

GARE DE SAINT-MARIENS – SAINT-YZAN & **GARE DE SAINT-MÉDARD-DE-GUIZIÈRES** & GARE DE SAINT-MÉDARD-CHAMPS & GARE DE POLIGNY & GARE DE RANCHOT & GARE DE SAINT-AMOUR & GARE DE SAINT-CLAUDE & GARE DE CHÈVREMONT & GARE DE PETIT-CROIX & GARE DES TROIS CHÊNES & GARE DE BEAUMONT-LE-ROGER & GARE DE GAILLON – AUBEVOYE & GARE DE GISORS & GARE DE GLOS – MONTFORT & GARE DE LA BONNEVILLE-SUR-ITON & GARE DE TOURVILLE & GARE DE TILLIÈRES-SUR-AVRE & GARE DE VAL-DE-REUIL & GARE DE VERNEUIL-SUR-ANT-ROMAIN & GARE DE FÉCAMP & **GARE DE FOUCART – ALVIMARE** & GARE DE GOURNAY – FERRIÈRES & GARE DE

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES DE VOYAGEURS POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2017

VERSION DU 16 DÉCEMBRE 2015

GARES &
CONNEXIONS



GARE DE D'AGUILLON & GARE DE LAROQUE & GARE DE MARMANDE & GARE DE MONSEMPRON-LIBOS & GARE DE PEYRARN & GARE DE BOUCAU & GARE DE CAMBO-LES-BAINS & GARE DE COARRAZE – NAY & GARE DE CROIX DU PUY & GARE DE MARIE & GARE DE ORTHEZ & GARE D'OSSÈS–SAINT-MARTIN-D'ARROSSA & **GARE DE PAU** & GARE DE PUYOÛ & GARE DE TRINITY & **GARE DE DOMPIERRE SEPT FONDS** & GARE DE GANNAT & GARE DE HURIEL & GARE DE LA VILLE GOZET & GARE DE VICHY & GARE DE VILLENEUVE-SUR-ALLIER & GARE D'AURILLAC & GARE DE BOISSET & GARE DE L'ÉTOILE & GARE D'YTRAC & GARE D'ALLEYRAS & GARE D'ARVANTAUREC & GARE DE BAS – MONISTROL & GARE DE BRIOUDE & GARE DE RETOURNAC & GARE DE SAINT-GEORGES-D'AURAC & **GARE DE SAINT-VINCENT LE CHÂTEAU** & GARE DE LAUNDE & GARE DE DURTOL – NOHANENT & GARE DE GERZAT & GARE DE LA BOURBOULE & GARE DE LA MIOUZZE & GARE DE RES-DE-VEYRE & GARE D'AUTUN & GARE DE PONT DE DORE & GARE DE PONT-DU-CHÂTEAU & GARE DE PONTGIBERT & GARE D'AUDRIEU & GARE DE BLONVILLE-SUR-MER – BENERVILLE & GARE DE BRETTEVILLE – NORREY & GARE DE VILLERS-LEZ-LISIEUX & **GARE D'ERMONT EAUBONNE** & GARE DU MOLAY-LITTRY & GARE DE LISON & GARE DE MÉZIDON & GARE DE CARANTILLY – MARIGNY & GARE DE CARENTAN & GARE DE COUTANCES & **GARE DE FOLLIGNY** & GARE DE MONTMÉNEN EN DORDOGNE & GARE DE CONDÉ-SUR-HUISNE & GARE D'ÉCOUCHÉ & GARE DE FLERS & GARE DE L'AIGLON & GARE DE YEN-PLAINE & GARE DE CHAUGEY & **GARE DE TOURS** & GARE DE COLLONGES & GARE DE CORGOLOIN & GARE DE LAUNAY & **LIARD TGV** & GARE DE NEUILLY-LÈS-DIJON & GARE D'OUGES & GARE DE NUITS-SAINT-GEORGES & GARE DE PAINLEVÉ & GARE DE FOURCHAMBAULT & GARE DE COSNE-SUR-LOIRE & GARE DE CLAMECY & GARE DE DECIZE & GARE DE FLEZ-CHAMBAULT & GARE DE POUIGUES-LES-EAUX & GARE DE POUILLY-SUR-LOIRE & GARE DE SAINCAIZE & GARE DE SAINT-PIERRE-LE-MOULIN & GARE DE CHAMALIÈRES-SUR-LOIRE & GARE DE CHAUFFAILLES & GARE DE CHEILLY-LÈS-MARANGES & GARE DE LAUNAY & GARE D'ISSOIRE & **GARE DE CRÉTEIL POMPADOUR** & GARE DE MÂCON & **GARE DE MÂCON LOCHÉ TGV** & GARE DE MONTMÉNEN & GARE DE ROMANÈCHE-THORINS & GARE DE RULLY & GARE DE SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE & GARE DE SAINT-SYMPHORIEN & GARE DE MONTARGIS & GARE DE CHAMPS – SAINT-BRIS & GARE DE CHÂTEL-CENSOIR & GARE DE COULANGES & GARE DE MONTMÉNEN & GARE DE SAINTE-SOULÈRE & GARE DE PONT-SUR-YONNE & GARE DE SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY & GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT & GARE DE SAINT-LE-ISLE-BÉGARD & GARE DE CENON & **PARIS GARE DU NORD** & GARE DE BROONS & GARE DE CALLAC & GARE DE LAUNAY & GARE DE PAIMPOL & GARE DE TRACY SANCERRE & GARE DE TRONSAN & GARE DE FRÉJUS & GARE DE GONNAY & **MONTEPELLIER SAINT-ROCH** & GARE D'ÉTANG & GARE DE FLEURVILLE-ONT-DE-VAUX & GARE DE FONTAINES – MONTMÉNEN & GARE DE BAULE & GARE DE MERVANS & GARE DE MESVRES & GARE DE MONTCEAU-LES-MINES & **GARE DE BAYEUX** & GARE DE BEAUGENCY & GARE DE BOISSEAUX & GARE DE BRIARE & GARE DE CERCOTTES & GARE DE CHAINGY FOUILLON & GARE DE NOGENT-SUR-VERNISSON & GARE DE SAINT-AY & GARE DE SAINT-CYR-EN-VAL LA SOURCE & GARE DE SAINT-ETIENNE & GARE DE METOU-SUR-CHER & **GARE DE CANNES** & GARE DE MER & GARE DE MONTRICHARD & GARE DE NOUAN-LE-FUZEAU & GARE DE VENDÔME & GARE DE VENDÔME-VILLIERS-SUR-LOIR & GARE DE VEUVES-MONTEAUX & GARE DE VILLEFRANCAIS & GARE DE JOIGNY-SUR-MEUSE & GARE DE LAIFOURLIART & GARE DE LUMES & GARE DE MOHON & GARE DE MONTMÉNEN & GARE DE CHAUMONT & GARE DE CHEVILLON & GARE DE CULMONT-CHALINDREY & GARE DE DONNIN & GARE DE BREUIL-ROMAIN & GARE DE COURCY-BRIMONT & GARE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE & GARE DE DORMANS & GARE DE MONTMÉNEN & GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE & **GARE DE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE** & GARE DE SAINTE-MENEHOULD & GARE DE

R-SCIE & GARE DE
1 & GARE DE
3 – MANNEVILLE
RUYÈRES-LE-ROGER
DAN LA FORÊT
ARE DE GUICHARD
VAROLLES-ÉPARGNE
ARE DE EMILY
GILLEY & GARE
LIESLE & GARE
OMBE & GARE
E DE LA MÉAN
GARE DE LA
NT-AMOUR
AUMONT-LE-ROGER
DE GISORS
ERQUIGNY & GARE
: – NOINTON
GARE DE HAUCOURT
DE LONGUEVILLE
& GARE DE
ITANIL & GARE
ARÈNE & GARE
IER & GARE
ARE DERANCOURT
RE DE TOULOUSE
& GARE DE
JE & GARE DE
JSSERINE & GARE
UIS LES AYGUES
ASCON & GARE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
• PRÉAMBULE	8
• PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AU DOCUMENT DEPUIS DEUX ANS	9
• CHAMP D'APPLICATION	10
• HYPOTHÈSES RELATIVES À LA DEMANDE DE PRESTATIONS RÉGULÉES D'ACCÈS EN GARE	12
PARTIE A • ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES	13
• PRÉAMBULE	14
• 1. DESCRIPTION DES PRESTATIONS D'ACCÈS AUX GARES DE VOYAGEURS FOURNIES PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES	14
1.1 • Périmètre de gestion	14
1.2 • Le service de base	15
1.2.1 • La prestation de base	15
1.2.2 • Assistance à l'embarquement et au débarquement des PMR	18
1.2.3 • Prestation Transmanche : accès aux surfaces, équipements et services nécessaires aux EF souhaitant emprunter le tunnel sous la Manche	18
1.3 • Les prestations complémentaires	20
1.3.1 • Occupation par l'EF d'espaces ou de locaux en gare au seul usage de l'EF	20
1.3.2 • Préchauffage des rames	21

• 2. CONDITIONS D'UTILISATION DES GARES	22
Préliminaire : respect de la confidentialité	22
2.1 • Demande d'utilisation	22
2.1.1 • Interlocuteur SNCF Gares & Connexions pour les EF	22
2.1.2 • Interlocuteurs EF pour SNCF Gares & Connexions	23
2.1.3 • Demande par les EF de prestations dans les gares de voyageurs	23
2.1.4 • Contractualisation entre l'EF et SNCF Gares & Connexions	25
2.2 • Obligations d'exploitation	26
2.2.1 • Les obligations de l'EF en matière de sécurité, de sûreté et de normes environnementales	26
2.2.2 • Les obligations de l'EF en matière d'exploitation	27
2.2.3 • Les obligations de l'EF en matière d'information des voyageurs	28
2.2.4 • Les obligations de l'EF en matière de prise en charge de ses voyageurs en situation perturbée	28
2.2.5 • Les obligations de SNCF Gares & Connexions et de l'EF en matière de prise en charge des PMR	29
2.3 • Indisponibilité des installations	30
2.3.1 • Construction - Aménagements – Maintenance programmée	30
2.3.2 • Remise en état non programmée	30
2.3.3 • Fermeture de la gare	30
• 3. PRINCIPES DE TARIFICATION ET DE FACTURATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES	31
Informations préliminaires	31
3.1 • Principes de tarification du service de base en gare	31
3.1.1 • Tarification de la prestation de base	31
3.1.2 • Tarification de la prestation d'embarquement et débarquement des PMR	33
3.1.3 • Tarification de la prestation Transmanche	33
3.1.4 • Tarification des arrêts en situation perturbée	33
3.2 • Principes de tarification des prestations complémentaires	33
3.2.1 • Occupation d'espace ou de locaux en gare	33
3.2.2 • Utilisation des installations de préchauffage des rames	35
3.3 • Facturation de l'ensemble des services de SNCF Gares & Connexions	35

• 4. MÉTHODOLOGIE	36
4.1 • Compte de gare et périmètre des transporteurs ferroviaires	36
4.2 • Règles d'identification et d'affectation des charges au périmètre des transporteurs	36
4.3 • Part fixe et part pondérée : règles de modulation de la prestation de base	39
4.4 • Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation	39
4.4.1 • Charges de services de gare	39
4.4.2 • Charges de gestion de site	40
4.4.3 • Prestations Transmanche	42
4.4.4 • Autres charges	43
4.4.5 • Frais de structure	43
4.4.6 Impôts, taxes et versements assimilés (TVA)	44
4.5 • Dotation aux Amortissements	44
4.6 • Coût des capitaux engagés	44
4.7 • Principe de rétrocession du résultat courant positif des prestations non régulées	46
4.8 • Principe de « simple caisse » pour certaines gares de catégories b et c	46
4.9 • Tableau récapitulatif de répartition des charges	47
4.10 • Principes de régularisation sur le volume du trafic et le montant des investissements	48
4.10.1 • Principe de régularisation sur le volume des départs de trains	48
4.10.2 • Principe de régularisation sur les investissements	49
• 5. RÈGLES ET PRINCIPES COMPTABLES	50
5.1 • Règles comptables	50
5.2 • Principes comptables	50
• 6. PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS	57
6.1 • Programmes d'investissements et structure des financements	57
6.2 • Produits de cession	58

SOMMAIRE

• 7. QUALITÉ ET COÛT DU SERVICE FOURNI AUX TRANSPORTEURS	59
7.1 • Qualité et performance opérationnelle	59
7.1.1 • Le projet de service de SNCF Gares & Connexions	59
7.1.2 • La disponibilité des équipements	61
7.2 • Coût du service et performance économique	62
7.2.1 • Coût du service	62
7.2.2 • Mesures de la productivité et de la performance économique	63

■ ANNEXES DE LA PARTIE A	67
--------------------------	----

■ GLOSSAIRE	69
-------------	----

PARTIE B • ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS	70
---	----

• 1. DESCRIPTION DU PATRIMOINE DE SNCF RÉSEAU EN GARES DE VOYAGEURS ET SERVICES ASSOCIÉS FOURNIS	71
1.A • Patrimoine de SNCF Réseau	71
1.A.1 • Accès gares et terrains à usage voyageurs associés	71
1.A.2 • Quais, ouvrages et équipements relatifs aux quais	72
1.A.3 • Cas particulier	73
1.A.4 • Schéma type du patrimoine de SNCF Réseau dans une gare voyageur	74
1.B • Le service de base	74
1.C • Les prestations complémentaires	75
• 2. CONDITIONS D'UTILISATION DU PATRIMOINE EN GARE MIS À DISPOSITION PAR SNCF RÉSEAU	76
2.A • Demande d'utilisation	76
2.B • Règles d'exploitation	76
2.B.1 • Périodes d'ouverture du RFN	76
2.B.2 • Enregistrement de sons, images ou vidéos	76
2.B.3 • Indisponibilité des installations	77

• 3. PRINCIPES DE TARIFICATION ET DE FACTURATION DES ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES	78
3.A • Principes de tarification du service de base et mécanisme de régularisation	78
3.A.1 • Principes de tarification du service de base	78
3.A.2 • Mécanisme de régularisation de la redevance quai	80
3.B • Principes de tarification des prestations complémentaires	81
3.C • Facturation des services de SNCF Réseau en gares	83
• 4. MÉTHODOLOGIE ET PRINCIPES COMPTABLES	84
4.A • Compte de gare	84
4.B • Règles d'identification et d'affectation des charges	84
4.C • Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation	85
4.C.1 • Charges de gestion de site	85
4.C.2 • Frais de fonctionnement, impôts et taxes	87
4.D • Dotations aux amortissements nettes de reprises de subventions	87
4.D.1 • Dotations aux amortissements	88
4.D.2 • Reprises de subventions	88
4.E • Rémunération du capital	89
4.E.1 • Évaluation du coût moyen pondéré du capital (CMPC)	90
4.E.2 • Application du CMPC à la Base d'Actifs Régulés (BAR)	90
4.F • Principe de rétrocession du résultat courant positif des prestations non régulées	90
• 5. PRÉVISION DE COÛTS, D'INVESTISSEMENTS ET DE LA DEMANDE	91
5.A • Prévision d'évolution des coûts	91
5.B • Programmes d'investissements et structure des financements	91
5.C • Hypothèses relatives à la demande du service de base	92
• 6. QUALITÉ ET COÛT DU SERVICE PRODUIT	93
6.A • Qualité	93
6.B • Productivité	95
6.C • Comptes de régulation et redevance quai exigible	96
6.D • Coût du service	96
ANNEXES DE LA PARTIE B	97

CHWOOG & GARE DE ROPPENHEIM & GARE DE ROSHEIM & GARE DE ROUTHOU & GARE DE ROUNTZENHEIM & GARE DE RUSSHEIM & GARE DE SCHOPPERTEN & GARE DE SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER & GARE DE SCHWINDRATZHEIM & GARE DE SÉLESTAT & GARE DE SELT
RMATT & GARE DE VENDENHEIM & GARE DE WALBOURG & **GARE DE BERGERAC** & GARE DE WEYERSHEIM & GARE DE WILMISH
COLMAR & GARE DE COLMAR MÉSANGES & GARE DE COLMAR SAINT-JOSEPH & GARE DE DANNEMARIE & GARE DE FELLERING & GARE DE FELLERSCH & GARE DE LUTTENBACH-PRÈS-MUNSTER & GARE DE LUTTERBACH & GARE DE MERXHEIM & GARE DE METZERAL & GARE DE METZ
LOUIS & GARE DE SIERENTZ & **GARE DE STAFFELFELDEN** & GARE DE TAGOLSHEIM & GARE DE THANN & GARE DE THANN SAINT-VALENTIN
E ZU RHEIN & GARE D'AGONAC & GARE DE BELV & GARE DE CHÂTEAU-L'ÉVÊQUE & GARE DE CONDAT – LE LARDIN & GARE DE CONDRECH
RAVEL & GARE DU BUGUE & GARE DU BUISSON & GARE DES EYZIES & GARE DES VERSANNES & GARE DE LIMEYRAT & GARE DE MONTMÉRY
THANN CENTRAL
ETTE FRANCE
GARE DE COULMERS
DE LE TEICH
'S & GARE DE
SANT-MÉDARD
-CLAUDE & GARE DE
ROGER & GARE DE
EVILLE-SUR-ITTE
'ERNEUIL-SUR-ORNE
RRIÈRES & GARE DE
SUR-SCIE & GARE DE
CH & GARE DE
LLE – MANNEVILLE
-BRUYÈRES-LE-CHATEL
JRDAN LA FOUILLE
GARE DE GUÉRET
E MAROLES-VALENTIN
GARE DE EMERYVILLE
E GILLEY & GARE DE
DE LIESLE & GARE DE
DLOMBE & GARE DE
ARE DE LA MÉNAGE
& GARE DE LAUNAY
SAINT-AMOUR
BEAUMONT-LE-VEUVE
RE DE GISORS
SERQUIGNY
EC – NOINTVILLE
& GARE DE HAVRILLON
RE DE LONGUEVILLE
JT & GARE DE
DNTANIL & GARE DE
SCARÈNE & GARE DE
LUJER & GARE DE
GARE DERAN

