>Total OPEX</b>		<b>- 853</b>	<b>- 884</b>	<b>- 888</b>
Autres produits et charges		0	0	0
Impôts et taxes		- 57	- 47	- 47
<b>Marge opérationnelle</b>		<b>175</b>	<b>168</b>	<b>189</b>
Amortissements		- 122	- 127	- 131
Variation nette des provisions		0	0	0
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>53</b>	<b>41</b>	<b>58</b>

L'évolution modérée des prestations de base transporteurs (prestation de base et prestation transmanche) entre 2014 et 2015, +13M€ ou +1,6%, témoigne de la maîtrise des charges.

- Le service de gare, entièrement financé par la redevance gare des transporteurs, est en baisse, à hauteur de 0,3M€ (ou -0,1%). Cette performance est à relier à la mise en place du schéma directeur d'accueil général et aux efforts de normalisation du service entre gares. Elle est obtenue dans un contexte où la branche assure pourtant un volume toujours croissant de prestations d'assistance aux PMR (750 000 prestations réalisées en 2012, soit +10% sur un an et une croissance qui devrait se poursuivre sur un rythme soutenu).

- Les charges de gestion de site affectées aux transporteurs augmentent de 3,2M€ (+1,1%). Au sein de ces charges, le « tour de gare », les charges d'énergie et de systèmes d'information sont en baisse.
- Les frais de fonctionnement (frais de structure) sont en baisse de 2,6 M€ (ou -4,5%).
- Les impôts et taxes augmentent de 0,9M€ (+1,9%).
- Les charges d'amortissement et la rémunération du capital augmentent de 7,4M€, sous l'effet de la mise en service de nouveaux actifs.

#### Evolution 2012-2015 de la valeur nette des actifs, subventions déduites

(en M€)	Tarifs 2013	Tarifs 2014	Tarifs 2015 version juin 2014
<b>Total G&amp;C</b>			
Poids du passé	1 108	1 159	1 226
Prévisions PPI	527	468	456
<b>Total actif</b>	<b>1 635</b>	<b>1 628</b>	<b>1 682</b>
<b>Service de base</b>			
Poids du passé	434	485	539
Prévisions PPI	354	289	267
<b>Total actif</b>	<b>788</b>	<b>774</b>	<b>805</b>

#### PRESTATION DE BASE 2015 : ELEMENTS DE SYNTHESE PAR PERIMETRE DE GESTION

Par segment de Gares	Prestation de base (en M€)		
	Totale	dont rémunération de l'actif	dont rétrocession de résultat courant positif des activités non régulées
Gares segment A	417,3	46,6	-11,1
Gares segment B	334,6	20,4	0,0
Gares segment C	48,8	3,6	0,0
	<b>800,7</b>	<b>70,6</b>	<b>-11,1</b>

#### INDICATEURS DE PRODUCTIVITE

La productivité de la gestion des gares est mesurée par deux indicateurs.

- ✓ Le montant du service de gares par départ train est un indicateur de la productivité réalisée sur les services d'accueil du voyageur,
- ✓ le montant des frais de gestion de site par m<sup>2</sup> transporteur et par an est un indicateur de la performance dans les missions d'entretien courant du bâtiment et des installations.

Ces deux ratios sont calculés sur le périmètre de l'ensemble des gares a.

€	2014	2015
Montant du service de gare par départ train	36,7	36,3
Montant des frais de gestion de site par m <sup>2</sup> et par an	443,2	451,5

## ANNEXES DE LA PARTIE A

- **Annexe A1** : descriptif synthétique de la prestation de base dans les gares multi transporteurs
- **Annexe A2** : conditions générales d'accès aux gares de voyageurs  
SNCF / Gares & Connexions
- **Annexe A3** : conditions générales d'occupation des locaux en gare gérés par  
SNCF / Gares & Connexions
- **Annexe A4** : barème tarifaire des prestations d'accès en gare
- **Annexe A5** : comptes de gares simplifiés
- **Annexe A6** : barème tarifaire des redevances d'occupation d'espaces en gare
- **Annexe A7** : investissements du périmètre Transporteur et charges de la prestation de base  
par segment tarifaire

## **PARTIE B**

# **ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR RFF AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS**

**Cette partie est consacrée au patrimoine de RFF. Elle concerne :**

- la description du patrimoine de RFF en gares,
- la description des services fournis par RFF en gares, ces derniers pouvant être réalisés pour le compte de RFF par Gares & Connexions,
- les conditions d'utilisation des biens de RFF en gares,
- les principes de tarification et de facturation des services en gares,
- la méthodologie et les principes comptables.

## **1 DESCRIPTION DU PATRIMOINE DE RFF EN GARES DE VOYAGEURS ET SERVICES ASSOCIES FOURNIS**

Sur son patrimoine en gare, RFF assure l'usage des installations aménagées pour l'accès aux trains et la mise à disposition d'espaces pour la mise en œuvre de services déployées par les entreprises.

### **1.A Patrimoine de RFF**

Le patrimoine de RFF dans les gares voyageurs comprend notamment, les accès gares et terrains associés à usage voyageurs, les quais à usage des voyageurs, leurs couvertures, leurs accès, ainsi que les équipements et installations techniques associés, tel que précisé ci-dessous.

#### **1.A.1 Accès gares et terrains à usage voyageurs associés**

Sont compris dans le patrimoine de RFF les ouvrages ci-après.

##### **➤ Accès (depuis la voirie publique):**

Les accès routiers ou piétonniers comprenant la structure de la chaussée et son revêtement et les Voiries Réseaux Divers (VRD) structurelles et propres aux équipements à usage voyageurs, quand ils sont propriété de RFF.

##### **➤ Terrains à usage voyageurs associés :**

- les cours de gare et les parkings à usage voyageurs gérés sous sa responsabilité, comprenant la structure de la chaussée et son revêtement et les VRD structurelles et propres aux équipements à usage des voyageurs, quand ils sont propriété de RFF;
- les clôtures, comprenant le cas échéant portes et portails de fermeture, limitatives de ces terrains.

##### **➤ Equipements associés :**

- tous éclairages voyageurs et les équipements utiles à leur fonctionnement (câble d'alimentation électrique, support, appareil d'éclairage, lampe, ...);
- la sonorisation de sécurité incendie et les équipements utiles à son fonctionnement ;
- les autres installations et réseaux propres à un équipement propriété de RFF à l'usage des voyageurs notamment les fluides.

