

# DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES DE VOYAGEURS HORAIRES DE SERVICE 2020

VERSION JANVIER 2019 • SAISINE ARAFER



GARES &  
CONNEXIONS



**Conformément à l'article 14-1-III du décret n° 2003-194, l'ARAFER « rend un avis conforme sur les projets de tarifs dus au titre des prestations régulées dans un délai de quatre mois suivant sa saisine. Elle rend également, dans le même délai, un avis motivé sur les éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares ».**

**Le caractère exécutoire des tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées est subordonné à l'avis conforme de l'ARAFER, conformément au II de l'article L. 2133-5 du code des transports.**

**La direction autonome de SNCF Mobilités Gares & Connexions sera, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme, à travers laquelle SNCF Réseau assurera la gestion unifiée des gares de voyageurs. Les Parties reconnaissent d'ores et déjà que la filiale de SNCF Réseau ainsi constituée se voit subrogée dans les droits et obligations de SNCF Gares & Connexions ou SNCF Réseau relatifs au présent Document de Référence des Gares.**

# SOMMAIRE

1 ■ ÉDITO	6
2 ■ UNE PROPOSITION AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE	7
3 ■ INTRODUCTION	12
3.1 • Consultation	14
3.2 • Évolutions avec les DRG précédents	15
3.3 • Lien avec le DRR de SNCF Réseau	15
3.4 • Durée d'application	16
3.5 • Conditions d'utilisation du patrimoine en gare mis à disposition	16
3.5.1. Périodes d'ouverture du RFN	16
3.5.2. Indisponibilité des installations	16
3.6 • Hypothèses relatives à la demande de prestations	17
4 ■ MISSION	18
4.1 • City booster : une stratégie de création de valeur pour tous nos clients	19
4.2 • Un gestionnaire national des gares au service de l'intérêt général	21
5 ■ INVESTISSEMENTS	23
5.1 • Chiffres clés des investissements 2018 – 2020	25
5.2 • Les principaux investissements sur le périmètre historique de SNCF Gares & Connexions	28
5.2.1. Paris-Montparnasse	28
5.2.2. Paris-Nord	28
5.2.3. Nantes	29
5.2.4. Rennes	29
5.2.5. Paris-Gare de Lyon	30
5.2.6. Paris-Austerlitz	30
5.2.7. Autres grandes gares nationales	30

# SOMMAIRE

5.2.8. Périmètre de gestion des gares TGV	32
5.2.9. Région Centre-Val de Loire	33
5.2.10. Région Nouvelle Aquitaine	33
5.2.11. Région Auvergne – Rhône-Alpes	33
5.2.12. Région Bourgogne Franche-Comté	33
5.2.13. Région Bretagne	34
5.2.14. Région Grand Est	34
5.2.15. Région Hauts de France	34
5.2.16. Région Normandie	34
5.2.17. Région Occitanie	34
5.2.18. Région Sud Provence-Alpes Côte d’Azur	35
5.2.19. Région Pays de la Loire	35
5.2.20. Région Île-de-France	35
5.3 • Investissements sur le périmètre historique SNCF Réseau	36
5.3.1. Mise en accessibilité des points d’arrêt ferroviaires	36
5.3.2. Les deux gares nouvelles de Montpellier et Nîmes	37
<b>6 ■ PERFORMANCE ÉCONOMIQUE</b>	<b>39</b>
6.1 • Productivité sur les coûts	40
6.2 • Performance des activités non régulées et contribution à la baisse des charges des transporteurs	41
6.2.1. Baisse des charges liées aux activités non régulées	42
6.2.2. Baisse des charges affectées aux transporteurs liée à la rétrocession	42
<b>7 ■ TARIFICATION DE L’ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES</b>	<b>43</b>
7.1 • Prestations et services en gares	44
7.1.1. La prestation de base	44
7.1.2. Assistance à l’embarquement et au débarquement des personnes à mobilité réduite (PMR)	48
7.1.3. Prestation Transmanche	49
7.1.4. Prestation de mise à disposition des portes d’embarquement	51

# SOMMAIRE

7.1.5. Mise à disposition d'espaces ou de locaux adaptés à la réalisation des opérations de vente de titres pour les services de transport ferroviaire	51
7.1.6. Occupation par l'entreprise ferroviaire d'espaces ou de locaux en gare au seul usage de l'entreprise ferroviaire	52
7.1.7. Préchauffage des rames	53
<b>7.2 • Dispositions réglementaires relatives à la tarification</b>	<b>54</b>
7.2.1. Une tarification strictement basée sur les coûts	54
7.2.2. Le calcul des charges dites de capital	55
7.2.3. Ventilation des coûts entre activités régulées et non régulées	56
<b>7.3 • Un modèle tarifaire fondé sur huit principes</b>	<b>56</b>
7.3.1. Une trajectoire pluri-annuelle	56
7.3.2. Un mécanisme de type bonus-malus basé sur des indicateurs de qualité de service	57
7.3.3. Une régularisation des écarts entre le prévisionnel et le réalisé	59
7.3.4. Un nombre réduit de périmètres de gestion	60
7.3.5. Une allocation des charges entre les activités régulées et non régulées plus simple	62
7.3.6. Une modulation de la prestation de base plus juste	64
7.3.7. Un coût moyen pondéré du capital (CMPC) modéré	64
7.3.8. Une tarification régulée renouvelée de l'occupation des espaces en gare	64
<b>8 ■ CONTACTS</b>	<b>66</b>
<b>9 ■ ANNEXES</b>	<b>68</b>
<b>10 ■ GLOSSAIRE</b>	<b>69</b>

# 1 ÉDITO



En 2020, au moment où les dispositions de ce document prendront effet, une nouvelle entité sera en charge de la gestion unifiée des gares de voyageurs, ainsi que le prévoit la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

Cette unification constituera un atout majeur au quotidien. Entretien des quais, rénovation des halles, travaux sur les installations électriques ne seront plus partagés entre deux entités, mais bénéficieront d'une synergie de compétences et de moyens, au service de tous nos clients et partenaires.

La création d'une filiale autonome de SNCF Réseau en charge de la gestion unifiée des gares confirme aussi le rôle primordial des gares dans l'ouverture à la concurrence des activités de transport de voyageurs, le développement équilibré des territoires et l'intermodalité.

**Dans ce contexte, je vous présente le premier document de référence des gares de ce gestionnaire unifié des gares.**

**Ce document de référence s'inscrit dans une double dynamique :**

- Celle engagée en 2015 pour une refonte du modèle tarifaire des gares de voyageurs, plus lisible et plus vertueux économiquement, et qui s'est concrétisée par une large consultation publique sur le document de référence des gares 2018-2020 dont les redevances des deux premières années ont déjà été approuvées par l'ARAFER ;
- Celle qui s'est engagée avec le nouveau pacte ferroviaire de 2018, avec une première étape de tarification unifiée dès 2020 qui se poursuivra dans le cadre d'un premier contrat pluriannuel avec l'État pour les années suivantes, que nous préparerons dès 2019.

Ce document nous engage dans la durée à la maîtrise de nos coûts, à l'amélioration de notre qualité de service et sur un programme d'investissement ambitieux.

Les gares sont un bien public qu'il convient de développer pour servir les attentes de nos concitoyens de plus de robustesse opérationnelle et plus de commerces et de services.

**PATRICK ROPERT**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF GARES & CONNEXIONS

# 2

## UNE PROPOSITION AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

### SYNTHÈSE DE NOTRE PROPOSITION

---

En prenant en compte les attentes de toutes les parties prenantes et dans un cadre réglementaire contraint, nous nous sommes efforcés de construire un nouveau modèle économique créateur de valeur. Ce modèle traduit notre ambition d'investir massivement dans la qualité et la sérénité de l'expérience en gare. Il respecte des règles strictes d'équité et de transparence. Il obéit à une discipline financière rigoureuse.



# UNE AMBITION

## INVESTIR MASSIVEMENT DANS LA QUALITÉ ET LA SÉRÉNITÉ DE L'EXPÉRIENCE EN GARE

- **Un défi d'attractivité :** améliorer la satisfaction globale des voyageurs dans les gares contribue à développer le trafic de tous les transporteurs ferroviaires.
- **Un défi de sécurité :** les exigences des clients et les évolutions de l'environnement nous obligent à renforcer continuellement une approche en matière de sûreté.



- **Un environnement concurrentiel :** le nombre de voyageurs qui deviennent clients des facilités de la gare est directement corrélé à la qualité de l'expérience en gare elle-même.
- **Un enjeu managérial :** hisser l'expérience dans les gares au niveau attendu impose une mutation de SNCF Gares & Connexions en entreprise de service. Une première étape a été franchie avec la création d'une direction Grands Comptes qui permet un dialogue à la fois neutre, constructif et innovant avec chaque transporteur, au bénéfice de leur autorité organisatrice. Cette culture du service constitue la spécificité de tous les métiers du gestionnaire de gares.
- **Un enjeu d'unification :** la création d'une entité assurant une gestion unifiée doit permettre des gains d'efficacité dans la gestion des actifs (entretien, investissement) et améliorer notre performance.

# UNE MÉTHODE



## PLUS D'ÉQUITÉ, DE TRANSPARENCE ET DE LISIBILITÉ POUR PRÉPARER L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX OPÉRATEURS

➤ **Un modèle plus simple** est le levier majeur pour garantir une compréhension partagée et assurer ainsi des relations de confiance. C'est une attente de tous les transporteurs et de l'ensemble des autorités organisatrices.

➤ **Un nombre réduit de périmètres de gestion** (56) simplifie la prévision des charges et des plans de transport ainsi que la transparence sur les comptes. Cela permet aussi de mieux rendre compte de l'équilibre économique, parfois fragile, des différentes gares et des différentes activités et de mieux mesurer les enjeux de rénovation des gares.

➤ **Une modulation à deux niveaux**, fondée sur une analyse statistique, réduit drastiquement le nombre de tarifs et assure un équilibre plus juste entre les trains conventionnés régionaux et les autres trains.

➤ **La pluri-annualité**, sur 3 années, permet à chaque transporteur de mieux prévoir et organiser ses activités. Cela permet également d'assurer une transition progressive pour les transporteurs.

# QUATRE ENGAGEMENTS

## 1 ■ UNE PROPOSITION FINANCIÈRE ÉQUILBRÉE

- **Tarifs** : une hausse contenue des tarifs à 1,69% par an en moyenne sur la période des trois années 2018-2020 (hors nouvelles gares), et de -0,3% par an hors charges de sûreté et de capital pour la prestation de base<sup>1</sup> et la prestation Transmanche.
- **Un coût moyen pondéré du capital après impôt sur les sociétés de 4,0%** pour toutes les activités régulées.
- **La poursuite du rééquilibrage des tarifs au bénéfice des trains conventionnés, mis en œuvre progressivement.**
- **Un effort de péréquation** au bénéfice des petites et moyennes gares.



## 2 ■ UNE DISCIPLINE RIGOUREUSE DE MAÎTRISE DES COÛTS

- **Des défis de compétitivité à relever** : des infrastructures vieillissantes et éclatées entraînent des coûts d'exploitation élevés.
- **Une maîtrise volontariste des charges** : une quasi stabilité des charges de gestion de site, baisse du coût du service en gare et baisse des charges de fonctionnement propre de SNCF Gares & Connexions tout en hissant les performances de qualité relèvent d'un programme de productivité important.
- **La base de coûts totale augmente uniquement en raison de la hausse des charges de sûreté et des charges d'investissements**, et ce de façon très maîtrisée, **inférieure à l'inflation**.

1. Y compris la part correspondant jusqu'en 2019 à la redevance quai.

# QUATRE ENGAGEMENTS

## 3 ■ DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES



- **La remise en état du patrimoine, la mise aux normes d'accessibilité et l'adaptation des gares et de leurs quais aux évolutions de trafic** nécessitent de poursuivre le rattrapage des investissements.
- **Le renforcement du niveau de sûreté** des lieux publics demandé par les services de l'État impose d'augmenter sensiblement les investissements de vidéosurveillance et autres systèmes de sécurité.
- **Accroître l'offre de commerces et services** en se concentrant sur les projets les plus créateurs de valeur, en rappelant que la contribution des activités marchandes est au bénéfice des transporteurs grâce au partage des charges et au mécanisme de rétrocession du bénéfice des activités non régulées.
- **De nouveaux investissements dans les technologies digitales** sont essentiels pour engranger des gains de productivité dans les charges d'exploitation futures.

## 4 ■ PRIORITÉ À LA QUALITÉ DE SERVICE

- **Une garantie de qualité sur les fondamentaux** : l'engagement d'amélioration de la qualité de service, sur l'ensemble du patrimoine réunifié des gares, s'appuie sur six grands thèmes d'indicateurs mis en place pour garantir un niveau de service, sanctionnés par un bonus-malus tarifaire.
- **La satisfaction des voyageurs, la propreté des gares et des quais, la disponibilité des ascenseurs et escalators, la réalisation des visites techniques réglementaires, la réalisation des prestations d'assistance pour les personnes à mobilité réduite et l'information voyageurs** sont les thèmes d'indicateurs retenus.



# 3

## INTRODUCTION



### 3 ■ INTRODUCTION

Le présent document est publié conformément aux dispositions de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du Réseau Ferré National (RFN), modifié par les décrets n° 2012-70 du 20 janvier 2012 et n° 2016-1468 du 28 octobre 2016 – précisant que :

*« Pour l'application de l'article L 2123-3-2 du code des transports et du IV de l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service 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 n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités, soit qu'elle en assure directement la gestion soit qu'elle la confie à un tiers. »*

L'objet du Document de Référence des Gares (DRG) est de présenter les grands principes qui régissent, pour l'horaire de service 2020, les relations entre le gestionnaire unifié des gares et les

entreprises ferroviaires et candidats qui demandent à bénéficier de l'accès par le réseau aux gares de voyageurs et aux haltes ouvertes au public, y compris les quais, et leurs bâtiments et leurs autres équipements et à bénéficier des services fournis en gare, conformément aux dispositions des décrets n° 2003-194, 2006-1279, 2010-708, 2012-70 et 2016-1468, et celles du Code des Transports.

Ce document précise les prestations régulées rendues en 2020 dans les gares ouvertes au service ferroviaire de voyageurs : contenu des prestations fournies, conditions dans lesquelles elles sont rendues et montants des redevances applicables.

Ce document présente un barème unique de redevances, dues par tout transporteur, correspondant aux prestations jusqu'à présent facturées par SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau. Par souci de transparence et de pédagogie, sont présentés séparément les éléments de coûts spécifiques aux parties gérées historiquement par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.





### 3.1 ■ CONSULTATION

En application des dispositions réglementaires et en complément de la concertation organisée par SNCF Gares & Connexions sur le DRG 2018-2020 en 2017 et par SNCF Réseau en 2018, le présent document est soumis à consultation auprès des parties prenantes. Les parties intéressées ont jusqu'au 31 mars 2019 (inclus) pour transmettre aux gestionnaires de gares leurs observations sur ce projet de DRG. Ces observations sont à adresser par courrier électronique à l'attention du directeur des gares à l'adresse [guichet.gares@sncf.fr](mailto:guichet.gares@sncf.fr) ou par courrier postal à :

**SNCF Gares & Connexions**  
**Consultation sur le DRG 2020**  
**16 avenue d'Ivry**  
**75013 PARIS**

Parallèlement, des réunions de présentation et d'échange seront organisées auprès de toute partie prenante intéressée, sur demande auprès du guichet gare (cf. chapitre 8).

Dans un souci de transparence, les contributeurs sont informés que tous les avis reçus seront communiqués à l'ARAFER. Ces avis seront également publiés sur le site internet de SNCF Gares & Connexions, sauf demande expresse d'occultation de tout ou partie de leur contenu.

### 3.2 ■ ÉVOLUTIONS AVEC LES DRG PRÉCÉDENTS

Le présent document comprend les évolutions suivantes par rapports aux DRG précédents :

- DRG de consultation 2018-2020 publié en avril 2017 par SNCF Gares & Connexions,
- DRG 2018-2019 de SNCF Gares & Connexions après avis conforme de l'ARAFER,
- DRG 2019 de saisine de SNCF Réseau.

### 3.3 ■ LIEN AVEC LE DRR DE SNCF RÉSEAU

Du fait de la réunification du patrimoine en gare au 1<sup>er</sup> janvier 2020, il n'y a plus de document de référence des gares spécifique à SNCF Réseau. Le présent document constitue le seul document de référence des gares et il s'applique à l'ensemble des gares de voyageurs et haltes ouvertes au service ferroviaire, sur l'ensemble du patrimoine (y compris la partie gérée historiquement par SNCF Réseau), exploitée par le gestionnaire unifié à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Conformément aux textes en vigueur, le présent DRG sera intégré au DRR 2020 (Document de Référence du Réseau).

THÈME	ÉVOLUTION
<b>Périmètres de gestion / nouvelle segmentation a b c</b>	La segmentation a b c a été actualisée en conformité avec la réglementation. Quelques mises à jour des périmètres de gestion.
<b>CMPC</b>	4,0 % après IS sur toutes les activités régulées.
<b>Bonus malus</b>	Pour la propreté et la disponibilité de l'élévatrique : une seule mesure, un seul objectif. Homogénéisation des modes de calcul pour les autres indicateurs.
<b>Plan de transport</b>	Le plan de transport prévisionnel a été ajusté à la baisse afin de tenir compte de la surestimation observée des précédents plans de transport prévisionnels par rapport aux plans de transport réels.
<b>Investissements</b>	Pas de modification par rapports au précédent DRG publié sauf sur Paris Austerlitz (baisse de la part affectée à la prestation de base). Les investissements de SNCF Réseau sont en hausse par rapport à 2019, en raison des travaux d'accessibilité des gares ainsi que de la mise en service à l'HDS 2020 de la gare de Nîmes Pont-du-Gard.
<b>OPEX</b>	Les données de coûts ont été actualisées.
<b>Allocation des charges</b>	Surfaces mises à jour pour 4 gares. Mise en œuvre de la clef d'allocation des charges de Suge approuvée par l'ARAFER pour les DRG 2018 et 2019.
<b>Prestation portes d'embarquement</b>	Le tarif 2020 est calculé par périmètre de gestion, avec des données de coûts actualisées par rapport au tarif 2019.
<b>Prestation de sûreté pour certains trains à destination de la Belgique et des Pays -Bas</b>	La prestation est supprimée car elle ne peut plus être facturée faute de base réglementaire ou légale.
<b>Redevance d'occupation des espaces</b>	Une grille unique de redevance d'occupation des espaces est proposée, basée sur la proposition des DRG 2018 et 2019 de SNCF Gares & Connexions approuvée par l'ARAFER, actualisée. Les redevances applicables aux quais sont ceux de la zone flux s'il y a un tarif cœur de gare, le tarif de la zone immobilière à défaut (cf. 7.3.8).

