

Avis n° 2015-029 du 15 juillet 2015

portant sur les redevances relatives aux prestations régulées
fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs
pour l'horaire de service 2016

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE) ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2122-13 et L. 2133-5 ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;

Vu l'arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu l'avis n° 2014-021 du 4 novembre 2014 relatif aux projets de document de référence des gares de voyageurs pour les horaires de service 2015 et 2016 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2016 - Version 3 du 5 décembre 2014 », et ses annexes, publié par SNCF Réseau le 5 décembre 2014 sur son site internet ;

Vu la saisine du ministre chargé des transports en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports en date du 8 décembre 2014 ;

Après en avoir délibéré le 15 juillet 2015 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

SOMMAIRE

1. CONTEXTE	3
1.1 Portée de l'avis de l'Autorité	3
1.2 Définition des prestations régulées.....	4
2. METHODOLOGIE TARIFAIRE	5
2.1 Cadre juridique applicable pour la tarification	5
2.2 Méthodologie tarifaire de SNCF Réseau	6
2.2.1 Service de base.....	6
2.2.2 Prestations complémentaires	6
3. ANALYSE DE L'AUTORITE	7
3.1 Sur la transparence tarifaire	7
3.2 Sur les objectifs de performance et de productivité.....	8
3.3 Sur le coût moyen pondéré du capital.....	9
3.3.1 Le taux sans risque	9
3.3.2 La prime de risque.....	10
3.3.3 La structure financière.....	10
3.3.4 L'impôt sur les sociétés	11
3.4 Sur le calcul des amortissements.....	11
3.4.1 Les opérations de gros entretien.....	11
3.4.2 La méthode d'amortissement des grandes halles voyageurs	12
3.4.3 La méthode d'amortissement des ascenseurs et des escaliers mécaniques	12
3.4.4 Les durées d'amortissement des grandes halles de voyageurs, des ascenseurs et des escaliers mécaniques	13
3.5 Sur la formule de tarification	13
3.5.1 L'unité d'œuvre « départ-train »	13
3.5.2 Le cas des quais « dédiés »	14
3.6 Sur le classement de certaines gares	15

1. Contexte

1.1 PORTEE DE L'AVIS DE L'AUTORITE

1. SNCF Réseau (anciennement Réseau ferré de France) a publié le 5 décembre 2014 le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2016 - Version 3 du 5 décembre 2014 » (ci-après « *DRR 2016* »). Ce document, établi en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 modifié, intègre les éléments établis sous la responsabilité de SNCF Réseau ou de SNCF Mobilités ainsi que d'autres gestionnaires d'installations de service.
 2. Au titre de l'article L. 2111-9 du code des transports, SNCF Réseau a notamment pour mission la gestion des installations de service dont il est propriétaire. S'agissant des gares de voyageurs, la loi du 4 août 2014 a laissé inchangé le partage patrimonial entre SNCF Mobilités, chargé au titre de l'article L. 2141-1 du code des transports de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et SNCF Réseau qui conserve son patrimoine en gare (quais et grandes halles de voyageurs notamment) tel qu'il résulte du partage de 1997.
 3. L'annexe II de la directive 2001/14/CE listant les services à fournir aux entreprises ferroviaires a été modifiée par la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 pour prévoir que les prestations minimales comprennent l'utilisation de l'infrastructure principale :

« 1. *L'ensemble des prestations minimales comprend :*
a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
b) le droit d'utiliser les capacités accordées ;
c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ; (...) »¹.
4. L'infrastructure ferroviaire est définie à l'article 3 de la directive comme étant « *l'ensemble des éléments visés à l'annexe I* ». L'annexe I de la directive vise en particulier les « *quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises* ».
 5. A la lecture de ces deux annexes et compte tenu de la répartition du patrimoine en gare effectuée en 1997, une interprétation de la directive peut conduire à considérer qu'il faut intégrer la redevance quais dans les prestations minimales.
 6. Pour autant, une interprétation alternative peut être faite du même texte, en considérant que l'annexe I ne fait que recenser, aux fins d'une définition extensive de l'infrastructure ferroviaire, l'ensemble des composantes qui la constituent, et que l'annexe II détermine, sans référence directe à l'annexe I, les différentes catégories de redevance pour l'utilisation de ce réseau, organisées autour des services qui y sont définis. Dès lors, il n'y aurait pas lieu d'établir, dans la lecture du 1. de l'annexe II, de lien avec la définition de l'infrastructure que donne l'annexe I.
 7. Les dispositions de la directive ne sont donc pas suffisamment claires, précises et inconditionnelles pour justifier que l'Autorité écarte, lors de l'examen du projet de tarification de la redevance quais, la lecture opposée que retient le ministère chargé des transports dans son projet de transposition. Sous réserve de la confirmation de ce choix, après avis du Conseil d'Etat, l'Autorité prend en compte, dans le présent avis, le cadre juridique ressortant du décret du 20 janvier 2012 susvisé.
 8. Le document de référence des gares de voyageurs (ci-après « *DRG 2016* ») est l'annexe 9.1 du DRR 2016. Il est établi par le directeur des gares conformément au paragraphe I de l'article 14-1 du décret du 7 mars 2003 modifié. Il précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquelles elles sont fournies, et les redevances associées.

¹ Les éléments surlignés ont été ajoutés au texte de la directive précédente.

9. L'article L. 2133-5 du code des transports tel qu'issu de l'article 13 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 dispose que l'Autorité « *émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs et les autres infrastructures de services au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures.* »
10. Par courrier en date du 8 décembre 2014, l'Autorité a consulté le gouvernement sur le DRR 2016, en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports, pour obtenir ses observations éventuelles. A l'exception des échanges intervenus sur le traitement de la redevance quais, dans le cadre juridique résultant de la directive du 21 novembre 2012, le gouvernement n'a pas transmis d'observations.