## 1.A.2 Quais, ouvrages et équipements relatifs aux quais

Sont compris dans le patrimoine de RFF les ouvrages ci-après :

- **Quais longitudinaux à usage des voyageurs** : on entend par quais à usage des voyageurs, tous les quais longitudinaux ou plateforme à l'usage des voyageurs, les quais de transbordement voyageurs en gare, les quais d'avitaillement et de service, y compris :
  - les structures de quais (y compris les ouvrages de soutènement propres au quai dans la limite de la longueur du quai et au maximum à 4m50 du rail le plus proche en largeur), comprenant les bordures, leurs fondations ou supports, le corps du quai, et son revêtement ;
  - les bandes podotactiles PMR (personnes à mobilité réduite) sur quais ;
  - les VRD, incluses dans le corps du quai, structurelles et propres aux équipements à usage des voyageurs, notamment les réseaux de collecte des eaux pluviales des quais, couvertures de quais et cheminements voyageurs ;
  - les « clôtures de quais », comprenant le cas échéant portes et portails de fermeture, hors clôtures de bâtiments et installations propres à l'infrastructure ou aux propriétaires ou détenteurs riverains (notamment les collectivités publiques), dans la limite de la longueur du quai, dans le corps du quai entre deux bordures de quai latérales ou au maximum à 4m50 du rail le plus proche en largeur.

Le descriptif des quais et de leurs équipements figure dans le tableau à l'annexe B1.

- **Couvertures de quais** : les couvertures de quais comprennent les ouvrages suivants :
  - les abris filants, abris parapluie et marquises ;
  - les abris voyageurs construits maçonnés ;
  - les halles voyageurs, et les grandes halles voyageurs (halle voyageurs dont la surface couverte est supérieure à 1000 m<sup>2</sup>) dénommées « GHV » ;
  - les dalles de couverture de quai n'ayant pas fonction de bâtiments voyageurs.
- **Accès aux quais** : ces accès comprennent les cheminements voyageurs suivants :
  - les passages souterrains voyageurs (ouvrage d'art de structure, les revêtements,...) et les escaliers fixes desservant les quais ;
  - les passerelles voyageurs (ouvrage d'art de structure, les revêtements, ...) et escaliers fixes desservant les quais, hors protections pour la sécurité des circulations et de l'infrastructure ferroviaires ;
  - les platelages des ouvrages de plain-pied pour la traversée des voyageurs ou utiles au service des voyageurs ;
  - les ascenseurs, escaliers mécaniques, élévateurs, tapis ou trottoirs roulants :
    - depuis ouvrage ou quai RFF à ouvrage ou quai RFF
    - depuis ouvrage ou quai RFF à ouvrage appartenant aux propriétaires ou détenteurs riverains (notamment les collectivités publiques) lorsqu'une convention particulière le précise,
  - des équipements, précisés dans les conventions particulières avec des collectivités publiques, notamment des escaliers d'accès aux quais d'un ouvrage urbain traversant la gare.
- **Eclairages voyageurs** : tous éclairages voyageurs y compris les équipements utiles à leur fonctionnement (câble d'alimentation électrique, support, appareil d'éclairage, lampe) pour le patrimoine décrit dans le présent document

### ➤ **Équipement de sécurité incendie :**

- les éclairages de sécurité y compris les équipements utiles à leur fonctionnement,
- les installations électriques de détection incendie ainsi que les systèmes de sécurité incendie, y compris les équipements utiles à leur fonctionnement,
- les équipements incendie tels que colonnes sèches, poteaux incendie, installations de désenfumage, installations d'extinction, et d'une façon générale tout système de sécurité incendie, en particulier dans les gares souterraines,
- les équipements de sonorisation liés à la sécurité incendie y compris les équipements utiles à leur fonctionnement.

### ➤ **Équipement Chauffage, Ventilation, Climatisation (CVC) :** toutes les installations CVC à usage des voyageurs correspondant aux ouvrages ci-dessus, notamment les installations de ventilations naturelles ou mécaniques des quais des gares souterraines.

### ➤ **Les installations et équipements divers :**

- les équipements et les installations nécessaires au bon fonctionnement des réseaux et évacuation des eaux (pompes de relevage),
- les réseaux d'eau pour le nettoyage des quais ou le cheminement des voyageurs,
- les galeries techniques attenantes aux biens ci-dessus et celles pour les installations à l'usage des voyageurs.

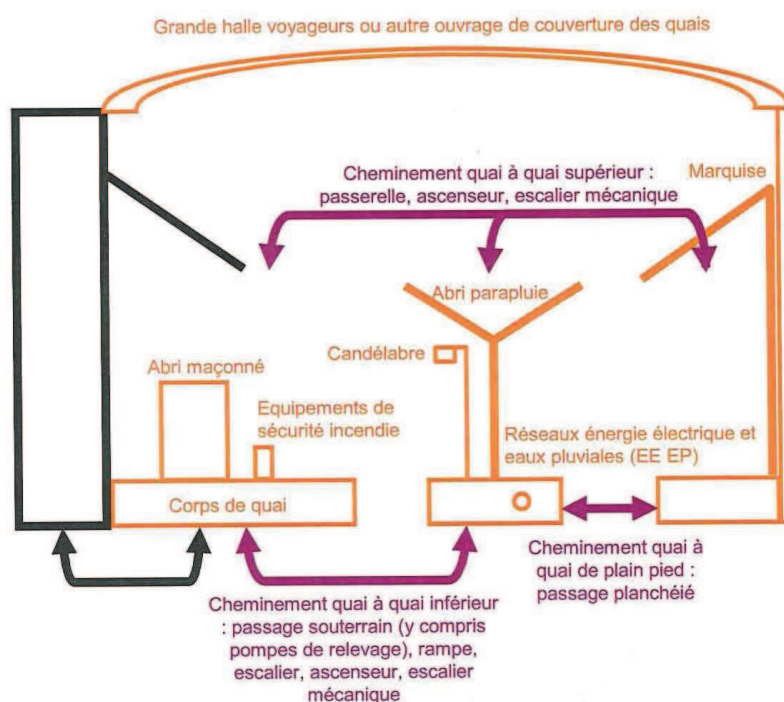
#### 1.A.3 Cas particulier

Pour la gare de Méroux (Belfort-Montbéliard) de la LGV Rhin-Rhône, les biens suivants s'ajoutent à la liste ci-dessus :

- la dalle de couverture de quai et la partie du bâtiment voyageur en surplomb des propriétés de RFF,
- les nouvelles installations énergies renouvelables,
- toutes les installations propres à la partie propriété RFF de cette gare.

### 1.A.4 Schéma type du patrimoine de RFF dans une gare voyageur

Le schéma ci-après présente la coupe type du patrimoine de RFF en gare (hors périmètre d'accès à la gare depuis la voirie publique).