### 3.4 ■ DURÉE D'APPLICATION

Les redevances figurant dans le présent document et ses différentes parties et annexes constituent une proposition pour le service horaire 2020.

Dans la mesure où le gestionnaire unifié des gares n'existera qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, il est proposé que les redevances du service horaire 2019 s'appliquent également du début de l'horaire de service 2020 jusqu'au 31 décembre 2019, à l'exception de la gare nouvelle de Nîmes Pont-du-Gard, qui ne disposait pas de redevances en 2019, pour laquelle les redevances 2020 s'appliqueront dès l'ouverture de la gare.

Le caractère exécutoire des redevances est subordonné à l'avis conforme de l'ARAFER, conformément au II de l'article L. 2133-5 du code des transports.

Les redevances mentionnées dans le présent document et ses différentes parties s'entendent hors TVA. Elles sont exprimées en euros (€).



### 3.5 ■ CONDITIONS D'UTILISATION DU PATRIMOINE EN GARE MIS À DISPOSITION

#### 3.5.1 ■ 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. 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](mailto: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.

#### 3.5.2 ■ INDISPONIBILITÉ DES INSTALLATIONS

##### 3.5.2.1 • Construction - Aménagements - Maintenance programmée

Le gestionnaire de gares peut être amené, pour effectuer des travaux de construction, d'aménagement ou de maintenance sur ses installations, à ne pas mettre à disposition temporairement certains composants de ses prestations.

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

### 3.5.2.2 • Remise en état non programmée

En cas de défaillance d'une installation empêchant son utilisation, dans des conditions normales de fonctionnement, le gestionnaire de gares peut être contraint sans préavis de fermer celle-ci au public (notamment des escaliers mécaniques ou des ascenseurs, des accès, etc.) pendant le temps nécessaire à sa remise en état. Le gestionnaire de gares s'engage à informer sur les délais de remise en service des installations.

### 3.5.2.3 • 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.



## 3.6 ■ HYPOTHÈSES RELATIVES À LA DEMANDE DE PRESTATIONS

Les redevances sont établies sur la base d'une projection de l'évolution des charges et du niveau d'activité.

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.

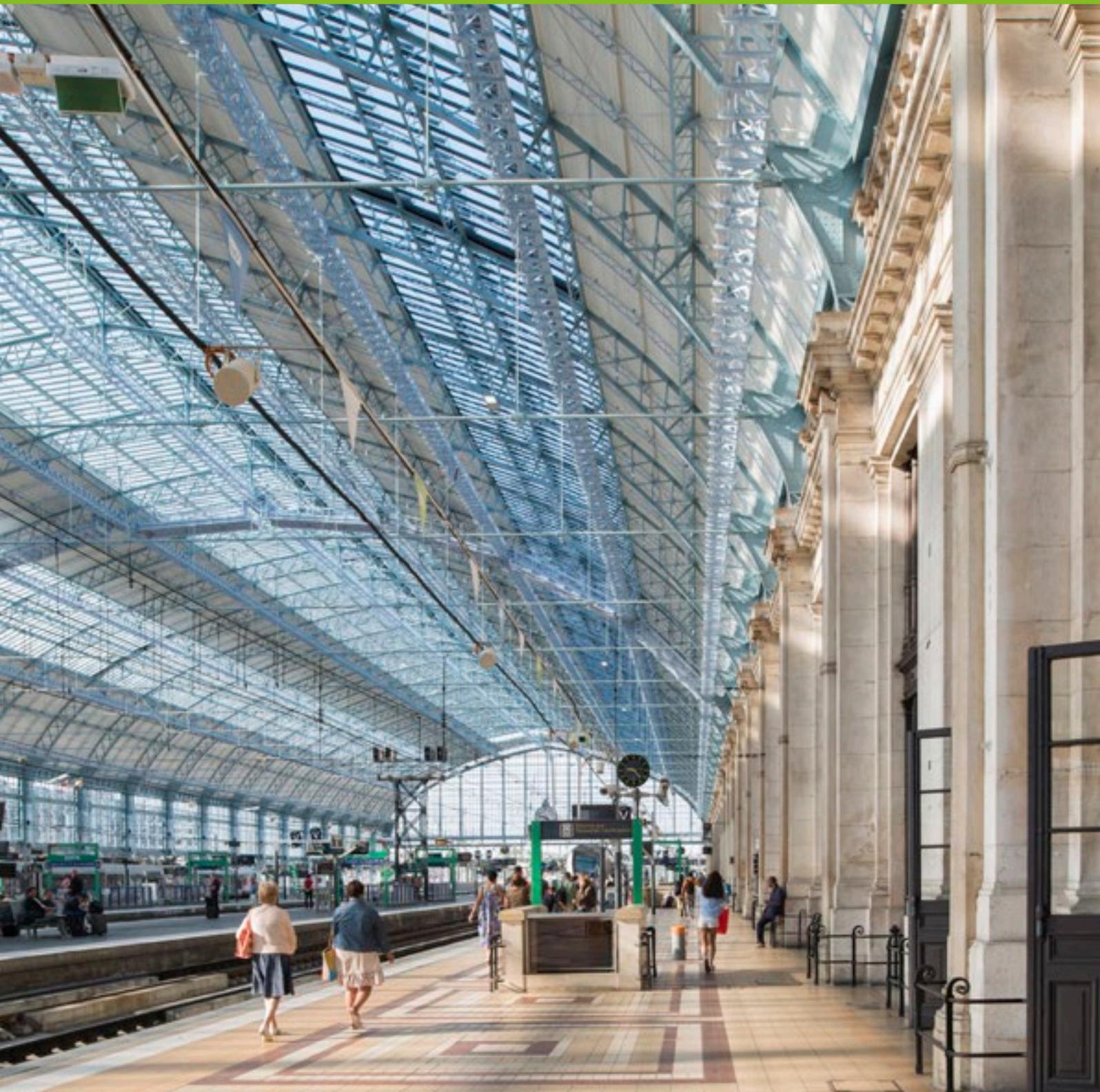
Les perspectives de développement du trafic ferroviaire ont été établies sur la base des informations communiquées par les transporteurs. Les prévisions des transporteurs ne sont associées à aucun engagement ni pénalité en cas de désistement.

La demande prévue pour 2020 s'élève à 40,4 millions de départs de trains commerciaux. Ce chiffre est en baisse de 2,7% par rapport à 2019 pour corriger la surestimation systématique des plans de transport prévisionnels constatée précédemment. Cette correction est sans impact financier pour les transporteurs compte tenu de la régularisation des écarts prévue en fin d'année entre le plan de transport prévisionnel et le plan de transport réel (cf. 7.3.3).



# 4

## MISSION



La raison du gestionnaire des gares est d'être le promoteur de la vitalité urbaine, au service des transporteurs de tous modes, des collectivités et des voyageurs. Une gare, quelle qu'elle soit, concentre toujours une surintensité de flux de voyageurs et visiteurs qui, mieux valorisée, doit favoriser la rénovation urbaine en France, augmenter l'attractivité des transports publics et améliorer le quotidien de tous les voyageurs, visiteurs et riverains de la gare.

### 4.1 ■ CITY BOOSTER : UNE STRATÉGIE DE CRÉATION DE VALEUR POUR TOUS NOS CLIENTS

➤ **Pour les clients transporteurs**, cela signifie que le gestionnaire des gares doit faire évoluer le modèle économique des gares vers un modèle plus durable, reposant moins sur les redevances payées par les transporteurs et davantage sur des revenus non régulés.

Il incombe ainsi au gestionnaire des gares d'accélérer la valorisation du patrimoine qui lui est confié, notamment par le développement des revenus issus des commerces, des parkings, de la publicité, et des loyers de bureaux à chaque fois que cela est possible dans le cadre réglementaire fixé par les pouvoirs publics.

➤ **Pour les collectivités locales**, cela signifie que le gestionnaire des gares doit améliorer la prévisibilité et la maîtrise des charges supportées par les transporteurs régionaux et payées indirectement par les régions en tant qu'autorités organisatrices afin de rendre le transport public plus compétitif et attractif. Cela implique également de mieux associer les parties prenantes, la ville, la région, et jusqu'aux propriétaires privés de fonciers aux abords des gares pour élaborer des projets de quartiers de gares et non plus seulement des projets de gares. Des projets déclencheurs de redynamisation des cœurs de villes et d'urbanisation positive. Des projets porteurs de sens et de valeur pour la collectivité.



➤ **Pour les voyageurs**, cela signifie que le gestionnaire des gares doit redonner de la valeur au temps de ses visiteurs en gares. L'enjeu est de transformer le temps « subi » en temps « choisi » pour 10 millions de visiteurs quotidiens dans les gares :

- en facilitant leur mobilité par une intermodalité fluide et des services adaptés, la gare doit participer à l'optimisation des temps de trajet de porte à porte ;
- en offrant aux usagers de nombreuses opportunités sur leur trajet avec des services et magasins en gare, la gare simplifie et améliore leur quotidien, leur permettant de regagner du temps par ailleurs ;
- en améliorant l'utilité du temps en gare, le gestionnaire des gares redonne de la valeur au temps des usagers et améliore l'attractivité du transport public.

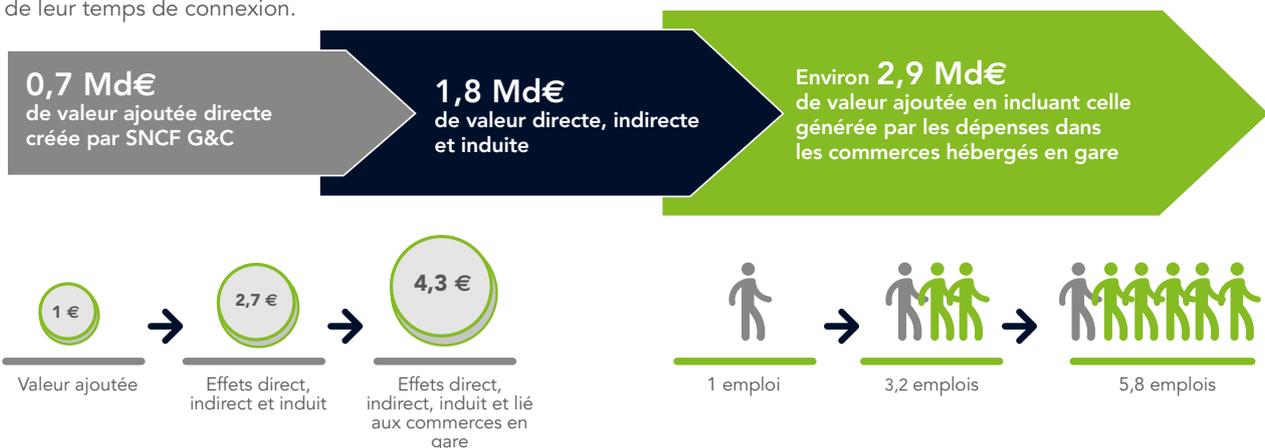


**FIGURE 1 : LA CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DES GARES**

Dans chaque gare de France, le personnel SNCF G&C\* opère l'ensemble des services nécessaires à l'accueil des voyageurs et à la valorisation de leur temps de connexion.

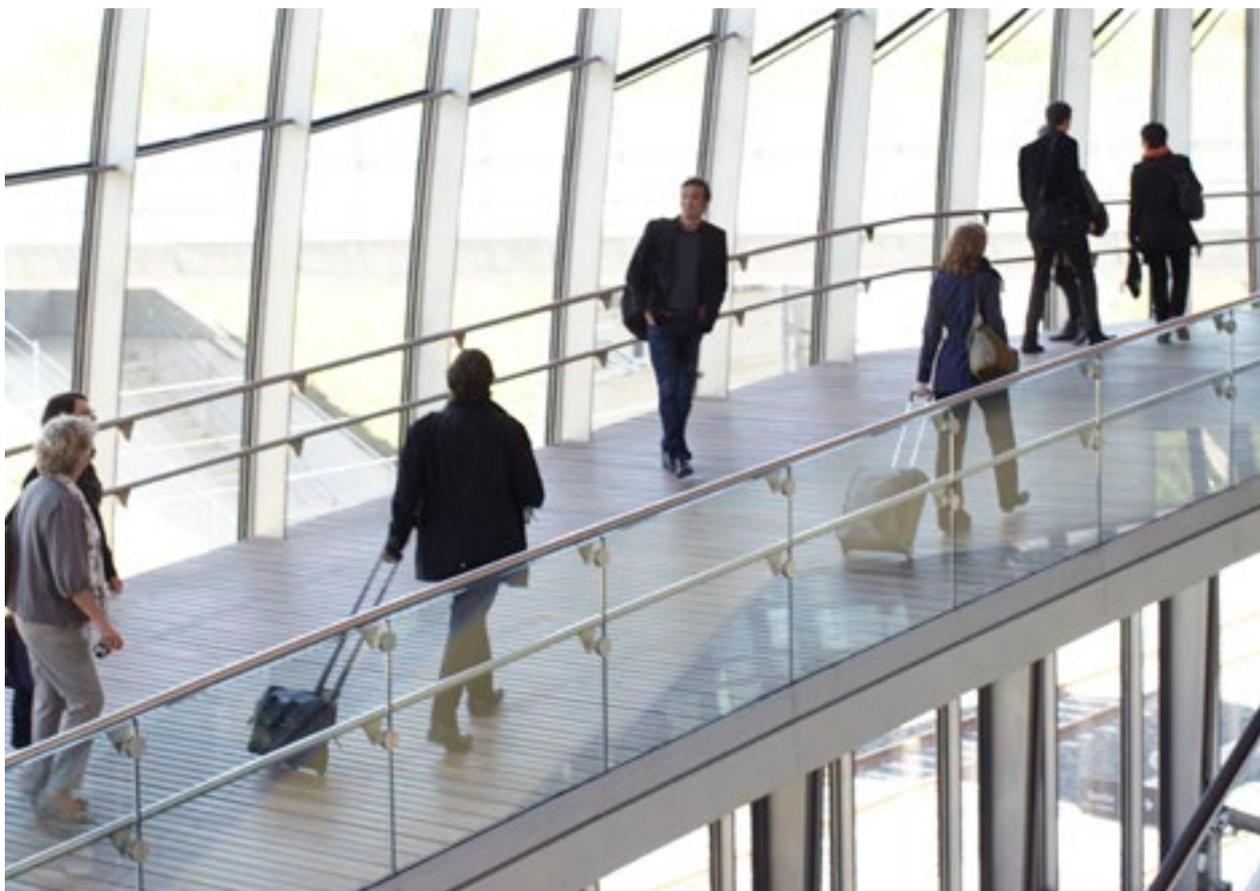
Les achats de SNCF G&C et les dépenses des employés de SNCF G&C\* et des fournisseurs génèrent de la valeur ajoutée.

Les dépenses dans les commerces mis à disposition dans les gares sont créatrices de valeur ajoutée.



Notes et sources Étude NERA ECONOMIC CONSULTING - Juillet 2016.  
Analyse sur les données de l'année 2014 (année pour laquelle les données SNCF G&C sont les plus robustes et année d'estimation des TES de l'INSEE)

\* incluant le personnel refacturé à SNCF Gares & Connexions.



### 4.2 ■ UN GESTIONNAIRE NATIONAL DES GARES AU SERVICE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

La mission de gestionnaire national des gares dans un système ouvert à la concurrence implique d'assurer l'exploitation quotidienne, l'entretien et la rénovation des 3000 gares françaises, en assurant un traitement neutre et non discriminatoire de toutes les demandes des transporteurs. Cette mission est renforcée dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, en créant un gestionnaire unifié des gares au sein de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure.

Outre l'impératif de neutralité, la mission de gestionnaire de gares impose également la prise en compte d'autres principes d'intérêt général :

➤ **La participation à l'effort de sécurisation des biens et des personnes :** les exigences des clients et les évolutions de l'environnement nous obligent à redéfinir complètement l'approche en matière de sûreté. Les attentes en matière de protection atteignent des niveaux historiques et nous demandent d'augmenter nos investissements de manière inédite. Sur la période 2018-2020, ce sont près de 63 millions d'euros supplémentaires qui seront investis en vidéosurveillance, en plus du renforcement du gardiennage et des équipes de la sûreté ferroviaire. Il s'agit aussi de se donner les moyens d'innover dans des solutions de sûreté nouvelles et adaptées à la gestion des flux telles que la vidéosurveillance « intelligente ».

➤ **Le maintien d'un effort de péréquation entre les territoires** : dans le cadre tarifaire en vigueur, les recettes régulées et non régulées ne couvrent les charges correspondantes que pour 14 périmètres de gestion seulement sur 56.

Pour toutes les autres gares, le gestionnaire des gares supporte un déficit de couverture de ses charges d'exploitation et de capital qui représente 78 Millions d'euros en 2020 (hors gares b et c d'Île-de-France).

➤ **Une gestion maîtrisée et active**, visant à l'équilibre économique durable des gares par la maîtrise des coûts et la valorisation des actifs, au bénéfice des transporteurs, autorités organisatrices et voyageurs.

**Les implications en sont les suivantes :**

- Une nécessaire **diversification** des revenus : il appartient au gestionnaire des gares de poursuivre la diversification des revenus des gares pour minimiser le poids du financement des gares supporté par les transporteurs, comme ont pu le faire d'autres gestionnaires de plates-formes aéroportuaires ou ferroviaires.
- La **durabilité** du financement du patrimoine : le gestionnaire des gares doit légitimement attendre que ses investissements génèrent une rémunération au moins égale au coût de ses capitaux, afin d'assurer le renouvellement de sa capacité d'investissement et le maintien en l'état du patrimoine. Au-delà de la lutte contre l'usure du patrimoine, la combinaison de la qualité et de la sûreté des bâtiments doit se traduire en sérénité pour le client final, au bénéfice de tous les transporteurs.

