Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [•••] ou [fourchette]

Avis n° 2025-069 du 9 septembre 2025

Relatif aux redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2026

L'essentiel

L'Autorité a été saisie le 10 juin 2025 de l'offre de référence d'accès et de services régulés offerts dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2026 (« DRG 2026 »), pour avis conforme en ce qui concerne ses dispositions tarifaires et avis simple en ce qui concerne ses autres dispositions.

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des prestations régulées proposées par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2026, à hauteur des niveaux résultant des deux ajustements suivants :

- D'une part, le montant des charges de capital doit être ajusté pour tenir compte d'une surestimation de la base d'actifs à hauteur de 71 millions d'euros, liée à l'intégration de projets reportés ou annulés ;
- D'autre part, une erreur matérielle dans l'annexe 3.1 portant sur une surestimation des charges non régulées, pour un effet net d'un million d'euros, qui affecte le calcul de la rétrocession, doit être corrigée.

Le DRG 2026 s'inscrit dans un contexte de transition, marqué par l'engagement de SNCF Gares & Connexions à mettre en œuvre une refonte plus approfondie de son système tarifaire à compter du DRG 2027, avec l'objectif d'introduire une tarification plus représentative de la structure de coûts des gares et s'inscrivant dans une perspective pluriannuelle. Dans cette perspective, l'Autorité recommande d'engager, en amont de la consultation publique du DRG 2027, une information préalable des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices de la mobilité relative aux orientations envisagées, afin de renforcer la transparence du processus et de mieux préparer les clients à ces perspectives d'évolutions.

Le DRG 2026 comporte par ailleurs des évolutions structurelles positives, notamment une réorganisation du document, qui améliorent sensiblement sa lisibilité. D'autres ajustements contribuent à répondre à des demandes formulées précédemment par l'Autorité, comme la possibilité de conclure des baux mixtes ou la mise en place d'un observatoire dynamique de la qualité de service. L'Autorité salue ces avancées, tout en appelant à une traçabilité renforcée des modifications entre les différentes versions successives du DRG.

Enfin, l'Autorité invite SNCF Gares & Connexions à poursuivre les travaux engagés pour fiabiliser les bases financières de sa tarification, dans un souci de transparence et de robustesse. Plusieurs recommandations sont formulées en ce sens, portant notamment sur la qualité des prévisions d'investissement, le suivi analytique des charges de structure ou encore la méthode de calcul des charges relatives aux activités non régulées.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

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

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

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

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

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire ;

Vu le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;

Vu l'arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national modifié par l'arrêté du 15 juin 2023 ;

Vu l'avis n° 2024-082 du 21 novembre 2024 relatif aux redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2025 ;

Vu le « document de référence des gares de voyageurs – Horaire de service 2026 », dans sa version du 10 juin 2025, publié sur le site internet de SNCF Gares & Connexions ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 27 juin 2025, en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 9 septembre 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre de régulation applicable aux gares ferroviaires de voyageurs 4

1.1. Les principes tarifaires applicables aux gares ferroviaires de voyageurs résultent des décrets n° 2003-194 du 7 mars 2003 et n° 2012-70 du 20 janvier 2012 4

1.2. Les prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs sont définies dans le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 6

1.3. Les prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs sont déclinées, ainsi que leurs modalités de facturation, dans le DRG 2026 7

2. Analyse 8

2.1. Le DRG 2026 contient quelques évolutions par rapport aux DRG précédents, qui ne modifient pas substantiellement le modèle tarifaire de SNCF Gares & Connexions 8

2.1.1. Le DRG 2026 présente des avancées marginales dans le processus de refonte du système tarifaire engagé par SNCF Gares & Connexions, qui sera mis en œuvre dans le cadre du DRG 2027 8

2.1.2. La nouvelle organisation du DRG 2026 améliore sensiblement la lisibilité et la transparence du document, mais la traçabilité des évolutions reste à renforcer 9

2.1.3. SNCF Gares & Connexions a mis à jour la segmentation des gares dans le DRG 2026. 9

2.1.4. Le DRG 2026 instaure la possibilité de conclure des baux mixtes pour l'occupation des espaces en gares 11

2.1.5. Un observatoire dynamique de la qualité de service en gare est dorénavant disponible sur le site internet de SNCF Gares & Connexions 11

2.1.6. Une première consultation a été engagée par SNCF Gares & Connexions sur les enjeux liés aux automates multi-transporteurs 11

