

Avis n° 2016-046 du 12 avril 2016
portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF
Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-5 ;

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

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 le décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 relatif aux prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF ;

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° 2015-005 du 17 février 2015 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016 ;

Vu l'avis n° 2015-044 du 2 décembre 2015 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016 ;

Vu l'avis n° 2015-045 du 2 décembre 2015 portant sur le document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017 ;

Vu le document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017 (ci-après « DRG 2017 »), version du 16 décembre 2015, publié sur le site internet de SNCF Gares & Connexions ;

Vu le courrier du directeur des infrastructures de transport en date du 11 janvier 2016 en réponse à la consultation du gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports alors applicable ;

Après en avoir délibéré le 12 avril 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

1. Aux termes du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité émet « *un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations* ».
2. Les redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux prestations qui y sont rendues sont établies dans le document de référence des gares de voyageurs (ci-après « DRG »). Elaboré par SNCF Gares & Connexions conformément à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, ce document a pour objet de préciser, en outre, tant pour SNCF Gares & Connexions que pour SNCF Réseau, la nature des prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs et les conditions dans lesquelles elles sont rendues.

1.1. Les prestations régulées rendues dans les gares de voyageurs

3. Il résulte de l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 susvisé, qu'il revient aux exploitants d'installations de service de fournir à tout candidat, de manière transparente et non discriminatoire, d'une part, un service de base et, d'autre part, dès lors qu'elles sont proposées par cet exploitant à un candidat, des prestations complémentaires.
4. Les prestations fournies dans les gares de voyageurs sont listées à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012. Elles comprennent :
 - pour le service de base
 - l'usage, par les passagers, personnels et prestataires des entreprises ferroviaires, des installations aménagées pour la réception des passagers et du public jusqu'au train, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments publics ;
 - les services d'accueil, d'information et d'orientation des passagers et du public concernant les horaires et l'accès à ses trains ;
 - toute prestation particulière en gare résultant d'une exigence législative ou réglementaire ou d'un accord international, notamment en matière de sûreté, propre à certains services de transports ;
 - la manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces gares que la réglementation réserve à l'exploitant de l'installation de de service ;
 - dans les gares disposant de personnels, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des passagers handicapés ou à mobilité réduite, lorsqu'elle n'est pas fournie par l'entreprise ferroviaire ou prise en charge par l'autorité organisatrice de transports.
 - pour les prestations complémentaires
 - le préchauffage des voitures et des locomotives ;
 - 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. Cette prestation comprend, le cas échéant, l'accès depuis la voie publique pour les livraisons nécessaires.

1.2. Les principes et règles de tarification applicables aux gares de voyageurs

5. L'article 31, paragraphe 7, de la directive 2012/34/UE pose le principe selon lequel « [!]a 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 ».
6. L'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé précise que les redevances perçues par les exploitants d'installations de service pour la fourniture des prestations régulées sont « liée[s] au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel ». Il ajoute que « [!]e 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 :
 - a) du type de convoi, notamment de sa capacité d'emport ou de sa longueur ;
 - b) du type de service de transport qu'assure le convoi ;
 - c) du nombre de voyageurs susceptibles de bénéficier de la prestation ;
 - d) de la période horaire d'utilisation ;
 - e) du délai entre la demande et la date prévue de fourniture de la prestation ;
 - f) de la quantité de marchandises exprimée en unités de transport intermodal ou en tonnes ».
7. S'agissant plus particulièrement des gares de voyageurs, l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 susvisé pose un certain nombre de principes selon lesquels :
 - les redevances sont établies annuellement pour chaque périmètre de gestion, qui s'entendent comme (i) les gares de voyageurs et ensembles fonctionnels de gares de voyageurs d'intérêt national pris individuellement (dites de catégorie « a »), (ii) l'ensemble des gares de voyageurs d'intérêt régional situées dans le ressort territorial d'une région (catégorie « b ») et (iii) l'ensemble des gares d'intérêt local situées dans le ressort territorial d'une région (catégorie « c ») ;
 - 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 le prix du marché de l'immobilier dans le périmètre environnant la gare pour des locaux ou espaces à usage comparable.
8. Dans les faits, la répartition des charges entre le périmètre des transporteurs et celui des autres occupants (espaces de vente de billets, locaux commerciaux, bureaux...) ainsi que, au sein du périmètre des autres occupants, entre les activités régulées et les activités non régulées, est fonction de clés de répartition définies dans le DRG.
9. Afin d'établir le coût du service de base d'une gare ou d'un segment de gares, les charges d'exploitation du périmètre transporteurs sont distinguées entre charges fixes et charges pondérées, supposées alors varier selon le type de train. L'entreprise ferroviaire paye donc à la fois une part fixe (f) et une part pondérée (p). Les charges supposées fixes – à savoir les charges d'exploitation fixes, la rémunération du capital et les amortissements desquels est retranché, le cas échéant, 50 % du résultat net des activités non régulées – sont divisées par le plan de transport total au niveau de la gare ou du segment de gares. Les charges composant la part pondérée sont divisées par le plan de transport détaillé selon la capacité du train (petite, moyenne ou grande capacité) et le parcours (urbain, régional ou longue distance) et pondéré par des coefficients fixes (c_1 et c_2) dont les valeurs sont explicitées dans le DRG 2017 (cf. partie A.3.1.1 dudit DRG). Via cette modulation, qui ne s'applique qu'aux tarifs des gares de catégorie « a » et « b », un train urbain à petite capacité aura une part pondérée seize fois moins élevée qu'un train national à grande capacité. Le tarif global de la prestation de base par départ train pour une gare donnée est donc :