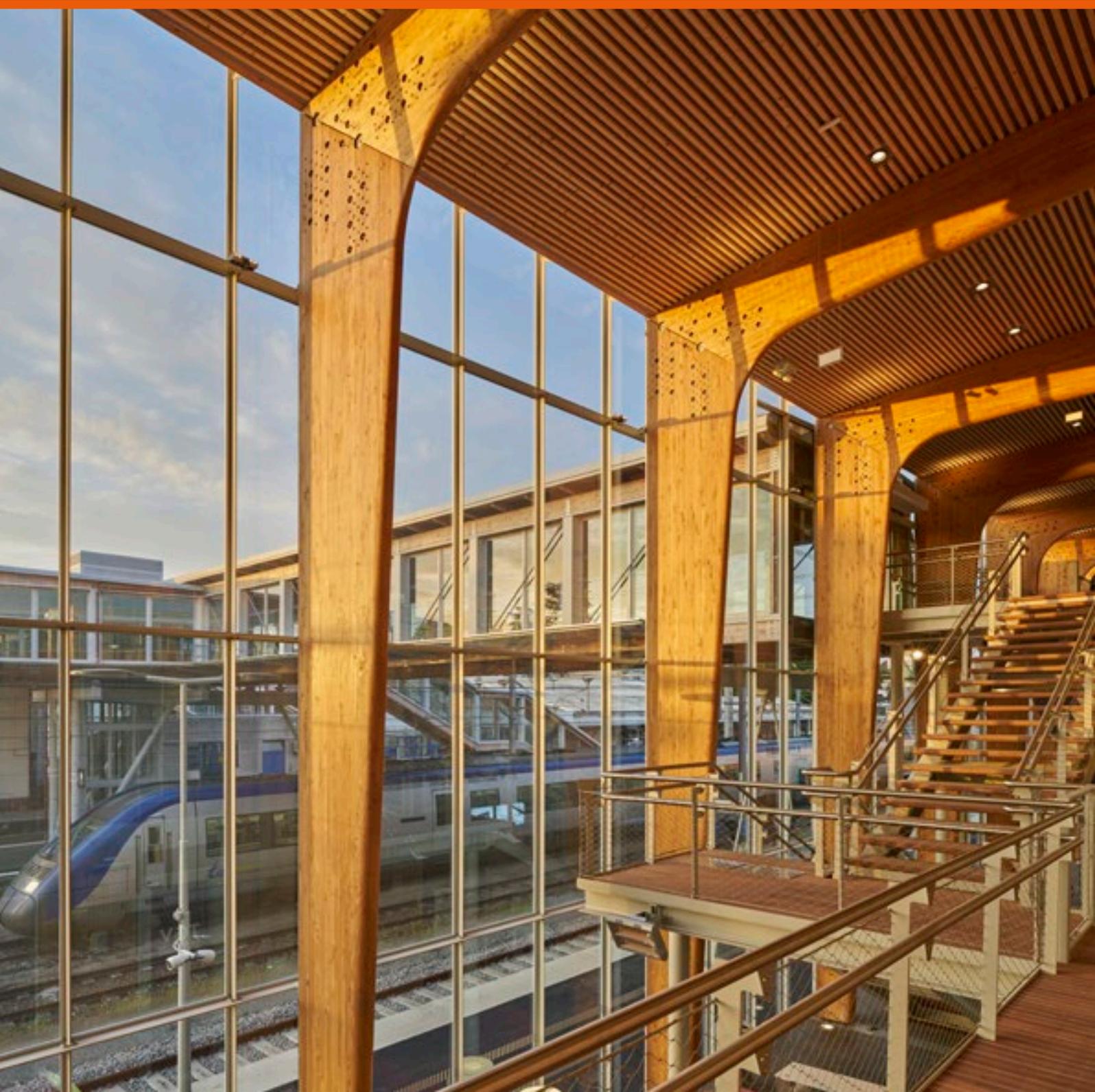
• **Une politique d'investissement volontariste** : le gestionnaire des gares entend mener une politique d'investissement permettant que la valeur des activités commerciales puisse être réinvestie dans le système de transport public et la rénovation urbaine.

Cela suppose une vision de long terme permettant de tendre vers un modèle économique durable, plus équilibré entre revenus régulés et non régulés, et à même de contribuer à l'aménagement du territoire. Cet équilibre passera par le développement de revenus non régulés, en l'occurrence des commerces en gares qui :

- par leur présence, humanisent le lieu public et participent à la sérénité des usagers ;
- par les charges qu'ils supportent à la place des transporteurs, de l'ordre de 400 millions d'euros par an, permettent de baisser directement la facture des transporteurs et de réinvestir intégralement les gains dans le patrimoine des français.

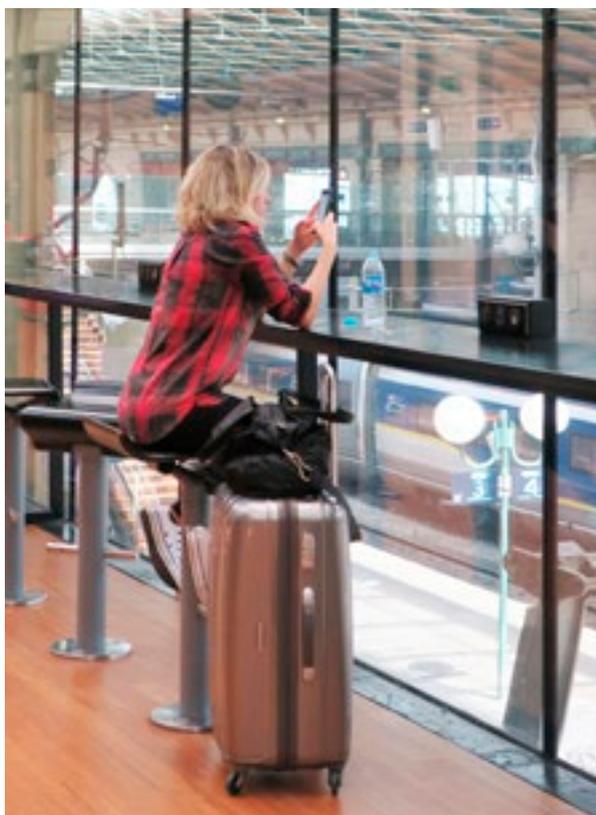


# 5 INVESTISSEMENTS



Depuis la création de SNCF Gares & Connexions en 2009, le niveau des investissements a continuellement augmenté. Sur la période 2018-2020, 2,7 milliards d'euros seront investis dans les gares<sup>2</sup>.

La hausse des investissements a été décidée après la prise de conscience, à l'occasion du rapport de la sénatrice Fabienne Keller en mars 2009, d'un sous-investissement chronique durant plusieurs décennies dans les gares. Ce rapport chiffrait l'investissement nécessaire dans les gares entre 500 et 800 millions d'euros par an pendant 10 ans, en incluant les investissements de SNCF Réseau. **L'effort en cours depuis le début des années 2010, très en deçà de ces estimations, a permis de ralentir le vieillissement du patrimoine sans pour autant parvenir à le stopper.**



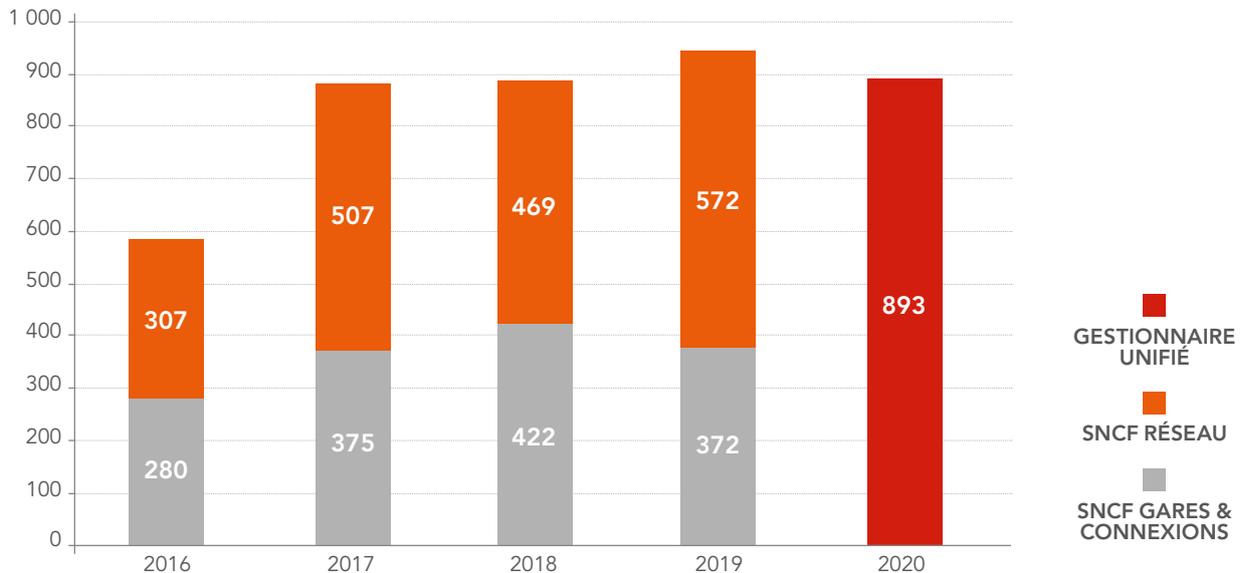
2. Tous fonds, sur le patrimoine réunifié des gares.

Pour la période 2018-2020, les investissements de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau dans les gares françaises ont été priorisés autour des orientations suivantes :

- 1 • La continuité de l'effort d'investissement commandé par les contraintes :
  - de sécurisation et de remise en état du patrimoine ;
  - de réponse aux demandes réglementaires notamment en matière d'accessibilité ;
  - d'adaptation des capacités d'accueil aux évolutions du trafic.
- 2 • La réponse au renforcement attendu du niveau de sûreté dans les lieux publics.
- 3 • L'accroissement de l'offre de commerces et services en se concentrant sur les projets les plus créateurs de valeur.
- 4 • L'introduction d'une part significative d'investissements dans les nouvelles technologies au service des voyageurs et d'une amélioration de la productivité.
- 5 • La poursuite d'un important effort d'investissement dans les gares régionales accompagné toutefois d'une plus grande sélectivité des investissements dans les projets de gares.
- 6 • La réalisation de 6 grands projets de rénovation de gares supérieurs à 40 M€ chacun (Paris-Austerlitz, Paris-Montparnasse, Paris-Nord, Nantes, Paris-Gare de Lyon, Rennes) ainsi que le lancement de deux projets de restructurations décisifs pour la diversification des revenus des gares à plus de 200 M€ chacun (Paris-Nord et Paris-Gare de Lyon), dont le calendrier de réalisation est lié aux Jeux Olympiques de 2024 à Paris.

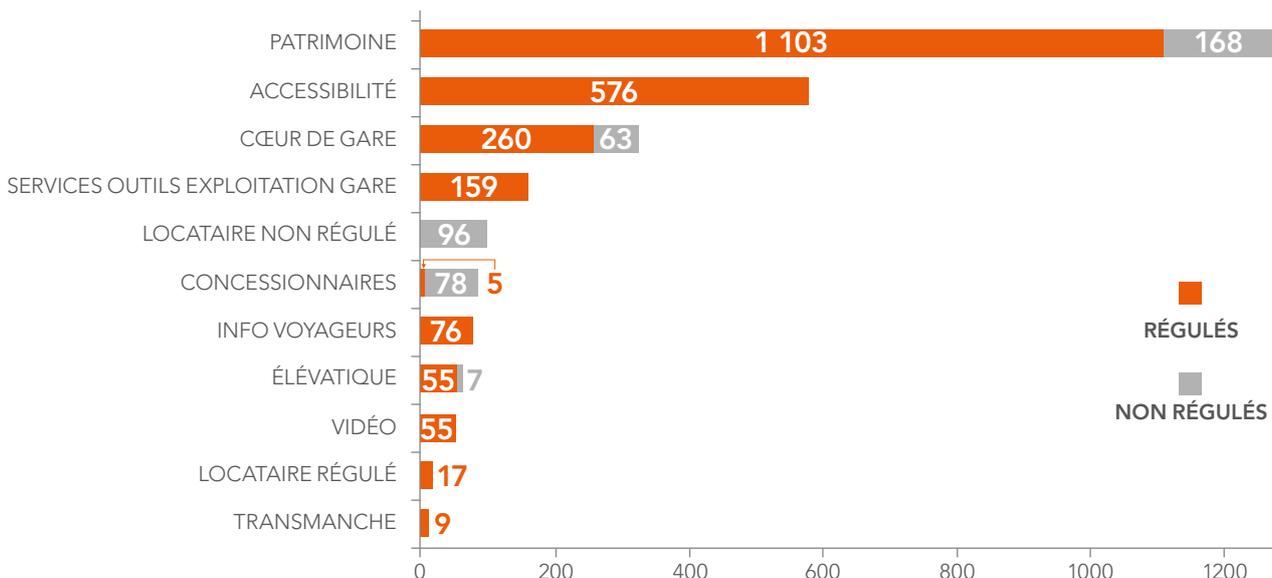
## 5.1 ■ CHIFFRES CLÉS DES INVESTISSEMENTS 2018 - 2020

FIGURE 2 : INVESTISSEMENTS TOUS FONDS 2018-2020 (MISES EN SERVICE ; EN M€)



> Soit sur la période 2018-2020 : 2,7 milliards d'euros investis, tous fonds (incluant les subventions).

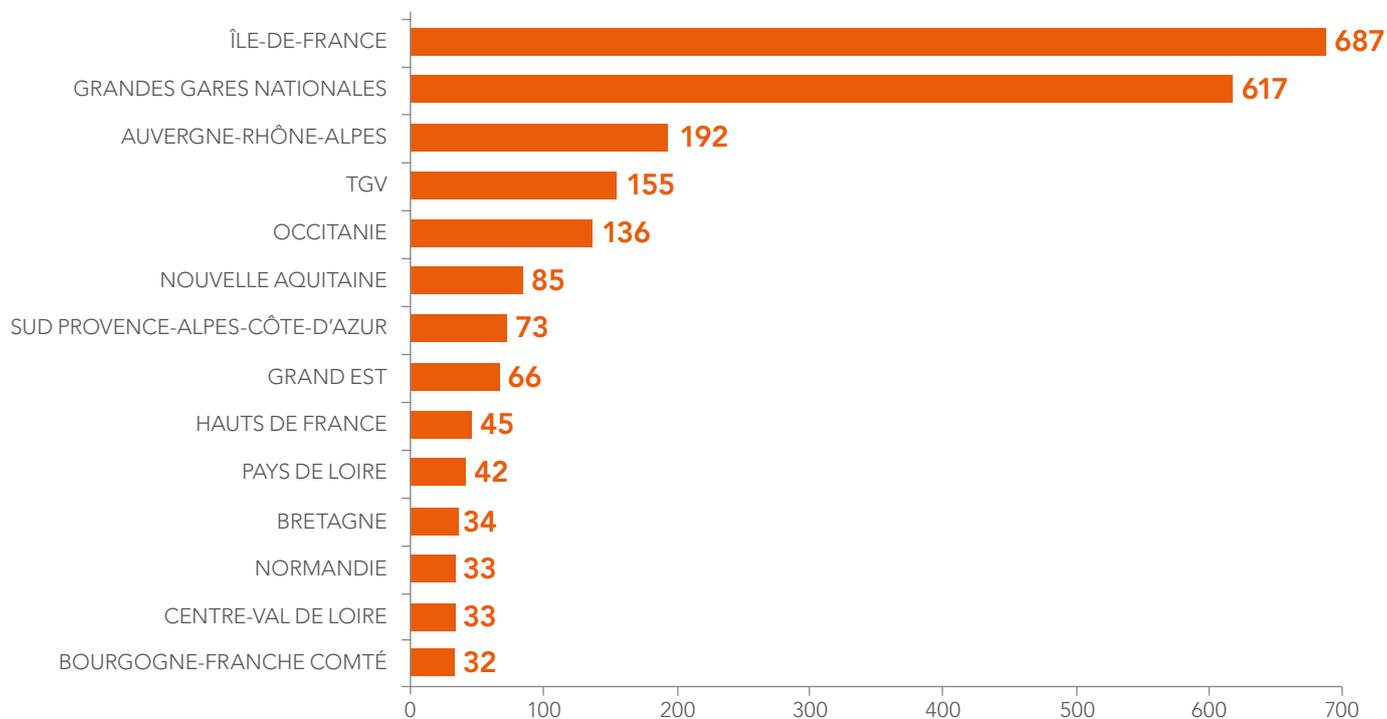
FIGURE 3 : INVESTISSEMENTS TOUS FONDS 2018-2020 PAR PROGRAMME (MISES EN SERVICE ; EN M€)



> Sur 2018-2020 : 85 % d'investissements dits « régulés », largement portés par les impératifs de maintien en l'état du cœur de gare et de l'accessibilité.  
15 % des investissements mis en service affectés aux activités non régulées.

## 5 ■ INVESTISSEMENTS

FIGURE 4: INVESTISSEMENTS TOUS FONDS 2018-2020 PAR PÉRIMÈTRE DE GESTION\* (MISES EN SERVICE; EN M€)



> 58 % des investissements seront consacrés aux gares les plus fréquentées, accueillant 83 % des voyageurs (les 20 grandes gares nationales, réparties sur tout le territoire, et les gares de la zone dense d'Île-de-France).