En violet et orange : patrimoine de RFF

En noir : patrimoine de l'Etat affecté à SNCF-Gares & Connexions

### 1.B Le service de base

Outre sa mission d'attribution de la capacité d'infrastructure en gare, RFF assure dans les gares de voyageurs un service de base.

**Au titre de ce service de base, RFF assure la mise à disposition de ses biens en vue de permettre :**

- la montée et la descente des voitures à voyageurs ;
- la traversée des voies, à niveau ou en ouvrage dénivelé (y compris les équipements associés – ascenseurs, escaliers mécaniques) ;
- le cheminement des voyageurs et du personnel de l'entreprise ferroviaire (ou de ses prestataires), y compris l'accessibilité PMR quand l'infrastructure le permet ;
- l'information des voyageurs vis-à-vis des risques liés aux circulations ferroviaires (signalisation horizontale et verticale, dispositifs lumineux, ... ;
- les accès routiers et piétons aux gares voyageurs, y compris les aires de dépose ou de stationnements gérés sous la responsabilité de RFF.

A cette fin RFF assure des prestations d'entretien courant de son patrimoine (fourniture des fluides, nettoyage, déneigement et déglçage, surveillance technique, maintenance et réparation des ouvrages et équipements) mais également des opérations de gros entretiens, de développement et de mises aux normes.

En pratique, les prestations d'entretien et gros entretien sont réalisées, pour le compte de RFF par SNCF-Gares & Connexions conformément à l'article 16-1 du décret n°2003-194 modifié au titre de la « convention de service en gares sur domaine RFF ».

Les autres installations en gares, et les services associés, sont gérés par SNCF-Gares & Connexions comme mentionné dans la partie A du présent Document de référence des gares.

### 1.C Les prestations complémentaires

RFF propose la mise à disposition d'espaces sur le périmètre de ses biens, en particulier sur les quais, les accès aux quais, les espaces publics d'accès à la gare et les biens à proximité directe de la gare pour des activités que souhaiteraient assurer les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés.

Cette mise à disposition peut être consentie principalement pour le développement de services commerciaux directs aux voyageurs.

#### **➤ La réalisation d'opérations liées à la vente de titres de transport**

A ce titre, RFF peut proposer la mise à disposition d'espaces pour la mise en place de bornes et automates de délivrance, d'échange ou validation de titres de transport, dans la limite des impératifs de sécurité et d'exploitation (notamment au regard de la gestion des flux voyageurs).

#### **➤ La réalisation de prestations d'accueil et de services commerciaux annexes**

A ce titre, RFF peut proposer la mise à disposition d'espaces pour des équipements d'accueils fixes ou mobiles, ou tout autre équipement, que l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé souhaite implanter sur les biens de RFF, en particulier sur les quais.

Cette mise à disposition peut également être consentie pour la mise en œuvre d'activités de nature technique :

- opérations relatives au matériel roulant (avitaillement, nettoyage) comprenant, le cas échéant, l'accès depuis la voie publique pour les livraisons nécessaires.
- Installation d'équipements techniques liés à son mode propre d'exploitation (ex. équipements EAS (équipements agent seul)).

Enfin, si les biens de RFF le permettent, des locaux peuvent être mis à disposition, dans les mêmes conditions, pour ces mêmes opérations ou pour les besoins de service dédiés pour le personnel d'accompagnement ou de conduite de l'entreprise ferroviaire.

Pour l'ensemble de ces opérations, la prestation de RFF n'inclut toutefois pas, sauf exceptions dans un cadre convenu avec le demandeur, l'aménagement des dits locaux.

## 2. CONDITIONS D'UTILISATION DU PATRIMOINE EN GARE MIS A DISPOSITION PAR RFF

### Préliminaire : conditions contractuelles d'utilisation

L'utilisation du patrimoine de RFF en gare est régie par le contrat d'utilisation de l'infrastructure pour les entreprises ferroviaires et le contrat d'attribution de sillons pour les candidats autorisés, contrats dont les conditions générales et les modèles de conditions particulières sont annexés au document de référence du réseau (annexes 3.1, 3.2.1 et 3.2.2).

Par ailleurs, les prestations complémentaires peuvent faire l'objet de contrats spécifiques.

#### 2.A Demande d'utilisation

##### ➤ le service de base

Le service de base est associé aux demandes de sillons formulées par les entreprises ferroviaires ou candidats autorisés dans l'outil GESICO selon les règles et modalités prévues par le DRR.

##### ➤ Les prestations complémentaires

Toute demande de prestation complémentaire doit être formulée par les clients à RFF à l'adresse suivante : **prestationsrffengares@rff.fr**.

Faute de demande de la part de l'entreprise ferroviaire ou candidat autorisé, les prestations complémentaires utilisées de facto donneront lieu à facturation selon les règles du point 3. C ci-dessous.

#### 2.B Règles d'exploitation

##### 2.B.1 Périodes d'ouverture du RFN

Les horaires d'ouverture des points d'arrêts desservis par les circulations voyageurs sont ceux des lignes qui les desservent.

Les entreprises ferroviaires et candidats autorisés disposent, dans l'annexe 2 du présent Document de Référence des Gares, des horaires d'ouverture du réseau ferré national. Les données à jour sont consultables via l'appliquatif OLGA (<https://extranet.rff.fr>).

Le tableau des horaires d'ouverture du réseau ferré national pour le service voyageurs indique les horaires d'ouverture :

- de tous les postes du réseau ferré national,
- des sections de lignes voyageurs.

Des plages d'ouvertures supplémentaires peuvent être demandées à l'adresse mail [guichetunique@rff.fr](mailto:guichetunique@rff.fr). Les modalités de tarification et de facturation de ces ouvertures supplémentaires sont décrites au chapitre 6 du document de référence du réseau.

##### 2.B.2 Enregistrement de sons, images ou vidéos

Il est strictement interdit d'enregistrer des sons, des images ou des vidéos sur le périmètre des biens de RFF, sauf autorisation expresse de RFF ou si un tel enregistrement sert à la constatation de faits relatifs à la sécurité (par exemple : établissement d'un constat visant à établir la preuve de faits à la suite d'un incident ou accident ferroviaire).

## 2.B.3 Indisponibilité des installations

### Construction - Aménagements – Maintenance programmée

RFF peut être amené, pour effectuer des travaux de construction, aménagement ou de maintenance sur ses installations, à ne pas mettre à disposition temporairement certains composants de la prestation de base.

Si ces travaux sont de nature à perturber significativement le fonctionnement de la gare, RFF s'engage à prévenir l'EF avant le démarrage de ces travaux, dès qu'elle a connaissance de leur calendrier, et à lui indiquer leurs durées prévisibles. RFF recherche avec l'EF, chaque fois que cela est possible au plan technico-économique, une solution visant à minimiser les impacts pour l'ensemble des EF.