$$P = f + c_1 c_2 p$$

2. ANALYSE DE L'AUTORITE

2.1. Sur la segmentation des gares de voyageurs

10. Aux termes du I de l'article 13-1 du décret susvisé du 7 mars 2003, « [l]a direction autonome [...] établit, après consultation de Réseau ferré de France, une liste des gares relevant de chaque catégorie compte tenu de leur fréquentation moyenne annuelle évaluée lors des deux dernières années civiles. Cette liste est valable trois ans ». Ainsi, la première classification, qui a été établie pour l'horaire de service 2014, doit être mise à jour pour l'horaire de service 2017, comme cela a été relevé par l'Autorité dans son avis n° 2015-045 du 2 décembre 2015 portant sur le document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017 (point 13 dudit avis).
11. Or, dans la version publiée du DRG 2017, SNCF Gares & Connexions indique que la répartition des gares se base sur les trafics 2010-2011 (p. 10 du DRG). Ces derniers ayant supposément évolué depuis, il revenait à SNCF Gares & Connexions de modifier la liste des gares en s'appuyant sur la moyenne des trafics annuels 2013 et 2014 gare par gare.
12. Interrogé sur ce point, SNCF Gares & Connexions a précisé les conséquences de l'actualisation de la fréquentation moyenne annuelle évaluée en 2013 et 2014. Une telle actualisation supposerait de déclasser sept gares d'intérêt national en gares d'intérêt régional et d'ajouter à la liste des gares d'intérêt national une gare actuellement classée comme gare d'intérêt régional. Cependant, SNCF Gares & Connexions indique avoir privilégié le maintien de la segmentation précédente afin

d'éviter de perturber les concertations futures relatives à la refonte du modèle tarifaire des gares. A titre subsidiaire, aucune information n'a été transmise à l'Autorité s'agissant des reclassements de gares entre les périmètres des gares d'intérêt régional et local.

13. Par voie de conséquence, la segmentation des gares retenue dans le DRG 2017 et, partant, utilisée pour le calcul des redevances pour l'horaire de service 2017, n'est pas conforme au I de l'article 13-1 précité du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

2.2. Sur le calcul des redevances liées à la prestation de base

2.2.1. Sur la projection des charges pour la construction de la tarification 2017

14. Le II de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 dispose 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 ».