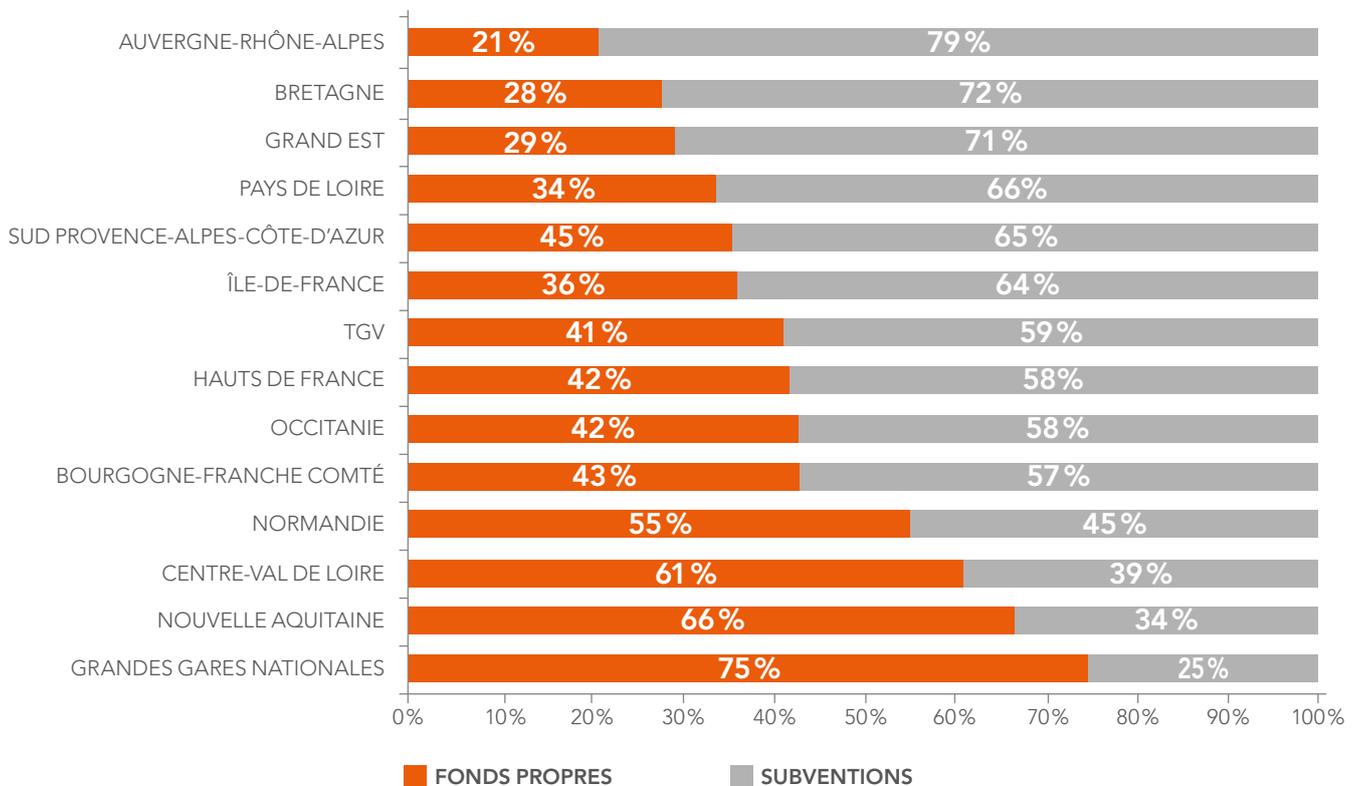


\* Hors mises en service 2020 de SNCF Réseau.

## 5 ■ INVESTISSEMENTS



FIGURE 5 : PART DES FONDS PROPRES ET DES SUBVENTIONS 2018-2020\*



> 52% de subventions, soit plus de 1,2 milliard d'euros sur 3 ans.

L'annexe A3 précise la répartition de ces investissements par périmètre de gestion, assiette sur laquelle repose le calcul de la rémunération du capital entrant dans les tarifs.

\* Hors mises en service 2020 de SNCF Réseau.



### 5.2 ■ LES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS SUR LE PÉRIMÈTRE HISTORIQUE DE SNCF GARES & CONNEXIONS

Sauf mention contraire, les montants précisés ci-dessous correspondent aux montants mis en service sur la période 2018-2020. Les investissements sont présentés pour chaque périmètre de gestion tel que défini au paragraphe 7.3.4.

Un tableau récapitulatif des investissements pour chaque périmètre de gestion (tous fonds et fonds propres uniquement) se trouve dans l'annexe A3.

#### 5.2.1 ■ PARIS-MONTPARNASSE

Le projet de rénovation de Paris-Montparnasse avec un montant d'investissement à hauteur de 63 millions d'euros entre 2018 et 2020 (près de 100% en fonds propres) prévoit plus de 50 000 m<sup>2</sup> de surfaces rénovées pour une mise en service en 3 phases entre 2018 et 2020. La refonte de la gare inclura plus de 20 000 m<sup>2</sup> d'espaces de services et de circulation client et une surface de même ordre de grandeur pour l'activité commerciale. Le dernier tiers de la rénovation (environ 12 000 m<sup>2</sup>) sera consacré

à la rénovation des bureaux. Comme à Paris-Austerlitz, le projet repose sur un partenariat avec Altarea-Cogedim qui prend à sa charge 90 millions d'euros d'investissements supplémentaires. Soit au total un investissement de 150 millions d'euros.

#### 5.2.2 ■ PARIS-NORD

La gare du Nord a engagé un cycle important de transformations depuis 2014. Le programme d'investissements 2018-2020 prévoit une enveloppe de 58 millions d'euros exclusivement en fonds propres pour une mise en service en 2019. La plupart des opérations sont déjà abouties, à l'instar du programme de valorisation commerciale de la gare avec une zone commerciale complètement rénovée. Les dernières phases du projet concernent la livraison de l'espace de vente d'un transporteur début 2018. La fin des travaux du quai transversal au rez-de-chaussée et du 1<sup>er</sup> étage dans le terminal Transmanche sont prévues dans le courant du premier semestre 2019.

## 5 ■ INVESTISSEMENTS

Par ailleurs, dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, un nouveau programme de transformation de la gare du Nord sera engagé en 2019, via la constitution d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) en partenariat avec le groupe Ceetrus France. Ce programme d'investissement d'environ 600 millions d'euros permettra d'accroître significativement la capacité d'accueil et le confort des voyageurs, en dissociant les flux départs et arrivées par la création d'un nouveau terminal départs, en augmentant les espaces du terminal Transmanche, en fluidifiant les parcours entre la gare souterraine et la gare de surface, en améliorant les connexions entre la gare et son quartier, et en créant de nouvelles surfaces de commerces et services répondant aux besoins des voyageurs.

### 5.2.3 ■ NANTES

Le programme d'investissements 2018-2020 prévoit pour la gare de Nantes une enveloppe de plus de 55 millions d'euros (dont 31 % en fonds propres) pour une mise en service fin 2019. Ce programme comprend de nouveaux concepts pour les espaces de vente, l'attente et les services aux voyageurs, une accessibilité

aux quais améliorée et plus de 2500 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales dont un restaurant Grande carte de plus de 500 m<sup>2</sup>. La nouvelle gare et sa mezzanine culminant à 10 mètres au-dessus des voies, créent une liaison urbaine, en prise directe avec la ville, au nord avec le tramway et le jardin des plantes, au sud avec le nouveau quartier d'affaire Euronantes.

### 5.2.4 ■ RENNES

Le projet de la gare de Rennes bénéficie d'un programme d'investissements 2018-2020 de plus de 55 millions d'euros (dont 31 % en fonds propres). La mise en service du programme est prévue début 2019. La gare de Rennes bénéficiera de nouveaux concepts pour les espaces de vente, l'attente et les services aux voyageurs ainsi qu'une accessibilité aux quais améliorée. La gare se transforme en pôle d'échanges multimodal, répondant aux nouvelles attentes des voyageurs en matière de mobilité, de confort et de sécurité, ainsi que de services et de commerces. Le pôle d'échanges multimodal permettra, sur un même site une meilleure connexion entre tous les modes de transport. Au cœur du projet EuroRennes, la nouvelle gare reliera le nord et le sud de la ville.





### 5.2.5 ■ PARIS-GARE DE LYON

Le projet de la gare de Lyon est doté d'un programme d'investissements 2018-2020 de plus de 46 millions d'euros (financés à 96% en fonds propres). La date de mise en service s'étale entre 2016 et 2018 suivant les différentes phases de travaux. Plusieurs zones sont concernées comme la rénovation de la salle des Fresques (galerie classée aux monuments historiques) et la création d'espaces commerciaux, la rénovation de la galerie Diderot (entrée depuis la rue de Bercy) avec une revalorisation de l'offre commerciale, la rénovation du hall 3, la restauration de la façade Chalon ainsi qu'une refonte complète des accès et stationnement des taxis aux abords de la gare.

### 5.2.6 ■ PARIS-AUSTERLITZ

Le projet Paris Austerlitz représente plus de 90 millions d'euros d'investissements entre 2019 et 2021. L'opération a été lancée en 2011 en 4 phases pour une date de mise en service désormais recalée à fin 2024 et un total de 294 millions d'euros investis. Outre la rénovation du bâtiment historique, commandée notamment par la vétusté de la grande verrière, le projet intègre une rationalisation des services, une remise à niveau des installations techniques et une refonte totale de l'intermodalité.

L'offre commerciale sera portée de 2000m<sup>2</sup> à 26 000m<sup>2</sup>. Le projet, qui dépasse le seul foncier affecté à SNCF Gares & Connexions, prévoit également la création de nouvelles offres comme 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un hôtel, un parking public de 500 places et 11 500 m<sup>2</sup> de logements sociaux. Le projet repose sur un partenariat avec la Semapa, Altarea-Cogedim, Kaufman & Broad, Indigo, Elogie-Siemp et la RATP.

### 5.2.7 ■ AUTRES GRANDES GARES NATIONALES

**Projets de gares inférieurs à 45 millions d'euros sur 3 ans.**

➤ **Aéroport CDG 2 TGV, Paris-Est et Paris-Saint-Lazare** : ces gares bénéficieront de plus de 43 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur la zone ouverte au public (le cœur de gare), les espaces concessionnaires et locataires et le patrimoine. Pour la gare Saint-Lazare, les principaux investissements sont l'aménagement de commerces (salle de sport, restaurants...) et la rénovation concomitante du patrimoine dans les étages du bâtiment historique.



➤ **Bordeaux** : 30 millions d'euros d'investissements seront comptablement mis en service sur la période 2018-2020, essentiellement en 2018 et 2019. Ces investissements s'inscrivent dans le cadre de l'arrivée de la ligne grande vitesse début juillet 2017, et concernent d'une part l'extension de la gare côté Belcier (ouverture d'un 3<sup>e</sup> hall voyageurs, commerces, parkings, vélostation), et d'autre part la rénovation de la gare historique (projet de site « parcours client 2017 »).

➤ **Montpellier et Toulouse** : les deux gares bénéficieront de plus de 15 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine et l'activité cœur de gare. À Toulouse le projet porte également sur la valorisation commerciale.

➤ **Lille-Europe** bénéficiera de plus de 13 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, le confort client, le développement de l'offre commerciale et de service ainsi que le renouvellement des outils d'exploitation, tandis que **Lille-Flandres** bénéficiera d'environ 7 millions d'euros d'investissements sur la même période.



➤ **Nancy et Strasbourg** : ces gares bénéficieront de plus de 11 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le programme de valorisation du patrimoine et commerciale.

➤ **Marseille Saint-Charles** : cette gare bénéficiera de plus de 3 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité la vidéo, le patrimoine et l'élévatique.



➤ **Grenoble, Lyon Part-Dieu** : ces deux gares, bénéficieront d'environ 2 millions d'euros d'investissements mis en service sur la période 2018-2020.

- Début des travaux du pôle d'échange de Lyon Part-Dieu dont la mise en service est prévue en 2022 : désaturation de la salle d'échanges, amélioration de la sécurité sur les quais, développement de l'intermodalité, développement des services et des commerces et accompagnement du projet de la nouvelle voie L et de la galerie Pompidou sous MOA SNCF Réseau.
- Pour la gare de Grenoble : investissements de vidéosurveillance.

➤ **Saint-Pierre-des-Corps** : cette gare bénéficiera de plus de 1 million d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, les outils d'exploitation, l'information voyageurs et la vidéosurveillance.

### 5.2.8 ■ PÉRIMÈTRE DE GESTION DES GARES TGV

➤ **Marne-la-Vallée – Chessy, Massy TGV** : ces gares bénéficieront de plus de 7 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur la zone ouverte au public (le cœur de gare), les espaces concessionnaires et locataires et le patrimoine. Pour la gare de Marne-la-Vallée – Chessy, les principaux investissements concernent la mise en œuvre d'un nouveau système de sécurité incendie (SSI) et le remplacement de huit escaliers mécaniques.

➤ **Lyon Saint-Exupéry, Valence TGV** : ces deux gares, bénéficieront de plus de 3 millions d'euros d'investissements mis en service sur la période 2018-2020.

- Pour Lyon Saint-Exupéry : renouvellement d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs ainsi que l'équipement en vidéosurveillance.
- Pour Valence TGV : rénovation de l'attente et projet sur le parvis et la gare routière dont les financements sont en discussion avec les partenaires.

➤ **Aix TGV, Avignon TGV** : les deux gares bénéficieront de plus de 3 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, les outils d'exploitation et la vidéo.

### 5.2.9 ■ RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Les gares de la région bénéficieront de près de 20 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine (pour moitié) et sur l'accessibilité. La principale gare concernée est la gare de Chartres. Le Point d'Échange Multimodal (PEM) de Chartres s'inscrit dans un aménagement plus global du quartier de la gare.

### 5.2.10 ■ RÉGION NOUVELLE AQUITAINE

Les gares de la région bénéficieront de plus de 26 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, l'information voyageurs et l'activité cœur de gare (mise en accessibilité et modernisation). Les principales gares concernées sont : Angoulême, Bayonne, Dax, La Rochelle, Limoges-Bénédictins et des gares et haltes du Limousin, d'Aquitaine et de Poitou-Charentes dans le cadre des programmes conventionnés avec le Conseil Régional.

### 5.2.11 ■ RÉGION AUVERGNE – RHÔNE-ALPES

Les gares de la région bénéficieront de plus de 93 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, la vidéosurveillance et les outils d'exploitation.

Les principaux projets sont Lyon-Perrache : travaux de la première phase du projet de pôle d'échange (accès sud, accessibilité et rénovation des menuiseries) dont la mise

en service est prévue en 2019, aménagement de la salle d'attente dont la mise en service est prévue en 2018 et la mise en place de vidéosurveillance ; le pôle d'échange de Chambéry, dont la mise en service est prévue en 2019, la phase 3 du projet de Moutiers dont la mise en service est prévue en 2019 ainsi que le projet de gare d'Annemasse, réalisé dans le cadre de la mise en service du RER franco-genevois (Leman Express). Le programme d'investissements comporte une homogénéisation des niveaux de service en Rhône-Alpes et en Auvergne.

### 5.2.12 ■ RÉGION BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

Dijon bénéficiera de près de 3 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le renouvellement du système de vidéosurveillance et d'information voyageurs et des équipements de quais suite à la mise en accessibilité. Les gares de la région bénéficieront de plus de 23 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, la vidéosurveillance et les outils d'exploitation. Les principales gares concernées sont : Belfort, Sens, Beaune, Tournus, Avallon, Mouchard, Lure, Clamecy, Montchanin, Auxerre.



### 5.2.13 ■ RÉGION BRETAGNE

Les gares de la région bénéficieront de plus de 22 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine et le locataire régulé. Les principales gares concernées sont : Quimper et Auray.

### 5.2.14 ■ RÉGION GRAND-EST

Les gares de la région bénéficieront de plus de 41 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine et le locataire non régulé, l'information voyageurs et les outils d'exploitation. Les principales gares concernées sont : Nancy, Troyes et Hagueneau.

### 5.2.15 ■ RÉGION HAUTS DE FRANCE

Les gares de la région bénéficieront de 28 millions d'euros sur la période 2018-2020 d'investissements portant en priorité sur les projets gares (5 millions), le patrimoine (7 millions) et la vidéo (6 millions). Les gares a porteront 17% des investissements totaux avec 2,5 millions sur le clos et le couvert. Amiens va concentrer 1,7 millions pour le clos et le couvert

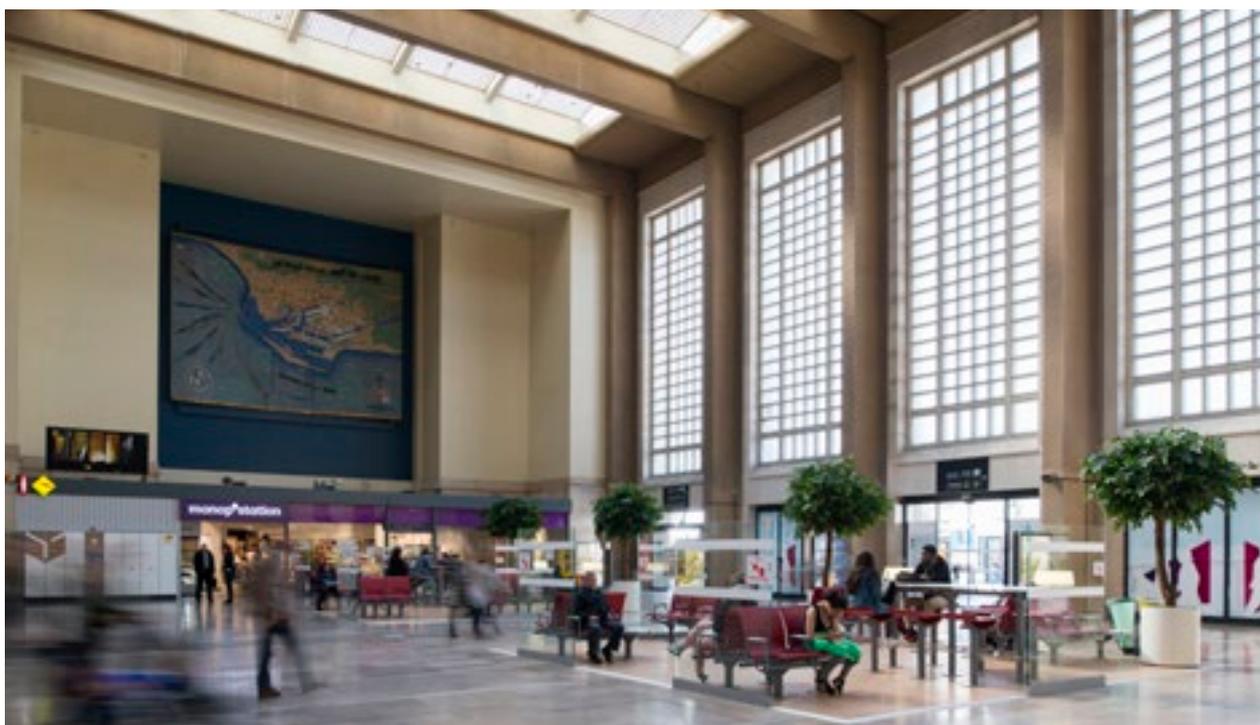
### 5.2.16 ■ RÉGION NORMANDIE

Rouen Rive Droite bénéficiera de près de 10 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur l'accessibilité et les outils d'exploitation. Les autres gares de la région bénéficieront de plus de 15 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine et l'accessibilité. Les principales gares concernées sont : Lisieux, Mézidon-Canon, Dieppe, Le Havre.