INTRODUCTION

GARES & CONNEXIONS



NT-LAURENT-DU-VAR & GARE DESOSPES & GARE D'ARLES & GARE DE TENDE & GARE DE THÉOULE-SUR-MER & GARE DE TOULON
DECARRY-LE-ROUET & GARE DECASSIS & GARE DE CROIX SAINTE & GARE DEFOS-SUR-MER & GARE DE GARDANNE & GARE DE
R-HUVEAUNE & GARE DE LA POMME & GARE DE LA REDONNE ENSUËS & GARE DELAMANON & **GARE DEL'ESTAQUE** & GARE DE
& GARE DE MIRAMAS & GARE DE NIOLON & GARE D'ORGON & GARE DES PAS DES LANCIERS & GARE DE PICON BUSSERINE & GARE DE
HAMAS & GARE DE SAINTE-MARTHE EN PROVENCE & GARE DE SAINT-JOSEPH LE CASTELLAS & GARE DE SAINT-LOUIS LES AYES
PINS & GARE DE SÉNAS & GARE DE SÉON SAINT-HENRI & GARE DESEPTÈMES & GARE DESIMIANE & GARE DE TARASCON & GARE DE
RE D AGEN & GARE D AIGUILLON & GARE DE LAROQUE & GARE DE MARMANDE & GARE DE MONSEMPRON-LIBOS & GARE DE PIERRE
ARE DE BUZY EN BÉARN & GARE DE BOUCAU & GARE DE CAMBO-LES-BAINS & GARE DE COARRAZE – NAY & GARE DE CROIX DU
OLORON-SAINTE-MARIE & GARE DE'ORTHEZ & GARE D'OSSÈS-SAINTE-MARTIN-D'ARROSSA & **GARE DE PAU** & GARE DE PUYOÛ
GARE DE COMMENTRY & **GARE DE DOMPIERRE SEPT FONDS** & GARE DE GANNAT & GARE DE HURIEL & GARE DE LA VILLE GOZON
RENNES-SUR-ALLIER & GARE DE VICHY & GARE DE VILLENEUVE-SUR-ALLIER & GARE D'AURILLAC & GARE DE BOISSET & GARE DE
SUR-CÈRE & GARE D'YTRAC & GARE D'ALLEYRAS & GARE D'ARVANTAUREC & GARE DE BAS – MONISTROL & GARE DE BRIOUDE & GARE DE
PONT DE LIGNON & GARE DE RETOURNAC & GARE DE SAINT-GEORGES-D'AURAC & **GARE DE SAINT-VINCENT LE CHÂTEAU** & GARE DE
ERMONT LA ROTONDE & GARE DE DURTOL – NOHANENT & GARE DE GERZAT & GARE DE LA BOURBOULE & GARE DE LA MIOUZE
& GARE DES MARTRES-DE-VEYRE & GARE D'AUTUN & GARE DE PONT DE DORE & GARE DE PONT-DU-CHÂTEAU & GARE DE PONT
GARE DE VOLVIC & GARE D'AUDRIEU & GARE DE BLONVILLE-SUR-MER – BENERVILLE & GARE DE BRETTEVILLE – NORREY & GARE DE
JARDIN & GARE DE LISIEUX & **GARE D'ERMONT EAUBONNE** & GARE DU MOLAY-LITTRY & GARE DE LISON & GARE DE MÉZIDON
DE CHERBOURG & GARE DE CARANTILLY – MARIGNY & GARE DE CARENTAN & GARE DE COUTANCES & **GARE DE FOLLIGNY** & GARE DE
ARE DE SAINT-CYPRIEN EN DORDOGNE & GARE DE CONDÉ-SUR-HUISNE & GARE D'ÉCOUCHÉ & GARE DE FLERS & GARE DE L'AIGLE
& GARE DE BRAZEY-EN-PLAINE & GARE DE CHAUGEY & **GARE DE TOURS** & GARE DE COLLONGES & GARE DE CORGOLOIN & GARE DE
ELFORT-MONTBÉLIARD TGV & GARE DE NEUILLY-LÈS-DIJON & GARE D'OUGES & GARE DE NUITS-SAINTE-GEORGES & GARE DE PAIN
BÉARD & GARE DE FOURCHAMBAULT & GARE DE COSNE-SUR-LOIRE & GARE DE CLAMECY & GARE DE DECIZE & GARE DE FLEZ-VAL
BANLAY & GARE DE POUQUES-LES-EAUX & GARE DE POUILLY-SUR-LOIRE & GARE DE SAINCAIZE & GARE DE SAINT-PIERRE-LE-MOULIN
CHALON-SUR-SAÔNE & GARE DE CHAMALIÈRES-SUR-LOIRE & GARE DE CHAUFFAILLES & GARE DE CHEILLY-LÈS-MARANGES & GARE DE
LES-BAINS & GARE D'ISSOIRE & **GARE DE CRÉTEIL POMPADOUR** & GARE DE MÂCON & **GARE DE MÂCON LOCHÉ TGV** & GARE DE
NEVAUX & GARE DE ROMANÈCHE-THORINS & GARE DE RULLY & GARE DE SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE & GARE DE SAINT-SYMPHON
DE BORDEAUX & GARE DE MONTARGIS & GARE DE CHAMPS – SAINT-BRIS & GARE DE CHÂTEL-CENSOIR & GARE DE COULANGE
ITS-SOUS-RAVIÈRES & GARE DE PONT-SUR-YONNE & GARE DE SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY & GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT
AY & GARE DE BELLE-ISLE-BÉGARD & GARE DE CENON & **PARIS GARE DU NORD** & GARE DE BROONS & GARE DE CALLAC & GARE DE
ARE DE MOUSTÉRU & GARE DE PAIMPOL & GARE DE TRACY SANCERRE & GARE DE TRONSAN & GARE DE FRÉJUS & GARE DE GOLEMON
ONE & GARE DE MONTPELLIER SAINT-ROCH & GARE D'ÉTANG & GARE DE FLEURVILLE-ONT-DE-VAUX & GARE DE FONTAINES – LA
EUSOT & GARE DE BAULE & GARE DE MERVANS & GARE DE MESVRES & GARE DE MONTCEAU-LES-MINES & **GARE DE BAYEUX** & GARE DE
'ARTENAY & GARE DE BEAUGENCY & GARE DE BOISSEAUX & GARE DE BRIARE & GARE DE CERCOTTES & GARE DE CHAINGY FOUILLE
E DE CORBIGNY & GARE DE NOGENT-SUR-VERNISSON & GARE DE SAINT-AY & GARE DE SAINT-CYR-EN-VAL LA SOURCE & GARE DE
& GARE DE MENNETOU-SUR-CHER & **GARE DE CANNES** & GARE DE MER & GARE DE MONTRICHARD & GARE DE NOUAN-LE-FU
DE THÉSÉE & GARE DE VENDÔME & GARE DE VENDÔME-VILLIERS-SUR-LOIR & GARE DE VEUVES-MONTEAUX & GARE DE VILLEFRANC
& GARE DE HAYBES & GARE DE JOIGNY-SUR-MEUSE & GARE DE LAIFOURLIART & GARE DE LUMES & GARE DE MOHON & GARE DE
ARD & GARE DE BOLOGNE & GARE DE CHAUMONT & GARE DE CHEVILLON & GARE DE CULMONT-CHALINDREY & GARE DE DOM
D'ÉVRY & GARE DE BREUIL-ROMAIN & GARE DE COURCY-BRIMONT & GARE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE & GARE DE DORMAN
S MAISON BLANCHE & GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE & **GARE DE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE** & GARE DE SAINTE-MENEHOULD

PRÉAMBULE

Le présent document est publié conformément aux dispositions de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié, relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

« LE DIRECTEUR DES GARES ÉTABLIT CHAQUE ANNÉE UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES DE VOYAGEURS GÉRÉES PAR LA DIRECTION AUTONOME CRÉÉE PAR L'ARTICLE 25 DU DÉCRET 2015-138 DU 10 FÉVRIER 2015 RELATIF AUX MISSIONS ET AUX STATUTS DE SNCF MOBILITÉS. »

L'objet du Document de Référence des Gares (DRG) est de présenter les grands principes qui régissent, pour l'horaire de service 2017, les relations entre SNCF Gares & Connexions d'une part, SNCF Réseau d'autre part, et les entreprises ferroviaires et 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, à bénéficier des services fournis en gare, conformément aux dispositions des décrets n° 2003-194, 2006-1279, 2010-708 et 2012-70, et 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 montants des redevances applicables.

Dans une deuxième partie, le DRG intègre les données fournies par SNCF Réseau 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.

PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AU DOCUMENT DEPUIS DEUX ANS

Évolutions entre le DRG 2016 version du 10 juillet 2014 et le DRG 2016 publié le 5 décembre 2014

Principales parties concernées du DRG

Clarification de rédaction sur l'assistance des personnes handicapées et des PMR	Partie A-1 B.1 et 2.B.5
Clarification de rédaction sur le coefficient de capacité d'emport	Partie A – 3.A.1
Suppression de la facturation des arrêts en situation perturbée	Partie A – 3.A.3
Clarification de la méthode de calcul des redevances d'occupation	Partie A- 3.B.1
Mise à jour du tableau d'affectation des programmes d'investissement	Partie A- 4.B
Mise à jour de l'affectation des charges courantes et d'entretien	Partie A- 4.D
Mise à jour du principe de régularisation sur le volume des départs trains	Partie A- 4.H
Ajout d'éléments sur la qualité de service et sa mesure	Partie A – 7.A
Ajout d'indicateurs de productivité par segment tarifaire	Annexe A7

Évolutions entre le DRG 2016 publié le 5 décembre 2014 et le DRG 2017 soumis à consultation en juin 2015

Principales parties concernées du DRG

Coût des capitaux engagés : en conformité avec l'avis de l'ARAF, le taux de rémunération du capital est fixé à 6,9% (versus 9,2% précédemment)	Partie 2- 4.6
Segmentation des gares : passage en catégorie b des parties souterraines des gares de Paris-Nord, Paris-Austerlitz et Paris Gare de Lyon	Partie 1 (champ d'application) et Annexe 0
Investissements : clarification sur la règle d'affectation des subventions et ajout de la distinction régulé/non régulé dans les mises en services 2015-2017	Partie 2- 6.1
Performance et productivité : ajout d'éléments illustrant la performance opérationnelle et la performance économique de SNCF Gares & Connexions	Partie 2 – 7.1 et 7.2
Détail des charges : ajout des charges du service de gare et de la gestion de site pour les gares de l'annexe A7 et modifications du format des tableaux de l'annexe A5	Annexes A5 et A7
Conditions générales et conditions particulières : clarification dans l'ordre de primauté des documents contractuels	Annexes A2 et A3

Évolutions entre le DRG 2017 soumis à consultation en juin 2015 et le DRG 2017 de référence publié en décembre 2015

Principales parties concernées du DRG

Actualisation des plans de transports	Partie 1 Introduction
Actualisation des assiettes de charges (charges d'exploitation et charges d'investissements) et des clés de surface	Partie 5 Prévisions des coûts, des investissements et de la demande

CHAMP D'APPLICATION

Ce document s'applique à l'ensemble des gares de voyageurs ouvertes au service ferroviaire, gérées par SNCF Gares & Connexions sur le RFN pour le futur Service Annuel 2017 conformément à l'article 1^{er} du Décret n° 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service :

Art. 1^{er}. – 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 SNCF Réseau. 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.

CHAMP D'APPLICATION (SUITE)

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 inscrites au DRG est de 2 971. Il y a 128 gares **a**, 934 gares **b** et 1909 gares **c**. Le nombre de gares classées en catégorie a diminué de 3 unités sous l'effet du classement en catégorie **b** des parties souterraines des gares de Paris-Nord, Paris-Austerlitz et Paris-Gare de Lyon en application de la décision n°2015-002 de l'ARAF.

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 1^{er} juin 2015 et peut évoluer en fonction d'ouvertures ou de fermetures de gares. Les mises à jour sont disponibles sur demande auprès du Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (GGEF) de SNCF Gares & Connexions (guichet.gares@sncf.fr), ainsi que sur le site Internet de SNCF Gares & Connexions (www.gares-sncf.com) et celui de SNCF Réseau.

HYPOTHÈSES RELATIVES À LA DEMANDE DE PRESTATIONS RÉGULÉES D'ACCÈS EN GARE

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 des prestations réalisées, l'unité d'œuvre est le départ de 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 SNCF Réseau.

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.

Ces arrêts commerciaux en gare permettent l'embarquement et/ou le débarquement de voyageurs. Ils sont facturables

indépendamment de l'utilisation effective par l'EF de la possibilité de faire monter ou descendre des voyageurs. Le train est défini par son numéro de circulation.

Pour un mois de prestation M, la facture est établie sur la base des départs de trains recensés dans HOUAT le premier jour ouvré du mois M+1.

ESTIMATION DE LA DEMANDE 2017

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 pour l'année 2017 tient compte d'hypothèses d'évolution de la commande de sillons entre 2015 et 2017. La demande prévue pour 2017 s'élève à 40,51 millions de départs de trains commerciaux, en progression de 5,8 % par rapport au nombre de départs de trains commerciaux constatés en 2014. La décomposition par segment tarifaire de cette prévision de trafic est présentée en annexe 0 bis.

Nombre de départs de trains commerciaux réalisés entre 2009 et 2014 et projections des constructions tarifaires 2014, 2015, 2016 et 2017 (en millions)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Réalisé	37,30	37,50	38,03	38,49	38,13	38,30			
Projeté tarifs					39,27	38,78	39,77	40,12	40,51
<i>Taux de croissance annuel du trafic réalisé</i>		0,54 %	1,41 %	1,21 %	-0,94 %	0,45 %			
<i>Taux de croissance annuel du trafic projeté</i>						-1,25 %	2,55 %	0,88 %	0,97 %

PRÉAMBULE

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

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

1. DESCRIPTION DES PRESTATIONS D'ACCÈS AUX GARES DE VOYAGEURS FOURNIES PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

1.1 • 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,

- de 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 personnes handicapées et 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 le service de base, décrit au paragraphe 1.2, 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 paragraphe 1.3.

1.2 • 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 personnes handicapées et des PMR à bord des trains.
- La prestation Transmanche pour les EF dont les circulations empruntent le tunnel sous la Manche.

1.2.1 • La prestation de base

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

Le principe général pour la fixation des horaires d'ouverture au public est celui d'une ouverture une demi-heure avant le premier train de la journée et d'une fermeture une demi-heure après le dernier train. Dans les gares régionales, les adaptations par rapport à ce principe font l'objet d'échanges avec l'autorité organisatrice régionale des transports.

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 des 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 propriétés de SNCF Réseau,
 - 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 SNCF Réseau (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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

➤ La mise à disposition des 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, l'information sur les services présents en gare, sur l'intermodalité et sur la desserte ferroviaire de la gare.

Cette terminologie évolue progressivement, les voyageurs demandant une meilleure visibilité du service, à la fois :

- sur le contenu des missions d'accueil, 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 les clients et à les informer 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 personnes handicapées et des PMR** (Personnes à Mobilité Réduite) en gare, au titre des exigences du règlement européen en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Les personnes handicapées et les PMR se voient offrir une prestation d'assistance gratuite en gare pour leur faciliter l'accès aux trains.

Cette prestation fait partie de la

prestation de base de SNCF Gares & Connexions. Elle est réalisée pour le compte de SNCF Gares & Connexions par les agents des EF assurant des missions d'escale ou par un prestataire (en fonction des gares).

Ce service d'assistance consiste à accueillir et accompagner une personne handicapée ou à mobilité réduite, munie d'un titre de transport, depuis un lieu accessible de rendez-vous dans la gare de départ jusqu'à sa place dans le train. L'aide au portage d'un bagage d'un poids inférieur à 15 kg est comprise dans la prestation d'assistance.

L'accompagnement à l'arrivée fait jusqu'à :

- la sortie de la gare,
- le lieu accessible de rendez-vous en gare,
- la station de taxi lorsqu'elle est dans les emprises de SNCF Mobilités ou tout au plus sur un terrain jouxtant ces dernières,
- au car en correspondance repris sur le billet de train.

Dans le cadre de cette prestation d'accompagnement, aucun geste médical ou paramédical, tel que :

- la prise en charge de matériel goutte à goutte,
- le transport d'une personne sur un brancard,
- la personne incapable d'accomplir seule les gestes de première nécessité (se nourrir, boire, se vêtir, etc.),
- le transport à bras d'une personne en fauteuil roulant de son fauteuil à sa place, ne peut être pratiqué par le personnel chargé de l'accompagnement en gare.

Enfin les besoins personnels tels que l'achat de nourriture, de boissons, l'accompagnement dans les commerces, les points de vente des transporteurs et les services de la gare (consignes, toilettes, etc.) ne sont pas compris dans la prestation d'accompagnement.

La prestation PMR est adaptée aux équipements et aux installations de chacune des gares concernées. Les conditions de réalisation sont décrites en paragraphe 2.2.5.

- **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) 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, SUGE, 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 et des quais de départ et d'arrivée (théoriques et en temps réel en cas de situation perturbée).
- Sonore : annonces, ...
- Accessible en gare et à distance (www.gares-en-mouvement.com). L'information sonore permet d'actualiser les renseignements écrits ou visuels, de compléter l'information dynamique.

Typologie d'informations à destination des voyageurs

L'information des 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. Ces annonces 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 perturbée ;
- les informations relatives à la sûreté ;
- les annonces spécifiques au site ;

- les informations multimodales :
 - l'information dynamique sur écran dynamique (pour les gares du segment a) concerne l'affichage des horaires en temps réel (ou théoriques) des différents réseaux de transports public de voyageurs présents sur le pôle d'échanges de la gare,
 - l'information statique sur affiches et fiches horaires fournies par les EF (toutes gares) 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 et sans 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 de l'affichage et de la signalétique en gare est disponible sur demande.

1.2.2 • Assistance à l'embarquement et au débarquement des personnes handicapées et des PMR

En complément de la prise en charge des personnes handicapées et des PMR dans le cadre 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 personnes handicapées et des PMR à l'embarquement et au débarquement du train.

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

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

1.2.3 • 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 les EF concernées.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

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

Pour répondre à ces contraintes, des surfaces et des locaux sont dédiés 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 et 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 des personnes et de biens.

Ainsi, les espaces Transmanche et les rames y stationnant ne doivent-ils 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 sont détaillées dans les Consignes Locales de Gestion de Plateforme (CLGP) de chacune des gares, annexées au contrat d'accès gare.

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 de 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

SNCF Gares & Connexions dimensionne les installations adaptées à chacune des gares concernées. À 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 et 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 2.1.3 du présent document.

1.3 • 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 [...].

1.3.1 • 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 à SNCF Gares & Connexions qui donnera lieu ou non à autorisation.
- 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 n'est pas un bail commercial ; c'est une convention d'occupation du domaine public et est par conséquent soumis aux règles de la domanialité 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Les modalités de la demande d'accès à cette prestation sont disponibles sur le site de SNCF Gares & Connexions (www.gares-sncf.com).

À la demande des EF ne desservant pas une gare donnée, un espace ou un local peut néanmoins être proposé dans la dite gare, en fonction des disponibilités et des éventuels autres projets d'implantation prévus.

1.3.2 • 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 Gares & Connexions 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. Toute fourniture d'information à des tiers est soumise pour validation aux entreprises ferroviaires.

Les engagements de SNCF Gares & Connexions en matière de transparence, d'équité et de 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 SNCF Gares & Connexions (www.gares-sncf.com).

2.1 • DEMANDE D'UTILISATION

2.1.1 • Interlocuteur SNCF Gares & Connexions pour les EF

Le GGEF est l'interlocuteur des EF pour tous les accès et services régulés de SNCF Gares & Connexions décrits dans le présent DRG et ne relevant pas des prérogatives de SNCF Réseau.

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 ou de services. Un formulaire de demande de prestation en gare est disponible sur le site internet de SNCF Gares & Connexions (www.gares-sncf.com). Aucune demande effectuée directement auprès d'un autre interlocuteur au sein de SNCF Gares & Connexions ne sera prise en compte.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Les coordonnées du GGEF sont :

**Guichet d'accès aux Gares
pour les Entreprises Ferroviaires**
SNCF GARES & CONNEXIONS
DIRECTION STRATÉGIE & FINANCES
16 av d'Ivry - 75013 PARIS
Tél: +33 (0) 1 80 50 92 95
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.

2.1.2 • 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).

2.1.3 • Demande par les EF de prestations dans les gares de voyageurs

➤ Demande d'accès aux gares

demande d'accès et de 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 doit adresser au plus tard huit mois avant le changement de service, soit en avril précédant le début du service, la liste indicative des gares auxquelles elle

souhaite accéder, afin que SNCF Gares & Connexions puisse anticiper au mieux les services et les aménagements nécessaires pour que ces prestations puissent être effectivement réalisées dans les délais et prêtes à l'échéance du début du service.

La commande ferme correspondant à un service régulier, émise sous la réserve d'obtention des sillons correspondants, doit intervenir au plus tard en septembre précédant le début du service, échéance à laquelle les réponses de SNCF Réseau 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 doit, 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 train 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 des voyageurs et la gestion des flux.

En cas de données manquantes, le GGEF s'adresse 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 complet et signifié comme tel par le GGEF à l'EF.

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.

➤ 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 sillons, 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 fait, le cas échéant, compléter la demande. Cette demande fait l'objet d'une étude par SNCF Gares & Connexions et donne 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. 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 restent à définir en fonction des conséquences des solutions proposées pour les parties prenantes (SNCF Réseau, 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 dans le cadre de la prestation complémentaire

L'EF établit une demande d'occupation de locaux ou d'espaces en gares (un formulaire de Demande d'Occupation de Locaux est disponible sur le site internet SNCF Gares & Connexions, www.gares-sncf.com) 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 qu'un point d'eau, des 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

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

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, SNCF 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 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 se situer à proximité des flux les services indispensables à l'accueil et à la prise en charge des voyageurs.

2.1.4 • 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 AOT 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.

2.2 • 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 des voies (responsabilité de SNCF Réseau).
- 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 interdite au public et réservée au personnel des entreprises ferroviaires et à leurs prestataires.Ces dispositions ne s'appliquent donc pas :
 - aux trains et à leurs espaces intérieurs (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.

- En application de la législation, SNCF Gares & Connexions est chargé, sur son périmètre, de définir et de mettre 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 des législations 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. Cette limitation devra faire l'objet d'une justification écrite.

2.2.1 • Les obligations de l'EF en matière de sécurité, de sûreté et de normes environnementales

Conformément à la législation relative aux 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 amené 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 n'en étant en aucune façon 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 SNCF Gares & Connexions (www.gares-sncf.com).
- Transmettre à SNCF Gares & Connexions, dès que possible et dans tous les cas deux mois avant le début du nouvel horaire de service, 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.