2.2. Le revenu autorisé déterminé par SNCF Gares & Connexions appelle une correction des charges de capital et celle d'une erreur matérielle dans le calcul du montant de la rétrocession..... 12

2.2.1. Le projet de DRG 2026 propose un revenu autorisé en hausse de 4 % par rapport à 2025..... 12

2.2.2. Les objectifs d'amélioration de la productivité sont raisonnablement ambitieux, mais leur suivi doit être amélioré 12

2.2.3. Les travaux d'identification et d'affectation des frais de structure engagés par SNCF Gares & Connexions conduisent à une meilleure lisibilité des charges liées aux systèmes d'information 13

2.2.4. Le montant de la base d'actifs apparaît surestimé, ce qui appelle une correction des charges de capital et une meilleure traçabilité des investissements 14

2.2.5. La hausse du coût moyen pondéré du capital retenu est cohérente avec les données de marché 15

2.2.6. Le calcul du montant de la rétrocession doit être ajusté par SNCF Gares & Connexions pour corriger une erreur matérielle et la méthode d'estimation des charges des activités de location d'espaces commerciaux devra être revue lors du DRG 2027 15

2.3. L'Autorité valide les tarifs des prestations régulées, sous réserve d'ajustements 16

1. Contexte et cadre de régulation applicable aux gares ferroviaires de voyageurs

1.1. Les principes tarifaires applicables aux gares ferroviaires de voyageurs résultent des décrets n° 2003-194 du 7 mars 2003 et n° 2012-70 du 20 janvier 2012

1. Aux termes de l'article 14-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, SNCF Gares & Connexions est chargée d'établir, chaque année, un document de référence pour les gares de voyageurs dont elle assure la gestion.

2. Conformément au II de l'article 14-1 de ce décret, le projet de document de référence des gares de voyageurs est soumis, pour avis, aux autorités organisatrices compétentes et aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferré national et effectuant du transport de voyageurs, ces entités disposant d'un délai de deux mois pour rendre leur avis avant qu'il ne soit réputé favorable.

3. En vertu du II de l'article L. 2133-5 du code des transports et du III de l'article 14-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, le projet de document de référence des gares de voyageurs est soumis à l'avis de l'Autorité. La publication de ce projet de document vaut saisine de l'Autorité. Il appartient ensuite à celle-ci d'émettre, dans un délai de quatre mois, (i) un « *avis conforme sur les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées* » relatives à l'accès aux gares de voyageurs et (ii) un « *avis motivé sur les éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares* » de voyageurs.

4. Le présent avis intervient à la suite de la publication par SNCF Gares & Connexions de son projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2026 (ci-après, le « DRG 2026 »), le 10 juin 2025. Il porte à la fois sur les éléments relatifs à la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux prestations régulées qui y sont fournies (avis conforme), ainsi que sur les éléments non tarifaires du projet de DRG 2026 (avis consultatif).

5. L'Autorité prend acte des efforts entrepris par SNCF Gares & Connexions pour améliorer les délais de publication du DRG. En effet, cette dernière a lancé la consultation publique des parties prenantes visée au point 2 le 12 mars 2025 et saisi l'Autorité le 10 juin 2025, permettant ainsi à l'Autorité de rendre son avis trois mois avant le début de l'horaire de service 2026.

6. L'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé transpose l'article 31 § 7 de la directive 2012/34/UE. Ce dernier dispose que « *la redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'annexe II, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ».

7. Outre ces dispositions, l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé ajoute les précisions suivantes :

   - les redevances perçues par les exploitants d'installations de service pour la fourniture des prestations régulées prennent en compte « *l'utilisation réelle de l'installation ou de la catégorie d'installations de service au cours des trois dernières années, ainsi que des perspectives de leur utilisation durant la période au cours de laquelle le tarif de la redevance est prévu de s'appliquer* » ;

   - « [l]*e montant du tarif de chaque redevance peut être modulé dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires, à condition que cette modulation reflète une différence objective de coût de la prestation régulée ou qu'elle incite à une utilisation optimale des ressources* » ;

   - lorsque « *la spécificité d'une prestation régulée ne permet pas d'établir un tarif unitaire* », l'exploitant de l'installation de service peut « *définir les principes tarifaires d'établissement de devis à condition d'indiquer les tarifs élémentaires qu'il est en mesure d'établir pour ces services et prestations. Il arrête ensuite au cas par cas le montant des prestations selon un devis établi préalablement à leur délivrance* ».