### 5.2.17 ■ RÉGION OCCITANIE

Les gares de la région bénéficieront de plus de 24 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur le patrimoine, l'information voyageurs et les services.

Les principales gares concernées sont : Albi, Castelnaud-d'Estrétefonds, Saint Sulpice, Muret, Portet Saint-Simon, Saint-Sulpice, Lunel.





### 5.2.18 ■ RÉGION SUD PROVENCE-ALPES CÔTE D'AZUR

Les gares de la région bénéficieront de plus de 49 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur les outils d'exploitation et l'activité cœur de gare.

Les principales gares concernées sont : Orange, La Ciotat, Menton, Miramas, Cagnes.

### 5.2.19 ■ RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Les gares de la région bénéficieront de plus de 12 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur des projets de Pôle d'Echange Multimodal.

Les principales gares concernées sont : Saint-Nazaire, Savenay, Montaigu, Saint-Gilles Croix de Vie et la nouvelle halte de Trélazé.

### 5.2.20 ■ RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Les gares de la région bénéficieront de plus de 287 millions d'euros d'investissements sur la période 2018-2020, portant en priorité sur l'accessibilité, le patrimoine et l'information voyageurs. Les principaux axes de ce programme d'investissement sont :

#### ➤ Accessibilité/ désaturation :

- La poursuite du programme d'accessibilité (SDA) sur environ 50 gares pour un investissement de l'ordre de 100 millions d'euros ;
- L'accompagnement de la croissance du trafic voyageurs notamment sur les gares de Bécon-les-Bruyères, Choisy-le-Roi, Issy-Val-de-Seine, Garges Sarcelles, Ivry-sur-Seine et Clichy-Levallois. Ce programme est complété par la désaturation de certaines gares comme Epinay-Villetaneuse et Evry-Bras de fer ;



### 5.3 ■ INVESTISSEMENTS SUR LE PÉRIMÈTRE HISTORIQUE SNCF RÉSEAU

Outre la mise en service des deux nouvelles gares, l'accent a été porté particulièrement sur l'accessibilité.

#### 5.3.1 ■ MISE EN ACCESSIBILITÉ DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES

L'ordonnance n° 2014-1090 en date du 26 septembre 2014 engage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à la réalisation d'un Schéma directeur national (SDNA) et vingt Schémas directeurs d'accessibilité régionaux - agenda d'accessibilité programmée (SDRA) d'ici 2025, sous le pilotage des Autorités organisatrices de transport (État et Régions).

Les investissements sur les seuls périmètres quais et accès aux quais étaient estimés à environ 2,8 milliards d'euros.

**Sur les 718 gares et haltes identifiées dans les SDNA et SDRA, 562 points d'arrêt ferroviaires restaient à rendre accessibles à la publication de l'ordonnance. À fin 2017 :**

- 44 gares sur les 158 points d'arrêt nationaux étaient rendues accessibles du bâtiment voyageurs jusqu'aux quais ;
- 73 gares sur les 351 points d'arrêt des SDRA province étaient accessibles du bâtiment voyageurs jusqu'aux quais ;
- 97 points d'arrêt sur les 209 points d'arrêt régionaux du schéma directeur d'Accessibilité d'Île-de-France étaient accessibles du bâtiment voyageurs jusqu'aux quais.

#### ➤ Intermodalité :

- La contribution au programme de 1 000 places de parking souhaité par Île-de-France Mobilités avec la réalisation de nombreux parkings en grande couronne complétée par de nouveaux services du quotidien (services à l'enfance, espaces de travail, conciergerie...);
- La livraison d'une vingtaine de stations Veligo.

#### ➤ Équipements. Installations. Maintenance

- Le renouvellement d'au moins 20 escaliers mécaniques notamment sur les gares Haussmann et Magenta en vue du prolongement d'Eole à l'ouest ;
- Un programme important de maintien du patrimoine des gares parisiennes souterraines notamment par de la mise aux normes électriques et acoustiques ;
- L'extension du programme de téléopération sur les 29 gares d'ERP 1 à 4 ;
- La livraison d'une quinzaine d'abris confortables à destination des voyageurs.

#### ➤ Pôles / gares :

- La mise en service du nouveau pôle d'échange de Juvisy à l'horizon 2020, de la rénovation des gares desservies par Eole à l'ouest, de la mise en œuvre des schémas directeurs des gares du RER C et du RER D ;
- La livraison des premiers travaux des gares d'interconnexion du Grand Paris (ligne 15 Sud et 16).

## 5 ■ INVESTISSEMENTS

Le programme se poursuit avec le lancement d'études au fur et à mesure des signatures des conventions de financement et des projets arrivant en phase de réalisation. Les investissements dépasseront, sur le périmètre des quais et accès aux quais, 300 millions d'euros annuels dès 2020.

### 5.3.2 ■ LES DEUX GARES NOUVELLES DE MONTPELLIER ET NÎMES

La construction de ces gares s'est inscrite dans le cadre de la création de la ligne de contournement de Nîmes et Montpellier (dite CNM).

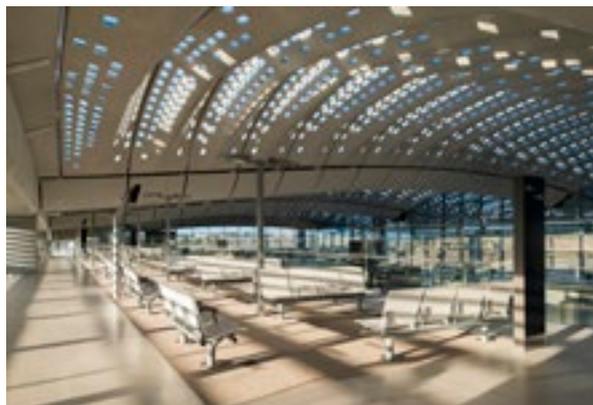
#### ➤ Montpellier Sud-de-France :

C'est la première gare nouvelle ouverte le 7 juillet 2018 sur le contournement Nîmes-Montpellier. Elle accueillera plus d'une vingtaine de trains à grande vitesse fin 2019, à la mise en service de Nîmes Pont-du-Gard.

La gare a été construite dans le cadre d'un partenariat public-privé avec Engie. Elle représente un investissement de 135 millions d'euros, financés à 1/3 par SNCF Réseau, 1/3 par l'État et 1/3 par la Région Occitanie et la Métropole de Montpellier.

Conçue par l'architecte Marc Mimram, avec un toit ondulé et alvéolé permettant des jeux d'ombre et de lumière par référence à la Méditerranée et au sud de la France, elle dispose d'une plate-forme intérieure de 3 000 m<sup>2</sup> accessible au public. Cette « gare-pont » surplombe quatre voies à quai, et deux voies de passage utilisées par les trains de fret.

Située dans une zone au fort potentiel de développement, la gare est au cœur d'un pôle d'échanges multimodal, avec dans le prolongement du parvis sud une gare routière, une station taxis, deux parkings pour voitures individuelles et un parking à vélos. Un deuxième parvis à l'ouest, qui permet dès aujourd'hui aux piétons d'accéder à une navette de liaison au tramway, recevra en 2022 le futur terminus de la ligne 1 du tramway.





### ➤ Nîmes Pont-du-Gard

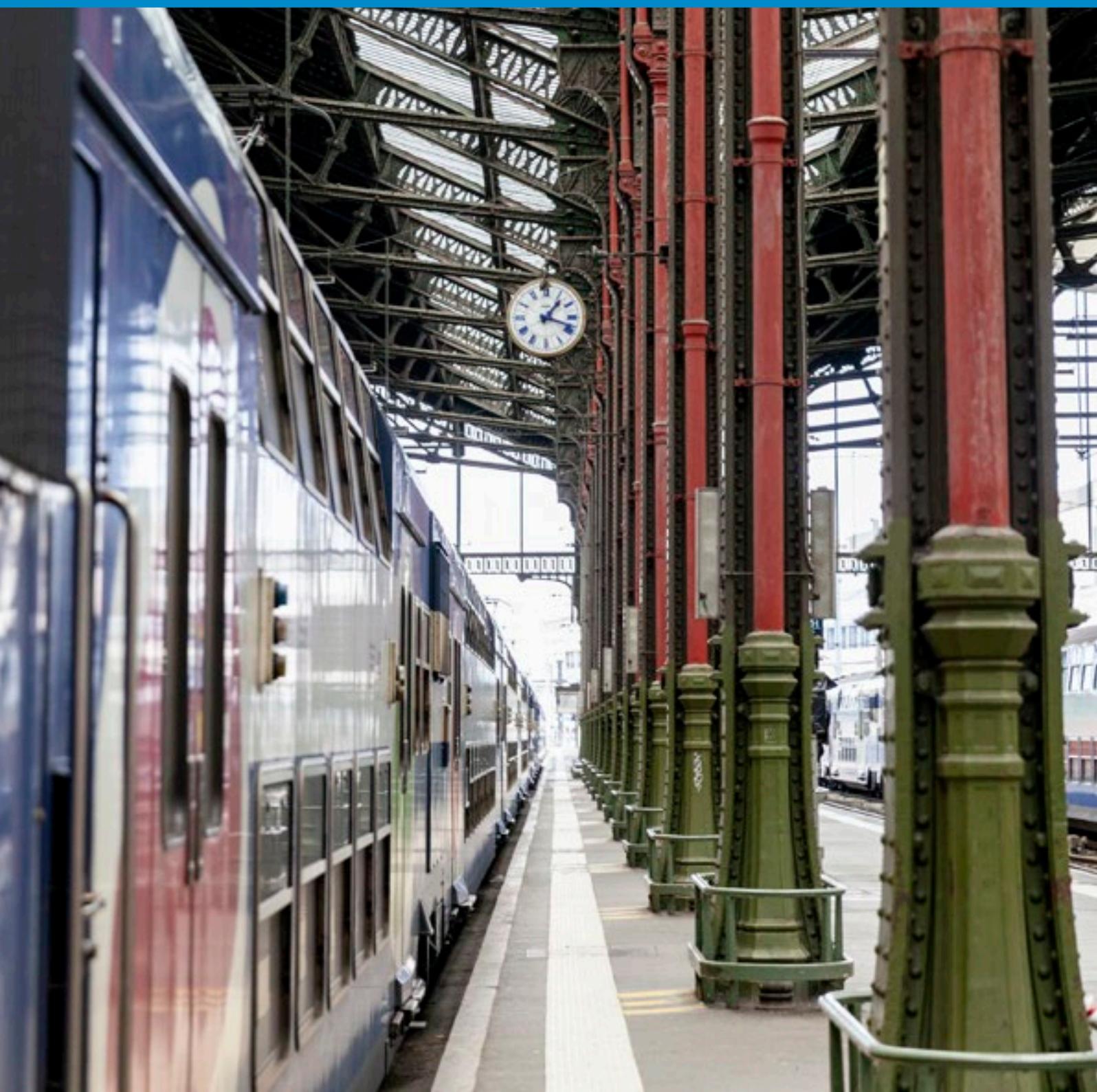
Ce sera la seconde gare nouvelle du Contournement Nîmes-Montpellier, dont l'ouverture au public est prévue en décembre 2019, pour un coût de 95 millions d'euros financés à 1/3 par SNCF Réseau, 1/3 par l'État et 1/3 par la Région Occitanie et la Métropole de Nîmes.

Conçue par l'agence d'architecture AREP, elle intègre la démarche « Bâtiment Durable Méditerranéen » via une éco-conception axée sur le confort thermique, l'impact des matériaux, la gestion de l'eau et le respect de la biodiversité. Son hall de 2 700 m<sup>2</sup> accessible au public permet l'accès à deux quais TGV et deux quais TER, les voies TGV et TER se croisant sur deux niveaux différents.

La gare est un pôle d'échanges multimodal, avec une desserte de plus d'une vingtaine de trains à grande vitesse et plus d'une quarantaine de trains régionaux reliés à la gare de Nîmes centre en une dizaine de minutes. Le parvis de la gare s'ouvre sur une gare routière, une station taxis, un parking à vélos et un parking pour voitures individuelles. Un 2<sup>e</sup> parking au nord, recouvert d'ombrières photovoltaïques, complète une capacité de stationnement de près de 1 000 places au total.

6

# PERFORMANCE ÉCONOMIQUE



La compétitivité du système ferroviaire est au cœur des préoccupations de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau.

C'est dans cette perspective que s'inscrit ce DRG. À l'heure où des bouleversements sur le plan concurrentiel se profilent, le transport ferroviaire de voyageurs doit disposer de perspectives fiables sur l'évolution des charges relatives aux gares, quand bien même leur part dans la chaîne de valeur est relativement faible puisqu'inférieure à 2% du chiffre d'affaires pour le transport longue distance, et inférieure à 10% du chiffre d'affaires du transport conventionné.

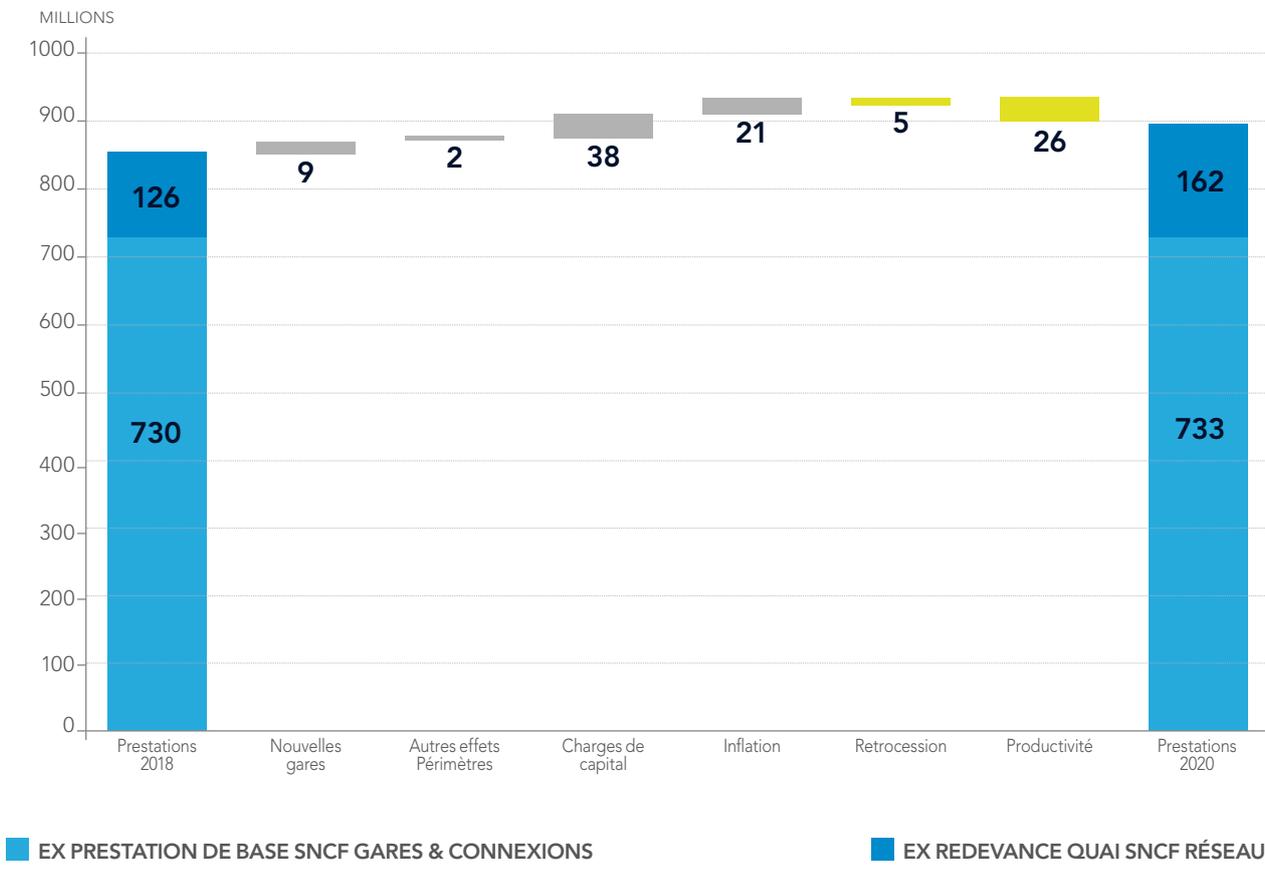
### 6.1 ■ PRODUCTIVITÉ SUR LES COÛTS

#### SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DES COÛTS ENTRE 2018 ET 2020

Les efforts de productivité menés conjointement avec la réflexion sur l'optimisation des charges d'accueil général permettent d'afficher une trajectoire de coûts d'exploitation stable en euros courants entre 2018 et 2020 : de 676 M€ en 2018 à 675 M€ en 2020<sup>3</sup> soit -0,3%.

En lien avec la croissance des investissements, les charges de capital progressent de 40 M€ de 2018 à 2020, dont 3 M€ pour les nouvelles gares.