1.2 DEFINITION DES PRESTATIONS REGULEES

11. En application de l'article 4 du décret du 20 janvier 2012, le DRG 2016 précise que le service de base² fourni par SNCF Réseau correspond à la mise à disposition de ses biens en vue de leur usage par les passagers, personnels et prestataires des entreprises ferroviaires. Le patrimoine en gare de SNCF Réseau comprend les quais, les couvertures de quais (abris maçonnés, marquises, halles voyageurs, etc.), les accès aux quais (passages souterrains, passerelles, ascenseurs et escaliers mécaniques, etc.), les équipements relatifs aux quais (éclairage voyageurs, équipements de sécurité incendie, etc.) et, le cas échéant, les accès routiers et piétons à la gare, les cours de gares et les infrastructures de stationnement.
12. A ce titre, SNCF Réseau est responsable de l'exploitation et de l'entretien courant de son patrimoine, notamment de la fourniture d'énergie et de fluides, du nettoyage, du déneigement et du déglçage, de la maintenance des équipements. Il réalise également des opérations de gros entretien, de développement et de mises aux normes. Dans les faits, la gestion courante des biens de SNCF Réseau est effectuée par la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités en vertu de la convention de service en gares (ci-après dite « CSG ») prévue à l'article 16-1 du décret du 7 mars 2003 modifié.
13. Les prestations complémentaires comprennent, le cas échéant, les prestations suivantes :
 - la mise à disposition d'espaces ou de locaux adaptés à la réalisation des opérations de vente de titres pour les services de transport ferroviaire ;
 - la mise à disposition de locaux de service pour les personnels d'accompagnement ou de conduite de l'entreprise ferroviaire ;
 - la mise à disposition des locaux et installations nécessaires aux prestataires des entreprises ferroviaires pour la réalisation des services techniques incluant l'avitaillement et le nettoyage ; la prestation comprend, le cas échéant, l'accès depuis la voie publique pour les livraisons nécessaires.
14. Conformément au paragraphe II de l'article 2 du décret du 20 janvier 2012, dès lors que l'une des prestations complémentaires est fournie à une entreprise ferroviaire ou à un candidat autorisé, elle doit l'être dans des conditions transparentes et non discriminatoires à toute autre entreprise ferroviaire ou à tout autre candidat autorisé qui en fait la demande.
15. Le service de base ainsi que les prestations complémentaires mentionnées précédemment lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur sont qualifiés de prestations régulées, au sens du paragraphe III de l'article 2 du décret du 20 janvier 2012.
16. Les barèmes des redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs par SNCF Réseau sont publiés dans les annexes B3 et B4 du DRG 2016.

² Voir DRG 2016, version du 5 décembre 2014, p. 60.

2. Méthodologie tarifaire

2.1 CADRE JURIDIQUE APPLICABLE POUR LA TARIFICATION

17. Le paragraphe 7 de l'article 31 de la directive du 21 novembre 2012 précise les principes tarifaires pour les installations de service, en disposant que « *la redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'annexe II, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ».
18. Cette disposition a été transposée dans la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, laquelle modifie l'article L. 2122-13 du code des transports qui prévoit désormais que « *les redevances pour les prestations offertes sur les infrastructures de service ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ces redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles* ».
19. Dans la réglementation nationale applicable aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service, il est prévu aux termes de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 que : « *La fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel. Le montant de chaque redevance peut être modulé, en tenant compte de la situation de la concurrence et dans des conditions transparentes et non discriminatoires, pour tenir compte, selon la prestation régulée :*
 - *du type de convoi, notamment de sa capacité d'emport ou de sa longueur ;*
 - *du type de service de transport qu'assure le convoi ;*
 - *du nombre de voyageurs susceptibles de bénéficier de la prestation ;*
 - *de la période horaire d'utilisation ;*
 - *du délai entre la demande et la date prévue de fourniture de la prestation ;*
 - *de la quantité de marchandises exprimée en unités de transport intermodal ou en tonnes. »*
20. Les principes de tarification applicables aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs sont précisés dans l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié :
 - les redevances sont établies annuellement pour chaque « périmètre de gestion » des gares, *i.e.* pour chaque gare ou ensemble fonctionnel de gares pour les gares d'intérêt national et pour l'ensemble des gares dans une région pour les gares d'intérêt régional ou local ;
 - les redevances visent à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation des prestations régulées ;
 - les charges prévisionnelles comprennent l'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation, le financement de la dotation aux amortissements et le coût des capitaux engagés ;
 - les prévisions de charges tiennent compte des coûts constatés pour le dernier exercice comptable et des objectifs de performance et de productivité ;
 - pour les charges communes à la fourniture des prestations régulées et des prestations non régulées, seule la quote-part liée aux prestations régulées est prise en compte pour l'établissement des redevances ;
 - lorsqu'il est positif, 50% du résultat des activités non régulées est rétrocédé aux activités régulées sous forme de déduction de charges ;
 - la redevance relative à l'occupation de locaux ou d'espaces peut être modulée dans des conditions transparentes et non discriminatoires et en prenant en considération la situation de la concurrence, la localisation des espaces par rapport aux flux de voyageurs et les prix du marché de l'immobilier dans le périmètre environnant la gare pour des locaux ou espaces à usage comparable.

2.2 METHODOLOGIE TARIFAIRE DE SNCF RESEAU

2.2.1 Service de base

21. Les coûts associés au service de base fourni par SNCF Réseau s'élèvent au niveau national à environ 113 millions d'euros (M€) pour l'horaire de service 2016 répartis de la manière suivante :
- coûts d'exploitation courants (81,7 M€) ;
 - amortissements (19,6 M€ nets de subventions) ;
 - rémunération du capital (21,5 M€) ;
 - en réduction des charges précédentes, la rétrocession de 50% du résultat des activités non régulées (9,9 M€).
22. Pour tout périmètre de gestion, le service de base est facturé à chaque entreprise ferroviaire au départ-train commercial. La redevance est obtenue en divisant l'ensemble des charges prévisionnelles du service de base par le trafic prévisionnel, exprimé en nombre de départs-trains.
23. Une régularisation en cas d'erreurs de prévision sur les investissements et sur les départs-trains est mise en œuvre par SNCF Réseau. Ainsi, tout écart positif ou négatif par rapport au niveau des investissements prévu donne lieu à régularisation. De même une sous-estimation du trafic, qui conduirait à surestimer le niveau des redevances perçues, fait l'objet d'une correction par SNCF Réseau sous forme d'avoir en faveur des transporteurs. En revanche, SNCF Réseau n'émet pas de facture supplémentaire si le trafic constaté s'avère inférieur à celui prévu pour l'élaboration de la redevance.