### Remise en état non programmée

En cas de défaillance d'une installation empêchant son utilisation, dans des conditions normales de fonctionnement, RFF peut être contrainte sans préavis de fermer celle-ci au public (notamment des escalators, des accès, des systèmes d'information voyageurs, etc.) pendant le temps nécessaire à sa remise en état.

### Fermeture de la gare

Dans des circonstances exceptionnelles, notamment à la demande des services de police ou en cas de danger avéré pour la sécurité des passagers, une partie ou la totalité de la gare peut être fermée.

## 3. PRINCIPES DE TARIFICATION ET DE FACTURATION DES ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES

*Nota : Il est rappelé que l'accès des trains aux voies de desserte des gares de voyageurs est intégré dans les prestations minimales et donne lieu à la perception de redevances pour les prestations minimales, conformément aux principes fixés par le décret nr. 97-446 du 5 mai 1997 et présentés dans le chapitre 6 et les annexes 10.1 et 10.2 du Document de référence du réseau. Ces redevances ne sont pas l'objet du présent Document de référence des gares.*

Les services fournis par RFF en gares suivent les principes de tarification suivants :

### 3.A Principes de tarification du service de base et mécanisme de régularisation

#### 3.A.1 Principes de tarification du service de base

Le service de base est qualifié de prestation régulée.

En application du [décret n° 2012-70 précité](#), sa fourniture par RFF pour ce qui concerne son périmètre en gares donne lieu à la perception d'une redevance (dénommé ci-après « redevance quai »). Les prestations comprises dans le service de base fourni en gare sont décrites au point B.1.B du présent Document de référence des gares.

Conformément au I de [l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003](#) modifié par le décret n°2012-70 précité, pour la détermination de la redevance quai, les gares doivent être réparties en 3 catégories : les gares d'intérêt national, régional et local réparties respectivement en catégories a, b et c. Une liste des gares de chaque catégorie a été établie puis revue en début d'année 2013 par Gares & Connexions, après consultation de RFF sur la base de la fréquentation moyenne des années 2010 et 2011 et selon des seuils préalablement définis par [l'arrêté ministériel du 9 juillet 2012](#).

Conformément à [l'article 3 du décret n°2012-70 précité](#), la détermination de la redevance quai repose sur le principe de la couverture du coût de la prestation offerte, sur la base du degré d'utilisation réel.

Ainsi, l'établissement de la redevance quai repose sur deux éléments essentiels : les éléments de coûts d'une part, et les hypothèses de trafic prises en compte pour son calcul d'autre part.

En ce qui concerne les éléments de coûts, ils sont présentés au point B.4 du présent Document de référence des gares.

S'agissant du trafic, l'unité d'œuvre prise pour établir la redevance quai est le départ-train des rames commerciales prévu dans un sillonn y compris arrêts commerciaux intermédiaires situés sur le parcours et hors arrêts de circulation et de service. Sur la base des éléments présentés préalablement et conformément à [l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003](#), la redevance quai est établie par périmètre de gestion des gares, c'est-à-dire par région pour les gares de chacune des catégories b et c, et par gare pour les gares de la catégorie a.

Le barème applicable figure en annexe B3 du présent Document de référence des gares.

### 3.A.2 Mécanisme de régularisation de la redevance quai

Les tarifs du service de base sont établis 18 mois avant application sur la base de volumes de départs-trains et d'investissements prévisionnels.

RFF procédera à une régularisation des éventuels écarts avec les départs-trains facturés et les investissements réels, par périmètre de gestion des gares et selon les principes suivants :

- concernant les départs-trains, tout écart positif entre le nombre de départs-trains facturés et le nombre de départs-trains prévisionnels donnera lieu à une restitution sous forme d'avoir émis en faveur des entreprises ferroviaires, sur la base des départs-trains facturés. Les écarts négatifs ne donneront pas lieu à l'émission d'une facture supplémentaire ;
- concernant les investissements, tout écart positif ou négatif entre les montants réels et les montants prévisionnels donnera lieu à une régularisation. Les écarts négatifs donneront lieu à une restitution sous forme d'avoir émis en faveur des entreprises ferroviaires. Les écarts positifs donneront lieu à l'émission d'une facture supplémentaire.

Par ailleurs, dans la mesure où une part des charges courantes d'exploitation de la gare est pris en compte dans l'élaboration de la tarification des prestations complémentaires, conformément au point 3,B ci-après, une régularisation de la redevance quai pourra être effectuée de telle manière à ce que les charges courantes précitées ne soient pas prises en compte à la fois dans la tarification du service de base et dans la tarification des prestations complémentaires.

Le montant à régulariser sera calculé sur la base des montants perçus au titre des charges courantes d'exploitation, d'entretien et de maintenance (correspondant à la convention de service en gare, excepté les opérations de gros entretien) des espaces correspondant aux prestations complémentaires ; ce montant résultera des déclaratifs d'occupation des entreprises ferroviaires et candidats autorisés concernés (conformément au paragraphe 3.C ci-après).

### 3.B Principes de tarification des prestations complémentaires

Les prestations complémentaires sont qualifiées de régulées lorsqu'elles sont fournies exclusivement par RFF aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés. Le caractère de fournisseur unique de RFF est apprécié notamment en fonction des conditions locales.

Le tarif des prestations complémentaires régulées est établi sur un prix au m<sup>2</sup> (emprise de l'équipement au sol et celle induite pour l'utilisateur) basé sur le coût de revient. Conformément aux dispositions du [décret n°2003-194 modifié](#), le montant peut être modulé notamment sur la base des « *prix du marché de l'immobilier dans le périmètre environnant la gare pour des locaux ou espaces à usage comparable* ». A ce titre, le montant appliqué est celui de la valeur locative moyenne au m<sup>2</sup> du secteur de la gare.

La tarification repose ainsi sur la prise en compte des charges communes des espaces concernés (fluides, nettoyage, maintenance, ...), ainsi que de la redevance d'occupation foncière du domaine public de RFF en fonction de sa valeur locative.

- Le montant au titre des charges communes est établi sur la base des charges courantes d'entretien prévisionnelles pour chaque segment tarifaire des prestations de base, correspondant aux éléments décrits au paragraphe 4.C.1 ci-après, excepté le poste « Gros Entretien ».

Les montants au m<sup>2</sup> sont calculés sur la base des superficies en m<sup>2</sup> des quais de chaque gare.

Les montants pour le service annuel 2015 figurent dans le tableau en annexe B4.