FIGURE 6 : ÉVOLUTIONS DE LA PRESTATION DE BASE, DE LA REDEVANCE QUAIS ET DE LA PRESTATION TRANSMANCHE ENTRE 2018 ET 2020 (EN M€)



3. Ex-Prestation de base, ex-redevance quai et Transmanche.

Plus précisément, le gestionnaire unifié des gares intègre dans ses tarifs un engagement de productivité de -26 M€ sur 2 ans, soit -3% sur la période qui tient compte :

- d'un effet périmètre global de +11 M€ se décomposant en l'intégration de deux nouvelles gares (Montpellier Sud-de-France et Nîmes Pont-du-Gard) pour +9 M€, une baisse des charges d'accueil général dans les gares b et c de -3 M€ et le transfert des afficheurs légers pour +5 M€ ;
- d'une hausse des charges de capital de +38 M€ (hors nouvelles gares) en lien avec la croissance des investissements mis en service sur la période ;
- d'une inflation mécanique des charges estimée à +21 M€ (+1,65% par an)<sup>4</sup> ;
- et d'une hausse de la rétrocession de +5 M€ compte tenu de la croissance des activités non régulées en gare.



### 6.2 ■ PERFORMANCE DES ACTIVITÉS NON RÉGULÉES ET CONTRIBUTION À LA BAISSÉ DES CHARGES DES TRANSPORTEURS

**Le développement des activités non régulées profite doublement aux transporteurs ferroviaires :**

- d'une part en raison des charges de capital (y compris amortissements) et de gestion de site, qui sont ventilées sur ces activités, pour plus de 358 M€ en 2018 et plus de 381 M€ en 2020 ;
- d'autre part en vertu du mécanisme de rétrocession, qui permet une baisse des charges des transporteurs complémentaire égale à la moitié du bénéfice des activités non régulées, pour environ 26 M€ par an.

**Au total la baisse de charge dont bénéficie les transporteurs est égale à :**

- 376 M€ en 2018 sur les périmètres SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau,
- 402 M€ en 2020 (+7%) sur le patrimoine réuni des gares.

4. Hypothèse inflation source OCDE & Banque de France : 1,5% en 2019 et 1,8% en 2020.

## 6 ■ PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

### 6.2.1 ■ BAISSÉ DES CHARGES LIÉES AUX ACTIVITÉS NON RÉGULÉES

Les activités non régulées absorbent un tiers des charges totales du périmètre gares, soit 358 M€ en 2018 et 381 M€ en 2020 (+23 M€). En l'absence d'activité non régulée, la majeure partie de ces coûts, qui sont des charges communes, devrait être prise en charge par les transporteurs.

Aucune charge n'est affectée aux activités non régulées sur le périmètre géré historiquement par SNCF Réseau, hormis les gares nouvelles de Montpellier Sud-de-France et Nîmes Pont-du-Gard, où les charges affectées aux activités non régulées représentent 5,5 M€ sur un total de 15 M€.

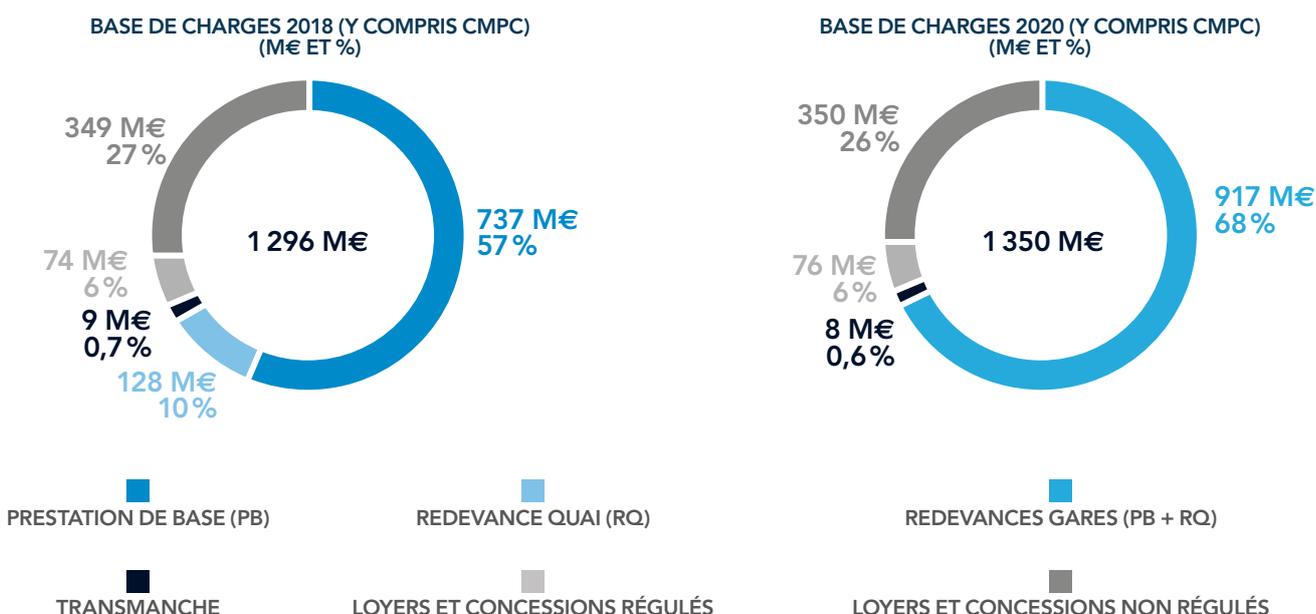
### 6.2.2 ■ BAISSÉ DES CHARGES AFFECTÉES AUX TRANSPORTEURS LIÉE À LA RÉTROCESSION

Le principe de rétrocession dans les gares de voyageurs consiste à ce que 50% du bénéfice des activités non régulées d'un périmètre de gestion (cf. paragraphe 7.3.4), s'il est positif, vienne en diminution des charges des activités régulées, au sein du même périmètre de gestion.

Le montant correspondant était de 26,2 M€ en 2018 et il atteindra 31,2 M€ en 2020, soit une croissance de près de +20% en deux ans au bénéfice des transporteurs.

De 2018 à 2020, l'évolution du chiffre d'affaires des activités non régulées est en progression significative (+21 M€) et provient de la hausse des surfaces commerciales mais aussi de l'optimisation des revenus consécutifs aux renégociations commerciales à l'échéance des contrats.

FIGURE 7 : RÉPARTITION DE LA BASE DE COÛTS (OPEX ET CAPEX) 2020 SNCF GARES & CONNEXIONS ET SNCF RÉSEAU



# 7

## TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES



### 7.1 ■ PRESTATIONS ET SERVICES EN GARES

Suivant les termes du décret n° 2016-1468, les prestations dont les redevances font l'objet du présent document sont :

#### ➤ Les prestations qui relèvent du service de base :

- La prestation dite de base, qui comprend l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public jusqu'au train ainsi que les services d'accueil, d'information et d'orientation des passagers. Cette prestation se décomposait jusqu'au DRG 2019 en prestation de base pour la part correspondant à SNCF Gares & Connexions et en une prestation liée à l'accès aux quais et à leur usage (dite « redevance quais ») pour la part correspondant à SNCF Réseau ;
- La prestation dite Transmanche pour les trains utilisant le tunnel sous la Manche ;
- La prestation de mise à disposition des portes d'embarquement ;
- La mise à disposition d'espaces en gare destinés à la vente de titres de transports ferroviaires.

#### ➤ Les prestations dites complémentaires :

- La mise à disposition d'espaces en gare destinés à la réalisation d'activités dont la liste limitative est précisée dans le décret (locaux de coupure, locaux pour l'avitaillement...);
- La prestation de préchauffage des rames.

Le gestionnaire unifié des gares propose d'autres prestations qui ne sont pas régulées, telles que la mise à disposition d'espaces dans les gares (zone de bureau ou zone ouverte au public). Toute personne intéressée par ces prestations peut s'adresser au guichet gares (cf. Chapitre 8).



#### 7.1.1 ■ LA PRESTATION DE BASE

La prestation de base, globale et indivisible, comprend un socle de services indissociables, fournis à tout transporteur présent 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 A7.

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

## 7 • TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

La prestation de base comporte :

### 1 • 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 :

- Les surfaces communes de circulation des voyageurs, espaces et salles d'attente communs, quais ;
- Le mobilier de gare (bancs, sièges, poubelles, etc.) ;
- Les équipements et installations destinés à la circulation des flux voyageurs (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.

### 2 • 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.

### 3 • L'accueil général et 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.

L'information sonore permet d'actualiser les renseignements écrits ou visuels afin 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 très grandes gares et 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 entreprises ferroviaires (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, national, 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 entreprises ferroviaires 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.

### **4 • Les missions d'orientation dans la gare et 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 et par des agents qui effectuent aussi d'autres missions ainsi que par des dispositifs ou équipements spécifiques d'information et d'orientation des voyageurs.

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.

### 5 • Le service de prise en charge des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PMR) 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. Elle est réalisée, suivant les gares, soit par les personnels du gestionnaire de gares, soit pour le compte du gestionnaire de gare par les agents des entreprises ferroviaires assurant des missions d'escale ou par un prestataire.

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'au pied du 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 se 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.

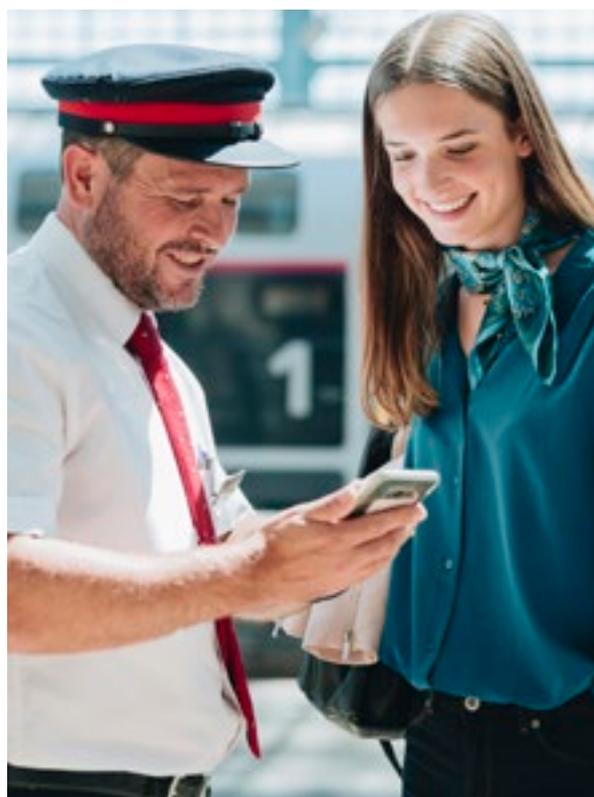


Dans le cadre de cette prestation d'accompagnement, aucun geste médical ou paramédical, tel que :

- 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.

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.





### 6 • 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.

### 7 • La gestion de site, propreté, sûreté et sécurité dans le cadre de la gestion de la gare en tant qu'Établissement Recevant du Public (ERP).

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 ou en cas de sollicitation de l'occupant, prend les mesures immédiates ou fait intervenir les acteurs concernés (agents de la sécurité, police, SUGE, Pompiers, ...).

### 7 • 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.

### 7.1.2 ■ ASSISTANCE À L'EMBARQUEMENT ET AU DÉBARQUEMENT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

En complément de la prestation de prise en charge des PMR fournie 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 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'entreprise ferroviaire 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.

### 7.1.3 ■ PRESTATION TRANSMANCHE

Le franchissement du tunnel sous la Manche impose des contraintes particulières aux entreprises ferroviaires 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 entreprises ferroviaires concernées.

Avant tout franchissement du tunnel sous la Manche, les intervenants de la liaison Transmanche (notamment le gestionnaire de gares et les entreprises ferroviaires) 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.

Le gestionnaire des gares y organise une prestation dite « Transmanche » ; il 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 le gestionnaire des gares.

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.



## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES



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 entreprises ferroviaires doivent compléter, pour ce qui les concerne, le dispositif de la prestation Transmanche 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'entreprise ferroviaire.

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

Le gestionnaire des gares dimensionne les installations adaptées à chacune des gares concernées. À cette fin, le gestionnaire des gares, 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.

### 7.1.4 ■ PRESTATION DE MISE À DISPOSITION DES PORTES D'EMBARQUEMENT

Dans le cadre d'une évolution du besoin des entreprises ferroviaires, le gestionnaire des gares propose depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 une nouvelle prestation d'utilisation de portes d'embarquements permettant le contrôle automatisé des titres de transport, dans certaines gares, pour tous les transporteurs qui en feront la demande. La liste des gares concernées avec la date prévisionnelle de mise à disposition des portes est précisée dans un nouvel onglet de l'annexe A0.

Cette prestation relève du service de base mais elle est facultative et ne sera facturée qu'aux seuls utilisateurs de ce nouveau service.

Elle comprend la mise à disposition des équipements et le système d'information associé, permettant la lecture des titres de transport avec code barre 2D normalisé notamment. Les développements nécessaires à la prise en compte de titres de transport spécifiques seront à la charge du demandeur.

Les conditions détaillées d'utilisation du service seront publiées prochainement sur le site de SNCF Gares & Connexions et communiquées sur demande à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

Cette prestation est facturée sur la base du nombre de passages enregistrés par les portes. Le tarif unitaire d'un passage est précisé pour chaque périmètre de gestion concerné à l'annexe A1. Les mécanismes de régularisation applicables sont précisés au paragraphe 7.3.3.

### 7.1.5 ■ MISE À DISPOSITION D'ESPACES OU DE LOCAUX ADAPTÉS À LA RÉALISATION DES OPÉRATIONS DE VENTE DE TITRES POUR LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les entreprises ferroviaires peuvent demander, dans les gares desservies par leur service de transport ferroviaire, l'occupation d'espaces ou de locaux en gare pour la réalisation des opérations de vente de titres pour les services de transport ferroviaires selon les conditions suivantes :

- 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,



## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

➤ 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.

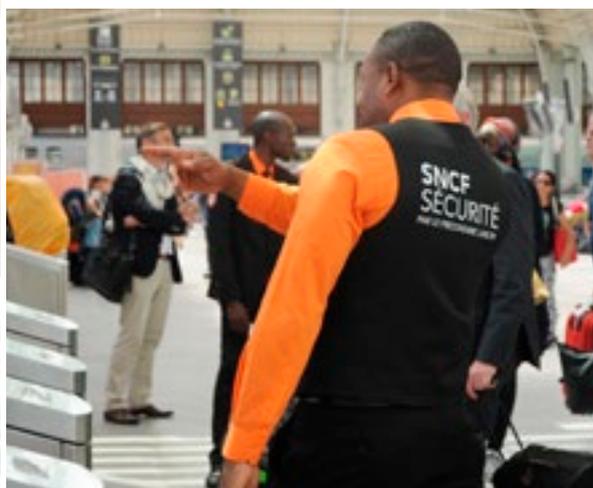
Un tel contrat est accordé personnellement à l'occupant, il ne peut pas être librement cédé ou transféré à un tiers.

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

### 7.1.6 ■ OCCUPATION PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE D'ESPACES OU DE LOCAUX EN GARE AU SEUL USAGE DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE

Dans le cadre des prestations régulées, les entreprises ferroviaires 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 : 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 au gestionnaire de la gare 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 le gestionnaire des gares.

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.

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

### 7.1.7 ■ 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 entreprises ferroviaires 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 et de la disponibilité des installations. Au préalable, le gestionnaire des gares répond sous un mois à la demande des entreprises ferroviaires, 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'entreprise ferroviaire, sous sa propre responsabilité. Au préalable, le gestionnaire des gares remet à l'entreprise ferroviaire la documentation technique nécessaire relative à l'utilisation des installations de préchauffage sur les sites concernés.

La mise à disposition des installations existantes ne fait pas l'objet d'une facturation.



### 7.2 ■ DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES RELATIVES À LA TARIFICATION

La tarification présentée dans ce document s'inscrit dans le cadre réglementaire du décret 2012-70, repris dans le décret 2016-1468.

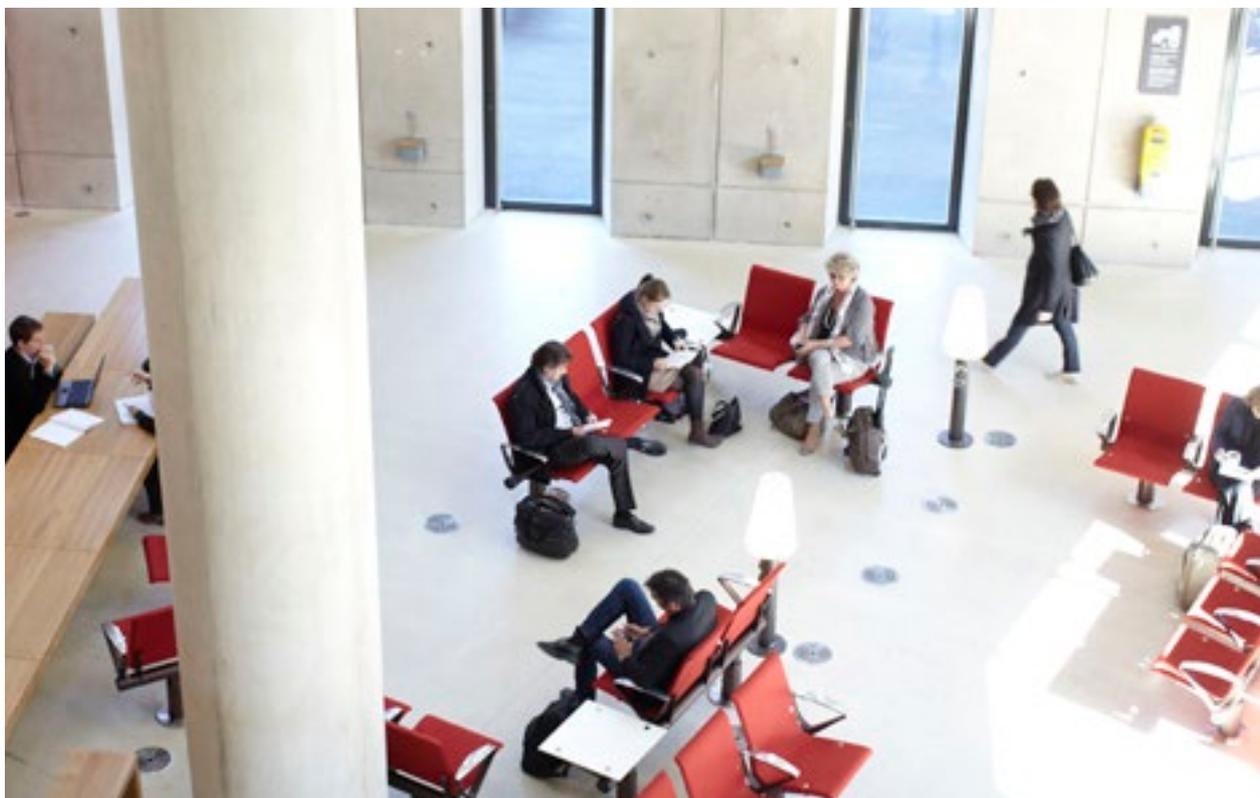
Certains principes structurants de la tarification des redevances des gares de voyageurs demeurent donc inchangés depuis le premier DRG, établi pour l'horaire de service 2014 :

- Le principe de stricte couverture des coûts ;
- Le calcul des charges dites de capital ;
- La ventilation de ces coûts entre les différentes activités régulées et non régulées au sein des gares.