2.2.2 • Les obligations de l'EF en matière d'exploitation

Les obligations sont les suivantes :

- Informer dès qu'elle en a connaissance, en phase de préparation comme de réalisation, SNCF Gares & Connexions de tout élément modifiant les conditions de réalisation des services par SNCF Mobilités : 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 des conséquences sur la gestion de la gare, formation tardive du train, modification de la composition du train, flux de 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 et ce lorsque c'est matériellement possible.
- 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

➤ Ne pas gêner le fonctionnement de la gare lors de l'utilisation de mobiles divers (chariots, banques d'accueil mobiles, etc.). À cet effet, l'EF doit soumettre tout projet d'utilisation d'équipements mobiles en gare à SNCF Gares & Connexions qui 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 positionnement doivent être intégrables au site,
- toute demande d'une EF relative à une modification du projet d'utilisation de mobiles devra faire l'objet d'une motivation écrite de sa part,
- un refus éventuel de SNCF Gares & Connexions sur un projet d'utilisation d'équipements mobiles en gare fera l'objet d'une réponse écrite et justifiée

2.2.3 • Les obligations de l'EF en matière d'information des voyageurs

En complément des informations fournies au point 2.1, l'EF fournit les données suivantes à SNCF Gares & Connexions afin que cette dernière puisse assurer sa mission d'information des voyageurs en gare :

- Pour la préparation des services, au plus tard en septembre précédant le début du service :
- 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 SNCF Réseau sous la forme d'un identifiant de six caractères ;
- pour les trains bi-tranches, les numéros des tranches commerciales ;
- un identifiant désignant le type de train, à définir sous forme d'un code alphanumérique de quatre positions pour les trains d'Ile-de-France et trois 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.

2.2.4 • Les obligations de l'EF en matière de prise en charge de ses voyageurs en situation perturbée

Les EF ont le devoir 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 l'hébergement.

2.2.5 • Les obligations de SNCF Gares & Connexions et de l'EF en matière de prise en charge des personnes handicapées et des PMR

Dans le cadre de la réglementation en vigueur sur le territoire français, et pour le cas des gares concernées (gares inscrites aux Schémas Directeurs Accessibilité), 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 Mobilités, ainsi que sur les règles d'exploitation correspondantes.

SNCF Gares & Connexions offre aux personnes handicapées et aux PMR une prestation d'assistance en gare décrite au 1.2.1. Cette prestation n'est pas facturée mais elle est incluse dans la prestation de base.

L'aide au portage d'un bagage d'un poids inférieur à 15 kg est comprise dans la prestation d'assistance. Pour les bagages à main dont le poids est supérieur à 15 kg, l'EF fera son affaire de la prise en charge de ces bagages.

Tout autre complément à la prestation décrite au 1.2.1 est également à la charge de l'EF.

La consistance de la prestation PMR assurée par SNCF Gares & Connexions 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'EF commande à SNCF Gares & Connexions au plus tard 48 heures à l'avance, la réalisation de la prestation,
- que la personne handicapée ou le PMR se présente au plus tard 30 minutes avant le départ de son train, au point de rendez-vous accessible fixé dans la gare.

À l'arrivée du train, la prestation est due dès lors que le personnel de l'EF 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.

À défaut pour l'EF 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 de prendre 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'EF.

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 des Transports compétente sur chaque site.

2.3 • INDISPONIBILITÉ DES INSTALLATIONS

2.3.1 • Construction - Aménagements & Maintenance programmée

Pour effectuer des travaux de construction, d'aménagement ou de maintenance sur ses installations SNCF Gares & Connexions peut 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 des travaux, dès qu'elle a connaissance de leur calendrier, et à lui indiquer leur durée prévisible. SNCF Gares & Connexions recherche avec l'EF, chaque fois que cela est possible au plan technico-économique, une solution visant à minimiser les conséquences pour l'ensemble des EF.

2.3.2 • 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.

2.3.3 • 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'ACCÈS 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 2017 (du 13.12.2016 au 11.12.2017). Ils sont établis avec les données disponibles en mai 2015.

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

➤ 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 appliqué pour chacun des périmètres de gestion correspondant à la segmentation des gares définies en introduction du présent document.

3.1 • 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 :

- L'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation.
- Le financement de la dotation aux amortissements des investissements, y compris les investissements de renouvellement et de mise aux normes, nets des subventions reçues.

3.1.1 • Tarification de la prestation de base

Cette tarification prend en compte les charges liées aux services et investissements décrits aux points 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3.

La prestation de base est facturée à chaque EF, par gare, au nombre de départs de trains commerciaux. Le tarif de la prestation de base comporte :

- **une part f**, fixe par départ de 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Le coefficient c_1 est un indicateur de la capacité du train. À partir de l'horaire de service 2015, le coefficient c_1 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 $c_1 = 1$.
- Train de moyenne capacité (MC) : train offrant une capacité comprise entre 281 et 560 places assises, coefficient $c_1 = 2$.
- Train de grande capacité (GC) : train offrant une capacité supérieure ou égale à 561 places assises, coefficient $c_1 = 4$.

À 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 c_2 est fonction du parcours du train.

- Train « urbain » : train parcourant une distance inférieure à 50 km, et traversant deux régions administratives au maximum, coefficient $c_2 = 1$.
- Train « régional » : train parcourant une distance supérieure ou égale à 50 km, et traversant deux régions administratives au maximum, coefficient $c_2 = 2$.
- Train « longue distance » : train traversant trois régions administratives et plus, quelle que soit la distance, coefficient $c_2 = 4$.

SNCF Gares & Connexions ne prend pas en considération le parcours des trains en dehors du territoire national. 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 :

$$P = f + c_1 \times c_2 \times p$$

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 c_1 et c_2 .

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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

3.1.2 • Tarification de la prestation d'embarquement et débarquement des personnes handicapées et des PMR

L'assistance à l'embarquement et au 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.

3.1.3 • 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 de 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. Ce forfait est présenté en annexe A4 pour les gares déjà équipées pour offrir une prestation Transmanche.

3.1.4 • 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 l'heure de la circulation du train sont facturables.

3.2 • PRINCIPES DE TARIFICATION DES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

3.2.1 • 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 au titre de la prestation complémentaire définie dans le décret n° 2012-70. 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. Les frais d'étude pourront alors donner lieu à remboursement complet en déduction du montant de la redevance.

➤ La redevance :

Conformément aux dispositions du décret 2012-70, la redevance facturée à l'EF cliente est établie en tenant 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.

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

- la zone dite « 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, bornée par une valeur « plancher » et une valeur « plafond » ;
- 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 niveaux de redevance sont modulés en fonction de leur attractivité :

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

Conformément à l'avis de l'ARAFER, SNCF Gares & Connexions mettra progressivement en ligne à partir de début 2016 les plans des gares nationales permettant d'identifier l'emplacement des différents types de zone.

Redevance du cœur de gare des gares a :

La référence à la valeur locative des commerces en gare est jugée pertinente lorsque le critère suivant est respecté :

- une surface de commerces supérieure à 50 m² sur la gare.

Ainsi, pour les gares **a** respectant ce critère, la valeur de référence du centre gare est obtenue en divisant le montant de la redevance commerciale perçue par les surfaces contribuant à cette redevance.

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

- La valeur plancher est de 300 € HT par m² par an aux conditions économiques 2014. La zone flux du cœur de gare (tarifiée à -50%) est ainsi au niveau des valeurs hautes de l'immobilier classique (150 €).
- La valeur plafond est de 1 500 € HT par m² par an pour les six grandes gares parisiennes et de 1 000 € HT par m² pour les autres gares, aux conditions économiques 2014.

La valeur référence, bornée par la valeur « plancher » ou « plafond » est ensuite modulée en fonction des critères d'attractivité mentionnés ci-dessus. Pour les gares **a** ne respectant pas ce critère, SNCF Gares & Connexions se réfère aux valeurs « plancher ».

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Redevance du cœur de gare des gares b et c :

Pour ces gares, SNCF Gares & Connexions se réfère aux valeurs « plancher ». L'annexe A6 fournit la grille tarifaire des zones cœur de gares associée à ces principes.

Cette grille donne le niveau de redevance de cœur de gare « centre gare » des gares aux conditions économiques 2015.

Les redevances présentées sont valables pour tous les transporteurs dans les mêmes conditions et ne peuvent faire l'objet de négociation.

Les tarifs seront mis aux conditions économiques de 2017 lorsque les valeurs de l'ILAT (Indice des Loyers des Activités Tertiaires) sur lesquels ils sont indexés seront connues.

3.2.2 • Utilisation des installations de préchauffage des rames

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

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

3.3 • 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 de trains commerciaux figurant dans Houat. Pour les prestations du mois M, la facture est établie sur la base des départs de trains constatés, le premier jour ouvré du mois M+1 et émise à partir de ce jour.

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 d'émission de la 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 basée sur les coûts y compris la rémunération du capital investi par SNCF Gares & Connexions. Le périmètre des coûts inclut les charges d'exploitation, les dotations aux amortissements, la rémunération du capital et une quote-part de frais de structure de la branche SNCF 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 :

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

4.1 • COMPTE DE GARE ET PÉRIMÈTRE DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

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 de la gare sont répartis selon deux périmètres d'activité :

- Le périmètre des transporteurs ferroviaires (tarif de gare).
- Le périmètre des occupants de la gare (locataires & concessionnaires).

L'assiette de coûts prévisionnels est établie à partir de données prévisionnelles relatives aux coûts des agents, aux coûts des activités réalisées par des prestataires extérieurs (nettoyage, gardiennage, entretiens des ascenseurs et escaliers mécaniques...), à la productivité et à la programmation des investissements.

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

- La comptabilité générale afin de connaître la nature des charges (nettoyage, entretien...).
- La comptabilité analytique afin d'affecter les charges suivant leur destination.

4.2 • RÈGLES D'IDENTIFICATION ET D'AFFECTION DES CHARGES AU PÉRIMÈTRE DES TRANSPORTEURS

La gestion des gares recouvre deux types de charges :

- Les coûts directement affectables gare par gare, composés :
 - 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.

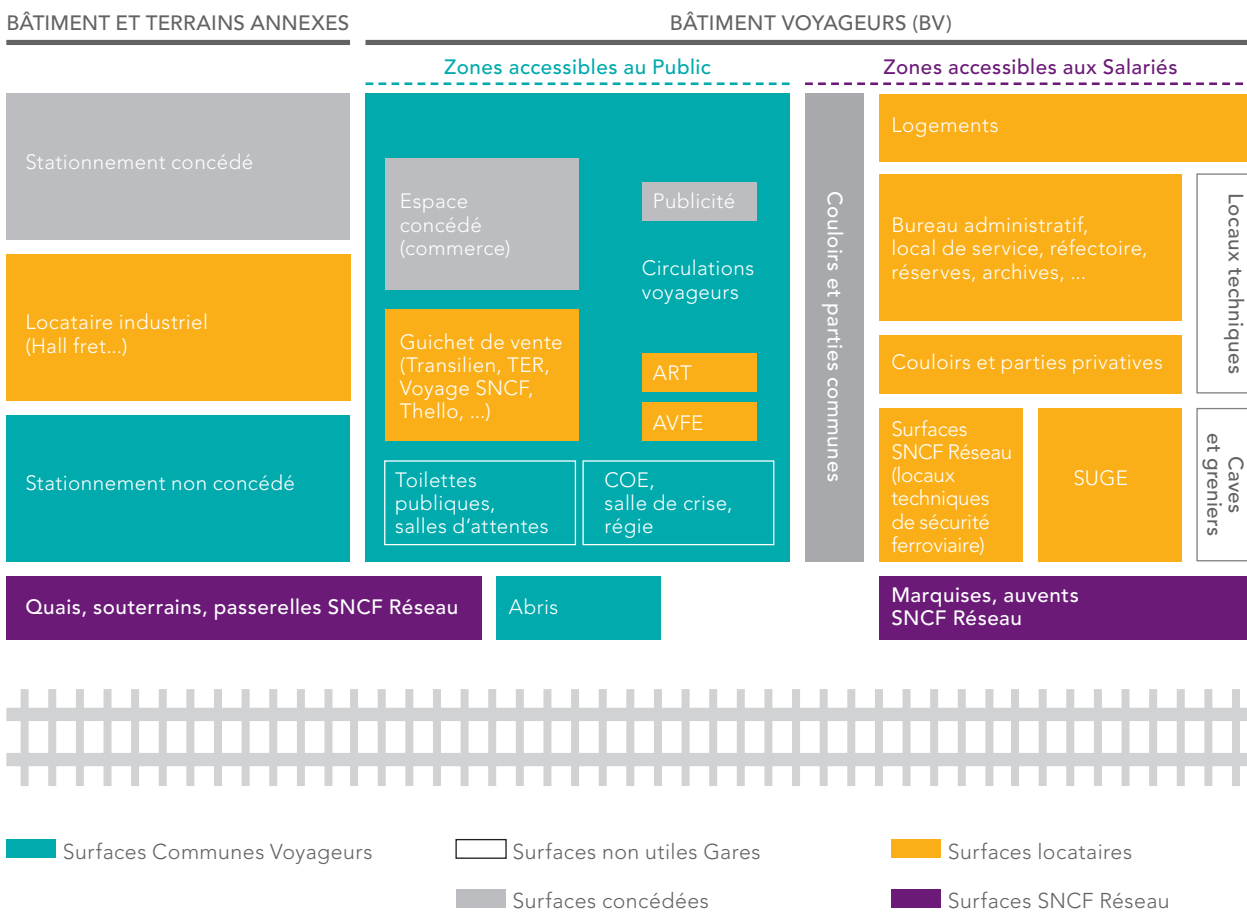
Au sein des charges directement affectables gare par gare, certaines charges liées à l'exploitation de la gare sont directement affectables au périmètre transporteur, d'autres nécessitent l'emploi de clés de répartition.

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

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Représentation des types de surfaces en gare



Ce zonage permet de construire des clés de répartition. Les surfaces de chaque gare sont ainsi ventilées par périmètre (transporteurs ferroviaires, occupants). Elles sont d'autre part ventilées en « cœur de gare » et « autres surfaces ».

Les superficies ainsi affectées vont permettre de déterminer deux clés :

- La clé de répartition « m² totaux », selon le nombre de m² par zone rapporté aux m² totaux, les m² totaux correspondant à l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces « autres » (caves et greniers, auvents, stationnement).

- La clé de répartition « m² cœur de gare », selon le nombre de m² du cœur de gare par zone rapporté aux m² totaux du cœur de gare, les m² du cœur de gare correspondant à la prise en compte de l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces de bureaux.

Pour tenir compte des conséquences sur les surfaces des évolutions programmées jusqu'en 2017 (investissements, projets immobiliers, nouveaux pôles d'échanges multimodaux,...) des ajustements ont été opérés. Les clés utilisées reflètent ce que sera la situation en 2017.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Affectation des immobilisations :

Depuis le 1^{er} janvier 2010, l'ensemble des immobilisations relevant de la gestion des gares a été transféré à SNCF Gares & Connexions. Ces immobilisations sont classées par bâtiment et affectées à chacune des gares au sein du système d'information de SNCF Mobilités. Ces immobilisations ont été codifiées pour les affecter 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 de surface respectivement clé « m² cœur de gare » et clé « m² totaux ».

Pour les immobilisations dont la mise en service est prévue entre 2015 et 2017, une codification par programme est réalisée afin de déterminer leur affectation à un périmètre (cf. ci-dessous 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
Informations Voyageurs	Toute installation fixe ou dynamique d'information / orientation des voyageurs	Transporteur
Services et Outils exploitation gare	Développement des services à destination de l'ensemble des voyageurs de la gare (attente, toilettes, chariots, ...). Équipements destinés à l'exploitation et à la gestion opérationnelle de la gare	Transporteur
Remplacement APE (Asc. / EM / Porte auto.)	Rénovation ou remplacement d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques	Surface Cœur de Gare
Mod. Cœur 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 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	Équipements relatifs à la zone d'embarquement Transmanche	Transporteurs Transmanche

4.3 • PART FIXE ET PART PONDÉRÉE : RÈGLES DE MODULATION DE LA PRESTATION DE BASE

L'assiette de coûts du compte des transporteurs comporte une part fixe et une part variable. La distinction d'une part variable permet de moduler de manière objective et opposable la redevance exigible par départ de train.

Certaines charges sont proportionnelles au temps d'accueil des voyageurs en gare, ce que l'unité d'œuvre du nombre de départs de trains 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, d'une part, la capacité d'emport du train, jugée représentative du nombre de voyageurs transportés et, d'autre part, le type de service de transport, jugé représentatif du temps de présence 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, le nombre de départs de trains commerciaux.
- Pour la part pondérée, une estimation du nombre de voyageurs, approchée à partir des départs de trains commerciaux pondérés par deux coefficients, c1 (capacité du train) et c2 (parcours du train).

Les charges réparties avec 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 de gardiennage des toilettes et de consignes objets trouvés sont affectées en totalité aux transporteurs.

Les charges de nettoyage de la gare et d'énergie et fluides (non privatives) sont affectées entre les différents périmètres au prorata des m² cœur de gare.

4.4 • AFFECTATION DES CHARGES COURANTES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

4.4.1 • Charges de services de gare

➤ Consignes et objets trouvés

Les charges engagées pour la gestion et le fonctionnement des consignes et espaces prévus pour les objets trouvés résultent de services réalisés par le prestataire escale de la gare. Les charges de fonctionnement sont nettes des montants perçus auprès des utilisateurs de ce service.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs et à la part pondérée de la prestation de base.

➤ Service bagages et chariots

Les charges correspondent aux prestations réalisées et aux dépenses liées à l'entretien des équipements servant à ces prestations.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs et à la part fixe de la prestation de base.

➤ Centre Opérationnel Escale (COE)

Les charges liées à la gestion opérationnelle de la plateforme résultent de services réalisés par le prestataire escale de la gare. Elles consistent en 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 charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs et à la part fixe de la prestation de base (prestations dépendantes du nombre de trains et non du flux des voyageurs).

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

Les charges liées aux prestations d'accompagnement ou d'assistance nécessaire pour le voyage d'une personne à mobilité réduite résultent de services réalisés par le prestataire escale de la gare.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs et à la part fixe de la prestation de base.

➤ Accueil général

Les charges liées aux prestations d'aide, d'orientation et d'information des voyageurs 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. Elles concernent notamment :

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

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs et à la part pondérée de la prestation de base (prestations dépendantes du flux voyageurs).

4.4.2 • Charges de gestion de site

➤ Nettoyage des zones accessibles au public

Les charges liées aux opérations de nettoyage des zones accessibles au public et des zones d'exploitation des gares, qu'elles soient périodiques ou ponctuelles, résultent soit des prestations externes contractualisées avec des entreprises soit des prestations internes réalisées par des personnels de SNCF Mobilités.

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces cœur de gare.

Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part pondérée de la prestation de base.

➤ Nettoyage et gardiennage des toilettes

Les dépenses engagées pour les opérations de nettoyage, de gardiennage et de maintenance des toilettes publiques en gares correspondent à des prestations contractualisées avec des entreprises externes.

Ces charges sont affectées au périmètre des transporteurs et à la part pondérée de la prestation de base.

➤ **Entretien et maintenance des ascenseurs, portes et escaliers mécaniques en zone SNCF Mobilités accessible au public**

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

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces cœur de gare.

Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

➤ **Entretien des autres installations**

L'entretien des installations comprend le gros entretien non immobilisable (maintenance propriétaire et propriétaire étrangère 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 et à l'entretien d'équipements autres que les ascenseurs, les portes et escalators : entretien des échangeurs de monnaie, réparations de nacelles, mise en place de codes-barres dans le cadre de SuiMaGare.

Ces charges sont réparties, selon les cas, au prorata des surfaces totales (clé « m² totaux ») ou des m² cœur de gare.

Les charges propriétaire liées au gros entretien et les charges liées à l'entretien locatif sont réparties au prorata des surfaces totales ; les charges liées à l'entretien autres équipements sont réparties au prorata des m² cœur de gare.

Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

➤ **Tour de gare, ouverture et fermeture de gare**

Les charges afférentes à l'ouverture et à la fermeture des gares et au tour de gare correspondent 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 aux prestations de pilotage des relations entre les intervenants internes (Agences Bâtiments Energie – entité chargée, au sein de SNCF Gares & Connexions, de la maintenance de bâtiments gares – , SUGE et les partenaires externes (police, services d'incendie, de secours, associations, municipalité, autres transporteurs, comités de site...)).