- Le montant de la redevance d'occupation foncière du domaine public est établi sur la base des données extraites de « La cote annuelle des valeurs vénales immobilières et foncières au 1er janvier 2012 » publiée par les éditions Callon.

RFF a retenu pour chacune des gares une valeur locative en fonction de sa localité et en s'appuyant sur les valeurs locatives des types de biens suivants :

- bureaux anciens rénovés,
- locaux industriels,
- entrepôts,
- commerces.

Précisément, la typologie suivante est appliquée.

- Locaux de services :

La valeur locative minimale des bureaux anciens rénovés a été retenue car elle correspond à celle des locaux de services mis à disposition de l'entreprise ferroviaire pour son personnel d'accompagnement ou de conduite.

- Locaux techniques :

La valeur locative pour des locaux industriels a été retenue pour la mise à disposition de locaux pour la réalisation de services techniques de l'entreprise ferroviaire et de ses prestataires, notamment l'avitaillement et le nettoyage.

- Locaux de stockage :

La valeur locative pour les entrepôts est utilisée pour les locaux de stockage mis à disposition de l'entreprise ferroviaire et de ses prestataires, en particulier l'avitaillement.

- Espaces ou locaux de vente de titres de transport ferroviaire :

La valeur locative des commerces de 2ème catégorie a enfin été retenue pour la mise à disposition de locaux ou d'espaces pour la réalisation de vente de titres de transport ferroviaire. Les locaux de cette catégorie correspondent dans « La cote annuelle des valeurs vénales immobilières et foncières au 1er janvier 2012 » publiée par les éditions Callon à des boutiques peu luxueuses dans un environnement commercial de qualité caractérisé avec un potentiel d'activité commerciale.

Cas des localités non mentionnées au Callon :

Pour les gares situées hors Ile de France dont la localité ne figure pas au Callon, la valeur locative retenue correspond à la moyenne de la région administrative à laquelle appartient chacune de ces gares, selon le type de bien et selon la catégorie de gare (b ou c).

Pour les gares situées en Ile de France dont la localité ne figure pas au Callon, la valeur locative retenue correspond à la moyenne du département auquel appartient chacune de ces

gares, selon le type de bien et selon la catégorie de gare (b ou c). Cette approche par département permet de mieux tenir compte de la disparité des valeurs locatives entre les localités d'Ile de France.

Les valeurs locatives figurant dans cette publication sont exprimées en € HT/m<sup>2</sup>/an et en valeur janvier 2012. L'indexation des valeurs locatives pour 2015 est réalisée avec un taux annuel de 2,20 %. Ce taux correspondant à la moyenne annuelle glissante de l'indice trimestriel des loyers commerciaux pour les années 2010, 2011 et 2012.

Le barème des prix des valeurs locatives ainsi décrites est publié en annexe B4 du présent Document de référence des gares.

La mise en œuvre des prestations complémentaires devra faire l'objet de l'établissement d'un titre d'occupation du domaine public, pour lequel le demandeur devra solliciter RFF.

### 3.C Facturation des services de RFF en gares

Les conditions de facturation sont définies dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure ou le contrat d'attribution de sillons.

#### ➤ Redevance quai

La redevance quai est due pour l'ensemble des gares listées en annexe A.1, pour tout départ de train de voyageurs prévu dans un sillon y compris arrêts commerciaux intermédiaires situés sur le parcours et hors arrêts de circulation et de service. Cette redevance ne s'applique pas aux trains commandés à vide.

La facture est adressée à l'attributaire du sillon.

Pour un mois de prestation M, la redevance quai porte sur toutes les attributions dont la date de départ théorique est courant du mois M. La facture est établie mensuellement sur la base des sillons-jours arrêtée le premier jour ouvré du mois (M+1) et émise à partir du premier jour ouvré du mois (M+1).

#### ➤ Redevances des prestations complémentaires

S'agissant des services de mise à disposition d'espaces et de locaux pour le développement de services commerciaux directs aux voyageurs ou pour la mise en œuvre de prestations de nature technique, la facture est établie mensuellement sur la base d'un déclaratif que l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé devra communiquer à RFF, au plus tard le 20 du mois (M+1).

Faute de déclaratif dans les délais prévus, la facture de cette redevance sera établie sur la base d'une estimation de RFF majorée de 10%.

La facturation des redevances relatives à la mise à disposition de locaux de service pour les personnels d'accompagnement ou de conduite se fait sur la base d'un devis fourni par RFF et accepté par l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé.

## 4. MÉTHODOLOGIE ET PRINCIPES COMPTABLES

Les redevances sont construites suivant une méthode de tarification *Cost+*, basée sur les coûts complets y compris la rémunération du capital investi par RFF. Le périmètre des coûts complets inclut les charges d'exploitation, les dotations aux amortissements et la rémunération du capital.

La méthodologie utilisée pour déterminer les redevances est décrite ci-après.

**Le calcul de l'assiette de charges donnant lieu à redevance repose sur trois étapes :**

- 1- Etablissement d'un compte de gare pour chaque périmètre de gestion ;
- 2- Règles d'identification et d'affectation des charges ;
- 3- Principe de rétrocession d'une part du résultat courant positif provenant des activités non régulées.

Ces charges sont issues de la comptabilité de RFF, complétées par des données fiscales et opérationnelles.

La méthode d'établissement des tarifs comporte également un principe de régularisation qui permet d'ajuster l'assiette de coûts si les investissements prévus n'ont pas été réalisés ou mis en service comptablement, et inversement si des investissements non prévus ont été mis en service comptablement.

### 4. A Compte de gare

Pour chaque gare ou ensemble fonctionnel de gares de la catégorie **a** et pour chacun des périmètres de gestion des catégories **b** et **c**, un compte de gare est établi, permettant d'identifier les coûts associés à ce segment tarifaire.

L'assiette de coûts prévisionnels est établie à partir de données prévisionnelles en termes de coûts des facteurs, productivité et programmation des investissements.

La bonne réalisation des services suppose la prise en compte de l'ensemble des investissements associés de maintien en conditions opérationnelles des bâtiments et installations concernées et, le cas échéant, de développement du niveau de service et d'accompagnement de la croissance du trafic dans la gare.

Les coûts sont affectés dans la limite des possibilités par gare, les éléments non-géolocalisés sont affectés au prorata des éléments affectés.

### 4. B Règles d'identification et d'affectation des charges

La gestion des gares recouvre deux types de charges :

- les charges directement affectables gare par gare, composées :
  - des charges liées à l'exploitation de la gare : gestion de site et fiscalité ;
  - des charges de capital : amortissements et rémunération du capital ;
- une quote-part des charges de personnel et de fonctionnement répartie sur l'ensemble des gares.