#### 7.2.1 ■ UNE TARIFICATION STRICTEMENT BASÉE SUR LES COÛTS

La tarification des redevances pour les prestations régulées est fondée sur une stricte couverture des coûts. Cela signifie que le niveau d'une redevance est égal à la somme des coûts correspondant à la réalisation de cette prestation, auquel on ajoute un bénéfice qui doit être « raisonnable » selon la loi et dont les modalités de détermination sont très précisément encadrées.

Ce mode de tarification, classique pour des prestations régulées, ne laisse aucune latitude au gestionnaire de gares pour moduler (à la hausse ou à la baisse) le tarif résultant du calcul. Il n'existe également aucune marge de négociation possible pour un client ou une gare donnée, quelle qu'en soit la raison : un geste commercial, courant dans le secteur non régulé, est assimilable à une pratique discriminatoire en environnement régulé.



La maille de calcul est appelée le périmètre de gestion. Un périmètre de gestion est constitué d'une ou plusieurs gares et il peut y avoir jusqu'à plusieurs centaines de gares dans un périmètre de gestion. Le tarif doit strictement couvrir les coûts d'un périmètre de gestion, de façon totalement étanche avec les coûts d'un autre périmètre de gestion : aucune mutualisation ou péréquation n'est autorisée.

La redevance de la prestation de base est déterminée en divisant le total des coûts du périmètre de gestion par le nombre<sup>5</sup> de départs trains prévus dans ce périmètre de gestion.

Il résulte de ce mode de calcul que le tarif de la prestation de base de deux gares similaires peut être très différent, et que les tarifs de deux gares différentes peut être similaire.



### 7.2.2 ■ LE CALCUL DES CHARGES DITES DE CAPITAL

**Les coûts retenus sont classés en deux grandes catégories :**

- Les charges dites de capital, correspondantes aux investissements réalisés dans la gare et qui comprennent les dotations aux amortissements et la rémunération des capitaux investis par le gestionnaire des gares.
- Les charges dites d'exploitation (ex : coût des contrats de nettoyage, charges salariales).

Les charges de capital représentent en moyenne 24 % de la prestation de base dans l'assiette de charges prévisionnelles 2020.

La rémunération des capitaux investis correspond d'une part à la couverture des charges financières pour les emprunts nécessaires ainsi que la rémunération des capitaux propres investis. Les charges d'exploitation sont refacturées sans marge. La rémunération des capitaux propres constitue donc le seul bénéfice du gestionnaire des gares pour la réalisation des prestations régulées.

La rémunération des capitaux investis est calculée en multipliant un taux (appelé CMPC ou WACC<sup>6</sup>) par la valeur nette comptable des actifs de chaque périmètre de gestion. La valeur du CMPC est approuvée par l'ARAFER.

Le niveau du CMPC doit permettre au gestionnaire des gares de réaliser un bénéfice raisonnable en contrepartie de la fourniture des prestations régulées et d'assurer le financement pérenne de ses investissements.

5. Ce nombre est modulé suivant les différents types de train.

6. Coût Moyen Pondéré du Capital ou Weighted Average Cost of capital.

### 7.2.3 ■ VENTILATION DES COÛTS ENTRE ACTIVITÉS RÉGULÉES ET NON RÉGULÉES

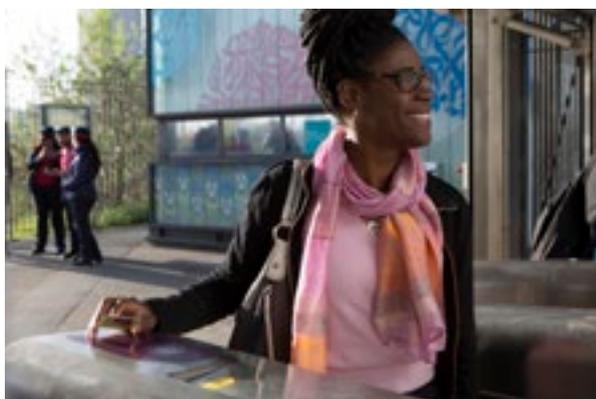
Plusieurs activités, régulées et non régulées, cohabitent dans les gares de voyageurs. Le décret n° 2016-1468 dispose que les charges communes correspondant à la réalisation des différentes prestations doivent être affectées conformément à la quote-part liée à leur réalisation.

**Deux clefs de répartition des charges communes sont principalement utilisées :**

- la part de la surface totale de la gare (ou de la surface de quais ou du mètre linéaire de voies, selon la nature des postes de coûts), pour ventiler les charges de gros entretien par exemple ;
- la part de la surface de la gare ouverte au public (ou zone cœur de gare) pour répartir les charges de gardiennage par exemple.

## 7.3 ■ UN MODÈLE TARIFAIRE FONDÉ SUR HUIT PRINCIPES

Le modèle tarifaire appliqué au présent DRG 2020 a été mis en œuvre à partir du DRG 2018 pour SNCF Gares & Connexions. Il se fonde sur huit principes qui tiennent compte des contributions reçues lors des consultations publiques menées et s'inscrivent dans le cadre réglementaire du décret n°2016-1468 relatif aux installations de services.



**Ces huit principes sont les suivants :**

- 1 • Une trajectoire pluriannuelle.
- 2 • Un mécanisme de type bonus-malus basé sur des indicateurs de qualité de service.
- 3 • Une régularisation des écarts entre le prévisionnel et le réalisé.
- 4 • Un nombre réduit de périmètres de gestion.
- 5 • Une allocation des charges plus simple.
- 6 • Une modulation de la prestation de base plus juste.
- 7 • Un Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC) modéré.
- 8 • Une tarification régulée des espaces en gare rénovée.

### 7.3.1 ■ UNE TRAJECTOIRE PLURI-ANNUELLE

La mise en œuvre d'une trajectoire pluriannuelle est une attente forte des entreprises ferroviaires et des Autorités Organisatrices. C'est aussi la norme d'un cadre de régulation moderne tenant compte des besoins d'un secteur économique qui nécessite de la visibilité pour investir et créer de la valeur pour ses clients et la collectivité.

Les décrets en vigueur ne permettent pas une telle tarification actuellement, ce qui explique que le DRG 2020 a dû faire l'objet d'une saisine différée par rapport aux DRG 2018 et 2019. Pour la partie correspondant au patrimoine géré jusqu'à fin 2019 par SNCF Gares & Connexions, la tarification 2020 correspond aux redevances communiquées à titre d'information en juillet 2018, ajustées à la marge des données de coûts les plus récentes.

Toutefois, la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire dispose que les redevances du gestionnaire des gares « peuvent être établies sur une période pluriannuelle ne pouvant pas excéder cinq ans ».

Une telle tarification sera préparée dès 2019 pour une mise en œuvre à partir de 2021, sous réserve que les textes réglementaires d'applications soient établis dans des délais compatibles.

**Par ailleurs, une fois le DRG 2020 approuvé, l'ARAFER pourra être saisie d'une version modifiée du DRG 2020 si les deux conditions suivantes sont réunies :**

- 1 • Mise en œuvre d'une nouvelle prestation régulée ou d'une modification substantielle d'une prestation régulée existante en matière de sûreté résultant d'une exigence législative ou réglementaire ou d'un accord international conformément cadre réglementaire en vigueur.
- 2 • Charges nettes supplémentaires liées à cette nouvelle prestation régulée ou à cette modification substantielle d'une prestation régulée existante supérieures à 5 M€ par an.

L'évolution des tarifs qui découlerait de cette nouvelle saisine ne s'appliquerait qu'à partir de la date de saisine de l'ARAFER.

Par symétrie, si des évolutions législatives ou réglementaires conduisent à une suppression de certaines prestations ou dispositifs, un mécanisme similaire sera applicable.

### 7.3.2 ■ UN MÉCANISME DE TYPE BONUS-MALUS BASÉ SUR DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

**Le système mis en œuvre est inspiré par les meilleures pratiques d'autres industries régulées et comprend :**

- Un mix d'indicateurs de satisfaction et de production ;
- Un mécanisme financier avec une zone neutre ;
- Certains indicateurs avec uniquement un malus (niveau standard de qualité), d'autres avec bonus si les objectifs sont dépassés.

**La mise en place d'un bonus pour au moins un indicateur se justifie pour les raisons suivantes :**

- Un système de bonus-malus tarifaire ne trouve sa pleine efficacité que s'il s'inscrit dans un projet managérial global impliquant l'ensemble des collaborateurs. Dans ce cadre, un système de bonus-malus se doit d'être motivant et positif et il ne peut être conçu comme exclusivement punitif ;
- Un bonus ne sera prévu que si l'indicateur le justifie. Il n'y aura pas d'incitation à faire de la « surqualité » là où cela n'est pas nécessaire ;
- Un bonus ne sera accessible, le cas échéant, que si les objectifs sont dépassés, avec un niveau d'objectif en progression significative par rapport à un historique des valeurs atteintes par le passé (pas de bonus « automatique ») ;
- Le niveau du bonus est plafonné et représentera au maximum 0,2% du chiffre d'affaire du périmètre concerné (vs 0,5% pour le malus).

## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

Conformément aux articles 5 et 6 de la décision n° 2017-008 et à l'article 5 de la décision 2017-018 de l'ARAFER<sup>7</sup>, ces indicateurs, les objectifs associés et le mécanisme d'incitation financière ont été soumis à une instance de concertation spécifique le 28 juin 2017. Un indicateur de qualité des prestations PMR a été ajouté afin de prendre en compte une partie des demandes exprimées lors de cette instance.

Le mécanisme de bonus-malus est mis en œuvre sur chacun des périmètres de gestion. Le montant financier (bonus/malus) en résultant sera restitué ou imputé sur la facture des transporteurs.

Pour le DRG 2020, le système de bonus-malus mis en place par SNCF Réseau est intégré au système de bonus-malus mis en œuvre par SNCF Gares & Connexions en 2018 et 2019. Le système de bonus-malus du DRG 2020 porte donc sur l'ensemble du patrimoine réunifié des gares.

### Les indicateurs proposés sont les suivants :

- Indicateur de disponibilité des ascenseurs et escalators (malus uniquement jusqu'à 0,1 % du chiffre d'affaires de la prestation de base) ;
- Indicateur d'information voyageur, composé à 50% de la disponibilité des écrans TFT et à 50% de la satisfaction des voyageurs vis-à-vis de l'information en gare (Promesse P1) (malus uniquement, jusqu'à 0,1 % du chiffre d'affaires de la prestation de base) ;
- Indicateur de propreté mesurée (malus uniquement jusqu'à 0,1 % du chiffre d'affaires de la prestation de base) ;
- Indicateur de satisfaction des voyageurs (+/- 0,2% du chiffre d'affaires de malus ou bonus de la prestation de base). Le bonus

se justifie pour cet indicateur dans la mesure où un très bon niveau de satisfaction des voyageurs en gare a des répercussions favorables sur l'ensemble du système ferroviaire.

- Indicateur de taux de réalisation des visites réglementaires (malus uniquement) ;
- Indicateur de taux de réalisation des prestations PMR commandées à l'avance, sans incitation financière.

Ces indicateurs seront mesurés et publiés chaque année, pour chaque périmètre de gestion. Lorsqu'il y a plusieurs gares au sein d'un périmètre de gestion, les indicateurs seront publiés gare par gare et c'est la moyenne arithmétique qui sera utilisée pour le calcul du bonus/malus.

Chaque indicateur ne fait l'objet d'une incitation financière que si 10% au moins des gares du périmètre de gestion concerné disposent d'une mesure.

Lorsqu'un indicateur ne peut pas être mesuré sur toutes les gares d'un périmètre de gestion, le choix des gares qui composent l'échantillon mesuré sera soumis aux transporteurs et autorités organisatrices concernées. C'est le cas de la mesure de la satisfaction dans les gares b et c qui n'est pas mesurée actuellement et qui fera l'objet d'une mesure spécifique, à l'aide de bornes qui seront déployées en 2018 et 2019.

Compte tenu d'une méthodologie différente des enquêtes réalisées pour mesurer la satisfaction dans les gares a, et faute d'historique, il n'est pas possible de déterminer un objectif cible pour ces indicateurs. Par conséquent, les mesures de satisfaction sur les gares b et c seront publiées mais ne pourront pas faire l'objet d'un bonus/malus pour les DRG 2018, 2019 et 2020.

7. « Article 5 (décision n°2017-08) : L'Autorité enjoint à SNCF Gares & Connexions de définir dans le DRG, pour l'ensemble des gares de voyageurs, après concertation dans le cadre d'une instance créée avec les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices de transport, les représentants des usagers et SNCF Réseau, des indicateurs et objectifs de performance applicables aux charges dites maîtrisables et ce, au plus tard, pour l'horaire de service 2018.

Article 6 : L'Autorité enjoint à SNCF Gares & Connexions de définir dans le DRG, pour l'ensemble des gares de voyageurs, des mécanismes d'incitation financière applicables aux objectifs et indicateurs de performance et ce, au plus tard, pour l'horaire de service 2018, après les avoir soumis à l'instance de concertation mentionnée à l'article 5, au plus tard le 1er septembre 2017.

Article 5 (décision n°2017-018) : L'Autorité enjoint à SNCF Réseau de préciser, après concertation avec l'ensemble des parties prenantes, des mécanismes d'incitation financière applicables aux objectifs et indicateurs de performance définis dans le DRG pour l'ensemble des gares de voyageurs, et ce, dès l'horaire de service 2018.»

## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

L'annexe A4 présente tous les détails du mécanisme de bonus/malus :

- modalités de mesure de chaque indicateur ;
- historique de la mesure des indicateurs proposés ;
- objectifs ;
- mécanisme financier.

### 7.3.3 ■ UNE RÉGULARISATION DES ÉCARTS ENTRE LE PRÉVISIONNEL ET LE RÉALISÉ

Pour une prestation donnée et pour chaque périmètre de gestion concerné, le montant à régulariser, sous la forme d'un avoir ou d'une facture complémentaire, sera calculé au prorata du montant facturé au transporteur au titre de l'année par rapport au total facturé à tous les transporteurs.

Les prestations concernées par une régularisation des écarts sont les suivantes : prestation de base dans sa globalité, prestation Transmanche et prestation de mise à disposition des portes d'embarquement.

Pour ces prestations, la régularisation sur les unités d'œuvre concerne les écarts, dans les deux sens, de couverture des charges résultant des écarts entre les unités d'œuvre réalisées et prévisionnelles (nombre de départs train pour la prestation de base et la prestation Transmanche, nombre de passages pour la prestation de mise à disposition des portes d'embarquement). Pour la prestation de mise à disposition des portes d'embarquement, les unités d'œuvre réalisées qui seront retenues seront celles correspondants aux portes dont le déploiement est prévu tel que décrit à l'annexe A0.

En outre, pour les prestations de base gares et quais uniquement, une régularisation, dans les deux sens, sera effectuée sur :

- les écarts sur le taux horaire de la SUGE ;
- les bonus/malus.

Enfin, une régularisation des charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération du capital) sera réalisée pour la prestation de base dans sa globalité et la prestation de mise à disposition des portes d'embarquement. La régularisation sur les charges de capital ne s'opère que dans un sens : quand il y a lieu de restituer un trop perçu aux entreprises ferroviaires. Pour la prestation de base, les gares éligibles à ce mécanisme sont les gares a qui présentent un total d'investissements (gares et quais) à mettre en service supérieur à 5M€ en fonds propres sur le cumul des 3 années 2018, 2019 et 2020 (voir tableau ci-dessous). Pour la prestation de mise à disposition des portes d'embarquement, sont éligibles toutes les charges de capital qui figurent à l'annexe A3 et qui sont liées aux portes d'embarquements recensées dans l'annexe A0 sans application de seuil.

FIGURE 8 : LISTE DES GARES RETENUES POUR LA RÉGULARISATION DES CHARGES DE CAPITAL

GARES	MISES EN SERVICES 2018-2020 PRÉVUES (PART FONDS PROPRES) EN M€
Paris-Austerlitz	124
Paris-Montparnasse	64
Paris-Nord	60
Montpellier Sud-de-France	45
Paris-Gare de Lyon	40
Nîmes Pont-du-Gard	32
Bordeaux Saint-Jean	26
Paris-Saint-Lazare	23
Rennes	22
Nantes	21
Paris-Est	16
Lille-Europe	13
Nice	12
Toulouse-Matabiau	9
Angoulême	7
Paris-Bercy	7
Strasbourg	7
Lille-Flandres	6
Rouen Rive Droite	5

### 7.3.4 ■ UN NOMBRE RÉDUIT DE PÉRIMÈTRES DE GESTION

Les périmètres de gestion s'appuient sur la segmentation a, b, c définie dans le décret n° 2016-1468.

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 catégorie b regroupe les gares de voyageurs d'intérêt régional. C'est 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 catégorie c regroupe les autres gares de voyageurs ; elles sont qualifiées de gares d'intérêt local.