a. Sur l'absence de connaissance des coûts constatés

15. SNCF Gares & Connexions présente dans le DRG 2017 une « méthode de tarification basée sur les coûts ». Plus précisément, elle a décrit à l'Autorité une méthodologie qui s'appuie sur les données comptables au 31 décembre 2014 issues des comptes dissociés de l'activité attestés par les commissaires aux comptes, complétées de données prévisionnelles en lien avec la gestion opérationnelle des gares, pour déterminer les redevances pour l'horaire de service 2017. Ces comptes incluent les éléments relatifs à la gestion des gares, pour les parties régulées – objet notamment de la prestation de base – et non régulées, ainsi qu'à d'autres activités comme la gestion des quais pour SNCF Réseau ou l'entretien de bâtiments.
16. En pratique, du fait des systèmes d'informations et du contrôle de gestion mis en place, SNCF Gares & Connexions n'a pas été en mesure de présenter à l'Autorité des analyses sur les données 2014 issues de la comptabilité et correspondant au seul périmètre de gestion des gares, permettant de les comparer aux tarifs 2014 afin d'analyser la pertinence des projections. En l'absence de ces éléments, l'Autorité ne dispose pas du niveau de garantie nécessaire sur le lien à la comptabilité tel que requis par l'article 13-1 précité du décret du 7 mars 2003.
17. Seules ces analyses, complétées par des analyses identiques sur les données comptables propres à l'exercice 2015, permettraient d'assurer à l'Autorité une lisibilité sur les évolutions de charges prévues par SNCF Gares & Connexions pour sa tarification 2017.
18. De même, SNCF Gares & Connexions n'a pas présenté à l'Autorité la prévision budgétaire pour 2017 relative à l'ensemble des activités de la branche. La vision limitée à la gestion des gares est trop restreinte pour permettre des analyses quant au niveau des charges réparties comme les frais de structure ou pour s'assurer de la correcte refacturation des charges entre les différentes activités qui composent SNCF Gares & Connexions.
19. En l'absence de ces éléments, l'Autorité ne peut se prononcer sur le fait que les redevances sont bien établies en lien avec les coûts constatés en comptabilité comme le prévoit l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003, ni vérifier que le montant des redevances perçues par SNCF Gares & Connexions ne dépasse pas le coût de la prestation majorée d'un bénéfice raisonnable autorisé par l'article 31, paragraphe 7, de la directive 2012/34/UE.

b. Sur les objectifs de performance retenus

20. Dans son avis n° 2015-045 du 2 décembre 2015, l'Autorité avait pris note des objectifs de performance et de productivité publiés par SNCF Gares & Connexions. Elle soulignait néanmoins que des améliorations pouvaient y être apportées, s'agissant notamment des méthodologies utilisées pour mesurer la performance et justifier les niveaux des objectifs retenus pour 2017 (point 10 dudit avis).
21. Or, l'Autorité relève en particulier que la partie relative au « *projet de service de SNCF Gares & Connexions* » du DRG 2017 n'apporte que peu de précisions quant à la méthodologie utilisée dans le cadre de la mesure de la satisfaction des clients, notamment sur l'appréciation de la représentativité des personnes répondant aux enquêtes. De même, l'Autorité considère que le paragraphe relatif à la description de la « *mesure de la performance de la production* » pourrait utilement détailler les caractéristiques des trois étoiles – étoile process, étoile écoute clients et étoile production – pouvant être décernées ainsi que les résultats des gares d'intérêt national pour au moins les deux dernières années connues.
22. Par ailleurs, l'Autorité constate que, malgré les recommandations émises dans son avis n° 2015-045 susvisé, le DRG 2017 ne comporte toujours pas de mécanismes financiers d'incitation à la performance permettant de rendre crédibles les engagements en terme de productivité et de qualité de service qu'affiche SNCF Gares & Connexions.
23. Questionné sur ce sujet, SNCF Gares & Connexions a indiqué que la mise en œuvre d'un mécanisme d'incitations financières à la réalisation des objectifs de performance était envisagée dans le cadre du projet de refonte du système tarifaire qu'il poursuit. Toutefois, l'Autorité constate qu'aucune concertation avec les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport n'a, à ce jour, été ouverte sur ce sujet.

2.2.2. Sur la modulation tarifaire

24. Aux termes de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, « *[l]a 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 [...]* ».
25. Dans son avis n° 2015-005 du 17 février 2015, l'Autorité avait relevé que le système de modulation n'était pas suffisamment justifié dans le DRG 2016 et avait émis une réserve tenant à sa justification par SNCF Gares & Connexions ou, à défaut, à la mise en œuvre, au plus tard au début de l'horaire de service 2017, après concertation avec l'ensemble des acteurs intéressés, d'un nouveau système de modulation des redevances pour le service de base. Une telle évolution nécessite, d'une part, de revoir et d'objectiver la ventilation des charges effectuées entre part fixe de la redevance et part pondérée¹ et, d'autre part, de justifier des coefficients utilisés dans la modulation de la part variable de la redevance grâce, par exemple, à des estimations économétriques vérifiables.
26. L'Autorité constate que le DRG 2017 n'apporte aucun élément nouveau et que le système de modulation qui y est décrit présente donc les mêmes limites que celles précédemment identifiées par l'Autorité. Durant l'instruction, SNCF Gares & Connexions a précisé qu'il n'y aurait pas de révision du système de modulation indépendamment du nouveau modèle tarifaire. Or l'Autorité relève, qu'à ce jour, aucune concertation avec les parties prenantes n'a été initiée à cette fin.