Ces charges sont affectées par gare (ou groupe de gares) et réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces cœur de gare.

Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

➤ **Énergie et Fluides**

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

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces cœur de gare.

Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part pondérée de la prestation de base.

➤ Maintenance des systèmes d'information

Il s'agit des dépenses liées à l'entretien des équipements Télécoms (SI voyageurs, sonorisation, chronométrie, vidéosurveillance).

Ces charges sont affectées par gare et sont imputées exclusivement sur le périmètre des transporteurs et sur la part fixe de la prestation de base.

➤ Gardiennage, surveillance et missions solidarité

Les prestations d'îlotage et de surveillance directe dans les zones accessibles au public sont réalisées par les prestataires SUGE ou par des sociétés privées de surveillance et de gardiennage.

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

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces cœur de gare. Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

➤ Sécurité incendie

Il s'agit des charges liées aux missions de sécurité incendie.

Ces charges sont affectées par gare et réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces totales (clé « m² totaux »). Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

➤ Mobilier – Équipement des gares

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

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

4.4.3 • Prestations Transmanche

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

- La définition et la gestion du dispositif de sécurité et anti-intrusion, y compris la maintenance des équipements destinés au contrôle des bagages.
- L'organisation fonctionnelle, la gestion et le suivi des services de Police, d'Immigration et des 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).

Ces charges sont affectées au périmètre des transporteurs concernés et à la prestation Transmanche.

4.4.4 • Autres charges

➤ Sinistres et coûts de mise en conformité

Ces charges correspondent à des charges récurrentes de sinistres et à des prévisions de dépenses environnementales (désamiantage, élimination des cuves à fuel, à simple peau et des PCB,...).

Ces charges sont réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces totales (clé « m² totaux »).

Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

➤ Frais de maîtrise d'ouvrage

Les frais de maîtrise d'ouvrage correspondent aux frais engagés sur les investissements en cours.

Pour les immobilisations mises en services entre 2015 et 2017, ces frais sont affectés sur le périmètre concerné de manière directe ou répartis sur l'ensemble des périmètres au prorata des clés surfaces (clé « m² totaux » pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé « m² cœur de gare » pour les immobilisations associées au cœur de gare) selon la codification propre à chacune de ces immobilisations.

L'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage est affecté à la date de mise en service du bien.

Les frais calculés pour le périmètre des transporteurs sont affectés à la part fixe de la prestation de base.

➤ Frais d'émergence des projets

Les frais d'émergence 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 réalisé l'année de consultation du DRG.

Les frais d'émergence sont ventilés sur les gares au prorata du chiffre d'affaires et répartis sur les périmètres des transporteurs, des locataires et des concessionnaires. Les charges du périmètre des transporteurs sont affectées à la part fixe de la prestation de base.

4.4.5 • Frais de structure

➤ Frais de fonctionnement de la branche SNCF Gares & Connexions

Les frais de structure et de fonctionnement sont composés de trois enveloppes :

- **Frais de structure centraux propres aux gares**

Il s'agit des frais de fonctionnement du siège qui relèvent uniquement du périmètre des gares et des frais de siège autres, répartis sur le périmètre des gares (exemple : direction marketing et commerciale, direction des opérations). Les frais de structure centraux de la branche SNCF Gares & Connexions sont répartis entre chaque gare ou groupe de gares puis entre les trois périmètres (transporteur, locataire et concessionnaire) au prorata du chiffre d'affaires des périmètres concernés.

- **Frais de structure des fonctions transverses**

Les fonctions transverses regroupent principalement la direction générale, la direction des ressources humaines, la direction des systèmes d'information, la direction stratégie et finances et le secrétariat général. Les charges de ces fonctions sont ventilées sur les entités de la branche (DDGT, ESBE, gares) au prorata de leur chiffre d'affaires.

- **Frais de structure des agences gares**

Les frais de structure de chaque agence sont ventilés sur les gares propres à chaque agence au prorata du chiffre d'affaires.

➤ Redevance d'entreprise

La redevance d'entreprise correspond à une quote-part des frais de structure des fonctions transverses de l'EPIC SNCF Mobilités.

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

4.4.6 • Impôts, taxes et versements assimilés (TVA)

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

Les impôts et taxes par gare sont affectés sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces totales (clé « m² totaux »). Les impôts et taxes du périmètre des transporteurs sont affectés à la part fixe de la prestation de base.

4.5 • DOTATION AUX AMORTISSEMENTS

Les dotations aux amortissements prévisionnelles pour l'année 2017, nettes de subventions, concernent les immobilisations (bâtiments et équipements) mises en service au 31 décembre 2014 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services entre 2015 et 2017 (amortissements prévisionnels).

En fonction de la codification des immobilisations, ces charges sont :

- Soit affectées au périmètre concerné de manière directe.
- Soit réparties sur les périmètres au prorata des clés surfaces (clé « m² totaux » pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé « m² cœur de gare » pour les immobilisations associées au cœur de gare).

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

4.6 • 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.

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

Les valeurs nettes comptables et les amortissements sont des valeurs historiques ; elles ne sont donc pas revalorisées de l'inflation.

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

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

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. Il est calculé de la manière suivante :

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

où

- CP : part des capitaux propres
- D : dette
- $\text{CP} / (\text{CP} + \text{D}) = 65\%$ et $\text{D} / (\text{CP} + \text{D}) = 35\%$
- $T_{IS} = 34,43\%$

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

Le coût d'immobilisation des fonds propres est fixé en application d'une formule de calcul inscrite au référentiel de séparation comptable, approuvé dans sa version dite V2bis par l'ARAF (décision n° 2014-009 du 10 juin 2014).

Rappel de la méthode de calcul

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

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

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'État français pour des maturités longues les plus pertinentes ;

- $\beta \times R$ est la prime de risque spécifique aux activités de SNCF Gares & Connexions (hors activités commerciales) tenant compte notamment :

- de la nature des activités régulées de SNCF Gares & Connexions en matière ferroviaire et notamment la sensibilité de leurs résultats aux aléas économiques ;
 - du modèle économique tarifaire de SNCF Gares & Connexions et notamment son horizon temporel ;
 - du caractère public de SNCF Gares & Connexions et de ses actifs ;
- TIS est le taux d'imposition des sociétés.

Dans son avis conforme 2015-005, l'ARAF estime que le coefficient β devrait être compris entre 0,33 et 0,5 et le facteur R, ou prime de risque du marché, entre 2% et 3%.

En application des valeurs de ces paramètres, le coût moyen pondéré du capital ressort à 4,5% après impôt sur les bénéfices, soit un taux de rémunération du capital de 6,9% avant impôt.

4.7 • 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 2017 de la prestation de base et de la prestation Transmanche.

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 des bénéfices non régulés vient ainsi réduire l'assiette des charges imputées à la part fixe de la redevance de la prestation de base.

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.

4.8 • 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

4.9 • TABLEAU RÉCAPITULATIF DE RÉPARTITION DES CHARGES

Charges d'exploitation	Règle d'affectation au compte Transporteurs	Facturation via la part fixe ou la part pondérée du tarif
Service de gare		
Consignes et Objets trouvés	Transporteurs	Pondérée
Produits Consignes	Transporteurs	Pondérée
Service Bagages et Chariots	Transporteurs	Fixe
Centre Opérationnel Escale - SI Voyageurs	Transporteurs	Fixe
Assistance Voyageurs Handicapés	Transporteurs	Fixe
Accueil général	Transporteurs	Pondérée
Gestion de site : nettoyage		
Nettoyage zone accessible au public	M ² Cœur de gare	Pondérée
Nettoyage et gardiennage des toilettes	Transporteurs	Pondérée
Gestion de site : maintenance ascenseurs, escalators et portes automatiques		
Mape Zone accessible au public	M ² Cœur de gare	Fixe
Gestion de site : entretien des installations autres qu'APE		
Charges propriétaire - Gros entretien	M ² totaux	Fixe
Entretien des autres équipements de la zone accessible au public	M ² Cœur de gare	Fixe
Entretien locatif gare	M ² totaux	Fixe
Gestion de site : ouverture et fermeture de gare / tour de gare		
Ouverture et fermeture de gare	M ² Cœur de gare	Fixe
Tour de gare	M ² Cœur de gare	Fixe
Gestion de site : énergie, fluides, maintenance des systèmes d'information voyageurs		
Énergie et fluides (hors charges privatives directisées)	M ² Cœur de gare	Pondérée
Maintenance des systèmes d'information voyageurs, télécoms	Transporteur	Fixe
Gestion de site : sûreté, sécurité incendie, solidarité		
Gardiennage et surveillance	M ² Cœur de gare	Fixe
Sécurité incendie	M ² totaux	Fixe
Missions solidarité	M ² Cœur de gare	Fixe
Gestion de site : mobilier, équipements des gares		
Mobilier et équipements des gares	Transporteurs	Fixe
Autres charges d'exploitation		
Sinistres / Coûts de mise en conformité	M ² totaux	Fixe
Frais de maîtrise d'ouvrage	Selon investissement	Fixe
Frais d'urgence des projets	% CA	Fixe
Prestations Transmanche	Transporteur	Transmanche
Frais de fonctionnement		
Frais de structure SNCF Gares & Connexions	% CA	Fixe
Redevance d'entreprise	% CA	Fixe
Impôts et Taxes		
M ² totaux		
Charges d'amortissements et de capital		
Dotations aux amortissements	Selon investissement	Fixe
Coût des capitaux engagés	Selon capital engagé	Fixe
Rétrocession de 50% des bénéfices du secteur non régulé		
Transporteur		
Fixe		
Total		

4.10 • PRINCIPES DE RÉGULARISATION SUR LE VOLUME DU TRAFIC ET LE MONTANT DES INVESTISSEMENTS

SNCF Gares & Connexions propose des mécanismes de régularisation tarifaire sur deux points : le nombre de départs de 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 2017, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau ont partagé les prévisions de départs de trains 2015, 2016 et 2017. Ces prévisions sont présentées aux transporteurs et autorités organisatrices dans le cadre des instances régionales de concertation et lors de la procédure d'avis sur le DRG.

La prévision du plan de transport est un élément essentiel de détermination des redevances d'accès. En raison de son caractère incertain plus de deux ans à l'avance, un mécanisme de régularisation permet dès la fin du service annuel de recalculer les tarifs en tenant compte de la réalité des circulations. Ce mécanisme est décrit au paragraphe 4.10.1.

Pour les investissements, SNCF Gares & Connexions propose un mécanisme de régularisation décrit au paragraphe 4.10.2.

4.10.1 Principe de régularisation sur le volume des départs de trains

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

Lorsque le nombre de départs de trains effectivement constatés et facturés au titre de l'horaire de service de l'année N est connu, SNCF Gares & Connexions calcule 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 est régularisé à 100%.

La régularisation se fait sur toutes les gares de segment **a**, gare par gare, dès le premier euro.

On distingue deux cas de figure :

- Sous-estimation du trafic de la gare (*surestimation du tarif*) : le trop perçu par SNCF Gares & Connexions est remboursé aux EF sous forme d'avoir en N+1 au prorata du nombre de départs de trains des transporteurs de la gare considérée. Cet avoir est émis au plus tard en juin de l'année N+1.
- Surestimation du trafic de la gare (*sous-estimation du tarif*) : le manque à gagner pour SNCF Gares & Connexions fait l'objet d'une facture complémentaire, émise au plus tard en juin de l'année N+1.

Ce mécanisme de régularisation s'applique aussi à la prestation Transmanche.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

4.10.2 • 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 sont comparées à celles prévues dans la Programmation Pluriannuelle des Investissements au moment de la construction des tarifs.

La régularisation se fait sur l'écart constaté sur les lignes suivantes :

- Dotations aux amortissements,
- Rémunération du capital (coût moyen pondéré du capital).

La régularisation ne s'opère que dans un sens : quand il y a lieu de restituer un trop perçu aux entreprises ferroviaires. La régularisation des tarifs de l'année N se fait en N+1 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 juin de l'année N+1.

La régularisation des tarifs 2017 tient compte des mises en service de projets en 2015, 2016 et 2017. Les gares éligibles à ce mécanisme doivent présenter un total d'investissements mis en service supérieur à 5M€ en fonds propres sur le cumul des 3 années 2015, 2016 et 2017 (voir tableau ci-dessous).

GARES	Mises en service 2015-2017 prévues (Part fonds propres) M€
Clermont-Ferrand	5,2
Tours	5,5
Marseille Saint-Charles	5,7
Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV	5,8
Paris Est	6,5
Grenoble	6,9
Toulouse Matabiau	7,6
Montpellier Saint-Roch	10
Nice	11,2
Lille Flandres	19,6
Bordeaux Saint-Jean	22,3
Paris Saint-Lazare	26,6
Paris Nord (*)	30
Paris Montparnasse	32,8
Paris Austerlitz	38,9
Paris Gare de Lyon	48,7

(*) hors investissements du périmètre de la prestation Transmanche

5. RÈGLES ET PRINCIPES COMPTABLES

5.1 RÈGLES COMPTABLES

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

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 Mobilités, en tant qu'établissement 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 SNCF Gares & Connexions sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne.

5.2 • PRINCIPES COMPTABLES

Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

➤ La prestation de base (activité régulée)

La prestation de base est globale et indivisible. Elle comporte les services suivants :

- la mise à disposition et l'entretien des infrastructures (liste d'équipements accessibles à toutes les entreprises ferroviaires ayant signé une convention d'accès gare avec SNCF Gares & Connexions),

- la mise à disposition des prestations nécessaires à l'accueil des voyageurs (accueil général, service d'assistance aux personnes à mobilité réduite, propreté, sûreté, sécurité...),
- la gestion opérationnelle des flux de voyageurs dans la gare,
- la mise à disposition d'informations aux voyageurs, sur la gare (plans, signalétique, horloges...) et sur leur voyage (horaires, numéro et composition des trains, information conjoncturelle...).

➤ Les prestations non ferroviaires : la mise à disposition d'espaces (activités non régulées)

Les produits comptabilisés au titre de la mise à disposition d'espaces sont les loyers perçus suite à la mise à disposition de certains espaces en gare liés au domaine ferroviaire (surfaces occupées par les équipes de surveillance et gardiennage ...).

Les modalités de mise à disposition de locaux par SNCF Gares & Connexions aux autres activités de SNCF Mobilités relèvent de la règle de gestion concernant les locations en gare.

La facturation aux locataires couvre les différents cas d'occupation de locaux en gare, à savoir les 168 gares principales et les gares de moindre importance.

Pour les premières, les loyers sont différenciés selon le type de zone (zone immobilière et zone « cœur de gare ») et les surfaces occupées par les locataires ; un forfait de charges communes est appliqué en sus de la redevance. Pour les secondes, la facturation est fondée sur un prix de marché immobilier auquel viennent s'ajouter un forfait de charges communes et des frais de gestion.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Charges d'exploitation directes

- **Achats et charges externes (hors énergie et fluides).**
- **Charges de personnel directes comprenant :**
 - l'ensemble des rémunérations du personnel de SNCF 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 facturées par d'autres activités et domaines, internes au groupe SNCF

- 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.
- Autres charges de personnel réparties.
- Frais de structure de l'EPIC SNCF Mobilités et du Groupe SNCF.
- Impôts et taxes.

Immobilisations incorporelles

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

Régime de possession par SNCF des biens immobiliers remis en jouissance par l'État

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'État, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF Mobilités 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété ou en location financement ou les immobilisations corporelles produites figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production. Dans ce dernier cas, les immobilisations corporelles comprennent le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées. Les dépenses d'entretien et de réparation des immobilisations corporelles sont comptabilisées comme décrit ci-dessous.

Pour les installations fixes, c'est-à-dire tout matériel et installation ne servant pas au transport sur rails de biens et de personnes :

- Les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation.
- Les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

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.

Plus précisément, 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.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Test de perte de valeur

L'entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre ou reprendre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur nette recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif est définie comme la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

Les tests sont réalisés au niveau de chaque unité génératrice de trésorerie représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de l'utilisation et de la sortie des actifs concernés. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la direction de SNCF Mobilités :

- Les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur une durée de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction.
- Au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation attendue en France, dans la limite de la durée de vie des actifs testés.
- L'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature de l'activité. Le taux d'actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital.

Subventions d'investissement

SNCF Mobilités 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.

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.

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 SNCF ou d'engagements externes, engageant SNCF Mobilités sur son périmètre, puisqu'il existe une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise doit 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 au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004 (Décret n° 2009-468 du 23 avril 2009), relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de

distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation.

Par ailleurs, le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1^{er} février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1^{er} janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021.

Provisions pour risques et litiges

L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations.

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

L'évaluation du risque est établie en fonction de la réclamation et du statut de la procédure qu'elle soit contentieuse, judiciaire ou arbitrale.

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 avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes afin de créer une attente que celles-ci seront mises en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés, et aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs.

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 Mobilités 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 et domaines et au niveau des fonctions communes.

➤ Au niveau des activités et domaines

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

- provisions inscrites au bilan des activités et 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 et 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 et domaines. Il s'agit d'une part d'avantages à long terme (médailles du travail, Indemnités de chômage) qui font l'objet d'évaluations actuarielles et pour lesquels les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat, d'autre part d'avantages postérieurs à l'emploi (rentes accidents du travail pour les retraités, action sociale et prévoyance complémentaire des cadres supérieurs pour les personnels retraités, indemnités de fin de carrière – classées antérieurement en avantages à long terme) pour lesquels les écarts actuariels seront comptabilisés en capitaux propres.

Dans le deuxième cas, les avantages au personnel s'assimilent à des régimes à cotisations libératoires pour les activités et domaines de l'EPIC SNCF Mobilités et sont constitués principalement des rentes accidents du travail, de l'action sociale, de la Cessation Progressive d'Activité (CPA) et du Compte Épargne Temps (CET) fin d'activité. Pour cette catégorie d'engagements, les fonctions communes de l'EPIC SNCF Mobilités assurent le rôle de centralisateur.

Concernant les rentes accidents du travail et l'action sociale, la méthode est basée sur le calcul de taux de cotisations libératoires refacturées aux activités et 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.

Concernant la cessation progressive d'activité et le compte épargne temps fin d'activité, seul le résultat d'exploitation est refacturé aux activités et domaines, le résultat financier reste dans la caisse CPA / CET. Le coût des services rendus CPA refacturé aux activités et domaines est calculé une fois par an. La ventilation par activités et domaines de la facturation CPA est recalculée mensuellement suivant l'évolution des agents éligibles à terme à la CPA et des postes pénibles. La refacturation CET fin d'activité aux activités et domaines concerne les nouveaux jours déposés dans les compteurs, elle est calculée mensuellement.

Tout excédent ou déficit des caisses (à l'exception de l'action sociale et la complémentaire de prévoyance CS cadres supérieurs) fait l'objet d'une régularisation au titre de l'exercice concerné en fin d'année, soit par remboursement de cotisations sociales, soit par appel de cotisations complémentaires.

➤ **Au niveau des fonctions communes**

Ces avantages font l'objet d'évaluations actuarielles et sont enregistrés au bilan des fonctions transverses, dans l'entité protection sociale. Une méthode unique de reconnaissance des écarts actuariels est appliquée pour les avantages postérieurs à l'emploi (rentes accidents du travail, action sociale et prévoyance complémentaire des cadres supérieurs pour les personnels retraités), la méthode du corridor étant supprimée à compter de 2013. Les écarts actuariels sont comptabilisés en capitaux propres (autres éléments du résultat global). Pour les avantages à long terme (cessation progressive d'activité, compte épargne temps et les rentes accidents du travail pour les actifs), les écarts actuariels restent comptabilisés dans le résultat financier de la période au cours de laquelle ils sont générés.

6. PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS

6.1 • PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET STRUCTURE DES FINANCEMENTS

La trajectoire d'investissements, tous financements confondus, retenue lors de la construction des tarifs 2017 comporte des mises en service d'investissements à hauteur de 930 M€ pour le cumul des trois années 2015, 2016 et 2017.

La programmation 2015-2017 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 aux voyageurs (attente, intermodalité, etc.).

Les programmes patrimoine, permettant le maintien en condition opérationnelle des bâtiments (mise en conformité, sûreté, ...), représentent plus de 50% des engagements.

En fonction de la nature des investissements, les amortissements et la rémunération du 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 un peu plus de la moitié du total des fonds propres investis par SNCF Gares & Connexions).