8. Par ailleurs, l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé fixe les principes suivants pour l'élaboration de la tarification des gares de voyageurs :

   - les redevances sont établies annuellement pour chaque périmètre de gestion, tel que défini par le I du même article ;
   - les redevances visent à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation des prestations régulées ;
   - les charges prévisionnelles comprennent l'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation, le financement de la dotation aux amortissements des investissements nets des subventions reçues et le coût des capitaux engagés ;
   - les prévisions de charges tiennent compte des coûts constatés pour le dernier exercice comptable et des objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares de voyageurs ;
   - pour les charges communes à la fourniture des prestations régulées et des prestations non régulées, seule la quote-part liée aux prestations régulées est prise en compte pour l'établissement des redevances ;
   - la redevance relative à l'occupation de locaux ou d'espaces peut être modulée dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires, et en prenant en considération la localisation des espaces par rapport aux flux de voyageurs et les prix du marché de l'immobilier dans le périmètre environnant la gare pour des locaux ou espaces à usage comparable ; et
   - lorsqu'il est positif, 50 % du résultat courant des activités non régulées, « *net de l'ensemble des charges d'exploitation directement liées à ces activités et [de la] rémunération des capitaux mobilisés ainsi que [du] financement de la dotation aux amortissements* », aux bornes de chaque périmètre de gestion, est rétrocédé aux activités régulées sous forme de déduction de charges ; les redevances relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs sont ainsi calculées selon le principe économique de « caisse double aménagée », permettant de tenir compte du résultat des activités non régulées exercées en gare.

9. Enfin, le I de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé prévoit, pour la détermination des redevances relatives aux biens et services en gare et des périmètres de gestion, la répartition des gares de voyageurs en trois catégories (gares A, d'intérêt national ; gares B, d'intérêt régional ; gares C, d'intérêt local) en fonction de seuils de fréquentation des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs fixés par l'arrêté du 9 juillet 2012 susvisé.

10. La notion d'usager des services nationaux et internationaux définie à l'article 1er de l'arrêté du 9 juillet 2012 inclut, outre les usagers des trains d'équilibre du territoire (TET) et des services librement organisés (SLO), les usagers des services ferroviaires organisés par les régions et par l'établissement public Ile-de-France Mobilités lorsque le point d'origine et la destination du trajet sont situés dans le ressort territorial de régions distinctes et distants de plus de cent kilomètres.

11. Conformément aux I et II de l'article 13–1 du décret du 7 mars 2003, le gestionnaire des gares de voyageurs établit, d'une part, une liste des gares relevant de chaque catégorie, pour trois ans, « *compte tenu de leur fréquentation moyenne annuelle évaluée lors des deux dernières années civiles* », d'autre part, les redevances annuelles liées aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs « *aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation* [des prestations fournies] *pour chacun des périmètres de gestion des gares* ».

1.2. Les prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs sont définies dans le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012

12. En vertu du 9° de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012, les prestations régulées comprennent « *l'accès aux installations de service et aux services de base fournis sur ces installations, ainsi que les prestations complémentaires et les prestations connexes lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur* ».

13. Les articles 2 et 4 du décret du 20 janvier 2012 précisent, à cet égard, que :

- les prestations régulées fournies aux candidats dans les installations de service, dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires, se composent (i) des services de base, définis comme les services ne relevant pas des prestations complémentaires et connexes, (ii) des prestations complémentaires mentionnées à l'annexe II, point 3, de la directive 2012/34/UE[1] et (iii) des prestations connexes mentionnées à l'annexe II, point 4, de cette même directive[2], dès lors, pour ces dernières, que l'exploitant d'installation de service décide de les fournir à une entreprise ferroviaire ;
- s'agissant spécifiquement des gares de voyageurs, les services de base fournis aux candidats comprennent au minimum les services suivants :

  a) L'usage, par leurs passagers, personnels et prestataires, des installations aménagées pour la réception des passagers et du public comprenant les zones d'attente, l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments publics ;

  b) Les services d'accueil, d'information et d'orientation de leurs passagers et du public concernant les horaires et l'accès à ses trains ;

  c) Toute prestation particulière en gare résultant d'une exigence législative ou réglementaire ou d'un accord international, notamment en matière de sûreté, propre à certains services de transports ;

  d) La manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces gares que la réglementation réserve à l'exploitant de l'installation de service ;

  e) Dans les gares disposant de personnels en contact avec le public, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des passagers handicapés ou à mobilité réduite lorsqu'elle n'est pas fournie par l'entreprise ferroviaire ou prise en charge par l'autorité organisatrice de transports ;

  f) Dès lors qu'un candidat en fait la demande, la mise à disposition d'espaces ou de locaux adaptés à la réalisation des opérations de vente de titres pour les services de transport ferroviaire, ainsi que des portes d'embarquement dans les gares qui en disposent ou dans les gares dont la configuration le permet ».