¹ A titre d'illustration des limites précédemment constatées par l'Autorité, la ventilation des charges de dépenses de fluide (électricité, gaz, eau) est, *a priori*, contre-intuitive, dans la mesure où l'éclairage ou le chauffage ne semblent pas être influencés par la fréquentation de la gare ou encore le type de trajet effectué par les voyageurs.

2.2.3. Sur le coût moyen pondéré du capital (« CMPC »)

27. S'agissant de la rémunération du capital, SNCF Gares & Connexions indique dans le document de référence des gares que, compte tenu des valeurs du coefficient β et de la prime de risque du marché retenus par l'Autorité dans son avis n° 2015-005 du 17 février 2015, le taux de CMPC applicable pour les redevances de l'horaire de service 2017 s'élève à 6,9 % avant impôt, soit la valeur haute de la fourchette d'estimations calculée par l'Autorité pour l'horaire de service 2016.
28. Toutefois, conformément à l'article 13-1 du décret n° 2003-194, les redevances pour les prestations régulées rendues en gares de voyageurs sont établies annuellement, ce qui justifie une réévaluation des valeurs des paramètres composant le taux de CMPC à chaque horaire de service.
29. Ainsi, en application de la méthodologie décrite par l'Autorité dans l'avis n° 2015-005 du 17 février 2015, la valeur de certains paramètres de calcul du taux de CMPC doit être mise à jour. Tel est le cas du taux sans risque, qui correspond au rendement moyen sur les dix dernières années des obligations d'Etat Français à dix ans, et qui a vu sa valeur diminuer de 0,3 point² entre 2014 et 2015. De même, au regard des comptes dissociés de SNCF Gares & Connexions au 31 décembre 2014, le taux d'endettement a évolué entre 2014 et 2015, passant de 35 % à 30 % et le coût moyen de la dette est passé de 4 % à 3,6 %³. La prise en compte de ces évolutions entraîne mécaniquement une baisse du taux de CMPC avant impôt de SNCF Gares & Connexions de 5,5 % à 5,1 % pour la valeur basse de la fourchette calculée par l'Autorité et de 6,9 % à 6,4 % s'agissant de la valeur haute de la fourchette.

Tableau 1 : Estimations du coût moyen pondéré du capital pour l'horaire de service 2017

	Estimation basse	Estimation haute
Taux sans risque	3,0%	3,0%
Bêta désendetté	0,33	0,5
Prime de risque marché	2,0%	3,0%
Taux d'endettement	35,0%	30,1%
Taux IS	34,4%	34,4%
Rémunération des fonds propres après IS	3,9%	5,0%
Rémunération des fonds propres avant IS	6,0%	7,6%
Coût de la dette avant IS	3,6%	3,6%
CMPC après IS	3,4%	4,2%
CMPC avant IS	5,1%	6,4%

30. Par conséquent, eu égard aux éléments qui précèdent, il convient de fixer le taux de CMPC pour l'établissement des redevances relatives aux services rendus en gares entre 5,1 % et 6,4 % avant impôt.

² Le rendement moyen était de 3,3 % entre octobre 2004 et septembre 2014 alors qu'il n'était plus que de 3 % entre octobre 2005 et septembre 2015.

³ Le coût moyen de la dette est égal au ratio entre le coût d'endettement interne pour l'exercice 2014 et la valeur moyenne de l'endettement interne entre les situations d'ouverture et de clôture des comptes.