2.2.2 Prestations complémentaires

24. SNCF Réseau met à disposition des entreprises ferroviaires, à leur demande, des espaces ou locaux sur le périmètre de ses biens pour la vente de billets, l'avitaillement ou le nettoyage et pour les personnels d'exploitation. En application du paragraphe III de l'article 2 du décret du 20 janvier 2012, cette mise à disposition est considérée comme une prestation régulée dès lors que SNCF Réseau est l'unique fournisseur de cette prestation.
25. Le loyer à payer est composé d'une redevance et d'un forfait de charges communes de la gare. La redevance est établie en référence à « *La cote annuelle des valeurs vénales immobilières et foncières au 1^{er} janvier 2012* » publiée par les éditions Callon. La valeur locative retenue correspond à :
- la valeur locative minimale des bureaux rénovés pour les locaux de service (par exemple pour le personnel roulant) ;
 - la valeur locative des locaux industriels pour les locaux techniques ;
 - la valeur locative des entrepôts pour les locaux de stockage (par exemple pour l'avitaillement) ;
 - la valeur locative des commerces de 2^{ème} catégorie pour les espaces et locaux destinés aux opérations commerciales.
26. L'actualisation des valeurs issues de la cote « Callon » est réalisée par SNCF Réseau avec un taux annuel de 2,20%. Pour les gares dont la localité n'est pas cotée, une moyenne régionale est utilisée (moyenne départementale dans le cas de la région Île-de-France).

3. Analyse de l'Autorité

27. L'Autorité a réalisé un premier examen des redevances relatives aux prestations régulées dans son avis motivé n° 2014-021 du 4 novembre 2014 relatif au projet de DRG pour l'horaire de service 2016, dans sa version du 10 juillet 2014.
28. Dans cet avis³, l'Autorité a invité les gestionnaires de gares à accélérer leurs travaux sur les sujets suivants :
- la refonte des critères de modulation du système de tarification ;
 - l'élaboration d'une tarification incitative à une meilleure maîtrise des coûts ;
 - la justification des hypothèses de prévisions de trafics et la fiabilisation des hypothèses liées aux investissements ;
 - la fiabilisation des hypothèses de contribution des activités non régulées ;
 - la mise au point d'éventuels mécanismes de régularisation.
29. Dans le cadre du présent avis, l'analyse du DRG 2016 par l'Autorité, éclairée par les avis et décisions déjà rendus, a porté en particulier sur :
- la transparence tarifaire ;
 - les objectifs de performance et de productivité ;
 - le coût moyen pondéré du capital ;
 - le calcul des amortissements ;
 - la formule de tarification ;
 - le classement de certaines gares.

3.1 SUR LA TRANSPARENCE TARIFAIRE

30. Le paragraphe IV de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié dispose qu'une comptabilité analytique distingue sur chaque périmètre de gestion :
- les charges liées aux prestations régulées ;
 - les charges liées aux prestations non régulées ;
 - et la quote-part des charges communes liées à des prestations régulées.
31. Selon ce même article, cette comptabilité analytique permet de retracer les produits et les charges liés aux prestations régulées sur chacun de ces périmètres. Elle est en outre communiquée sur demande à l'Autorité ainsi qu'aux autorités organisatrices et aux entreprises ferroviaires concernées.
32. Le paragraphe II de l'article 14-1 du décret du 7 mars 2003 modifié prévoit que le DRG « *justifie, pour chaque périmètre de gestion défini au I de l'article 13-1, par référence aux principes de détermination des redevances prévues au II de ce même article : (...)*
- c. la prévision des coûts liés aux installations et aux services en distinguant les charges directement liées aux prestations régulées et les charges communes ;*
 - f. les programmes d'investissements ainsi que la structure des financements correspondants justifiant les amortissements et le calcul du coût des capitaux engagés prévus à l'article 13-1 ; (...)* »

³ Paragraphe II.1. de l'avis.

33. Selon le même article, « *le document de référence des gares de voyageurs s'inscrit dans une perspective pluriannuelle et permet une comparaison des coûts affectés aux gares sur les deux années antérieures* ». Il est également précisé que les charges prises en compte par SNCF Réseau au titre des prestations régulées pour la détermination de la redevance relative à son patrimoine en gare distinguent les charges de gestion relevant de la convention de services en gare et les charges d'investissement.
34. L'Autorité estime que le DRG 2016 ne satisfait pas aux exigences de transparence issues de cet article, applicable pour chaque périmètre de gestion des gares de voyageurs.
35. D'une part, il n'apporte pas l'ensemble des justifications prévues par la réglementation. Ainsi le DRG se limite à fournir des informations agrégées au niveau national : aucune annexe ne vient indiquer, par périmètre de gestion, les montants prévisionnels de charges pris en compte pour le calcul des redevances. De plus, l'absence de détails sur les programmes d'investissements ne permet pas d'évaluer leur impact sur les redevances.
36. D'autre part, il ne s'inscrit pas dans une perspective pluriannuelle et ne permet pas une comparaison, par périmètre de gestion, des coûts affectés aux gares sur les deux années antérieures.
37. En outre, bien que, dans le cadre des instances régionales de concertation pour les gares de catégorie A, SNCF Réseau produise des informations détaillées sur les redevances, une telle information ne suffit pas à répondre aux obligations réglementaires de transparence car elle n'est assortie d'aucune des garanties de forme comme de fond attachées à l'application des obligations posées par le décret. Cette information, pour autant qu'elle réponde aux exigences réglementaires, doit en conséquence trouver sa place dans le DRG ou ses annexes.
38. Par ailleurs, SNCF Réseau ne fournit pas non plus, de façon systématique, des informations équivalentes pour les gares de catégories B et C.