Compte tenu des subventions à recevoir, les montants investis sur fonds propres et mis en service d'ici fin 2017 devraient s'élever pour les trois années à 594 M€.

Concernant l'affectation des subventions reçues, SNCF Gares & Connexions emploie la règle suivante :

- Les subventions sont affectées sur les projets auxquels elles sont liées et donc gare par gare.
- Les subventions sont affectées en priorité aux programmes pesant à 100% sur la facture des transporteurs.
- Le solde éventuel est réparti sur les programmes dont la prise en charge par le périmètre des transporteurs est la plus élevée.

Sur ces 594 M€ d'investissements, 295 M€ sont affectés au service de base, et sont ainsi refacturés aux transporteurs.

Mises en service programmées pour 2015-2017 (M€)	Transporteurs (Prestation de base et prestation Transmanche)	Concessionnaires et locataires		Total
		Régulé	Non-régulé	
Subventions	258	26	56	340
Montants fonds propres	295	56	244	594
Montants tous fonds	553	81	300	934

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

L'annexe A7 donne la décomposition par segment tarifaire de la valeur nette comptable en 2017 de ces investissements, assiette sur laquelle repose le calcul de la rémunération du capital entrant dans les tarifs.

Le tableau ci-dessous présente le détail des 594 M€ en fonds propres.

6.2 • PRODUITS DE CESSION

Conformément à l'article 50 du décret 2015-138 du 10 février 2015, « le montant des prix de cession et indemnités encaissés par SNCF Mobilités en application du présent titre est comptabilisé à un compte spécial en vue de son utilisation pour l'aménagement et le développement du domaine géré par SNCF Mobilités. En 2014, les produits bruts de cession se sont élevés à environ 5,3 M€. 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 6.1.

Investissements 2015-2017 : montants et affectation des immobilisations mises en service (fonds propres)

Montants Fonds propres mis en service M€	Affectation	2015	2016	2017	Total
Accessibilité	Transporteurs	15	8	11	35
APE	Surface Cœur de gare	9	10	8	28
Cœur de gare	Surface Cœur de gare	11	27	45	82
Concessionnaires	Concessionnaires	24	16	33	73
Information voyageurs	Transporteurs	26	13	15	54
Locataire non régulé	Locataires non régulés	13	19	23	56
Locataire régulé	Locataires régulés	3	8	7	18
Patrimoine	Surface totale du bâtiment	62	64	33	159
Service outils exploitation gare	Transporteurs	14	23	17	54
Transmanche	Transporteurs	5	0	11	17
Vidéo	Transporteurs	2	11	6	19
Total		184	201	209	594

7. QUALITÉ ET COÛT DU SERVICE FOURNI AUX TRANSPORTEURS

7.1 • QUALITÉ ET PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

7.1.1 • Le projet de service de SNCF Gares & Connexions

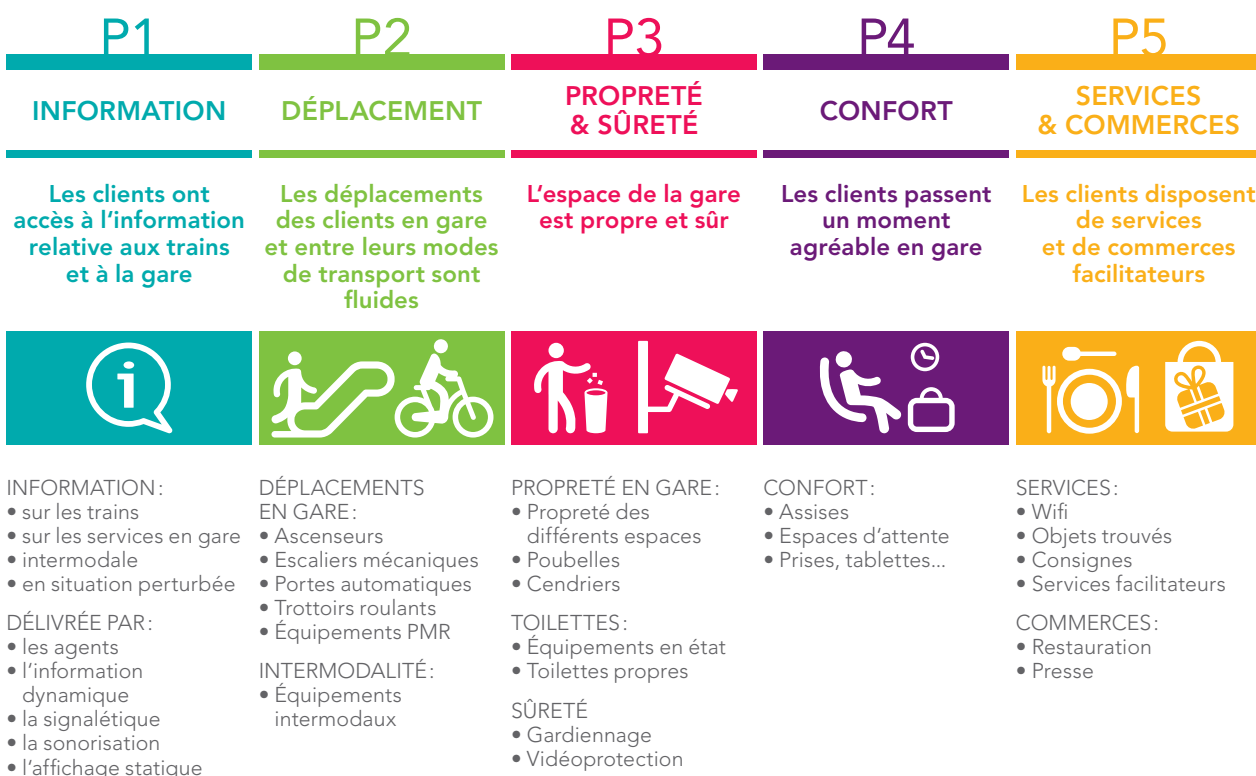
Le projet de service de SNCF Gares & Connexions exprime l'ambition en matière de services. Il donne un cadre de mise en œuvre au travers des cinq promesses que sont :

- information,
- déplacement,
- propreté et sûreté,
- confort,
- services et commerces.

Le schéma ci-dessous illustre les contenus et les objectifs associés à ces cinq promesses. Ces objectifs sont repris dans ceux fixés aux responsables des gares et aux opérationnels en charge du bon fonctionnement des installations en gare.

Afin de s'assurer de la qualité de service des gares, SNCF Gares & Connexions a développé une démarche de mesure, Caligare, qui constitue une politique active d'animation et de progrès autour de la qualité et du service des clients.

Cette démarche est constituée d'un label gare (mesure de la satisfaction des clients via un baromètre de satisfaction) et des étoiles Caligare (mesure de la performance de la production), mis en place respectivement en 2011 et 2014.



PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

➤ Mesure de la satisfaction des clients

Le baromètre mesure la satisfaction des clients. Il met le client au cœur du dispositif de qualité en lui donnant la possibilité de noter les gares et de s'exprimer sur ce qu'il aime et ce qu'il souhaite voir s'améliorer. En fonction des résultats, les gares peuvent être labellisées par le « label gare ».

En 2014, 76 gares étaient labellisées contre 51 en 2013. L'objectif est que les 128 gares de segment a soient labellisées à l'horizon 2016.

Pour chacune des gares d'intérêt national, les indicateurs sont présentés en Instance Régionale de Concertation.

➤ Mesure de la performance de la production

Différents outils (enquêtes clients mystère, SuiMaGare, audits...) permettent de mesurer la performance de la production. Les étoiles Caligare récompensent le respect et la mise en œuvre qualitative des normes de production.

Trois types d'étoiles peuvent être décernés : l'étoile process, l'étoile écoute clients et l'étoile production.

Par exemple, concernant l'étoile production, la qualité de la production est analysée, suivant le niveau de service de la gare, par un maximum de 33 indicateurs.

Résultats Baromètre 2014 en cumul (gares du segment a)

	Items du baromètre	Réalisé 2014 / Évolution vs 2013
P1 INFORMATION	Facilité à trouver votre train	7,4 / +0,1
	Info agents sur autres modes	
	Facilité à repérer les services	
	Situation perturbée	
	Visibilité et disponibilité des agents	
P2 DÉPLACEMENT	Facilité de déplacement en gare	7,6 / +0,1
	Facilité à vous rendre en gare	
P3 PROPRETÉ / SÛRETÉ	Propreté de la gare	7,5 / +0,1
	Propreté des toilettes	
	Sécurité dans la gare	
P4 CONFORT	Qualité du moment passé en gare	6,9 / +0,2
	Confort de l'attente	
P5 COMMERCES	Satisfaction commerces en gare	7,2 / +0,3

Seuil de la satisfaction client = 7

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

L'atteinte de 80 % des objectifs (un objectif est associé à chaque indicateur) permet d'obtenir l'étoile production, avec le prérequis d'un taux de réalisation du tour de gare (visant à vérifier la disponibilité de l'ensemble des installations et des équipements présents en gare) à 90 %. La cohérence du système de qualité est assurée grâce à la définition des indicateurs en lien avec les cinq promesses de SNCF Gares & Connexions.

En 2014, 59 gares ont obtenu l'étoile production, soit 45 % des gares du périmètre du segment **a**.

7.1.2 • La disponibilité des équipements

Le temps de disponibilité des équipements (ascenseurs, escaliers mécaniques et portes automatiques) est calculé par la différence entre le temps de disponibilité théorique

(16 heures par jour) et le temps d'arrêt de l'équipement estimé à partir des mesures SuiMaGare. Le taux de disponibilité est calculé par le rapport du temps de disponibilité réelle de l'équipement et du temps de disponibilité théorique.

Les objectifs de taux de disponibilité sont les suivants :

- Taux de disponibilité pour les ascenseurs et escaliers mécaniques :
 - 97 % pour les gares b et c d'Ile-de-France,
 - 95 % pour les grandes gares parisiennes,
 - 92 % pour toutes les autres gares.
- Taux de disponibilité des portes automatiques :
 - de 94 et 96 % selon les contrats régionaux.

Résultats 2014 et 2015

2014 : disponibilité des équipements « élévatique »	Ascenseurs	Escaliers Mécaniques	Portes Automatiques
Grandes gares parisiennes	94.3	97.7	97.0
Gares b et c Ile-de-France	92.5	97.0	N/A (hors contrat STIF)
Autres gares hors Paris	94.5	94.8	97.8
Cumul national	94.5	96.3	97.7
2015 : disponibilité des équipements « élévatique » (cumul au 06/2015)	Ascenseurs	Escaliers Mécaniques	Portes Automatiques
Grandes gares parisiennes	92.6	98.1	95.7
Gares b et c Ile-de-France	88.7	98.1	N/A (hors contrat STIF)
Autres gares hors Paris	93.7	95.4	98.3
Cumul national	93.6	96.7	98.0

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Les délais de remise en service des ascenseurs et des escaliers mécaniques sont également contractualisés avec les mainteneurs et donnent lieu à un système incitatif de bonus et de malus. En cas de pannes courantes, la contractualisation actuelle fixe le délai de remise en service à moins de 48 heures.

7.2 • COÛT DU SERVICE ET PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

7.2.1 • Coût du service

Les différentes composantes du chiffre d'affaires ainsi que les postes de charges liés au coût du service de base (prestation de base et prestation Transmanche) entre 2015 et 2017 sont détaillés ci-dessous (toutes gares confondues).

Les prestations transporteurs (prestation de base et prestation transmanche) sont à la hausse (+7 M€) entre 2016 et 2017, soit 783 M€.

- Le service de gare, entièrement financé par la redevance gare des transporteurs, baisse de 1 M€, soit -0,4%. Les efforts d'homogénéisation du service demandés par le schéma directeur d'accueil général permettent la maîtrise des charges malgré la forte croissance des prestations d'assistance aux personnes handicapées et aux PMR (+2,7 M€).
- Les charges de gestion de site affectées aux transporteurs augmentent fortement (+7 M€). Cette augmentation est partiellement compensée par la baisse des charges de maintenance SI voyageurs et des charges de nettoyage.

Tarif en M€		2015	2016	2017
Chiffres d'affaires	Concessions	171	181	196
	Loyers	145	142	129
	Transporteur - Prestations de base et Transmanche	801	776	783
Total chiffres d'affaires		1 117	1 099	1 108
			-1,61 %	0,78 %
OPEX	Service de gare	-272	-274	-273
	Gestion de site	-479	-472	-479
	Autres charges	-138	-142	-148
Total chiffres d'affaires		-889	-888	-900
			-0,11 %	1,37 %
Autres produits et charges		0	0	0
Impôts et taxes		-48	-49	-49
Marge opérationnelle		180	162	158
			-10 %	-2,34 %
Amortissements		-131	-133	-133
Variation nette des provisions		0	0	0
Résultat opérationnel courant		49	29	25
			-40,82 %	-14,47 %

(*2015_GRT_ETU_29) (*2016_GRT-ETU_29) (*2017_GRT_ETU_11)

- Au sein des « autres charges », les frais de fonctionnement sont en hausse de 2,6 M€.
- Les impôts et taxes augmentent de 0,4 M€.
- Les charges d'amortissement baissent légèrement de 0,2 M€.

7.2.2 • Mesures de la productivité et de la performance économique

Les tarifs 2017 ont été construits avec un objectif de stabilité, en euros courants, du niveau de charges globales. Pour cela, SNCF Gares & Connexions a agi plus particulièrement sur les charges d'exploitation liées au service de gare et à la gestion de site. En 2017, ces deux postes représentent 752 M€ soit 69% de l'ensemble des charges. Si cet objectif de coût n'était pas tenu, SNCF Gares & Connexions assumerait tout surcoût financier sans modifier les tarifs de la prestation de base.

➤ Forfait de service de gare

SNCF Gares & Connexions s'est fixé pour objectif une diminution de 0,5% du volume des charges de service de gare pour atteindre 273 M€ en 2017.

Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre d'un plan de performance sur le poste lié à l'accueil général. Il représentera alors 48% du forfait de service de gare.

Ce plan de performance s'articule autour du déploiement d'un schéma directeur des points d'information en gare. Il vise à mettre en cohérence le service d'accueil général et les différentes dimensions de l'information des voyageurs (aménagement des espaces, information dynamique et statique et information dispensée par les agents) avec les caractéristiques de chaque gare. Il conduira à une baisse de 2,5% par an du poste d'accueil général.

Ces évolutions du service doivent ainsi permettre de baisser le coût de l'accueil de 4,3% sur les gares de niveau de service 3 (niveau le plus élevé assigné aux 33 plus grandes gares dans le projet de service de SNCF Gares & Connexions) entre 2016 et 2017.

L'objectif de maîtrise du niveau du forfait de service de gare est ambitieux puisqu'il s'inscrit dans un contexte d'une croissance annuelle de 5 à 10% du nombre de prises en charge des personnes à mobilité réduite ; cette croissance s'explique par le vieillissement de la population et par la mise en accessibilité progressive des trains et des gares. Pour répondre à cette demande, le poste de charges lié à cette prestation, augmente de 7,3% entre les deux exercices 2016 et 2017 pour représenter désormais 14% du forfait de service de gare.

➤ Gestion de site

Dans le DRG de consultation, SNCF Gares & Connexions s'était fixé pour objectif une hausse de +0,4% du volume de charges de gestion de site pour 2017 (474 M€ en 2017 versus 472 M€ pour les tarifs 2016 en euros constants). Cette évolution intervenait après une diminution de 1,5% en 2016 (479 M€ en 2015).

Suite à un règlement de litige avec la SUGE, le montant lié à la sûreté ferroviaire a été revu à la hausse; la gestion de site a ainsi été réévaluée à 479 M€ dans la version finale du DRG 2017.

En neutralisant cet élément de litige, l'objectif initial du DRG 2017 de consultation est atteint par deux chantiers principaux permettant d'obtenir des gains de productivité: l'optimisation du tour de gare et la performance économique sur les charges de nettoyage.

• L'optimisation du tour de gare

Il s'agit d'un projet d'évolution du suivi des équipements visant à diminuer les coûts et à améliorer la satisfaction des clients, grâce à une meilleure performance des équipements.

SNCF Gares & Connexions souhaite capitaliser sur le renouvellement de l'outil de suivi des équipements implantés en gare, SuiMaGare, afin de faire évoluer la conception du tour de gare. Ce projet vise à garantir aux voyageurs et aux autorités organisatrices des transports, une meilleure prise en compte de leurs attentes, notamment sur le plan de la disponibilité et de la remise en état des équipements.

Ce projet, débuté en 2015, vise aussi à :

- fournir aux gestionnaires de site un outillage plus performant, en s'appuyant sur les nouvelles capacités technologiques disponibles afin d'automatiser la surveillance des installations,

- augmenter les performances de la maintenance des équipements, en réduisant les délais d'intervention.

Des études seront réalisées et des prototypes déployés dans une vingtaine de gares des segments **a, b et c** au cours du second semestre 2015.

Les solutions techniques et organisationnelles seront mises en œuvre à partir de début 2016.

Ce projet d'optimisation permet à SNCF Gares & Connexions de se fixer un objectif de productivité de 1,8% entre 2016 et 2017 sur le tour de gare.

• La performance économique sur les charges de nettoyage

SNCF Gares & Connexions a pour objectif une diminution de 13,4% du niveau des charges de nettoyage entre les tarifs 2016 et 2017, passant ainsi de 44,6 M€ à 38,7 M€.

Depuis 2013, SNCF Gares & Connexions a lancé une politique de qualité et de performance visant à baisser les coûts de 10% sur l'intégralité des marchés de propreté renouvelés (et ce sur une période de 5 ans correspondant à la durée totale des marchés).

L'atteinte de cet objectif est permis par une revue des processus liés aux achats, la rédaction de cahiers des charges plus ambitieux vis-à-vis des prestataires et la mise en place de modèles de calibrages permettant de disposer d'une base de données de coûts et de ratios de nettoyage en gare.

Sur la période 2013-2017, l'échéancier de renouvellement des contrats est le suivant (en % des contrats renouvelés sur la période) :

2013	2014	2015	2016	2017
9%	25%	32%	14%	25%

Au 1^{er} juillet 2015, l'objectif atteint est de 20% d'économies sur les marchés renouvelés.

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

➤ Autres postes

Au-delà de la performance économique réalisée sur les deux postes de charges explicités précédemment, SNCF Gares & Connexions ambitionne également de :

- stabiliser les coûts liés aux marchés de gardiennage avec une cible 2017 fixée à 25,4 M€ (versus 26 M€ en 2016).
Le renouvellement de l'ensemble des

marchés de gardiennage sur la période 2014-2017 va permettre de fixer des objectifs plus ambitieux sur les prestations de sécurité privée et d'améliorer la performance sur le niveau de sûreté réel et ressenti dans les gares.

- stabiliser les coûts (hors augmentation liée à l'indice des prix) du poste de sécurité incendie sur la période 2015 à 2017.

Évolution des assiettes de charges 2015-2017 par segment de gares (tous périmètres confondus):

Les différentes actions présentées ci-dessus permettent de détailler l'objectif d'évolution des postes de charges par segment :

Tarif en M€		2015	2016	2017
Service de gare	Segment A	155	157	157
			1,1 %	-0,1 %
	Segment B	106	107	105
			0,5 %	-1,7 %
	Segment C	11	10	11
			-0,5 %	7,8 %
Total service de gare		272	274	273
			0,8 %	-0,3 %
Gestion de site	Segment A	211	203	205
			-3,8 %	-1,1 %
	Segment B	233	234	238
			0,4 %	1,9 %
	Segment C	35	35	35
			0 %	0,8 %
Total gestion de site		479	472	479

(*2015_GRT_ETU_29) (*2016_GRT-ETU_29) (*2017_GRT_ETU_11)

PARTIE A

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF GARES & CONNEXIONS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Par ailleurs, pour les tarifs 2017, les montants du service de gare et de la gestion de site par segment de gare sont indiqués ci-dessous (pour les gares b et c, le périmètre ne comprend pas les gares d'Ile-de-France):

Segments de gares	Service de gare / nombre de départ train			Gestion de site / surface cœur de gare		
	Service de gare (en M€)	Nombre de départs de trains (en milliers)	Service de gare / nombre de départs de trains	Gestion de site (en M€)	Surface cœur de gare transporteur (en milliers de m ²)	Gestion de site / surface cœur de gare
Gares segment A	157	3 705	42,4 €	111	257 380	429,3 €
Gares segment B	52	7 654	6,8 €	30	59 034	504,8 €
Gares segment C	11	8 971	1,2 €	21	40 118	528,4 €
Total	220	20 330	10,8 €	162	356,532	453 €

Le tableau est complété par deux ratios :

- Le montant du service de gare 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 m² transporteur est un indicateur de la performance des missions d'entretien courant du bâtiment et des installations.