2.2.4. Sur les prestations réalisées au titre de la sûreté générale (« SUGE »)

31. En application du décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 susvisé, l'Autorité doit rendre un avis conforme sur le document de référence et de tarification des prestations de sûreté pour la première fois en 2016. Les dispositions transitoires prévues à l'article 9 dudit décret précisent que « *le premier projet de document de référence et de tarification des prestations de sûreté élaboré par la SNCF conformément aux dispositions du présent décret est transmise à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au plus tard le 30 avril 2016* ». Ce document de référence des prestations de sûreté n'a, à l'heure actuelle, toujours pas été transmis pour avis à l'Autorité.
32. Partant, il convient de préciser que, dans la mesure où les redevances perçues pour les prestations régulées rendues dans les gares de voyageurs comprennent le coût des prestations de sûreté de la SUGE, l'Autorité ne peut se prononcer sur le projet de tarification proposé par SNCF Gares & Connexions pour l'horaire de service 2017 que sous réserve de l'obtention par la SNCF d'un avis favorable sur la tarification des prestations de sûreté.
33. L'Autorité suggère dès lors que SNCF Gares & Connexions mentionne cette limite dans le DRG publié aux fins d'assurer une parfaite information des parties prenantes, tant qu'un avis favorable sur la tarification des prestations de sûreté n'a pas été donné par l'Autorité.

2.3. Sur les redevances relatives à la mise à disposition d'espaces ou de locaux

34. En application des dispositions du III de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, « *la part de la redevance correspondant à la mise à disposition des espaces ou des locaux mentionnés aux a et b du I et aux b, c et d du II de l'article 4 du même décret ainsi que des espaces et locaux destinés à la mise en œuvre de contrôles de sûreté, établie par référence aux charges telles que définies au II du présent article, 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* ». En d'autres termes, la modulation des loyers régulés en fonction notamment de la situation de la concurrence ne peut se comprendre que lorsque ceux-ci sont déjà calculés en référence aux charges que la mise à disposition des locaux engendre.
35. Lors de ses précédents avis et décisions, l'Autorité a, à plusieurs reprises, remis en question la méthode appliquée au calcul des redevances correspondant à la mise à disposition d'espaces ou de locaux en gare. Ainsi, dans son avis n° 2015-005 du 17 février 2015, l'Autorité a considéré que « *Gares & Connexions ne justifie pas la conformité du calcul du tarif de mise à disposition d'espaces en gare aux dispositions du III. de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars modifié (...)* ». Le même constat a pu être fait dans l'avis n° 2015-044 du 2 décembre 2015 relatif à la version modifiée du DRG 2016, ce qui a conduit l'Autorité à maintenir son avis défavorable quant à la redevance relative à la mise à disposition d'espaces ou de locaux en gare. Enfin, dans l'avis motivé n° 2015-045 du 2 décembre 2015, l'Autorité a constaté que SNCF Gares & Connexions n'avait pas modifié sa méthode de calcul, en contradiction avec les dispositions du décret du 7 mars 2003.
36. Dans la version du DRG 2017 objet du présent avis, la méthodologie appliquée au calcul de ces redevances n'est pas modifiée et SNCF Gares & Connexions n'apporte toujours pas de justifications probantes de la conformité des tarifs proposés aux dispositions précitées du III de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 précitées. Interrogé durant l'instruction sur l'opportunité de mettre en œuvre une réflexion en parallèle de la refonte tarifaire prévue, SNCF Gares & Connexions a expliqué ne pas mener de tels travaux.

37. De plus, SNCF Gares & Connexions n'apporte pas de justification précise quant au lien existant entre les critères de modulation – localisation des espaces par rapport aux flux de voyageurs, situation de la concurrence et des prix du marché de l'immobilier pour des locaux ou espaces comparables dans la zone – et les niveaux de ces modulations (+15 % en hyper centre, -25 % en zone attente et -50 % en zone de flux).
38. Afin d'assurer la cohérence et la conformité de sa méthode de calcul avec le principe de tarification prévu au III de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2013 susvisé, SNCF Gares & Connexions doit apporter des éléments de justification de ces modulations tarifaires.
39. Ainsi, au regard des éléments qui précèdent, les redevances relatives à la mise à disposition d'espaces ou de locaux en gares ne sont pas conformes aux dispositions de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017.

Le présent avis sera notifié à SNCF Mobilités au titre de SNCF Gares & Connexions et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 12 avril 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Madame Anne Bolliet ainsi que Messieurs Jean-François Bénard et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Pierre Cardo