3.2 SUR LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE ET DE PRODUCTIVITE

39. Le paragraphe II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié prévoit que « *Les prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité pour l'exercice le plus récent et des objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares de voyageurs* ».
40. Il ressort de cet article que les charges prévisionnelles prises en compte pour le calcul des redevances doivent tenir compte d'objectifs de performance et de productivité.
41. S'agissant de la productivité, l'Autorité relève que les objectifs en matière d'évolution des coûts ne sont pas affichés dans le DRG 2016. SNCF Réseau ne détaille pas les hypothèses d'indexation des coûts ni les postes de charges auxquels est appliqué le gain de productivité de 0,9%.
42. S'agissant des objectifs de performance, l'Autorité note que SNCF Réseau ne précise pas la méthode utilisée pour mesurer la qualité du service rendu. Seul un taux moyen de disponibilité des accès mécanisés aux quais est fixé à 94%. Au-delà du choix des objectifs de performance retenus, l'Autorité considère que seule la mise en place, en concertation avec les parties prenantes, d'un mécanisme de pénalité en cas de non-réalisation des objectifs est de nature à inciter le gestionnaire de la gare à atteindre ou dépasser le niveau de performance affiché.
43. Enfin, le DRG 2016 n'a pas été amendé pour répondre à l'obligation, introduite par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, figurant à l'article L. 2122-13 du code des transports, qui prévoit que « *les redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles* ». Il appartiendra à SNCF Réseau d'engager sans délai une réflexion pour traduire dans sa proposition de tarification cette nouvelle obligation posée par la loi. Un décret d'application pourrait utilement en préciser les contours.

3.3 SUR LE COUT MOYEN PONDERE DU CAPITAL

44. Le paragraphe II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié précise que les redevances liées aux prestations régulées doivent permettre de « *couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations* ». Il précise que « *Ces charges comprennent pour les biens et services en gare de voyageurs : (...) c) Le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements* ».
45. Ainsi, le décret du 7 mars 2003 modifié prévoit la prise en compte d'une rémunération des capitaux, correspondant aux charges liées à la dette et aux fonds propres du gestionnaire de gare.
46. Le DRG 2016, dans son chapitre 4.E (partie B), précise la formule de calcul du coût moyen pondéré du capital (ci-après « *CMPC* ») pour le patrimoine de SNCF Réseau dans les gares de voyageurs :

$$CMPC (AV IS_{min}) = K_{CP} / (1 - IS_{min}) \times CP / (CP+D) + K_D \times (1 - IS_{déductible}) / (1 - IS_{min}) \times D / (CP+D)$$

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

$$\text{coût de la dette} = K_D = \text{taux sans risque} + \beta_D \times \text{prime du marché}$$

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

47. SNCF Réseau précise en outre que l'évaluation du coût du capital fait 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 β_e de sensibilité de l'actif économique à l'évolution du marché, évalué sur la base d'analyses de risque comparatives et intrinsèques ;
 - la structure de capital cible : part de la dette dans le financement de l'actif $D / (CP+D)$ et part des capitaux propres $CP / (CP+D)$, estimées de façon normative sur la base d'une structure de bilan crédible pour un gestionnaire d'infrastructure régulé ;
 - le *spread* [= $\beta_D \times$ prime du marché] de financement exigé par les créanciers en contrepartie de l'achat d'obligations.
48. Le coût moyen pondéré du capital fixé par SNCF Réseau pour la redevance pour le service de base pour 2016 s'élève à 6,2%, pour un montant total de rémunération des capitaux engagés de 21,5 millions d'euros.
49. L'Autorité s'est attachée à examiner les niveaux retenus pour chacun des paramètres intervenant dans le calcul du coût moyen pondéré du capital : taux sans risque, prime de risque, structure financière et impôt sur les sociétés.
50. L'analyse conduite par l'Autorité se limite à l'activité de gestion du patrimoine de SNCF Réseau dans les gares de voyageurs. En particulier, l'appréciation du risque fondant l'estimation du coût des fonds propres dans le présent avis prend en compte les spécificités de la mission de gestionnaire de gares notamment en matière de principes règlementaires de tarification. Par conséquent, l'Autorité n'a pas effectué une analyse des risques associés à l'ensemble des missions de SNCF Réseau et le taux de rémunération des capitaux estimé ci-après ne saurait être étendu à ce périmètre plus large.

3.3.1 Le taux sans risque

51. Afin d'éviter les effets de cycle trop importants, l'Autorité a, dans son avis n° 2013-024 du 22 octobre 2013, retenu un taux sans risque correspondant au « *rendement moyen des obligations d'Etat Français à dix ans, émis au cours des dix dernières années connues* ».
52. L'Autorité constate que la moyenne entre octobre 2004 et septembre 2014 des obligations d'Etat à 10 ans, période pouvant être considérée comme pertinente au moment de la publication du DRG 2016,

s'établit à 3,3%. Cette moyenne présente un écart faible avec le taux de 3,4% retenu par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2016.