#### **Affectation des charges d'exploitation**

Les charges liées à l'exploitation des gares sont affectées à chaque périmètre de gestion sur la base des données opérationnelles et fiscales disponibles.

### **Affectation des immobilisations**

Les immobilisations sont classées par type d'actif et affectées à chacune des gares au sein du système d'information de RFF.

Pour les immobilisations dont la mise en service est prévue entre 2012 et 2014, une codification par programme est réalisée afin de déterminer leur affectation au périmètre des gares de RFF.

## **4. C Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation**

### **4. C. 1 Charges de gestion de site**

#### **➤ Nettoyage des biens**

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent au nettoyage, à l'enlèvement des déchets et ordures (papiers, emballages, bouteilles, ...), au désherbage, à la désinfection et la désinsectisation de l'ensemble des biens de RFF en gares, à l'exception des voies et de leurs abords et talus.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare au prorata des surfaces de quais, modulées par le type de gare.

#### **➤ Déneigement et déglçage**

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent au déneigement, au dégivrage et au déverglçage avec l'évacuation des eaux du patrimoine de RFF en gares. Cette prestation est organisée en fonction :

- des niveaux de précipitations ;
- de la fréquentation des quais et des flux de voyageurs ;
- du risque pour les voyageurs, représenté par le niveau d'enneigement et par la présence de verglas.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare sur la base des coûts de déneigement quotidien, modulés par les pourcentages d'enneigement et le type de gare.

#### **➤ Maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques**

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à la maintenance préventive et corrective des accès mécanisés aux quais.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare sur la base du nombre d'unités d'œuvre appartenant à RFF par gare et des coûts de gestion de cette prestation déléguée par Gares & Connexions à des tiers.

#### **➤ Maintenance et réparation des autres installations en gare**

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à la maintenance préventive et corrective, ainsi qu'aux réparations dont l'objectif est de maintenir en bon état de fonctionnement et en toute sécurité les biens et équipements de RFF en gares, hors accès mécanisés aux quais.

### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare au prorata des surfaces de quais, modulées par le type de gare.

#### **➤** Energie et Fluides

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à la fourniture d'énergie électrique (notamment pour l'éclairage, le traitement de l'air) et d'autres fluides (eau notamment) nécessaire au fonctionnement de l'ensemble des biens en gares de RFF.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare au prorata des surfaces de quais, modulées par le type de gare.

#### **➤** Surveillance

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à la vérification périodique et au contrôle des installations et ouvrages d'art de RFF en gares, notamment au regard de la réglementation applicable.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare au prorata des surfaces de quais, de quais souterrains, d'abris longs et de grandes halles voyageurs, modulées par le type de gare.

#### **➤** Signalétique de sécurité ferroviaire :

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à l'entretien correctif de la signalétique de sécurité ferroviaire liée à la traversée des voies par le public (hors signalétique lumineuse et bandeaux de quais)

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare au prorata des surfaces de quais.

#### **➤** Opérations de gros travaux

##### **Nature de charges**

Ces charges correspondent à la réalisation de gros travaux lorsque l'entretien courant ne permet pas le maintien des caractéristiques du système. Les inspections détaillées des grandes halles voyageurs et les opérations de rénovation à mi-vie des accès mécanisés aux quais font partie de ces opérations.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont affectées par gare au prorata des surfaces de quais, de grandes halles voyageurs et de grands abris de quais, modulées par le type de gare.

## **4.C.2 Frais de fonctionnement, impôts et taxes**

#### **➤** Frais de fonctionnement de RFF

##### **Nature de charges**

Les frais de fonctionnement de RFF comprennent une quote-part des charges de personnel et de fonctionnement valorisées par l'application d'un coût unitaire aux 31 ETP recensés sur l'activité de gestion des gares au sein de RFF.

##### **Affectation des charges**

Ces charges sont réparties au prorata des charges de gestion de site.

## ➤ Impôts, Taxes et Versements Assimilés (ITVA)

### Nature de charge

La charge d'impôts se compose de la contribution économique territoriale, de la taxe foncière, de la taxe enlèvement des ordures ménagères, des taxes et autres impôts locaux.

### Affectation des charges

Les impôts et taxes par gare sont affectés aux différents périmètres de gestion sur la base des informations remontées par l'application de gestion des impositions locales (AGIL – application SNCF qui gère la fiscalité pour le compte de RFF).

## 4. D Dotations aux amortissements nettes de reprises de subventions

### ➤ Nature des charges

Les coûts complets 2015 intègrent les dotations aux amortissements et les reprises de subventions concernant les immobilisations (bâtiments et équipements) mises en service au 31 décembre 2011 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services entre cette date et la fin 2014 (amortissements prévisionnels).

### ➤ Affectation

D'une manière générale, les dotations aux amortissements et les reprises de subventions de la base d'actifs régulés sont affectés aux périmètres de gestion des immobilisations comptables auxquelles elles se rapportent. Les amortissements – poids du passé des grandes halles voyageurs sont issus d'une reconstitution patrimoniale fondée sur les données opérationnelles.

#### 4.D.1 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements sont recalculées par rapport à celles issues de la comptabilité de RFF, afin d'assurer le financement du renouvellement de l'infrastructure existante et de garantir le maintien du patrimoine de RFF en gares dans son périmètre actuel.

Dans l'évaluation des amortissements, la valeur brute comptable des actifs est ainsi recalculée selon la politique de renouvellement des différents types d'actifs :

- Les actifs pour lesquels le renouvellement n'est pas nécessaire pour maintenir l'infrastructure dans son état actuel de fonctionnement font l'objet d'un amortissement en coût historique, conformément à la comptabilité de RFF ;
- Les actifs pour lesquels le renouvellement est une nécessité pour maintenir l'infrastructure dans son état de fonctionnement actuel font l'objet d'un amortissement en coût courant (grandes halles voyageurs, accès mécanisés). Ce mode d'amortissement consiste à recalculer la valeur brute de l'actif à amortir aux conditions économiques actuelles de remise à neuf de cet actif. Cette méthode permet d'obtenir un amortissement annuel traduisant le besoin moyen de renouvellement.