Ces ratios permettent de suivre l'évolution du coût relatif du service de gare et de la gestion de site.

Pour autant, la plupart des charges ayant un caractère fixe, elles sont peu sensibles à l'évolution du nombre de départs de trains. Cette évolution a en revanche des conséquences dans la durée par le biais de l'adaptation du service.

L'évolution de ces deux ratios sur les comptes tarifaires 2014, 2015, 2016 et 2017 sur le périmètre des gares d'intérêt national est la suivante :

€	2014	2015	2016	2017
Montant du service de gare par départ train	42	41	42	42
Montant des frais de gestion de site par m ² et par an	443	411	385	393

Nota bene : Le périmètre des gares d'intérêt national évolue en raison de la sortie de la catégorie A des parties souterraines de trois gares parisiennes. À partir de 2015, les ratios sont donnés hors ces parties de gares.

L'annexe A7 donne, pour l'exercice tarifaire 2017, les valeurs de ces indicateurs calculées pour chacun des segments tarifaires.

CHWOOG & GARE DE ROPPENHEIM & GARE DE ROSHEIM & GARE DE ROTHAU & GARE DE ROUNTZENHEIM & GARE DE RUSSHEIM & GARE DE SELTZ
SCHOPPERTEN & GARE DE SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER & GARE DE SCHWINDRATZHEIM & GARE DE SÉLESTAT & GARE DE SELTZ
RMATT & GARE DE VENDENHEIM & GARE DE WALBOURG & **GARE DE BERGERAC** & GARE DE WEYERSHEIM & GARE DE WILWISHEIM
COLMAR & GARE DE COLMAR MÉSANGES & GARE DE COLMAR SAINT-JOSEPH & GARE DE DANNEMARIE & GARE DE FELLERING & GARE DE
CH & GARE DE LUTTENBACH-PRÈS-MUNSTER & GARE DE LUTTERBACH & GARE DE MERXHEIM & GARE DE METZERAL & GARE DE METZ
LOUIS & GARE DE SIERENTZ & **GARE DE STAFFELFELDEN** & GARE DE TAGOLSHEIM & GARE DE THANN & GARE DE THANN SAINT-VALENTIN
E ZU RHEIN & GARE D'AGONAC & GARE DE BELV & GARE DE CHÂTEAU-L'ÉVÊQUE & GARE DE CONDAT – LE LARDIN & GARE DE CONDAT
RAVEL & GARE DU BUGUE & GARE DU BUISSON & GARE DES EYZIES & GARE DES VERSANNES & GARE DE LIMEYRAT & GARE DE MUR

ANNEXES DE LA PARTIE A

THANN CENTRAL
ETTE FRANCE
GARE DE COULMERS
DE LE TEICH
S & GARE DE
SAINT-MÉDARD
-CLAUDE & GARE
ROGER & GARE
EVILLE-SUR-ITTE
YERNEUIL-SUR-
RRIÈRES & GARE
SUR-SCIE & GARE
CH & GARE DE
LLE – MANNEVILLE
BRUYÈRES-LE-NOUVEAU
URDAN LA FOUILLOUSE
GARE DE GUILLEVILLERS
E MAROLLES-VALENTIN
GARE DE EMERYVILLE
E GILLEY & GARE
DE LIESLE & GARE
DLOMBE & GARE
ARE DE LA MÉNAGE
& GARE DE LAVAL
SAINT-AMOUR
BEAUMONT-LE-VIC
RE DE GISORS
SERQUIGNY
EC – NOINTVILLE
& GARE DE HAINVILLERS
RE DE LONGUEVILLE
DNTANIL & GARE
SCARÈNE & GARE
QUIER & GARE
GARE DERAN

NT-LAURENT-DU-VAR & GARE DESOPEL & GARE D'ARLES & GARE DE TENDE & GARE DE THÉOULE-SUR-MER & GARE DE TOULON
DE CARRY-LE-ROUET & GARE DECASSIS & GARE DE CROIX SAINTE & GARE DEFOS-SUR-MER & GARE DE GARDANNE & GARE DE
OLORON-SAINTE-MARIE & GARE DE'ORTHEZ & GARE D'OSSÈS-SAINTE-MARTIN-D'ARROSSA & **GARE DE PAU** & GARE DE PUYOÛ
GARE DE COMMENTRY & **GARE DE DOMPIERRE SEPT FONDS** & GARE DE GANNAT & GARE DE HURIEL & GARE DE LA VILLE GOZON
RENNES-SUR-ALLIER & GARE DE VICHY & GARE DE VILLENEUVE-SUR-ALLIER & GARE D'AURILLAC & GARE DE BOISSET & GARE DE
SUR-CÈRE & GARE D'YTRAC & GARE D'ALLEYRAS & GARE D'ARVANTAUREC & GARE DE BAS – MONISTROL & GARE DE BRIOUDE & GARE
PONT DE LIGNON & GARE DE RETOURNAC & GARE DE SAINT-GEORGES-D'AURAC & **GARE DE SAINT-VINCENT LE CHÂTEAU** & GARE
ERMONT LA ROTONDE & GARE DE DURTOL – NOHANENT & GARE DE GERZAT & GARE DE LA BOURBOULE & GARE DE LA MIOUZE
GARE DES MARTRES-DE-VEYRE & GARE D'AUTUN & GARE DE PONT DE DORE & GARE DE PONT-DU-CHÂTEAU & GARE DE PONT-VALENTIN
GARE DE VOLVIC & GARE D'AUDRIEU & GARE DE BLONVILLE-SUR-MER – BENERVILLE & GARE DE BRETTEVILLE – NORREY & GARE
JARDIN & GARE DE LISIEUX & **GARE D'ERMONT EAUBONNE** & GARE DU MOLAY-LITTRY & GARE DE LISON & GARE DE MÉZIDON
DE CHERBOURG & GARE DE CARANTILLY – MARIGNY & GARE DE CARENTAN & GARE DE COUTANCES & **GARE DE FOLLIGNY** & GARE
ARE DE SAINT-CYPRIEN EN DORDOGNE & GARE DE CONDÉ-SUR-HUISNE & GARE D'ÉCOUCHÉ & GARE DE FLERS & GARE DE L'AIGLE
& GARE DE BRAZÉY-EN-PLAINE & GARE DE CHAUGEY & **GARE DE TOURS** & GARE DE COLLONGES & GARE DE CORGOLOIN & GARE
ELFORT-MONTBÉLIARD TGV & GARE DE NEUILLY-LÈS-DIJON & GARE D'OUGES & GARE DE NUITS-SAINTE-GEORGES & GARE DE PANTIN
BÉARD & GARE DE FOURCHAMBAULT & GARE DE COSNE-SUR-LOIRE & GARE DE CLAMECY & GARE DE DECIZE & GARE DE FLEZ-VAL
BANLAY & GARE DE POUQUES-LES-EAUX & GARE DE POUILLY-SUR-LOIRE & GARE DE SAINCAIZE & GARE DE SAINT-PIERRE-LE-MOULIN
CHALON-SUR-SAÔNE & GARE DE CHAMALIÈRES-SUR-LOIRE & GARE DE CHAUFFAILLES & GARE DE CHEILLY-LÈS-MARANGES & GARE DE
LES-BAINS & GARE D'ISSOIRE & **GARE DE CRÉTEIL POMPADOUR** & GARE DE MÂCON & **GARE DE MÂCON LOCHÉ TGV** & GARE DE
NEVAUX & GARE DE ROMANÈCHE-THORINS & GARE DE RULLY & GARE DE SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE & GARE DE SAINT-SYMPHONIE
DE BORDEAUX & GARE DE MONTARGIS & GARE DE CHAMPS – SAINT-BRIS & GARE DE CHÂTEL-CENSOIR & GARE DE COULANGON
ITS-SOUS-RAVIÈRES & GARE DE PONT-SUR-YONNE & GARE DE SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY & GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT
AY & GARE DE BELLE-ISLE-BÉGARD & GARE DE CENON & **PARIS GARE DU NORD** & GARE DE BROONS & GARE DE CALLAC & GARE
ARE DE MOUSTÉRU & GARE DE PAIMPOL & GARE DE TRACY SANCERRE & GARE DE TRONSAN & GARE DE FRÉJUS & GARE DE GOLEMON
ONE & GARE DE MONTPELLIER SAINT-ROCH & GARE D'ÉTANG & GARE DE FLEURVILLE-ONT-DE-VAUX & GARE DE FONTAINES – LA
EUSOT & GARE DE BAULE & GARE DE MERVANS & GARE DE MESVRES & GARE DE MONTCEAU-LES-MINES & **GARE DE BAYEUX** & GARE
ARTENAY & GARE DE BEAUGENCY & GARE DE BOISSEAU & GARE DE BRIARE & GARE DE CERCOTTES & GARE DE CHAINGY FOUILLOUSE
E DE CORBIGNY & GARE DE NOGENT-SUR-VERNISSON & GARE DE SAINT-AY & GARE DE SAINT-CYR-EN-VAL LA SOURCE & GARE DE
& GARE DE MENNETOU-SUR-CHER & **GARE DE CANNES** & GARE DE MER & GARE DE MONTRICHARD & GARE DE NOUAN-LE-FU
DE THÉSÉE & GARE DE VENDÔME & GARE DE VENDÔME-VILLIERS-SUR-LOIR & GARE DE VEUVES-MONTEAUX & GARE DE VILLEFRAN
& GARE DE HAYBES & GARE DE JOIGNY-SUR-MEUSE & GARE DE LAIFOURLIART & GARE DE LUMES & GARE DE MOHON & GARE DE
ARD & GARE DE BOLOGNE & GARE DE CHAUMONT & GARE DE CHEVILLON & GARE DE CULMONT-CHALINDREY & GARE DE DOMRÉMY
D'ÉVRY & GARE DE BREUIL-ROMAIN & GARE DE COURCY-BRIMONT & GARE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE & GARE DE DORMAN
S MAISON BLANCHE & GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE & **GARE DE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE** & GARE DE SAINTE-MENEHOULD

ANNEXES DE LA PARTIE A

- ANNEXE A0
Liste des gares de voyageurs
- ANNEXE A0 BIS
Nombre prévisionnel de départs de trains
- ANNEXE A1
Descriptif synthétique de la prestation de base dans les gares multi transporteurs (en cours de mise à jour)
- ANNEXE A2
Conditions générales d'accès aux gares de voyageurs
- 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
Unités d'œuvre, compte de résultat et investissements
- ANNEXE A6
Barème tarifaire des redevances d'occupation d'espaces en gare
- ANNEXE A7
Investissements du périmètre des transporteurs et charges de la prestation de base par segment tarifaire

GLOSSAIRE & ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE PRÉSENT DRG ET SES ANNEXES

AOT: Autorisation d'Occupation Temporaire.

ARAF: Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

DRG: Document de Référence des Gares.

EF: Entreprise Ferroviaire.

ERP: Établissement Recevant du Public.

GGEF: Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires.

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 SNCF Réseau pour la facturation des sillons opérationnels. Elle fournit à SNCF Gares & Connexions le plan de transport certifié, utilisé pour la facturation. Ce système donne 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'État fixe par arrêté la composition de cette instance.

PLATEFORME: désigne les bâtiments des gares de 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 des 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 PERSONNE 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.

SDNA: Schéma Directeur National Accessibilité.

SDRA: Schéma Directeur Régional Accessibilité.

SUGE: Surveillance Générale. Entité SNCF chargée de la sûreté dans les emprises SNCF, et notamment les gares de voyageurs.

CHWOO & GARE DE ROPPENHEIM & GARE DE ROSHEIM & GARE DE ROTHAU & GARE DE ROUNTZENHEIM & GARE DE RUSSHEIM & GARE DE SELTZ
SCHOPPERTEN & GARE DE SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER & GARE DE SCHWINDRATZHEIM & GARE DE SÉLESTAT & GARE DE SELTZ
RMATT & GARE DE VENDENHEIM & GARE DE WALBOURG & **GARE DE BERGERAC** & GARE DE WEYERSHEIM & GARE DE WILWISHEIM
COLMAR & GARE DE COLMAR MÉSANGES & GARE DE COLMAR SAINT-JOSEPH & GARE DE DANNEMARIE & GARE DE FELLERING & GARE DE
CH & GARE DE LUTTENBACH-PRÈS-MUNSTER & GARE DE LUTTERBACH & GARE DE MERXHEIM & GARE DE METZERAL & GARE DE
LOUIS & GARE DE SIERENTZ & **GARE DE STAFFELFELDEN** & GARE DE TAGOLSHEIM & GARE DE THANN & GARE DE THANN SAINT-LOUIS
E ZU RHEIN & GARE D'AGONAC & GARE DE BELV & GARE DE CHÂTEAU-L'ÉVÊQUE & GARE DE CONDAT – LE LARDIN & GARE DE CONDAT
RAVEL & GARE DU BUGUE & GARE DU BUISSON & GARE DES EYZIES & GARE DES VERSANNES & GARE DE LIMEYRAT & GARE DE M

THANN CENTRAL
ETTE FRANCE
GARE DE COULMERS
DE LE TEICH
'S & GARE DE
INT-MÉDARD
-CLAUDE & G
ROGER & GAR
EVILLE-SUR-IT
'ERNEUIL-SUR
RRIÈRES & GAR
SUR-SCIE & G
CH & GARE DE
LLE – MANNE
-BRUYÈRES-LE
JRDAN LA FO
GARE DE GU
E MAROLLES-
GARE DE EM
E GILLEY & G
DE LIESLE & C
DOLMBE & GA
ARE DE LA MÉ
& GARE DE LA
SAINT-AMOUR
BEAUMONT-LE
RE DE GISORS
SERQUIGNY
EC – NOINTON
& GARE DE HA
RE DE LONGU
OT & GARE DE
ONTANIL & G
SCARÈNE & G
UIER & GARE
GARE DERAN

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS



NT-LAURENT-DU-VAR & GARE DESOPEL & GARE D'ARLES & GARE DE TENDE & GARE DE THÉOULE-SUR-MER & GARE DE TOULOUSE
DE CARRY-LE-ROUET & GARE DECASSIS & GARE DE CROIX SAINTE & GARE DEFOS-SUR-MER & GARE DE GARDANNE & GARE DE
R-HUVEAUNE & GARE DE LA POMME & GARE DE LA REDONNE ENSUËS & GARE DELAMANON & **GARE DEL'ESTAQUE** & GARE DE
& GARE DE MIRAMAS & GARE DE NIOLON & GARE D'ORGON & GARE DES PAS DES LANCIERS & GARE DE PICON BUSSERINE & GARE DE
HAMAS & GARE DE SAINTE-MARTHE EN PROVENCE & GARE DE SAINT-JOSEPH LE CASTELLAS & GARE DE SAINT-LOUIS LES AYES
PINS & GARE DE SÉNAS & GARE DE SÉON SAINT-HENRI & GARE DESEPTÈMES & GARE DESIMIANE & GARE DE TARASCON & GARE DE
GARE D'AGEN & GARE D'AGUILLON & GARE DE LAROQUE & GARE DE MARMANDE & GARE DE MONSEMPRON-LIBOS & GARE DE P
ARE DE BUZY EN BÉARN & GARE DE BOUCAU & GARE DE CAMBO-LES-BAINS & GARE DE COARRAZE – NAY & GARE DE CROIX DU
OLORON-SAINTE-MARIE & GARE DE'ORTHEZ & GARE D'OSSÈS-SAINTE-MARTIN-D'ARROSSA & **GARE DE PAU** & GARE DE PUYOÛ
GARE DE COMMENTRY & **GARE DE DOMPIERRE SEPT FONDS** & GARE DE GANNAT & GARE DE HURIEL & GARE DE LA VILLE GOZB
RENNES-SUR-ALLIER & GARE DE VICHY & GARE DE VILLENEUVE-SUR-ALLIER & GARE D'AURILLAC & GARE DE BOISSET & GARE DE
SUR-CÈRE & GARE D'YTRAC & GARE D'ALLEYRAS & GARE D'ARVANTAUREC & GARE DE BAS – MONISTROL & GARE DE BRIOUDE & GARE DE
PONT DE LIGNON & GARE DE RETOURNAC & GARE DE SAINT-GEORGES-D'AURAC & **GARE DE SAINT-VINCENT LE CHÂTEAU** & GARE DE
ERMONT LA ROTONDE & GARE DE DURTOL – NOHANENT & GARE DE GERZAT & GARE DE LA BOURBOULE & GARE DE LA MIOU
GARE DES MARTRES-DE-VEYRE & GARE D'AUTUN & GARE DE PONT DE DORE & GARE DE PONT-DU-CHÂTEAU & GARE DE PONT
GARE DE VOLVIC & GARE D'AUDRIEU & GARE DE BLONVILLE-SUR-MER – BENERVILLE & GARE DE BRETTEVILLE – NORREY & GARE DE
JARDIN & GARE DE LISIEUX & **GARE D'ERMONT EAUBONNE** & GARE DU MOLAY-LITTRY & GARE DE LISON & GARE DE MÉZIDON
DE CHERBOURG & GARE DE CARANTILLY – MARIGNY & GARE DE CARENTAN & GARE DE COUTANCES & **GARE DE FOLLIGNY** & GARE DE
GARE DE SAINT-CYPRIEN EN DORDOGNE & GARE DE CONDÉ-SUR-HUISNE & GARE D'ÉCOUCHÉ & GARE DE FLERS & GARE DE L'AIGLE
& GARE DE BRAZÉY-EN-PLAINE & GARE DE CHAUGEY & **GARE DE TOURS** & GARE DE COLLONGES & GARE DE CORGOLOIN & GARE DE
ELFORT-MONTBÉLIARD TGV & GARE DE NEUILLY-LÈS-DIJON & GARE D'OGUES & GARE DE NUITS-SAINTE-GEORGES & GARE DE P
BÉARD & GARE DE FOURCHAMBAULT & GARE DE COSNE-SUR-LOIRE & GARE DE CLAMECY & GARE DE DECIZE & GARE DE FLEZ-
BANLAY & GARE DE POUQUES-LES-EAUX & GARE DE POUILLY-SUR-LOIRE & GARE DE SAINCAIZE & GARE DE SAINT-PIERRE-LE-MO
CHALON-SUR-SAÔNE & GARE DE CHAMALIÈRES-SUR-LOIRE & GARE DE CHAUFFAILLES & GARE DE CHEILLY-LÈS-MARANGES & GARE DE
LES-BAINS & GARE D'ISSOIRE & **GARE DE CRÉTEIL POMPADOUR** & GARE DE MÂCON & **GARE DE MÂCON LOCHÉ TGV** & GARE DE
NEVAUX & GARE DE ROMANÈCHE-THORINS & GARE DE RULLY & GARE DE SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE & GARE DE SAINT-SYMPHC
DE BORDEAUX & GARE DE MONTARGIS & GARE DE CHAMPS – SAINT-BRIS & GARE DE CHÂTEL-CENSOIR & GARE DE COULANGON
ITS-SOUS-RAVIÈRES & GARE DE PONT-SUR-YONNE & GARE DE SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY & GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT
AY & GARE DE BELLE-ISLE-BÉGARD & GARE DE CENON & **PARIS GARE DU NORD** & GARE DE BROONS & GARE DE CALLAC & GARE DE
GARE DE MOUSTÉRU & GARE DE PAIMPOL & GARE DE TRACY SANCERRE & GARE DE TRONSAN & GARE DE FRÉJUS & GARE DE GON
ONE & **GARE DE MONTPELLIER SAINT-ROCH** & GARE D'ÉTANG & GARE DE FLEURVILLE-ONT-DE-VAUX & GARE DE FONTAINES – I
EUSOT & GARE DE BAULE & GARE DE MERVANS & GARE DE MESVRES & GARE DE MONTCEAU-LES-MINES & **GARE DE BAYEUX** & GARE DE
ARTENAY & GARE DE BEAUGENCY & GARE DE BOISSEAU & GARE DE BRIARE & GARE DE CERCOTTES & GARE DE CHAINGY FO
E DE CORBIGNY & GARE DE NOGENT-SUR-VERNISSON & GARE DE SAINT-AY & GARE DE SAINT-CYR-EN-VAL LA SOURCE & GARE DE
& GARE DE MENNETOU-SUR-CHER & **GARE DE CANNES** & GARE DE MER & GARE DE MONTRICHARD & GARE DE NOUAN-LE-FU
DE THÉSÉE & GARE DE VENDÔME & GARE DE VENDÔME-VILLIERS-SUR-LOIR & GARE DE VEUVES-MONTEAUX & GARE DE VILLEFRAN
& GARE DE HAYBES & GARE DE JOIGNY-SUR-MEUSE & GARE DE LAIFOURLIART & GARE DE LUMES & GARE DE MOHON & GARE DE
ARD & GARE DE BOLOGNE & GARE DE CHAUMONT & GARE DE CHEVILLON & GARE DE CULMONT-CHALINDREY & GARE DE DOM
D'ÉVRY & GARE DE BREUIL-ROMAIN & GARE DE COURCY-BRIMONT & GARE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE & GARE DE DORMAN
S MAISON BLANCHE & GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE & **GARE DE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE** & GARE DE SAINTE-MENEHOULD

Cette partie est consacrée au patrimoine de SNCF Réseau. Elle concerne :

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

1. DESCRIPTION DU PATRIMOINE DE SNCF RÉSEAU EN GARES DE VOYAGEURS ET SERVICES ASSOCIÉS FOURNIS

Sur son patrimoine en gare, SNCF Réseau 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 SNCF RÉSEAU

Le patrimoine de SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau.