3.3.2 La prime de risque

53. La valeur de la prime de risque doit tenir compte de la nature de l'activité de SNCF Réseau en sa qualité de gestionnaire de gares de voyageurs, de la sensibilité de son résultat aux aléas économiques, de son modèle tarifaire et de son statut d'établissement public. Plusieurs facteurs conduisent à considérer que cette prime de risque doit être inférieure à celle retenue par SNCF Réseau, notamment :
- le caractère d'infrastructures de long terme et le poids des activités conventionnées dans le trafic dans les gares de voyageurs en font une activité à flux de trésorerie prévisible ;
 - le système de tarification, qui s'apparente à un mécanisme de type « *Cost plus* », permet, par construction, au gestionnaire de couvrir l'essentiel de ses coûts en réajustant annuellement sa trajectoire financière. Les redevances étant établies annuellement, si les trafics ou les charges constatés s'écartent des prévisions, ces derniers peuvent être corrigés sur les horaires de service suivants.
54. S'agissant de la prime du marché, l'Autorité s'est à plusieurs reprises prononcée sur son niveau. Elle considère que la prime de marché associée aux activités relatives aux gares de voyageurs doit être comprise entre 2% et 3% par référence aux méthodologies développées en matière d'analyse des risques liés aux investissements publics.
55. S'agissant du coefficient bêta, l'Autorité a, dans ses précédents avis, contesté l'échantillon retenu par SNCF Réseau qui conduisait à fixer ce coefficient par comparaison aux coefficients bêtas utilisés pour d'autres gestionnaires d'infrastructure. Elle a considéré que le profil de risque des gestionnaires de gares diffère de façon importante de celui des activités choisies comme comparables⁴. Ainsi, l'Autorité a proposé, pour la définition du CMPC des horaires de service 2014 et 2015, de retenir un bêta d'une valeur de 0,42, par analogie aux moyennes observées dans le secteur de l'électricité. Cette valeur a été revue à 0,33 dans les derniers tarifs⁵. En tout état de cause, l'Autorité a précisé que le bêta retenu ne saurait excéder 0,5, correspondant à l'évaluation par la mission présidée par Emile Quinet de la sensibilité moyenne du secteur des transports aux aléas économiques.
56. Au vu de ce qui précède, l'Autorité retient une fourchette pour la prime du marché comprise entre 2 et 3 % et pour la valeur du bêta comprise entre 0,33 et 0,5.

3.3.3 La structure financière

57. SNCF Réseau fonde son calcul du CMPC sur une structure financière moyenne calculée à partir d'un échantillon de gestionnaires d'infrastructure. SNCF Réseau retient ainsi le taux moyen d'endettement de 58,8% constaté pour les entreprises prises en comparaison, qui traduit selon lui « *une structure bilancielle crédible pour une entreprise régulée gestionnaire d'infrastructure* ».
58. Pour l'Autorité, il n'y a pas lieu de s'écarter de l'objet de la rémunération du capital qui vise à couvrir les coûts de la ressource financière nécessaire au financement des investissements à travers le recours à la dette ou à des fonds propres. Ainsi, la structure financière prise en compte n'a pas lieu de s'écarter des valeurs réelles d'endettement et de capitaux propres de SNCF Réseau constatées dans le bilan de l'entreprise, faute de bilan propre à l'activité de gestion des quais ou même à toute autre activité l'englobant.
59. A la lecture des comptes de SNCF Réseau, il est constaté que le dernier taux d'endettement connu lors de l'établissement du DRG 2016 s'établissait à 71,5% (taux constaté pour l'exercice comptable 2013). L'Autorité retient donc cette valeur pour l'évaluation du CMPC.

⁴ Avis et décision n° 2012-016, paragraphe II.21.

⁵ Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 12 décembre 2013 portant décision relative aux tarifs d'utilisation d'un réseau public d'électricité dans le domaine de tension HTA ou BT.

3.3.4 L'impôt sur les sociétés

60. S'agissant de l'impôt sur les sociétés, SNCF Réseau est, sous réserve d'éventuelles évolutions fiscales, durablement assujéti à une imposition réduite compte tenu à la fois de l'ampleur des déficits reportables et d'une perspective de retour à l'équilibre repoussée de plusieurs années⁶. Le report en avant des déficits est limité depuis les exercices clos à compter du 31 décembre 2012 à hauteur de 50% du bénéfice de l'exercice⁷. Ainsi, au lieu du taux standard de 34,43%, SNCF Réseau paie un taux d'impôt minimal de 17,22% que l'Autorité retient pour l'évaluation du CMPC.
61. En conclusion de son analyse, l'Autorité retient une estimation du coût moyen pondéré du capital avant impôt fondée sur les fourchettes de valeurs suivantes

	Estimation SNCF Réseau	Estimations de l'Autorité	
		Estimation basse	Estimation haute
Rémunération des fonds propres avant IS	10,9%	6,4%	9,6%
Rémunération des fonds propres après IS	9,4%	5,3%	7,9%
Taux sans risque	3,4%	3,3%	3,3%
Bêta désendetté	0,52	0,33	0,5
Prime de risque marché	6%	2%	3%
Coût de la dette avant IS	3,8%	3,8%	3,8%
Taux d'endettement	58,8%	71,5%	71,5%
Taux d'impôt sur les sociétés	13,77%	17,22%	17,22%
CMPC après IS	5,4%	3,8%	4,5%
CMPC avant IS	6,2%	4,6%	5,4%

3.4 SUR LE CALCUL DES AMORTISSEMENTS

62. La réglementation fait mention explicite d'une assise comptable pour l'établissement de la tarification. Ainsi le décret du 7 mars 2003 modifié, au paragraphe II de son article 13-1, indique que « *les prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité* », les charges étant définies comme comprenant « *le financement de la dotation aux amortissements des investissements* ».

3.4.1 Les opérations de gros entretien

63. Les opérations de gros entretien correspondent à des travaux d'entretien prévus dans le cadre de la CSG. Le montant prévisionnel pris en compte dans le DRG 2016 au titre de ces opérations s'élève à 13,8 M€.
64. Même si ces opérations recouvrent des réalités et des montants unitaires divers, toutes ne peuvent être considérées comme des charges d'exploitation et une partie au moins devrait être immobilisée.
65. Dès son avis n° 2012-025 du 14 novembre 2012 sur le projet de DRG 2014⁸, l'Autorité a noté que les coûts liés à ces opérations de gros entretien sont traités dans leur ensemble par SNCF Réseau

⁶ La loi du 4 août 2014 prévoit ainsi l'objectif d'une couverture du coût complet du réseau à un horizon de 10 ans.

⁷ Dispositions du troisième alinéa du I de l'article 209 du code général des impôts (CGI).

⁸ Paragraphe II.28 de l'avis.

comme une charge non immobilisée et critiqué ce traitement. Cette observation a été réitérée par l'Autorité dans l'avis n° 2013-026 du 12 novembre 2013 sur les projets de DRG 2014 et 2015⁹.