**Les durées retenues pour le calcul des amortissements sont les suivantes :**

➤ aménagements de terrains (stationnement) :	30 ans
➤ grandes halles voyageurs :	35 ans
➤ constructions (abris voyageurs et autres équipements physiques des quais)	
• gros œuvre et constructions mono composant (marquises)	50 ans
• clos et couvert	30 ans
• lots techniques (électricité, sécurité...)	20 ans
• autres	10 à 15 ans

➤ installations foncières (quais) :	50 ans
➤ ascenseurs et escaliers mécaniques :	15 ans
➤ ouvrages d'art d'accès aux quais (passerelles, passages souterrains) :	70 ans
➤ actifs ferroviaires :	40 ans

#### 4.D.2 Reprises de subventions

Les reprises de subventions d'investissement correspondent aux amortissements linéaires des cofinancements reçus par RFF pour financer les investissements en gares. Ces reprises de subventions d'investissement viennent diminuer à due concurrence le montant total de la redevance d'accès aux quais nécessaire à la couverture du coût complet du service de base.

#### 4.E Rémunération du capital

##### ➤ Nature des charges

La rémunération du capital finance le coût du capital investi par RFF sur le périmètre des gares, le paiement de l'impôt sur les sociétés et la couverture des risques encourus par RFF sur son patrimoine en gares. Ce coût est calculé en multipliant le coût moyen pondéré du capital de RFF par la valeur résiduelle (ou valeur nette comptable) des actifs, nette des subventions d'investissement.

##### ➤ Affectation

La rémunération du capital de la base d'actifs régulés est affectée aux périmètres de gestion des immobilisations comptables auxquelles elle se rapporte.

#### 4.E.1 Evaluation du coût moyen pondéré du capital (CMPC)

Conformément à la méthode MEDAF (Modèle d'Evaluation des Actifs Financiers) utilisée dans l'ensemble des industries de réseaux, le CMPC dépend du coût de la ressource financière sans risque et du risque de l'actif économique (en l'occurrence, les actifs en gares de RFF) :

$$\text{CMPC (hors IS)} = \text{taux sans risque} + \beta_e \times \text{prime de risque du marché}$$

La prise en compte de la législation fiscale relative à l'impôt sur les sociétés (IS) traduit la déductibilité partielle des intérêts financiers :

$$\text{CMPC (AV IS}_{\min}) = K_{\text{CP}} / (1 - \text{IS}_{\min}) \times \text{CP} / (\text{CP} + \text{D}) + K_{\text{D}} \times (1 - \text{IS}_{\text{déductible}}) / (1 - \text{IS}_{\min}) \times \text{D} / (\text{CP} + \text{D})$$

Avec : coût des capitaux propres =  $K_{\text{CP}} = \text{taux sans risque} + \beta_{\text{CP}} \times \text{prime du marché}$

coût de la dette =  $K_{\text{D}} = \text{taux sans risque} + \beta_{\text{D}} \times \text{prime du marché} (= \text{spread})$

$$\beta_e = \beta_{\text{CP}} \times \text{CP} / (\text{CP} + \text{D}) + \beta_{\text{D}} \times \text{D} / (\text{CP} + \text{D})$$

L'évaluation du CMPC fait donc intervenir les paramètres financiers suivants :

- le taux sans risque découlant des anticipations d'inflation et de croissance ;
- la prime de risque du marché fondée sur un consensus d'analystes financiers ;
- le coefficient  $\beta_e$  de sensibilité de l'actif économique à l'évolution du marché, évalué sur la base d'analyses de risque comparative et intrinsèque ;
- la structure de capital cible : part de la dette dans le financement de l'actif  $\text{D} / (\text{CP} + \text{D})$  (*gearing*) et part des capitaux propres  $\text{CP} / (\text{CP} + \text{D})$ , estimées de façon normative sur la base d'une structure bilancielle crédible pour un gestionnaire d'infrastructure régulé ;
- le *spread* de financement exigé par les créanciers en contrepartie de l'achat d'obligations.

Les hypothèses retenues par RFF dans le cadre de la fiscalité qui lui est applicable sont renseignées dans le tableau suivant :

CMPC gares de RFF	
taux d'IS	34,43%
minimum d'IS à acquitter	50%
limite de déductibilité des frais financiers	75%
inflation	1,70%
taux réel	1,70%
taux sans risque	3,40%
prime de risque du marché	6,00%
Bêta de l'actif économique	0,52
<i>gearing</i>	58,8%
<i>spread</i> sur la dette	0,40%
coût dette (avant impôt)	3,8%
<b>coût dette après impôt</b>	<b>2,8%</b>
Bêta des capitaux propres	1,00
<b>coût des capitaux propres (après impôt)</b>	<b>9,4%</b>
<b>CMPC hors IS</b>	<b>6,5%</b>
CMPC AP IS	5,5%
CMPC AV IS	8,4%
<b>CMPC AV IS minimum</b>	<b>6,7%</b>

Le coût moyen pondéré du capital ressort ainsi à 6,5 % hors IS, comme pour le SA 2014. Le taux appliqué à la rémunération du capital reste maintenu à 6,2 %, malgré l'évolution de la législation fiscale applicable qui aurait conduit à un taux de 6,7 %.

#### 4.E.2 Application du CMPC à la Base d'Actifs Régulés (BAR)

La rémunération du capital pour l'année N est ensuite obtenue en appliquant ce taux à la valeur nette comptable de la base d'actifs régulés d'ouverture de l'année N, nette des subventions d'investissement (cf. évolution prévisionnelle de la VNC de la BAR à la section 6.C).

#### 4.F Principe de rétrocession du résultat courant positif des prestations non régulées

##### ➤ Nature des recettes

Les recettes non-régulées correspondent aux recettes perçues par RFF au titre de ses contrats avec des entreprises pour des activités non-ferroviaires sur le périmètre de son patrimoine en gares : panneaux publicitaires, distributeurs de boissons et d'en-cas, espaces de stationnement, commerces.

Une rétrocession à hauteur de 50 % du résultat courant prévisionnel des activités non régulées est intégrée aux tarifs 2015 de la prestation de base.

##### ➤ Affectation

Les recettes non-régulées sont affectées à chacun des périmètres de gestion sur la base des données opérationnelles remontées par les mandataires de RFF en charge de ces différents contrats, conformément à l'article 13.1-IV du décret du 7 mars 2003 modifié par le décret 2012-70 du 20 janvier 2012.

## 5. PREVISION DE COUTS, D'INVESTISSEMENTS ET DE LA DEMANDE

### 5.A Prévision d'évolution des coûts

Les prévisions de coûts sur la période 2013 – 2015 sont assises sur les hypothèses d'évolution des coûts et de productivité de RFF :

➤ Le montant prévisionnel pour 2015 de la convention de services en gares est issu du budget triennal de RFF et traduit les hypothèses suivantes :

- une hypothèse d'évolution des coûts en fonction des indices ayant fait l'objet d'une contractualisation entre RFF et Gare et Connexions (évolution comprise entre 1,9 et 3,5 %/an) ;
- l'application pour certains postes de coûts de gains de productivité de 0,9%/an ;
- la prise en compte d'un accroissement des prestations à l'horizon 2015 (effet « grand livre »).