En outre, le dernier alinéa de l'article 4 du décret du 20 janvier 2012 précise que les prestations mentionnées aux e) et f) ci-avant donnent lieu à une facturation distincte des autres services de base, en fonction des services utilisés par chaque candidat.

[1] Les prestations complémentaires mentionnées à l'annexe II, point 3, de la directive 2012/34/UE peuvent comprendre: « *a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE ; b) le préchauffage des voitures ; c) des contrats sur mesure pour : - le contrôle du transport de marchandises dangereuses, - l'assistance à la circulation de convois spéciaux* ».

[2] Les prestations connexes mentionnées à l'annexe II, point 4, de la directive 2012/34/UE, peuvent comprendre : « *a) l'accès au réseau de télécommunications ; b) la fourniture d'informations complémentaires ; c) le contrôle technique du matériel roulant ; d) les services de billetterie dans les gares de voyageurs ; e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques* ».

1.3. Les prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs sont déclinées, ainsi que leurs modalités de facturation, dans le DRG 2026

14. Le DRG 2026 décrit, pour l'horaire de service 2026, les prestations régulées offertes en gares de voyageurs, les conditions dans lesquelles elles sont rendues ainsi que leurs modalités de facturation.

15. En premier lieu, le DRG 2026 propose une prestation dite « de base » – prestation jusque-là dénommée prestation « de base unifiée », faisant l'objet d'une facturation selon un forfait au départ-train – qui « *comprend notamment la mise à disposition et entretien des bâtiments, espaces et équipements nécessaires à l'accueil des voyageurs et à l'accès des voyageurs aux trains, les services d'information voyageur, de gestion opérationnelle des flux, de gestion de site, la propreté, la sûreté dans le cadre de la gestion de la gare en tant qu'établissement recevant du public (ERP) ainsi que les services divers d'accompagnement au voyage* ».

16. En deuxième lieu, le DRG 2026 propose des prestations particulières obligatoires et des prestations particulières facultatives, lesquelles font l'objet d'une tarification distincte et sont facturées selon l'utilisation des candidats.

17. Les prestations particulières obligatoires recouvrent les services suivants :

    - la prestation de services d'information et réservation pour les personnes en situation de handicap (PSH) ou les personnes à mobilité réduite (PMR), dite « Plateforme Unique » ;
    - la prestation Transmanche ;

18. Quant aux prestations particulières facultatives, elles se composent des services suivants :

    - la prestation d'assistance aux PSH ou PMR ;
    - 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 transport.

19. En troisième lieu, le DRG 2026 propose deux prestations particulières et facultatives qui relèvent des « *prestations de base sur devis* », comme prévu à l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, à savoir :

    - d'une part, « *la mise à disposition d'espaces pour des activités autres que celles liées à la vente de billets et directement liées au service ferroviaire (exemple : locaux de coupure du personnel roulant et locaux nécessaires à l'exploitation d'une Entreprise Ferroviaire : avitaillement, nettoyage des trains, location de bureaux, etc.)* » – prestation devant « *faire l'objet d'une demande ad hoc auprès de SNCF Gares & Connexions qui établira alors un devis* » ;
    - d'autre part, « *des services « à la demande » sollicités par un Candidat dans le cadre de missions relevant des services de base* ».

20. En quatrième lieu, le DRG 2026 propose une prestation complémentaire, au regard de la nomenclature définie par l'annexe II de la directive 2012/34/UE, de « *mise à disposition d'installations spécifiques* », également établie sur devis, qui vise les services *« de préchauffage des rames lorsqu'elles existent* » ainsi que les « *bouches à eau, lorsqu'elles existent* ».