66. L'Autorité constate que SNCF Réseau a peu progressé dans ses démarches depuis 2012 et ne s'engage pas sur le fait qu'une partie des opérations de gros entretien soit amortie pour l'horaire de service 2016. En effet, SNCF Réseau explique que le processus est en cours d'initialisation, pour aboutir à un dispositif applicable vraisemblablement pour l'horaire de service 2018.
67. Des contraintes d'interfaçage des outils informatiques entre Gares & Connexions, qui réalise ces travaux, et SNCF Réseau seraient à l'origine de difficultés dans le processus de comptabilisation des opérations de gros entretien en tant qu'actifs immobilisés, ce qui expliquerait que le processus n'ait pu aboutir.
68. Quelles que soient les difficultés techniques, organisationnelles ou informatiques alléguées par SNCF Réseau, les règles et principes comptables exigent d'identifier dans son patrimoine tout actif, c'est-à-dire tout élément identifiable, porteur d'avantages économiques futurs et utilisé au-delà de l'exercice en cours, ce qui le distingue d'une charge d'exploitation annuelle. En conséquence, afin de se mettre en conformité avec les règles et principes comptables nationaux, SNCF Réseau doit sans plus de délai procéder à la comptabilisation des actifs mis en service suite à l'achèvement des opérations de gros entretien.
69. Pour les projections d'investissement utilisées pour le calcul des tarifs 2016, une analyse *a priori* des programmes d'opérations de gros entretien doit permettre de justifier les opérations devant être immobilisées et les opérations pouvant être comptabilisées en charges d'exploitation. Pour l'application du mécanisme de régularisation, SNCF Réseau devra se mettre en situation d'immobiliser en 2016 les opérations concernées.

3.4.2 La méthode d'amortissement des grandes halles voyageurs

70. Le patrimoine de SNCF Réseau en gare intègre 91 grandes halles de voyageurs. Leur création datant en moyenne de 1901, la comptabilité présente de nombreuses lacunes et les valeurs comptables ne reflètent pas la valeur réelle des actifs. Pour pallier ce manque, SNCF Réseau a décidé de prendre en compte une valeur de remise à neuf calculée au m² et appliquée à toutes ses grandes halles de voyageurs et ce quelle que soit la date de leur création ou de leur dernier renouvellement.
71. Comme elle l'a indiqué dans son avis n° 2013-026 précité, l'Autorité estime légitime que, pour le calcul des tarifs, SNCF Réseau corrige les lacunes de la base comptable dans le cas d'incohérences historiques et prenne en compte une base technique palliant les incohérences de la comptabilité.
72. Néanmoins, l'utilisation exclusive d'une valeur à neuf n'apparaît pas satisfaisante puisque cela revient à augmenter artificiellement la valeur de ces actifs. Les estimations doivent être adaptées à l'âge réel des actifs ou être appliquées à partir de la date de leur dernier renouvellement.

3.4.3 La méthode d'amortissement des ascenseurs et des escaliers mécaniques

73. S'agissant des ascenseurs et des escaliers mécaniques, la comptabilité fournit une base de calcul satisfaisante. Pour autant, pour l'établissement de ses tarifs, SNCF Réseau remplace une valeur comptable par une valeur revalorisée, afin de venir traduire le besoin futur d'investissement sur ces actifs.
74. L'Autorité s'est déjà prononcée sur ce point dans son avis n°2013-026 précité et estime que la réglementation ne permet pas d'inclure de mécanisme de préfinancement dans les tarifs.

⁹ Paragraphe II.45 de l'avis.

3.4.4 Les durées d'amortissement des grandes halles de voyageurs, des ascenseurs et des escaliers mécaniques

75. Les durées d'amortissement par composant retenues par SNCF Réseau diffèrent selon qu'il s'agisse des durées retenues dans la comptabilité générale ou bien celles prises en compte dans l'établissement des tarifs. En effet, la durée comptable d'amortissement est de 50 ans pour les grandes halles de voyageurs et de 10 ans pour les ascenseurs et escaliers mécaniques, alors que la durée retenue pour l'établissement de la redevance est respectivement de 35 ans et 15 ans.
76. Pour l'Autorité, le gestionnaire d'infrastructure doit tenir compte des durées d'utilité comme énoncé dans le référentiel comptable utilisé par SNCF Réseau (norme IAS 16) pour la détermination des durées employées pour la comptabilité générale et le calcul des tarifs.
77. La durée d'amortissement retenue par SNCF Réseau pour la tarification des grandes halles de voyageurs n'apparaît pas suffisamment longue et devrait être en lien avec la durée comptable, qui est de 50 ans. L'Autorité s'interroge en particulier sur la nature de ces renouvellements et sur la nécessité d'une remise à neuf complète de ces structures tous les 35 ans.
78. En ce qui concerne les escaliers et ascenseurs mécaniques, ceux-ci sont désormais amortis pour le calcul de la tarification sur une durée de 15 ans tandis que l'amortissement comptable retenu est resté de 10 ans. La durée de vie économique retenue semble davantage en lien avec l'utilisation effective de ces actifs.
79. Dans tous les cas, il convient que SNCF Réseau réalise, sous le contrôle de ses commissaires aux comptes, une étude technique afin de définir des durées d'amortissement qui correspondent à la durée d'utilisation réelle des grandes halles de voyageurs, des ascenseurs et des escaliers mécaniques.