➤ Les prévisions d'évolutions des frais de fonctionnement de RFF et des impôts et taxes sont issues du budget triennal de RFF ;

➤ L'évolution des amortissements et de la rémunération du capital repose en grande partie sur le programme d'investissements et de cofinancements des investissements de RFF sur le périmètre du patrimoine de RFF en gares, ainsi que sur les prévisions d'évolution des coûts de remise à neuf et de productivité du plan d'affaires de RFF.

### 5.B Programmes d'investissements et structure des financements

Le tableau ci-dessous détaille sur 3 ans (2012 – 2014) et par type d'actifs le programme d'investissements et de cofinancements des investissements de RFF sur le périmètre du patrimoine de RFF en gares :

Programmes d'investissements - M€		2012	2013	2014
Projets régionaux de développement	investissements	81,5	92,5	97,0
	<i>dont cofinancements</i>	<i>74,1</i>	<i>86,8</i>	<i>85,9</i>
Grandes halles voyageurs, escaliers mécaniques et ascenseurs	investissements	13,8	10,0	19,5
	<i>dont cofinancements</i>	<i>0,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Sécurisation des traversées de voies par les piétons	investissements	14,1	22,8	36,1
	<i>dont cofinancements</i>	<i>1,6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,8</i>
Mise en accessibilité	investissements	37,2	80,9	132,1
	<i>dont cofinancements</i>	<i>36,8</i>	<i>74,8</i>	<i>116,5</i>
Autres	investissements	16,6	19,4	21,5
	<i>dont cofinancements</i>	<i>12,8</i>	<i>14,2</i>	<i>11,5</i>
<b>Total</b>	<b>investissements</b>	<b>163,2</b>	<b>225,6</b>	<b>306,2</b>
	<b><i>dont cofinancements</i></b>	<b><i>126,1</i></b>	<b><i>177,5</i></b>	<b><i>214,7</i></b>

La trajectoire d'investissements, tous financements confondus, retenue pour la construction des tarifs 2015 comporte des investissements à hauteur de :

163 M€ en 2012

226 M€ en 2013

306 M€ en 2014,

soit un montant de 695 M€ pour le cumul des trois années.

La programmation 2012-2014 met l'accent sur l'accessibilité et la sécurisation des traversées de voies par les piétons (respect des obligations réglementaires). Le renouvellement des grandes halles voyageurs et accès mécanisés aux quais augmente tendanciellement du fait de l'arrivée en fin de cycle de vie d'un nombre croissant de ces biens.

Compte tenu des subventions à recevoir, les montants investis sur fonds propres devraient s'élever pour les trois années à 177 M€, soit 25 % des dépenses totales.

L'impact sur les tarifs du service de base n'intervient qu'après mise en service des immobilisations concernées, les encours ne sont pas facturés aux transporteurs. De ce fait, ce sont les montants des immobilisations mises en service qui interviennent dans la formation des tarifs et non pas les montants des investissements proprement dits.

### 5.C Hypothèses relatives à la demande du service de base

Pour établir la redevance quai, RFF se base sur les mêmes hypothèses relatives à la demande de prestations régulées que Gares & Connexions. Ces hypothèses sont présentées dans l'introduction du présent DRG.

## 6 QUALITE ET COUT DU SERVICE PRODUIT

### 6.A Qualité

RFF a pour objectif d'assurer un état de propreté de ses installations en gares qui soit correct, conforme aux exigences de sécurité (exemple risque de chute) et de confort des usagers.

Concernant les accès mécanisés aux quais, l'objectif consiste à maintenir en bon état de fonctionnement et en toute sécurité ces équipements, conformément à leur destination avec un taux moyen de disponibilité d'au moins 94%. Toutefois, ce taux pourra évoluer à la hausse en fonction des objectifs des contrats conclus avec des prestataires tiers de maintenance et des conventions signées avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT).

### 6.B Comptes de régulation et redevance quai exigible

Le tableau ci-dessous détaille l'évolution du montant global de la redevance quai et des différents agrégats de gestion permettant son calcul sur la période 2012 – 2015 (comptes de régulation 2012 – 2015) :

Agrégats - M€	2012	2015
Coûts d'exploitation courants	60,5	80,8
<i>dont entretien</i>	51,8	70,8
<i>dont impôts et taxes</i>	4,9	5,7
<i>dont fonctionnement RFF</i>	3,8	4,3
Amortissements	17,5	34,2
Reprises de subventions d'investissement	- 4,1	- 16,8
Rémunération du capital	8,2	13,8
50% des recettes non-régulées	- 8,9	- 9,7
<b>Redevance quais exigible</b>	<b>73,2</b>	<b>102,2</b>

### 6.C Coût du service

L'évolution du coût du service de base entre 2012 et 2015 sur le périmètre « toutes gares » est détaillée ci-dessous.

Postes - M€	2012	2013	2014	2015
Chiffres d'affaires	82,1	99,0	107,0	111,9
<i>dont prestations de base</i>	73,2	89,8	97,6	102,2
<i>dont recettes non-régulées</i>	8,9	9,2	9,4	9,7
OPEX	- 60,5	- 74,0	- 79,1	- 80,8
<i>dont CSG</i>	- 51,8	- 64,7	- 69,4	- 70,8
<i>dont fonctionnement RFF</i>	- 3,8	- 4,2	- 4,2	- 4,3
<i>dont impôts et taxes</i>	- 4,9	- 5,2	- 5,4	- 5,7
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>21,6</b>	<b>25,0</b>	<b>28,0</b>	<b>31,2</b>

Au cours des mêmes années, la valeur nette des actifs, subventions déduites, évolue comme suit :

VNC - M€	2012	2013	2014	2015
<b>TOTAL</b>	<b>132,9</b>	<b>166,1</b>	<b>193,7</b>	<b>222,5</b>
<i>dont poids du passé (*)</i>	<i>132,9</i>	<i>129,3</i>	<i>125,7</i>	<i>122,2</i>
<i>dont investissements programmés</i>		<i>36,8</i>	<i>68,0</i>	<i>100,4</i>

(\*) : le poids du passé désigne les investissements réalisés antérieurement à la construction tarifaire; exemple: le poids du passé des tarifs 2015 est constitué des investissements mis en service jusqu'à fin 2011.

## ANNEXES DE LA PARTIE B

- **Annexe B1** : Liste des quais avec leurs équipements
- **Annexe B2** : Tableau des périodes d'ouverture du RFN
- **Annexe B3** : Barème des redevances du service de base
- **Annexe B4** : Barème des prestations complémentaires