La segmentation a, b, c est valable 3 ans suivant les termes du décret en vigueur. La dernière révision datant de 2017, une nouvelle révision de la segmentation devait être mise en œuvre pour 2020 sur la base des données de fréquentation des gares de 2016 et 2017.

La liste complète des gares de voyageurs figure en annexe A0. Cette annexe précise le périmètre de gestion, les régions administratives, le département, le code postal et le segment tarifaire de chaque gare ainsi qu'une indication sur les évolutions de cette liste par rapport à la précédente.

Le nombre de gares inscrites au DRG est de 3017 à échéance 2020. Il y a 113 gares a, 1017 gares b et 1887 gares c.

Cette liste est à jour à la date de publication du présent document 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](mailto:guichet.gares@sncf.fr)), ainsi que sur le site Internet de SNCF Gares & Connexions ([www.gares-sncf.com](http://www.gares-sncf.com)) et celui de SNCF Réseau.

Le nombre de périmètres de gestion des DRG 2018 et 2019 était de 55 pour SNCF Gares & Connexions et 146 pour SNCF Réseau. Il est de 56 pour le DRG 2020, pour toutes les prestations.



## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

### Les périmètres de gestion sont les suivants :

- Un périmètre de gestion par grande gare a, définie comme étant une gare a dont la fréquentation en nombre de voyageurs en 2016 était supérieure à 7 Millions, soit 20 périmètres de gestion (une nouvelle gare en 2020 : Nice) ;
- Un périmètre de gestion pour les 16 gares a dont la fréquentation en % de voyages grandes vitesses est supérieure à 75% et le nombre de trains qui ne sont pas conventionnés régionaux est supérieur à 50% (une gare en moins : Saint Pierre-des-Corps et une nouvelle gare : Montpellier Sud-de-France) ;
- Un périmètre de gestion pour l'ensemble fonctionnel des autres gares a par région (la gare nouvelle de Nîmes Pont-du-Gard est intégrée au périmètre de gestion des gares a d'Occitanie) ;
- Un périmètre de gestion pour les gares b par région ;
- Un périmètre de gestion pour les gares c par région.

**FIGURE 9 : LISTE DES 56 PÉRIMÈTRES DE GESTION DU DRG 2020**

N°	NOM DU PÉRIMÈTRE DE GESTION
1	TGA Paris-Nord
2	TGA Paris-Saint-Lazare
3	TGA Paris-Gare de Lyon – Bercy
4	TGA Paris-Montparnasse
5	TGA Paris-Est
6	TGA Lyon Part-Dieu
7	TGA Paris-Austerlitz
8	TGA Strasbourg
9	TGA Lille-Flandres
10	TGA Bordeaux Saint-Jean
11	TGA Marseille Saint-Charles
12	TGA Nantes
13	TGA Aéroport CDG 2 TGV
14	TGA Toulouse Matabiau
15	TGA Rennes

N°	NOM DU PÉRIMÈTRE DE GESTION
16	TGA Montpellier Saint-Roch
17	TGA Nancy
18	TGA Grenoble
19	TGA Lille-Europe
20	TGA Nice
21	A TGV
22	A Bourgogne FC
23	A Bretagne
24	A Centre-Val de Loire
25	A Grand Est
26	A Hauts de France
27	A Normandie
28	A Nouvelle Aquitaine
29	A Occitanie
30	A Pays de Loire
31	A Sud
32	A AURA
33	B Bourgogne FC
34	B Bretagne
35	B Centre-Val de Loire
36	B Grand-Est
37	B Hauts de France
38	B Île-de-France
39	B Normandie
40	B Nouvelle Aquitaine
41	B Occitanie
42	B Pays de Loire
43	B Sud
44	B AURA
45	C Bourgogne FC
46	C Bretagne
47	C Centre-Val de Loire
48	C Grand-Est
49	C Hauts de France
50	C Île-de-France
51	C Normandie
52	C Nouvelle Aquitaine
53	C Occitanie
54	C Pays de Loire
55	C Sud
56	C AURA

FIGURE 10 : LISTE DES GARES A TGV

N°	GARES A TGV
1	Aix-en-Provence TGV
2	Avignon TGV
3	Belfort-Montbéliard TGV
4	Besançon-Franche-Comté TGV
5	Champagne-Ardenne TGV
6	Le Creusot TGV (Monceau Montchanin)
7	Lorraine TGV
8	Lyon Saint-Exupéry TGV
9	Mâcon Loché TGV
10	Marne la Vallée Chessy
11	Massy TGV
12	Meuse TGV
13	Montpellier Sud-de-France
14	TGV Haute-Picardie
15	Valence TGV Rhône-Alpes Sud
16	Vendôme Villiers-sur-Loir



### 7.3.5 ■ UNE ALLOCATION DES CHARGES ENTRE LES ACTIVITÉS RÉGULÉES ET NON RÉGULÉES PLUS SIMPLE

L'affectation des charges en fonction des surfaces entre les différentes activités d'un périmètre de gestion est réalisée depuis le DRG 2018 suivant deux logiques :

- Figurer les inducteurs de coûts (surface de gare ou de quais, longueurs de voies, etc) utilisées pour l'affectation des charges à leur niveau de projection 2018 pour la partie hors quai et à 2019 pour la partie quai. Toutefois, dans un souci d'équité, les projections de surface des gares concernées par des projets significatifs à l'horizon 2020 ont été vérifiées et mises à jour si nécessaire pour le DRG 2020 ;
- Ventiler les charges au sein d'un périmètre de gestion de la façon suivante : calcul de la somme des charges pour tout le périmètre, calcul de la somme des surfaces

du périmètre puis ventilation en fonction des clefs de surface de tout le périmètre de gestion. Les surfaces correspondantes par périmètre de gestion sont publiées en annexe A3.

Depuis le DRG 2018, l'allocation des charges de la SUGE est également modifiée. Ces charges étaient, de 2014 à 2017, ventilées en fonction des surfaces cœur de gare.

**En conformité avec l'avis de l'ARAFER du 9 juillet 2018, une nouvelle clef s'applique uniquement aux très grandes gares avec les ratios suivants :**

- 31 % des charges de SUGE affectées directement à la prestation de base.
- 69 % affectées au prorata des surfaces cœur de gare.

Le tableau page suivante synthétise les modalités d'affectation des charges.

## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

FIGURE 11 : MODALITÉS D'AFFECTATION DES CHARGES

	RÈGLE D'AFFECTATION AU COMPTE TRANSPORTEURS
<b>SERVICE DE GARE</b>	
Consignes et Objets trouvés	Transporteurs
Produits des consignes	Transporteurs
Service bagage et chariots	Transporteurs
Centre Opérationnel Escale SI Voyageurs	Transporteurs
Assistance voyageurs handicapés	Transporteurs
Accueil général	Transporteurs
<b>GESTION DE SITE</b>	
<b>Nettoyage</b>	
Nettoyage zone accessible au public	m <sup>2</sup> cœur de gare
Nettoyage et gardiennage des toilettes	Transporteurs
Nettoyage Quais	Transporteurs
Nettoyage Voies	Transporteurs
Nettoyage Espace Verts liés aux quais	Transporteurs
<b>Maintenance ascenseurs, escalators et portes automatiques</b>	
Elévatique d'accès aux quais	Transporteurs
Maintenance des ascenseurs, escalators et portes automatiques des zones accessibles au public (hors quais)	m <sup>2</sup> cœur de gare
<b>Entretien des installations autres qu'APE</b>	
Charges propriétaire Gros entretien	m <sup>2</sup> totaux
Entretien des autres équipements de la zone accessible au public	m <sup>2</sup> cœur de gare
Entretien locatif gare	m <sup>2</sup> totaux
Déneigement des quais	Transporteurs
Maintenance et réparations des équipements des quais	Transporteurs
Opération de grand entretien	Transporteurs
<b>Ouverture et Fermeture de Gare / Tour de gare</b>	
Ouverture et fermeture de gare	m <sup>2</sup> cœur de gare
Tour de gare	m <sup>2</sup> cœur de gare
<b>Sûreté, sécurité incendie, Solidarité</b>	
SUGE	69% m <sup>2</sup> cœur de gare sur TGA, 100% sinon. 31% Transporteurs sur TGA

	RÈGLE D'AFFECTATION AU COMPTE TRANSPORTEURS
Gardiennage et surveillance hors SUGE	m <sup>2</sup> cœur de gare
Sécurité incendie	m <sup>2</sup> totaux
Sécurité Incendie des quais	Transporteurs
Mission solidarité	m <sup>2</sup> cœur de gare
Surveillance équipement électrique des quais	Transporteurs
Surveillance Ouvrage d'art	Transporteurs
Signalétique de sécurité ferroviaire des quais	Transporteurs
Annonces sonores de sécurité sur les quais	Transporteurs
<b>Mobilier – Équipements des gares</b>	
Mobilier et équipements des gares	Transporteurs
<b>AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	
Sinistres / coûts de mise en conformité	m <sup>2</sup> totaux
Frais de maîtrise d'ouvrage	Selon investissement
Frais d'urgence des projets	% CA
Prestation Transmanche	Transporteurs
<b>FRAIS DE STRUCTURE ET DE FONCTIONNEMENT</b>	
Frais de fonctionnement SNCF Réseau	Transporteurs
Frais de structure – fonctions supports de SNCF Gares & Connexions	% CA
Frais de fonctionnement relatifs aux opérations de SNCF Gares & Connexions	% CA
Redevance d'entreprise	% CA
<b>IMPÔTS ET TAXES</b>	
Impôts et taxes	m <sup>2</sup> totaux
<b>CHARGES DE CAPITAL</b>	
Dotations aux amortissements	Selon investissement
Coût des capitaux engagés	Selon capital engagé
<b>RÉTROCESSION DE 50% DES BÉNÉFICES DU SECTEUR NON RÉGULÉ</b>	
Rétrocession de 50% des bénéfices du secteur non régulé	Transporteur



### 7.3.6 ■ UNE MODULATION DE LA PRESTATION DE BASE PLUS JUSTE

Les coefficients de modulation de la part de la prestation de base de SNCF Gares & Connexions ont été établis sur la base d'une étude économétrique conformément aux préconisations de l'ARAFER<sup>8</sup>. Le rapport de cette étude, réalisé par NERA Economic Consulting a été publié en annexe du dossier de la consultation publique du second trimestre 2016 (disponible sur le site internet de SNCF Gares & Connexions). Selon les préconisations de cette étude, les charges d'une gare sont modulées en fonction de deux types de train : un train conventionné régional a un coefficient de 1, les autres trains ont un coefficient de 2,3.

Pour 2020, les coefficients de modulation suivants s'appliquent : 1 et 1,8.

Ces coefficients sont appliqués au nombre de départs train de chaque transporteur.

La part de redevance de la prestation de base correspondant à l'ancien périmètre SNCF Réseau (ex redevance quai) n'est pas modulée en 2020.

### 7.3.7 ■ UN COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL (CMPC) MODÉRÉ

Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est un paramètre important pour une entreprise régulée, car il en détermine la viabilité économique sur le long terme. Les taux proposés pour l'ensemble des redevances du DRG 2020 sont identiques aux taux approuvés par l'ARAFER pour les DRG 2018 et 2019 de SNCF Gares & Connexions : 4,0 % après impôts (6,0% avant impôts) pour les activités régulées et 6,0% après impôts (9,2% avant impôts) pour les activités non régulées.

### 7.3.8 ■ UNE TARIFICATION RÉGULÉE RÉNOVÉE DE L'OCCUPATION DES ESPACES EN GARE

Les redevances d'occupation pour les espaces en gare destinés à des activités régulées au sens du décret n° 2016-1468 sont établies suivant des modalités identiques aux DRG 2018 et 2019 de SNCF Gares & Connexions. Ces redevances comprennent une part de prix de marché et une part des coûts de revient (charges d'exploitation et de capital allouées à ces espaces). Les prix, gare par gare, sont modulés à l'intérieur de certaines gares suivant leur emplacement.

8. Paragraphe 25 de l'avis 2016-046.

## 7 ■ TARIFICATION DE L'ACCÈS ET DES SERVICES EN GARES

La proportion de prix de marché et de coût de revient a été définie de façon à optimiser la couverture des charges des loyers régulés tout en limitant la hausse des loyers susceptible d'entraîner un effet d'éviction : elle s'établit à 20 % du coût de revient et 80 % du loyer tel que calculé jusqu'en 2017.

Compte tenu que le niveau antérieur des loyers était constitué d'une redevance (basée sur le prix de marché) et d'un forfait de charges (représentant 32 % du loyer en moyenne), les nouvelles redevances (charges comprises) sont composées, en moyenne de 54 % d'un prix basé sur une référence de marché et de 46 % basé sur les charges.

Les principes d'établissement des redevances applicables aux activités non régulées (back-office, espaces grand voyageur, billetterie pour un autre service de transport) ne sont pas modifiés et les redevances correspondantes sont disponibles sur demande auprès du guichet gare (voir au chapitre 8).

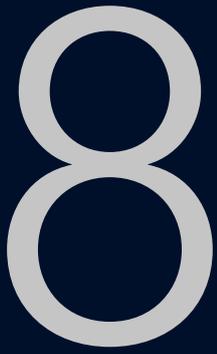
Dans le cadre de l'application de ces dispositions, il est précisé que les baux mixtes correspondants à des activités régulées et non régulées ne seront plus possibles. Une entreprise ferroviaire devra être en mesure de prouver que les activités exercées relèvent d'une activité régulée ou non régulée au sens du décret n° 2016-1468. À défaut, ou en cas d'anomalie, le gestionnaire des gares appliquera rétroactivement sur la totalité de l'espace la redevance d'occupation adaptée (régulée ou non régulée).

Par ailleurs, s'agissant des loyers des automates de ventes de titres de transport ferroviaires, la surface forfaitaire retenue à compter de 2018 pour la détermination du loyer s'établit à 1 m<sup>2</sup> par distributeur.

Cette grille s'applique à l'ensemble du patrimoine réuni des gares.

La redevance correspondant à l'occupation des espaces sur les quais est celle des espaces flux de la zone cœur de gare si elle est définie (tarif zone centre gare -50%), de la zone immobilière par défaut.





# CONTACTS



Le GGEF (Guichet d'accès aux gares pour les Entreprises Ferroviaires) est chargé conformément au décret 2016-1468 « de recevoir et de traiter les demandes d'accès et de fournitures » des prestations régulées. Il est l'interlocuteur des entreprises ferroviaires pour tous les accès et services décrits dans le présent DRG.

Les entreprises ferroviaires doivent prendre un premier contact par écrit (lettre 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 [www.gares-sncf.com](http://www.gares-sncf.com).

Pour mieux prendre en compte les besoins des entreprises ferroviaires, le gestionnaire des gares a mis en place un réseau de Responsables Grands Comptes. Il permet de dédier un interlocuteur privilégié à chaque client pour l'accompagner sur l'ensemble de ses projets de développement, proposer des réponses personnalisées et assurer un suivi des prestations réalisées.

Le GGEF est intégré à cette Direction Grands Comptes.

Les coordonnées du GGEF sont :

**SNCF GARES & CONNEXIONS**  
**Guichet d'accès aux Gares**  
**pour les Entreprises Ferroviaires**  
**Direction des Services et des Opérations**  
**16 avenue d'Ivry - 75013 PARIS**  
**Tél : +33 (0) 1 80 50 92 95**  
**[guichet.gares@sncf.fr](mailto:guichet.gares@sncf.fr)**

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

# 9

# ANNEXES COMMUNES AVEC SNCF RÉSEAU

## ANNEXE A0 – LISTE DES GARES

### ANNEXES FINANCIÈRES

- **Annexe A1**  
Barème tarifaire des prestations d'accès en gare
- **Annexe A2**  
Barème tarifaire des redevances régulées d'occupation d'espaces en gare
- **Annexe A3**  
Données par périmètres de gestion
- **Annexe A4**  
Mécanisme d'incitation financière à la qualité de service
- **Annexe A5**  
Modèle de reporting financier

### ANNEXES SUR LES PRESTATIONS ET LES MODALITÉS DE DÉTERMINATION DES REDEVANCES

- **Annexe A7**  
Services de la prestation de base dans les gares multi transporteurs
- **Annexe A8**  
Modalités de calcul des redevances

## ANNEXES CONTRACTUELLES

- **Annexe A9**  
Conditions d'utilisation des gares
- **Annexe A10**  
Conditions générales d'accès aux gares de voyageurs
- **Annexe A11**  
Conditions générales d'occupation des locaux en gare
- **Annexe A12**  
Contrat gares relatif à la prestation d'assistance aux personnes à mobilité réduite (PMR)
- **Annexe A13**  
Référentiel Gestionnaire de Gares : la coordination de plateforme
- **Annexe A14**  
Référentiel Gestionnaire de Gares : l'information collective dynamique des voyageurs en gare
- **Annexe A15**  
Référentiel Gestionnaire de Gares : points information en gare
- **Annexe A16**  
Modèle de garantie bancaire
- **Annexe A17**  
Bon de commande prestation exceptionnelle

# 11

## GLOSSAIRE

- **AOT**: Autorisation d'Occupation Temporaire.
- **ARAFER**: Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.
- **DRG**: Document de Référence des Gares.
- **EF**: Entreprise Ferroviaire.
- **ERP**: Etablissement Recevant du Public.
- **GGEF**: Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires.
- **HOUAT**: Horaires Utiles A 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 ladite entreprise extérieure.
- **IRC**: Instance Régionale de Concertation  
Instance prévue par le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 modifié par décret n° 2016-1468 du 28 octobre 2016. Une instance est prévue pour chaque gare d'intérêt national; elle se réunit une fois par an à l'initiative du directeur des gares. Dans chaque région, le représentant de l'Etat fixe par arrêté la composition de cette instance.
- **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 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.
- **RFN**: Réseau Ferré National.
- **SDNA Ad'AP**: Schéma Directeur National Accessibilité/Agenda d'Accessibilité programmée.
- **SDRA Ad'AP**: Schéma Directeur Régional Accessibilité/Agenda d'Accessibilité programmée.
- **SUGE**: Surveillance Générale. Entité SNCF chargée de la sûreté dans les emprises SNCF, et notamment les gares de voyageurs.