3.5 SUR LA FORMULE DE TARIFICATION

3.5.1 L'unité d'œuvre « départ-train »

80. L'article 3 du décret du 20 janvier 2012 prévoit que le niveau des redevances acquitté par un utilisateur doit être lié au degré d'utilisation réel. A cette fin, ce même article précise que la redevance peut être modulée, notamment en fonction du type de service de transport assuré par le convoi.
81. A titre de comparaison, la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités, autre gestionnaire des gares, propose une modulation d'une partie du tarif du service dit « prestation de base » dans le but de refléter le degré d'utilisation réel des services en gare par les différents types de train, ce que ne permet pas l'unité d'œuvre « départ-train ». Le DRG 2016¹⁰ indique à cet égard que : « *la distinction d'une part variable permet de moduler la redevance exigible par départ-train, dans des conditions transparentes et non discriminatoires. Certaines charges sont proportionnelles au temps d'accueil des voyageurs en gare, ce que l'unité d'œuvre départ-train ne reflète qu'imparfaitement* ».
82. Ainsi, la possibilité de moduler le tarif de la prestation vise justement à tenir compte des différences d'utilisation entre les transporteurs. Il apparaît donc nécessaire que SNCF Réseau étudie les limites de l'unité d'œuvre « départs-trains » qu'il utilise et propose le cas échéant des pistes d'amélioration de la méthode de répartition des charges entre les transporteurs.
83. Cependant, comme le souligne la jurisprudence de l'Autorité sur la modulation des tarifs, il importe de vérifier, sur la base d'études précises, la pertinence des charges à moduler et du choix des coefficients à appliquer, ainsi que leur impact tarifaire. A titre d'illustration, l'Autorité a jugé inopportun de modifier isolément un des coefficients de la modulation appliquée par Gares & Connexions sans avoir une vision d'ensemble du système global de modulation et des améliorations à y apporter¹¹.

¹⁰ Voir DRG 2016, version du 5 décembre 2014, p. 33.

¹¹ Avis n° 2012-025 précité, paragraphe II.33.

3.5.2 Le cas des quais « dédiés »

84. Si, comme l'indique SNCF Réseau, il n'existe pas de principe d'affectation des quais en fonction des activités ni la création de droits acquis au maintien ultérieur de l'affectation, certains quais sont cependant actuellement utilisés de façon exclusive, sauf nécessité opérationnelle, par un seul transporteur, à l'instar de certains quais d'Île-de-France, utilisés par les seuls services Transilien et dont l'accès est soumis à des lignes de contrôle automatique de banlieue.
85. Ainsi, dans les six gares parisiennes d'intérêt national (hors gares souterraines) et la gare d'Aéroport CDG 2, l'activité Transilien est caractérisée par un nombre de départs-trains important par rapport au nombre de quais qu'il utilise et pose la question de savoir si l'unité d'œuvre « *départ-train* » reflète correctement le degré d'utilisation réel du service fourni par SNCF Réseau. Or tel n'est pas le cas au regard des éléments qui suivent.
86. En effet, au sein des charges de la CSG, les postes de charges principaux sont le nettoyage des biens, les gros travaux et la surveillance réglementaire et technique des équipements. Ces répartitions sont différentes d'un périmètre de gestion à l'autre, selon la réalité comptable et physique des gares concernées¹².
87. S'agissant plus précisément des charges de nettoyage, prépondérantes dans l'assiette de coûts, un montant forfaitaire est convenu entre SNCF Réseau et la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités dans le cadre de la CSG pour l'ensemble des gares de voyageurs. SNCF Réseau l'affecte ensuite sur chacune des gares à l'aide d'une modélisation des coûts de nettoyage au mètre carré selon cinq catégories de gares constituées à cet effet. Cette segmentation est réalisée en fonction de l'organisation du nettoyage (quotidien ou hebdomadaire, avec ou sans permanence,...) et prend en compte le nombre de « pics » journaliers de flux de voyageurs dans la gare et non directement le nombre de voyageurs.
88. En l'espèce, dans les gares d'intérêt national en Île-de-France, l'organisation du nettoyage semble nécessiter une permanence afin de réaliser des actions ponctuelles en journée, en plus de la remise à niveau quotidienne. Ainsi, les six gares parisiennes d'intérêt national correspondent toutes au prix de nettoyage le plus élevé, soit environ 20 €/m², calculé à partir de la moyenne des coûts de nettoyage d'un échantillon de grandes gares parisiennes, issus de contrats avec les sous-traitants de Gares & Connexions.
89. En outre, les contrats passés par Gares & Connexions pour une gare donnée ne font pas ressortir une différence entre les quais de cette gare. Ils couvrent le nettoyage de l'ensemble de la gare et non pas seulement les quais ou le périmètre de SNCF Réseau de façon générale. Ainsi, les contrats de nettoyage dans les gares parisiennes font l'objet d'un prix global, éventuellement par type de surface (hall, ventes-contact, départs-arrivées, zones d'attentes, etc.) mais sans distinguer les quais entre eux. Ils intègrent de fait une forme de péréquation entre les surfaces de la gare, intrinsèque à une logique de contrat unique de sous-traitance : entre les quais, entre surfaces appartenant à SNCF Mobilités ou SNCF Réseau, entre surfaces liées aux activités régulées ou non régulées.
90. De la même manière, SNCF Réseau ventile les autres postes de charges de la CSG (sauf les postes liés à la surveillance de certains équipements, aux gros travaux à hauteur de 40% de leur montant et aux ascenseurs et escaliers mécaniques) en fonction des surfaces des quais.
91. Par conséquent, l'inducteur principal des charges, telles qu'elles sont aujourd'hui réparties entre les gares, est la surface des quais. En l'absence d'un changement motivé de méthode de la répartition de la part de SNCF Réseau, il n'y a pas lieu de s'écarter de cet inducteur de charges.
92. Ainsi, le degré d'utilisation réel par un transporteur du service fourni par SNCF Réseau correspondant à ces charges est lié aux surfaces – et donc au nombre – de quais dont il fait l'usage. L'unité de facturation « *départ-train* », en ce qu'elle conduit à une répartition qui s'écarte de celle de l'utilisation des quais, s'avère donc inappropriée pour la tarification du service de base, si elle n'est pas assortie d'une modulation destinée à en corriger les effets.

¹² Pour les 7 gares d'Île-de-France précitées, le nettoyage des biens représente 56%, les gros travaux 20% et la surveillance réglementaire et technique des équipements 11%.