2. Analyse

2.1. Le DRG 2026 contient quelques évolutions par rapport aux DRG précédents, qui ne modifient pas substantiellement le modèle tarifaire de SNCF Gares & Connexions

2.1.1. Le DRG 2026 présente des avancées marginales dans le processus de refonte du système tarifaire engagé par SNCF Gares & Connexions, qui sera mis en œuvre dans le cadre du DRG 2027

21. Le DRG 2025 s'inscrit dans le cadre de la refonte du modèle tarifaire des gares de voyageurs initiée par SNCF Gares & Connexions en 2021, visant à améliorer les signaux économiques émis par la tarification, en rendant les tarifs plus représentatifs de la nature et du niveau des services rendus, à améliorer la lisibilité et la prévisibilité des facturations des transporteurs et à renforcer les mécanismes d'incitation à la qualité de service, au profit de toutes les entreprises ferroviaires utilisatrices des gares. Les travaux menés par SNCF Gares & Connexions dans ce cadre l'ont déjà conduit :

    (i) à réviser, dans le DRG 2022, le dispositif de modulation tarifaire, afin que les tarifs reflètent mieux les différences de coûts entre les services conventionnés régionaux et les services librement organisés ;

    (ii) à réviser, dans le DRG 2024, la méthodologie d'affectation des charges entre le périmètre régulé et non régulé ;

    (iii) à mettre en œuvre, dans le DRG 2025, une tarification binomiale de la prestation de base intégrant une part fixe et une part variable, visant à mieux refléter la structure effective de coûts des gares de voyageurs ;

    (iv) à revoir, dans le DRG 2025, le dispositif d'incitation à la qualité de service, d'une part, en améliorant la pertinence des indicateurs publiés et en renforçant les incitations financières à la performance, d'autre part, en mettant en place un observatoire de la qualité de service, dans une logique de « *sunshine regulation*[3] ».

22. SNCF Gares & Connexions poursuit la mise en œuvre de ce programme de travail en introduisant, dans le DRG 2026, la possibilité offerte à tout candidat de solliciter « *la réalisation de prestations supplémentaires à celles prévues dans le [DRG]* ». L'introduction de ces prestations, également dénommées « *prestations à la demande* », a pour objectif d'améliorer la gamme des services rendus aux opérateurs ferroviaires. Les clients peuvent ainsi solliciter SNCF Gares & Connexions afin que ces prestations fassent l'objet d'une étude de faisabilité et d'un devis. Compte-tenu des observations formulées par les parties prenantes au cours de la consultation publique visée au point 2, SNCF Gares & Connexions s'est engagé à préciser, dans le DRG 2027, les conditions et modalités de réalisation de ces prestations afin de renforcer la transparence de son offre.

23. L'Autorité rappelle par ailleurs la demande exprimée dans son avis du 21 novembre 2024 susvisé visant à ce que SNCF Gares & Connexions achève, à l'occasion du DRG 2027, la refonte de son modèle tarifaire en proposant :

- une nouvelle version de la tarification binomiale de la prestation de base, correspondant davantage à la structure de coûts des gares de voyageurs et qui soit plus incitative au développement du trafic ;
- le passage d'une tarification annuelle à une tarification pluriannuelle, alignée avec le cycle triennal 2027-2029 des redevances d'utilisation du réseau ferroviaire, qui offrirait une visibilité accrue des redevances pour les entreprises ferroviaires.

[3] La notion de « *sunshine regulation* » désigne une forme de régulation fondée sur la transparence et la diffusion d'informations, qui vise à susciter des comportements vertueux par des mécanismes d'incitation réputationnelle plutôt que par des obligations ou des sanctions directes.

24. À cet égard, l'Autorité prend note de l'engagement pris par SNCF Gares & Connexions, dans un courrier de son directeur général adressé au président de l'Autorité le 22 juillet 2025, de « *mettre en œuvre une tarification cohérente avec sa structure de coûts et possédant les bonnes propriétés économiques, garantissant ainsi une meilleure visibilité pour les entreprises ferroviaires* » et de fournir « *une vision à trois ans de l'évolution des tarifs* » dans le cadre du DRG 2027.

25. Au regard des fortes attentes exprimées par les parties prenantes lors de la consultation publique relative au DRG 2026 et de l'importance des évolutions tarifaires envisagées pour le DRG relatif à l'horaire de service 2027, l'Autorité recommande à SNCF Gares & Connexions d'organiser, en amont de la consultation publique relative au DRG 2027, une phase d'information préalable à destination des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices de mobilité. Cette démarche permettrait de préparer les clients aux évolutions projetées, de recueillir leurs observations et de renforcer la transparence du processus d'élaboration de la tarification du DRG 2027.