➤ 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 SNCF Réseau ;
- les clôtures, comprenant le cas échéant portes et portails de fermeture, limitatives de ces terrains ;
- Les espaces verts des emprises de SNCF Réseau.

➤ Équipements 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 SNCF Réseau à l'usage des voyageurs notamment les fluides.

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

Sont compris dans le patrimoine de SNCF Réseau 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, comprenant les bordures, leurs fondations ou supports, le corps du quai, et son revêtement;
 - les bandes d'éveil et de vigilance pour les 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 4 m 50 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 1 000 m²) 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;

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

- 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 SNCF Réseau à ouvrage ou quai SNCF Réseau
 - depuis ouvrage ou quai SNCF Réseau 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.

➤ Éclairages 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 :

- La signalétique de sécurité vis-à-vis du risque lié aux circulations ferroviaires (signalétiques lumineuses, signalétiques fixes horizontales et verticales, annonces sonores, ...)
- 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 SNCF Réseau,
- les nouvelles installations énergies renouvelables,
- toutes les installations propres à la partie propriété SNCF Réseau de cette gare.

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

À l'image de la gare « Rosa Parks » (Paris) du RER E, SNCF Réseau est également propriétaire de gares dites « nouvelles » qui voient leurs périmètres d'actifs pouvant être étendus à certains éléments du bâtiment voyageurs.

1.A.4 • Schéma type du patrimoine de SNCF Réseau dans une gare voyageur

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

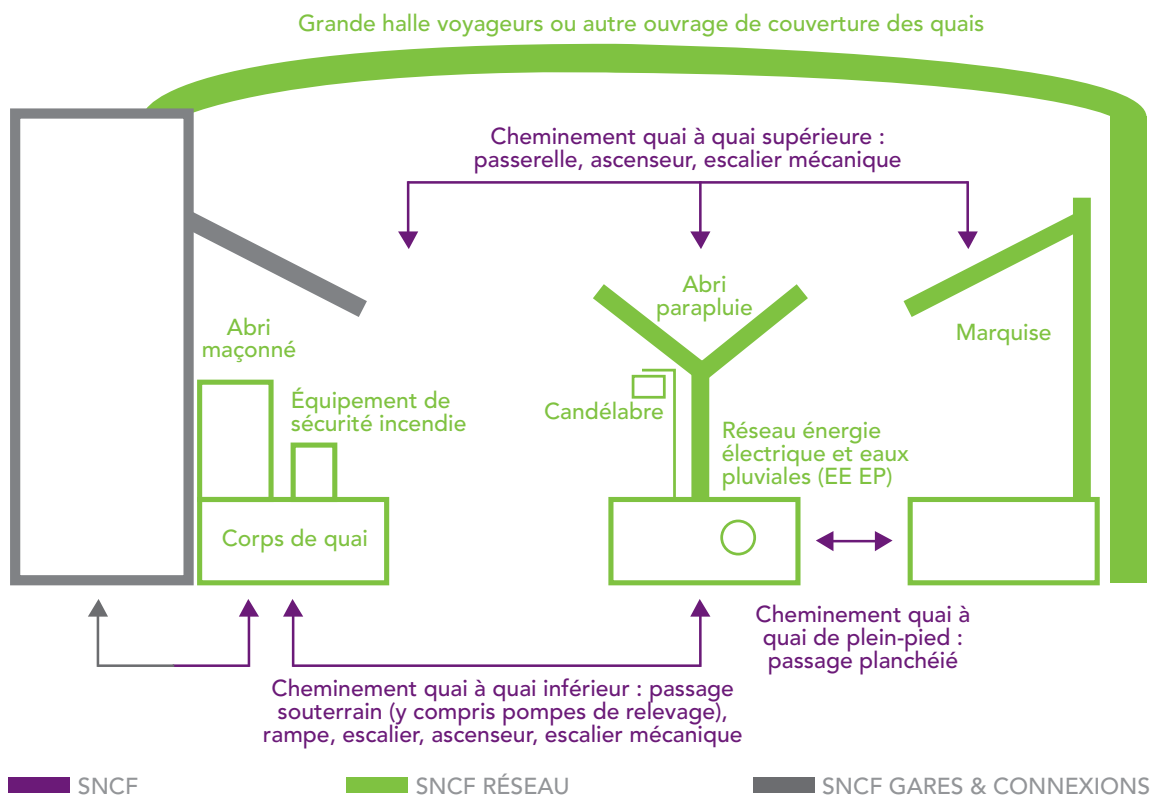
1.B • LE SERVICE DE BASE

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

Au titre de ce service de base, SNCF Réseau 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 ;

Accès routier et piétons à la gare (SNCF Réseau)



En violet et vert : patrimoine de SNCF Réseau.
En gris : patrimoine de l'État affecté à SNCF Gares & Connexions.

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

- 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 SNCF Réseau.

À cette fin SNCF Réseau 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 entretien, de développement et de mises aux normes.

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

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

1.C • LES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

SNCF Réseau 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

À ce titre, SNCF Réseau 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

À ce titre, SNCF Réseau 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 SNCF Réseau, 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 À DISPOSITION PAR SNCF RÉSEAU

PRÉLIMINAIRE : CONDITIONS CONTRACTUELLES D'UTILISATION

L'utilisation du patrimoine de SNCF Réseau 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 SNCF Réseau auprès du chargé de compte dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, auprès du guichet unique (GuichetUnique@resau.sncf.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 B2 du présent Document de Référence des Gares, des horaires d'ouverture du réseau ferré national. Les données à jour sont consultables via l'appliquetif OLGA accessible sur le Portail Clients et Partenaires du site sncf-reseau.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@reseau.sncf.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 SNCF Réseau, sauf autorisation expresse de SNCF Réseau 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

SNCF Réseau 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, SNCF Réseau 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 Réseau 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, SNCF Réseau 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 Réseau s'engage, le cas échéant via son prestataire SNCF Mobilités-Gares & Connexions, à informer sur les délais de remise en service des installations.

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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 segmentée des gares de chaque catégorie a été établie puis revue en début d'année 2013 par SNCF Mobilités-Gares & Connexions, après consultation de SNCF Réseau 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.

À noter qu'en application de l'avis n° 2015-029 de l'ARAFER, les gares souterraines de Paris-Nord, Paris-Lyon et Paris-Austerlitz sont désormais intégrées dans le segment « b – Ile de France ».

De même, en application de la décision n°2015-028 de l'ARAFER, pour le périmètre SNCF Réseau, les gares de « Roissy Charles de Gaulle 2 » et de « Paris-Nord surface » bénéficient d'une tarification spécifique pour les terminaux (quais) Transilien. Les circulations dans ces gares sont donc dissociées dans l'annexe 0 bis et la tarification est adaptée en conséquence, tout en demeurant en catégorie « a ».

Conformément aux dispositions de l'article 31 §7 de la directive 2012/34/UE qui seront reprises à l'article 3 du décret n° 2012-70 précité (en cours de révision au moment de l'élaboration du présent document), la détermination de la redevance quai repose sur le principe de la couverture du coût de

la prestation pouvant être majoré d'un bénéfice raisonnable. 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 chapitre 4 de la partie B 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 sillon 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.

Cas particulier de certaines gares parisiennes et de CDG 2 :

Conformément à sa décision n° 2015-028, l'ARAFER a enjoint à SNCF Réseau de facturer à Transilien, pour les quais des gares parisiennes d'intérêt national et de la gare d'Aéroport CDG 2 dont il a l'usage exclusif, les charges que SNCF Réseau supporte au prorata de la surface des quais utilisée par Transilien. Il convient de distinguer 3 cas de figure :

- S'agissant des gares de « Paris-Gare de Lyon (surface) » et « Paris-Austerlitz (surface) », la décision susvisée de l'ARAFER ne s'applique pas dans la mesure où aucun quai n'est à l'usage exclusif du transporteur Transilien ;

- S'agissant des gares d'« Aéroport Charles de Gaulle 2 » et de « Paris-Nord surface » précédemment citées, la décision susvisée de l'ARAFER s'applique dans la mesure où les circulations Transilien étant matériellement dissociées de celles des autres transporteurs, l'identification des quais à usage exclusif de Transilien est possible ;

- S'agissant des gares de « Paris-Est », « Paris-Montparnasse » et « Paris-Saint Lazare », la décision susvisée de l'ARAFER est applicable. Toutefois, dans la mesure où des quais sont pour certains à usage exclusif de Transilien (sous contrôle d'accès billettique – au sein des 2 premières gares) et pour d'autres à usage partagé avec d'autres transporteurs (dans ces trois gares), SNCF Réseau n'est pas en mesure, à la date de publication du présent document, de satisfaire immédiatement à l'injonction de l'ARAFER. En effet, à ce jour, le suivi des circulations ne s'effectue qu'à la maille de la gare et non des quais. C'est pourquoi, l'unité d'œuvre prise comme base de référence pour établir la facturation de la redevance quai sera, à titre transitoire, le départ-train des rames commerciales prévu dans un sillon (y compris arrêts commerciaux intermédiaires situés sur le parcours et hors arrêts de circulation et de service) et ce, jusqu'à ce que SNCF Réseau puisse satisfaire à l'injonction de l'ARAFER dans le courant de l'année 2016. Cette mise en conformité sera réalisée en prenant comme référence l'usage des quais tel qu'il ressort des graphiques d'occupation des voies (prévisionnels et en JOB). Le moment venu, le présent document sera mis à jour et les factures relatives à la redevance quai de l'horaire de service 2017 dans ces trois gares seront alors régularisées avec effet à la date de début de l'horaire de service 2017.

Le barème applicable figure en annexe B3a 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. SNCF Réseau procèdera 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 ou négatif entre le nombre de départs-trains facturés et le nombre de départs-trains prévisionnels donnera lieu à une régularisation. Si le nombre de départs-trains facturés est inférieur au nombre de départs-trains prévisionnels, une facture supplémentaire sera émise. Si le nombre de départs-trains facturés est supérieur au nombre de départs-trains prévisionnels, une restitution sous forme d'avoir sera effectuée en faveur des entreprises ferroviaires.
- 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. Ils intègrent la part des opérations de gros entretien immobilisable réalisées sur l'exercice 2017 (et n'ayant matériellement pas pu être pris en compte dans les charges de gestion de site décrites à l'article 4.C.1). Les charges de gestion de ces opérations pris en compte au titre de l'art. 4.C.1 seront également revues en conséquence pour la partie ne relevant pas des immobilisations.

Par ailleurs, dans la mesure où une part des charges courantes d'exploitation de la gare est prise 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).

Enfin, à titre exceptionnel, des régularisations complémentaires sont susceptibles d'intervenir compte tenu des demandes formulées par l'Autorité de régulation (ARAFER) dans ses décisions n°2015-028 et 2015-030, ainsi que dans son avis n°2015-029, en date du 15 juillet 2015, qui n'auraient pu être totalement prises en compte dans le DRG et sa tarification à la date d'élaboration du présent document.

3.B • PRINCIPES DE TARIFICATION DES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

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

Le tarif des prestations complémentaires régulées est établi sur un prix au m² (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 ». À ce titre, le montant appliqué est celui de la valeur locative moyenne au m² 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 SNCF Réseau 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 m² sont calculés sur la base des superficies en m² des quais de chaque gare.

Les montants pour le service annuel 2017 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 1^{er} janvier 2012 » publiée par les éditions Callon.

SNCF Réseau 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 2^e 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 1^{er} 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/m²/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 SNCF Réseau.

3.C • FACTURATION DES SERVICES DE SNCF RÉSEAU 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 (hors cas des quais à usage exclusif Transilien dans certaines gares parisiennes et de Roissy Charles de Gaulle 2). 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).

Les factures émises par SNCF Réseau peuvent être contestées par l'entreprise ferroviaire/le candidat autorisé dans un délai d'un an à compter de leur date d'échéance conformément à la procédure décrite en annexe 13.1 du document de référence du réseau en vigueur.

➤ 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, dont le modèle figure en annexe B5, que l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé devra communiquer à SNCF Réseau, 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau.

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 • Établissement 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 SNCF Réseau, 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. Ces comptes analytiques de gare sont présentés en annexe B3b.

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 par gare. Néanmoins, certains éléments demeurent ponctuellement non-géolocalisés et sont alors affectés au prorata des éléments affectés.

4.B • RÈGLES D'IDENTIFICATION ET D'AFFECTION 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 SNCF Réseau.

Pour les immobilisations dont la mise en service est prévue entre 2014 et 2015, les projets font l'objet d'une codification afin de déterminer leur affectation au périmètre des gares de SNCF Réseau.

4.C • AFFECTATION DES CHARGES COURANTES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

4.C.1 • Charges de gestion de site

Les charges de gestion de site émanent de la Convention de Service en gare pour le domaine SNCF Réseau établie avec SNCF Mobilités-Gares & Connexions. La détermination des postes de charge étant définie contractuellement au niveau national, SNCF Réseau précise ci-dessous la définition des prestations ainsi que les modalités de répartition des charges qui en découlent.

➤ **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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 d'astreinte et des coûts de déneigement opérationnel quotidien, modulés par les pourcentages d'enneigement (nombre de jour de neige théorique) et le type de gare (catégorie et localisation géographique).

➤ **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 SNCF Réseau par gare et des coûts de gestion de cette prestation déléguée par SNCF Mobilités-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 SNCF Réseau 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.

➤ Énergie 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 SNCF Réseau.
- **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 SNCF Réseau en gares, notamment au regard de la réglementation applicable et des référentiels techniques.
- **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 entretien

- **Nature de charges**
Ces charges correspondent à la réalisation de prestations de gros entretien 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**
Les opérations de gros entretien incluent des interventions de grosse maintenance assimilables à des charges d'exploitation et des interventions impliquant des immobilisations d'actifs. Au moment de la publication de la tarification du DRG (en décembre A-2), la nature et la localisation des interventions ne sont pas précisément identifiées, ce qui ne permet pas de faire une immobilisation prévisionnelle. Aussi, sur la base du bilan des opérations de gros entretien conduites en 2013 et 2014, il en ressort que les opérations de grosse maintenance, non-immobilisables, représentent de l'ordre de 50% du montant de l'enveloppe globale. Le montant des charges pris en compte au titre des charges d'exploitation est donc retenu à hauteur de 50%

de l'enveloppe annuelle, à savoir pour 2017, 50 % de 14,44 M€, soit 7,22 M€. Il est affecté selon les mêmes règles que les autres charges d'exploitation. Les opérations de gros entretien relevant du régime des immobilisations seront intégrées après réalisation en amortissement comptable et imputées dans la tarification lors de la régularisation des investissements décrits à l'article 3.A.2. La partie non-immobilisable des opérations sera alors également ajustée en conséquence.

4.C.2 • Frais de fonctionnement, impôts et taxes

➤ Frais de fonctionnement de SNCF Réseau

- **Nature de charges**

Les frais de fonctionnement de SNCF Réseau comprennent une quote-part des charges de personnel et de fonctionnement valorisées par l'application d'un coût unitaire aux 38,5 ETP recensés sur l'activité de gestion des gares au sein de SNCF Réseau.

- **Affectation des charges**

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

➤ Impôts, Taxes et Versements Assimilés (ITVA)

- **Nature de charges**

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 SNCF Réseau).

4.D • DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS NETTES DE REPRISES DE SUBVENTIONS

- **Nature de charges**

Les coûts complets 2017 intègrent les dotations aux amortissements et les reprises de subventions concernant les immobilisations (bâtiments et équipements) mises en service au 31 décembre 2013 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services entre cette date et la fin 2015 (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 pour les grandes halles voyageurs sont issus d'une reconstitution patrimoniale fondée sur la date de la dernière rénovation identifiée et le montant prévisionnel de la rénovation lorsque les immobilisations renseignées en comptabilité s'avèrent insuffisantes. En application de l'avis n°2015-029 de l'ARAFER, SNCF Réseau a procédé à cette fin à une étude visant à établir une base précise d'immobilisation pour les actifs ne figurant pas dans ses registres comptables, dont le résultat a été transmis au régulateur avant sa prise en compte dans le présent DRG.

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

4.D.1 • Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements pour l'année 2017 concerne les immobilisations (ouvrages et équipements) mises en service au 31 décembre 2014 (amortissements – poids du passé) et les immobilisations des mises en service entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2016 (amortissements prévisionnels).

Les amortissements sont établis de façon linéaire sur la base du coût historique (amortissement comptable) des actifs figurant dans la base comptable de SNCF Réseau, et sur la base des durées mentionnées ci-après.

Concernant spécifiquement les Grandes Halles Voyageurs, pour celles n'étant pas identifiées dans la base comptable de SNCF Réseau, une valeur reconstituée a été établie en fonction de la typologie de l'ouvrage et du coût actualisé de la rénovation. Il est ensuite procédé à un amortissement linéaire théorique de 37 ans, à partir de la date de la dernière rénovation retracée, en prenant en compte une base désactualisée de la valeur reconstituée en 2015.

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

Aménagements de terrains (stationnement)	30 ans
Constructions (grandes halles voyageurs – GHV, 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
- moyenne pour les GHV non décomposées par composants	37 ans
Installations foncières (quais)	50 ans
Ascenseurs et escaliers mécaniques	20 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 SNCF Réseau 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 de charges

La rémunération du capital finance le coût du capital investi par SNCF Réseau sur le périmètre des gares, le paiement de l'impôt sur les sociétés et la couverture des risques encourus par SNCF Réseau sur son patrimoine en gares. Ce coût est calculé en multipliant le coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau 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 • Évaluation du coût moyen pondéré du capital (CMPC)

Conformément à la méthode MEDAF (Modèle d'Évaluation 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 SNCF Réseau) :

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

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_{CP} = taux sans risque β_{CP} x prime de risque du marché

coût de la dette = K_{D} = taux sans risque + β_{D} x prime du marché (= *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 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.

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

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

	CMPC gares de RFF
Taux d'IS	34,4 %
Taux d'IS minimum	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 %
Bêta de l'actif économique	0,52
Gearing	58,8 %
Spread sur la dette	0,40 %
Coût dette (avant impôt)	3,8 %
Coût dette après impôt	2,8 %
Bêta des capitaux propres	1,00
Coût des capitaux propres (après impôt)	9,4 %
CMPC hors IS	6,5 %
CMPC AP IS	5,5 %
CMPC AV IS	8,4 %
CMPC AV IS minimum	6,7 %

Le coût moyen pondéré du capital ressort ainsi à 6,5 % hors IS, comme pour les SA 2014, 2015 et 2016, et à 6,7 % avant IS minimum. Néanmoins, en application de l'avis n° 2015-029 de l'ARAFER du 15 juillet 2015, SNCF Réseau prend en compte un taux de 5,4 % dans le calcul de la tarification.