93. Compte tenu de la nature des coûts de SNCF Réseau liés à la CSG, qui correspond à un montant global sur l'ensemble des gares de voyageurs du réseau ferré national, et de la méthode de ventilation de ces coûts principalement en fonction des surfaces de quais retenue par SNCF Réseau, l'Autorité conclut que les charges relevant de la CSG ventilées selon la surface des quais ainsi que les charges de capital de la gare liées aux quais, doivent être facturées à Transilien, au titre des quais qu'il utilise exclusivement dans les six gares parisiennes d'intérêt national ainsi que dans la gare d'Aéroport CDG 2, à hauteur du pourcentage des surfaces de ces quais par rapport à l'ensemble des surfaces de quais de la gare.
94. SNCF Réseau devra identifier l'existence éventuelle de cas semblables d'utilisation exclusive de quais et corriger sa tarification en conséquence.

3.6 SUR LE CLASSEMENT DE CERTAINES GARES

95. Les redevances relatives aux prestations fournies en gares de voyageurs sont établies par périmètre de gestion. Chaque gare de catégorie A (gares de voyageurs d'intérêt national au sens du décret du 7 mars 2003 modifié) constitue un périmètre de gestion. Dans le cas des gares de catégories B ou C (gares de voyageurs d'intérêt respectivement régional et local), pour une région donnée, ce périmètre correspond à l'ensemble des gares régionales de cette catégorie. Le rattachement d'une gare à une catégorie, qui est opéré compte tenu de sa fréquentation, affecte donc le niveau des redevances.
96. L'arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié définit les usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs comme les usagers effectuant un trajet dont l'origine et la destination sont situées dans deux régions distinctes. En conséquence, les usagers des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon, exclusivement utilisées pour le service de transport régional de voyageurs, ne peuvent être qualifiés d'usagers des services nationaux ou internationaux.
97. L'Autorité constate que, à l'instar des tarifs établis par Gares & Connexions, SNCF Réseau n'a pas établi de tarifs propres aux gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon alors que ces dernières devraient être distinguées des gares de surface et rattachées à la catégorie B.

*

En conclusion :

Sous réserve :

- que la transposition qui sera faite de la directive du 21 novembre 2012 susvisée ne conduise pas à modifier le régime juridique de la redevance quais ;

Considérant :

- que le paragraphe II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié prévoit que « *[l]es prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité pour l'exercice le plus récent et des objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares de voyageurs* » ;
- que le DRG 2016 n'affiche pas les objectifs de performance et de productivité avec une précision nécessaire à la compréhension de la redevance pour le service de base de SNCF Réseau ;

Considérant :

- qu'aux termes du paragraphe II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié, les redevances liées aux prestations régulées doivent permettre de « *couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations (...) Ces charges comprennent pour les biens et services en gare de voyageurs : (...) c) Le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements* » ;
- qu'il résulte de l'analyse développée précédemment que le coût des capitaux engagés pris en compte par SNCF Réseau dans le DRG 2016 pour la redevance pour le service de base est excessif ;

Considérant :

- que le décret du 7 mars 2003 modifié, au paragraphe II de son article 13-1, dispose que « *les prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité* », les charges étant définies comme comprenant « *le financement de la dotation aux amortissements des investissements* » ;
- que les opérations de gros entretien prises en compte dans le calcul de la tarification sont comptabilisées comme des charges d'exploitation alors qu'une partie de ces opérations devrait être considérée comme des immobilisations et à ce titre être amortie ;
- que SNCF Réseau ne peut pas retenir de valeur autre que la valeur comptable pour le calcul des amortissements pris en compte pour l'établissement de la tarification pour les grandes halles de voyageurs, les ascenseurs et les escaliers mécaniques ;
- que la durée d'amortissement des actifs utilisée pour le calcul de la redevance est différente de la durée d'utilité de ces actifs ;

Considérant :

- qu'aux termes de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 « *La fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel* » ;

- qu'il ressort de l'analyse développée précédemment que les redevances du service de base dans les six gares parisiennes d'intérêt national ainsi que la gare d'Aéroport CDG 2 ne respectent pas ces principes ;

Considérant :

- qu'en application des critères définis par l'arrêté du 9 juillet 2012, les gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon doivent être rattachées à la catégorie B au sens du décret du 7 mars 2003 modifié ;

DECIDE

Article 1 :

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet de redevances relatives aux prestations régulées offertes par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs figurant dans le document de référence des gares pour l'horaire de service 2016, annexé au document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2016 - Version 3 du 5 décembre 2014.

Article 2 :

Dans la perspective d'une révision du document de référence du réseau pour l'horaire de service 2016 et de la mise au point du document de référence du réseau pour l'horaire de service 2017, l'Autorité demande à SNCF Réseau de :

- proposer un modèle d'annexe du DRG, à communiquer aux entreprises ferroviaires et aux autorités organisatrices à leur demande, comportant pour chaque périmètre de gestion :
 - les prévisions de trafic total et du trafic de l'entreprise ferroviaire pour l'horaire de service en cause ;
 - le détail des programmes d'investissements prévisionnels, projet par projet, pris en compte pour l'établissement de la redevance pour le service de base pour cet horaire de service, et leur impact sur les redevances ;
 - le détail des actifs immobilisés et des charges prises en compte pour l'établissement de la redevance pour le service de base de l'horaire de service et des deux années antérieures ;
- préciser pour les différents périmètres de gestion, en concertation avec les acteurs, les indicateurs de performance retenus et définir, le cas échéant, les mécanismes d'incitation financière y afférents ;
- mener une réflexion pour définir des mécanismes incitatifs propres à satisfaire les dispositions de l'article L. 2122-13 du code des transports ;
- étudier les limites de l'unité d'œuvre « départs-trains » pour la tarification du service de base et proposer le cas échéant des pistes d'amélioration de la méthode de répartition des charges entre les transporteurs.

Article 3 :

Le secrétaire général est chargé de notifier le présent avis à SNCF Réseau et d'en assurer la publication sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis à l'unanimité des membres présents le 15 juillet 2015.

Présents : Monsieur Pierre CARDO, président ; Madame Anne YVRANDE-BILLON, vice-présidente ; Mesdames Anne BOLLIET et Marie Picard ainsi que Messieurs Jean-François BÉNARD et Nicolas MACHTOU, membres du collège.

Le Président

Pierre CARDO