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 SNCF Réseau 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 2017 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 SNCF Réseau 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. PRÉVISION DE COÛTS, D'INVESTISSEMENTS ET DE LA DEMANDE

5.A • PRÉVISION D'ÉVOLUTION DES COÛTS

Les prévisions de coûts sur la période 2015 – 2017 sont assises sur les hypothèses d'évolution des coûts et de productivité de SNCF Réseau :

- Le montant prévisionnel pour 2017 de la convention de services en gares est issu des échanges entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités-Gares & Connexions et traduit les hypothèses suivantes :
 - une hypothèse d'évolution des coûts en fonction des indices ayant fait l'objet d'une contractualisation entre SNCF Réseau et Gares & Connexions ;
 - l'application pour certains postes de coûts de gains de productivité de 0,9%/an ;
 - la prise en compte de l'évolution de la base d'actifs à l'horizon 2016 (effet « grand livre »).

➤ Les prévisions d'évolutions des frais de fonctionnement de SNCF Réseau et des impôts et taxes sont issues du budget triennal de SNCF Réseau.

➤ 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 SNCF Réseau sur le périmètre du patrimoine de SNCF Réseau en gares, ainsi que sur les prévisions d'évolution des coûts de remise à neuf et de productivité du plan d'affaires de SNCF Réseau.

5.B • PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET STRUCTURE DES FINANCEMENTS

Le tableau ci-dessous détaille sur 2 ans (2015 – 2016) et par type d'actifs le programme d'investissements et de cofinancements des investissements de SNCF Réseau sur le périmètre du patrimoine de SNCF Réseau en gares (prévisions de production 2015-2016) :

Programmes d'investissements - M€		2015	2016
Projets régionaux de développement	investissements	349,2	313,9
	dont cofinancements	302,5	271,1
Grandes halles voyageurs, escaliers mécaniques et ascenseurs	investissements	31,0	18,0
	dont cofinancements	0,1	-
Sécurisation des traversées de voies par les piétons	investissements	17,7	19,6
	dont cofinancements	0,5	0,1
Mise en accessibilité	investissements	161,8	180,6
	dont cofinancements	125,2	141,6
Autres	investissements	5,9	8,8
	dont cofinancements	5,8	8,7
Total	investissements	565,6	541,0
	dont cofinancements	434,1	421,5

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

La trajectoire d'investissements, tous financements confondus, retenue pour la construction des tarifs 2017 comporte des investissements à hauteur de :

566 M€ en 2015,

541 M€ en 2016

soit un montant de 1 107 M€ pour le cumul des deux années.

La programmation 2015-2016 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 tendanciuellement 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 deux années à 251 M€, soit 23% 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.

Le détail des programmes d'investissements est présenté en Instance Régionale de Concertation pour les gares nationales et internationales. Ces programmes et leurs impacts prévisionnels sur la Redevance Quai sont également disponibles par segment tarifaire, sur demande écrite auprès de SNCF Réseau (GuichetUnique@resau.sncf.fr), sur la base du modèle figurant en annexe B6. La transmission est assurée par SNCF Réseau dans un délai indicatif de 3 mois, la demande devant être formulée à partir de la mise en consultation du DRG.

5.C • HYPOTHÈSES RELATIVES À LA DEMANDE DU SERVICE DE BASE

Pour établir la redevance quai, SNCF Réseau se base sur les mêmes hypothèses relatives à la demande de prestations régulées que SNCF Mobilités-Gares & Connexions. Ces hypothèses sont présentées dans l'introduction du présent DRG.

6. QUALITÉ ET COÛT DU SERVICE PRODUIT

6.A • QUALITÉ

SNCF Réseau délivre un service selon des objectifs de performance qui sont contractuellement définis avec SNCF Mobilités-Gares & Connexions dans le cadre de la Convention de Service en Gare relative à la gestion et l'entretien des biens en gare appartenant à SNCF Réseau.

Il en ressort un certain nombre d'objectifs selon les différentes natures de prestations. Certains de ces objectifs sont construits sur des données chiffrées, d'autres sur une approche basée sur le ressenti client :

➤ **Nettoyage** : le niveau de performance repose sur un objectif global visant un état de propreté correct et conforme aux exigences de sécurité (risque de chute) et de confort des usagers. Sur ce point, SNCF Réseau renvoie au dispositif précisé par SNCF Mobilités-Gares & Connexions en Partie A du présent document.

➤ **Déneigement** : le niveau de performance est assis sur la mise en place d'un dispositif de déneigement (astreinte + prestation de déneigement) visant à déneiger 74 % de gares (2 230 gares). Ce taux est variable selon les régions (de 100 % en Ile-de-France à 46 % en Aquitaine ou Midi-Pyrénées) en fonction du niveau de fréquentation des gares et du niveau d'exposition théorique à l'enneigement.

➤ **Elévatique** : le temps de disponibilité des équipements (ascenseurs, escaliers mécaniques et portes automatiques) est calculé par la différence entre le temps de disponibilité théorique (16 heures par jour) et le temps d'arrêt de l'équipement estimé à partir des mesures SuiMaGare. Le taux de disponibilité est calculé par le rapport entre le temps de disponibilité réelle de l'équipement et le temps de disponibilité théorique. Le niveau de performance moyen est fixé à 94 % en référence. 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).

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

Résultats 1^{er} semestre 2015, par région :

Taux de disponibilité moyen des ascenseurs de janvier à octobre 2015

Région	Nbre ascenseurs	Taux de disponibilité
Alsace	53	96,03%
Aquitaine	40	94,84%
Auvergne	19	98,08%
Basse-Normandie	19	90,59%
Bourgogne	6	98,98%
Bretagne	28	96,33%
Centre	13	83,87%
Champagne-Ardenne	34	94,61%
Franche-Comté	9	99,73%
Haute-Normandie	12	98,45%
Ile-de-France gares A	11	93,53%
Ile-de-France gares B et C*	188	89,15%
Languedoc-Roussillon	5	95,22%
Limousin	5	99,77%
Lorraine	46	98,56%
Midi-Pyrénées	9	86,64%
Nord-Pas-de-Calais	32	98,68%
PACA	65	88,92%
Pays-de-Loire	30	99,20%
Picardie	31	89,09%
Poitou-Charentes	10	97,48%
Rhône-Alpes	78	84,47%
Total	743	93,10%

* données 1^{er} trimestre 2015.

Taux de disponibilité moyen des escaliers mécaniques de janvier à octobre 2015

Région	Nbre escaliers mécaniques	Taux de disponibilité
Alsace	21	98,05%
Aquitaine	5	98,63%
Basse-Normandie	2	99,82%
Bourgogne	3	95,40%
Bretagne	2	90,77%
Franche-Comté	2	100%
Ile-de-France gares A	17	98,28%
Ile-de-France gares B et C*	118	98,20%
Languedoc-Roussillon	1	100%
Limousin	4	99,91%
Lorraine	3	95,78%
PACA	16	85,12%
Poitou-Charentes**	1	11,11%
Rhône-Alpes	5	99,19%
Total	200	96,67%

* données 1^{er} trimestre 2015.

** EM gare du Futuroscope à l'arrêt 8 mois - litige avec le constructeur.

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

Les délais de remise en service des ascenseurs et des escaliers mécaniques sont également contractualisés avec les mainteneurs et donnent lieu à un système incitatif de bonus et de malus.

En cas de pannes courantes, la contractualisation actuelle fixe le délai de remise en service à moins de 48 heures.

➤ **Contrôle technique :** le niveau de performance sur la vérification des installations techniques est soumis à contrôle réglementaire (ex. sécurité électrique).

S'agissant de la mesure de la performance, trois axes sont mis en œuvre :

- l'élaboration d'un bilan des actions conduites pour le compte de SNCF Réseau par SNCF Mobilités-Gares & Connexions (reporting). Cette démarche a été initiée pour la première fois en 2014 (année d'introduction du DRG), et constitue l'un des axes majeurs des évolutions initiées et à poursuivre.
- la réalisation du programme de gros entretien dont l'enveloppe prévisionnelle était de 13,36 M€ pour 2014 pour un réalisé qui a atteint 12,25 M€.
- la conduite régulière d'un état du patrimoine. Un premier audit a été réalisé en 2010-2011 par SNCF Mobilités-Gares & Connexions sur un échantillon de 550 gares et a permis de définir les objectifs de performance de la Convention de Services en Gares 2012-2014 (cf. annexe 1 de la CSG). En 2014-2015, SNCF Réseau et SNCF Mobilités-Gares & Connexions ont réalisé un nouvel audit sur le même échantillon de gares permettant de qualifier l'évolution de l'état du patrimoine.

L'ensemble de ces éléments peut être présenté lors des Instances Régionales de Concertation pour les gares nationales et internationales, et sont plus globalement disponibles sur demande des entreprises ferroviaires auprès du guichet unique.

6.B • PRODUCTIVITÉ

Dans le cadre de sa contractualisation avec SNCF Mobilités-Gares & Connexions, SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche de maîtrise des coûts.

Les charges d'exploitation représentent (en 2017) 63,6 M€ sur le montant total des charges de 113,6 M€ constituant la Redevance Quai, soit près de 56 % du coût final.

Par ailleurs, SNCF Réseau applique un coefficient de productivité de 0,9 % par an sur les postes de dépenses dont le montant est forfaitaire, ou au moins une partie (ce qui représente près de 60 % de ses charges d'exploitation en 2015).

Ainsi, pour 2017, le gain sur le périmètre de SNCF Réseau (hors effet indexation) serait de l'ordre de 360 K€ pour un montant de dépenses de l'ordre de 40 M€.

PARTIE B

ACCÈS ET SERVICES FOURNIS EN GARES DE VOYAGEURS PAR SNCF RÉSEAU AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES ET CANDIDATS AUTORISÉS

6.C • 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 2014 – 2017 (comptes de régulation 2014 – 2017) :

Agrégats - M€	2014	2017
Coûts d'exploitation courants	77,7	75,1
• dont entretien	69,3	63,6
• dont impôts et taxes	3,1	5,4
• dont fonctionnement RFF	5,3	6,1
Amortissements	40,7	42,3
Reprises de subventions	24,9	24,7
Rémunération du capital	32,9	30,9
50 % des recettes non-régulées	9,4	10
Redevance quais exigible	117	113,6

6.D • COÛT DU SERVICE

L'évolution du coût du service de base entre 2014 et 2017 sur le périmètre « toutes gares » est détaillée ci-dessous :

Agrégats - M€	2014	2015*	2016	2017
Chiffres d'affaires	126,4	117,6	116,2	123,6
• dont prestations de base	117,0	107,9	106,3	113,6
• dont recettes non-régulées	9,4	9,7	9,9	10,0
OPEX	-77,7	-80,2	-74,5	-75,1
• dont CSG	- 69,3	-69,8	-63,8	-63,6
• dont impôts et taxes	-3,1	-4,8	-5,8	-5,4
• dont fonctionnement SNCF Réseau	- 5,3	- 5,6	- 4,9	- 6,1
Marge opérationnelle	48,7	37,4	41,7	45,5

*en cours d'actualisation

Au cours des mêmes années, la valeur nette des actifs, subventions déduites, évolue comme suit :

VNC - M€	2014	2015	2016	2017
Total	392,6	383,6	432,5	471,5
• dont poids du passé (*)	392,6	383,6	374,8	363,6
• dont investissements programmés	-	-	57,7	107,9

(*) : le poids du passé désigne les investissements réalisés antérieurement à la construction tarifaire; exemple: le poids du passé des tarifs 2016 est constitué des investissements mis en service jusqu'à fin 2013.

SCHWOOG & GARE DE ROPPENHEIM & GARE DE ROSHEIM & GARE DE ROTHAU & GARE DE ROUNTZENHEIM & GARE DE RUSSHEIM & GARE DE SCHOPPERTEN & GARE DE SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER & GARE DE SCHWINDRATZHEIM & GARE DE SÉLESTAT & GARE DE SELTZ
RMATT & GARE DE VENDENHEIM & GARE DE WALBOURG & **GARE DE BERGERAC** & GARE DE WEYERSHEIM & GARE DE WILWISHEIM
LMAR & GARE DE COLMAR MÉSANGES & GARE DE COLMAR SAINT-JOSEPH & GARE DE DANNEMARIE & GARE DE FELLERING & GARE DE FELLERSHEIM
CH & GARE DE LUTTENBACH-PRÈS-MUNSTER & GARE DE LUTTERBACH & GARE DE MERXHEIM & GARE DE METZERAL & GARE DE METZERSHEIM
LOUIS & GARE DE SIERENTZ & **GARE DE STAFFELFELDEN** & GARE DE TAGOLSHEIM & GARE DE THANN & GARE DE THANN SAINT-JOSEPH
E ZU RHEIN & GARE D'AGONAC & GARE DE BELV & GARE DE CHÂTEAU-L'ÉVÊQUE & GARE DE CONDAT – LE LARDIN & GARE DE CONDAT
RAVEL & GARE DU BUGUE & GARE DU BUISSON & GARE DES EYZIES & GARE DES VERSANNES & GARE DE LIMEYRAT & GARE DE MURMELING

ANNEXES DE LA PARTIE B

THANN CENTRAL
ETTE FRANCE
GARE DE COULMERS
DE LE TEICH
S & GARE DE
SANT-MÉDARD
-CLAUDE & GARE
ROGER & GARE
EVILLE-SUR-ITTE
YERNEUIL-SUR-
RRIÈRES & GARE
SUR-SCIE & GARE
CH & GARE DE
LLE – MANNEVILLE
BRUYÈRES-LE-
URDAN LA FOUILLE
GARE DE GUILLE
E MAROLLES-
GARE DE EMILY
E GILLEY & GARE
DE LIESLE & GARE
DLOMBE & GARE
GARE DE LA MÉNAGE
& GARE DE LA
SAINT-AMOUR
BEAUMONT-LE-
RE DE GISORS
SERQUIGNY
EC – NOINTVILLE
& GARE DE HAINVILLE
RE DE LONGUEVILLE
DONTANIL & GARE
SCARÈNE & GARE
QUIER & GARE
GARE DERANVILLE

NT-LAURENT-DU-VAR & GARE DESOPEL & GARE D'ARLES & GARE DE TENDE & GARE DE THÉOULE-SUR-MER & GARE DE TOULON
DE CARRY-LE-ROUET & GARE DECASSIS & GARE DE CROIX SAINTE & GARE DEFOS-SUR-MER & GARE DE GARDANNE & GARE DE
OLORON-SAINTE-MARIE & GARE DE ORTHEZ & GARE D'OSSÈS-SAINTE-MARTIN-D'ARROSSA & **GARE DE PAU** & GARE DE PUYOÛ
GARE DE COMMENTRY & **GARE DE DOMPIERRE SEPT FONDS** & GARE DE GANNAT & GARE DE HURIEL & GARE DE LA VILLE GOZ
RENNES-SUR-ALLIER & GARE DE VICHY & GARE DE VILLENEUVE-SUR-ALLIER & GARE D'AURILLAC & GARE DE BOISSET & GARE DE
SUR-CÈRE & GARE D'YTRAC & GARE D'ALLEYRAS & GARE D'ARVANTAUREC & GARE DE BAS – MONISTROL & GARE DE BRIOUDE &
PONT DE LIGNON & GARE DE RETOURNAC & GARE DE SAINT-GEORGES-D'AURAC & **GARE DE SAINT-VINCENT LE CHÂTEAU** &
ERMONT LA ROTONDE & GARE DE DURTOL – NOHANENT & GARE DE GERZAT & GARE DE LA BOURBOULE & GARE DE LA MIOU
GARE DES MARTRES-DE-VEYRE & GARE D'AUTUN & GARE DE PONT DE DORE & GARE DE PONT-DU-CHÂTEAU & GARE DE PONT
GARE DE VOLVIC & GARE D'AUDRIEU & GARE DE BLONVILLE-SUR-MER – BENERVILLE & GARE DE BRETTEVILLE – NORREY & GARE
JARDIN & GARE DE LISIEUX & **GARE D'ERMONT EAUBONNE** & GARE DU MOLAY-LITTRY & GARE DE LISON & GARE DE MÉZIDON
DE CHERBOURG & GARE DE CARANTILLY – MARIGNY & GARE DE CARENTAN & GARE DE COUTANCES & **GARE DE FOLLIGNY** & GARE
GARE DE SAINT-CYPRIEN EN DORDOGNE & GARE DE CONDÉ-SUR-HUISNE & GARE D'ÉCOUCHÉ & GARE DE FLERS & GARE DE L'AIGLE
& GARE DE BRAZÉY-EN-PLAINE & GARE DE CHAUGEY & **GARE DE TOURS** & GARE DE COLLONGES & GARE DE CORGOLOIN & GARE
ELFORT-MONTBÉLIARD TGV & GARE DE NEUILLY-LÈS-DIJON & GARE D'OUGES & GARE DE NUITS-SAINTE-GEORGES & GARE DE P
BÉARD & GARE DE FOURCHAMBAULT & GARE DE COSNE-SUR-LOIRE & GARE DE CLAMECY & GARE DE DECIZE & GARE DE FLEZ
BANLAY & GARE DE POUIGUES-LES-EAUX & GARE DE POUILLY-SUR-LOIRE & GARE DE SAINCAIZE & GARE DE SAINT-PIERRE-LE-MO
CHALON-SUR-SAÔNE & GARE DE CHAMALIÈRES-SUR-LOIRE & GARE DE CHAUFFAILLES & GARE DE CHEILLY-LÈS-MARANGES & GARE
LES-BAINS & GARE D'ISSOIRE & **GARE DE CRÉTEIL POMPADOUR** & GARE DE MÂCON & **GARE DE MÂCON LOCHÉ TGV** & GARE DE
NEVAUX & GARE DE ROMANÈCHE-THORINS & GARE DE RULLY & GARE DE SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE & GARE DE SAINT-SYMPHO
DE BORDEAUX & GARE DE MONTARGIS & GARE DE CHAMPS – SAINT-BRIS & GARE DE CHÂTEL-CENSOIR & GARE DE COULANGON
ITS-SOUS-RAVIÈRES & GARE DE PONT-SUR-YONNE & GARE DE SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY & GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT
AY & GARE DE BELLE-ISLE-BÉGARD & GARE DE CENON & **PARIS GARE DU NORD** & GARE DE BROONS & GARE DE CALLAC & GARE
GARE DE MOUSTÉRU & GARE DE PAIMPOL & GARE DE TRACY SANCERRE & GARE DE TRONSAN & GARE DE FRÉJUS & GARE DE GO
NE & **GARE DE MONTPELLIER SAINT-ROCH** & GARE D'ÉTANG & GARE DE FLEURVILLE-ONT-DE-VAUX & GARE DE FONTAINES – I
EUSOT & GARE DE BAULE & GARE DE MERVANS & GARE DE MESVRES & GARE DE MONTCEAU-LES-MINES & **GARE DE BAYEUX** &
ARTENAY & GARE DE BEAUGENCY & GARE DE BOISSEAU & GARE DE BRIARE & GARE DE CERCOTTES & GARE DE CHAINGY FO
E DE CORBIGNY & GARE DE NOGENT-SUR-VERNISSON & GARE DE SAINT-AY & GARE DE SAINT-CYR-EN-VAL LA SOURCE & GARE I
& GARE DE MENNETOU-SUR-CHER & **GARE DE CANNES** & GARE DE MER & GARE DE MONTRICHARD & GARE DE NOUAN-LE-FU
DE THÉSÉE & GARE DE VENDÔME & GARE DE VENDÔME-VILLIERS-SUR-LOIR & GARE DE VEUVES-MONTEAUX & GARE DE VILLEFR
& GARE DE HAYBES & GARE DE JOIGNY-SUR-MEUSE & GARE DE LAIFOURLIART & GARE DE LUMES & GARE DE MOHON & GARE
ARD & GARE DE BOLOGNE & GARE DE CHAUMONT & GARE DE CHEVILLON & GARE DE CULMONT-CHALINDREY & GARE DE DOM
D'ÉVRY & GARE DE BREUIL-ROMAIN & GARE DE COURCY-BRIMONT & GARE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE & GARE DE DORMAN
S MAISON BLANCHE & GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE & **GARE DE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE** & GARE DE SAINTE-MENEHOULD

ANNEXES DE LA PARTIE B

- ANNEXE B1
Liste des quais avec leurs équipements
- ANNEXE B2
Tableau des périodes d'ouverture du RFN
- ANNEXE B3
Tarification des prestations de base :
 - Annexe B3a : Barème des redevances du service de base
 - Annexe B3b : Détail des comptes gares par segment tarifaire
 - Annexe B3c : Détail des charges de CSG par segment tarifaire
- ANNEXE B4
Barème des prestations complémentaires
- ANNEXE B5
Formulaire de déclaration des occupations au titre des prestations complémentaires
- ANNEXE B6
Détail des programmes d'investissements et de leurs impacts tarifaires (modèle complété sur demande)