2.1.2. La nouvelle organisation du DRG 2026 améliore sensiblement la lisibilité et la transparence du document, mais la traçabilité des évolutions reste à renforcer

26. SNCF Gares & Connexions a procédé à une réorganisation complète du document de référence des gares, portant à la fois sur la structure du document, désormais calquée sur celle du Document de Référence du Réseau, et sur l'organisation des annexes. L'Autorité accueille favorablement cette réorganisation, qui améliore significativement la lisibilité et la transparence du document pour les entreprises ferroviaires.

27. En particulier, l'introduction d'annexes dressant l'ensemble des évolutions entreprises entre le DRG 2026 et celui de l'horaire de service précédent d'une part (Annexe 0.1), et entre le DRG 2026 de consultation et le DRG 2026 de saisine d'autre part (Annexe 0.2), est particulièrement bienvenue et répond aux attentes exprimées par les parties prenantes au cours de la consultation publique menée sur le projet de DRG 2026.

28. Le niveau de précision de ces deux annexes pourrait cependant encore être amélioré. À cet égard, l'Autorité recommande notamment d'expliciter plus clairement les évolutions intervenues entre le DRG précédent, le DRG de consultation, le DRG de saisine et le DRG dans sa version dite « conforme », selon les modalités suivantes :

- dès le DRG 2026, présenter, de manière détaillée et justifiée, les évolutions apportées aux paramètres financiers ;
- à compter du DRG 2027, faire figurer *in extenso* les phrases et/ou les paragraphes modifiés – à l'instar du Document de Référence du Réseau – afin d'en faciliter la comparaison pour les différentes parties prenantes.

2.1.3. SNCF Gares & Connexions a mis à jour la segmentation des gares dans le DRG 2026

a. La révision triennale de la segmentation des gares pour la période 2026-2028 conduit au reclassement de plus de 200 gares

29. Conformément à l'arrêté du 9 juillet 2012 susvisé, SNCF Gares & Connexions a mis à jour la segmentation des gares de voyageurs pour les horaires de service 2026 à 2028, en fonction des fréquentations moyennes annuelles observées lors des deux années précédentes (2023 et 2024). Cette actualisation conduit au reclassement de 4 gares A en catégorie TGA, de 34 gares B en catégorie A et de 189 gares C en catégorie B. Ces évolutions reflètent, pour partie, un effet mécanique de reclassement, lié à la remontée des niveaux de fréquentation au-dessus des seuils réglementaires, après la baisse conjoncturelle observée pendant la période de pandémie.

30. L'Autorité prend acte de cette révision triennale de la segmentation, qui décline le cadre réglementaire applicable, mais relève :

- d'une part, que, reposant exclusivement sur des données de fréquentation, la segmentation qui en résulte ne rend qu'imparfaitement compte de la diversité des gares. Le critère unique de fréquentation ne permet pas de refléter la variété des situations, par exemple selon le type de services ferroviaires accueillis (services librement organisés, services conventionnés, services internationaux, régionaux ou urbains), la zone de chalandise de la gare, ou encore la nature des équipements et services proposés aux usagers et aux entreprises ferroviaires ;
- d'autre part, que celle-ci conduit à une instabilité tarifaire, puisque les gares qui franchissent, à la hausse ou à la baisse, les seuils définis par les textes changent de périmètre de gestion, ce qui entraîne une modification des coûts pris en compte et, partant, du niveau des redevances. Cette circonstance complexifie considérablement la comparaison tarifaire d'un horaire de service à l'autre pour les entreprises ferroviaires.

31. De ce fait, l'Autorité estime qu'une segmentation tenant compte de la typologie des gares, de la nature des trafics ainsi que des prestations offertes — telle que SNCF Gares & Connexions l'avait proposée dans sa « *cible tarifaire* » présentée dans les DRG 2021 à 2025 — permettrait une meilleure adéquation entre la tarification des gares de voyageurs et le niveau de service proposé.

32. Dans ces conditions, l'Autorité considère que le cadre réglementaire pourrait utilement évoluer de sorte à permettre au gestionnaire de gares de définir lui-même, sous le contrôle du régulateur, la segmentation la plus pertinente au regard des caractéristiques des gares et des attentes des entreprises ferroviaires clientes, dans le but de construire une tarification à la fois simple et adaptée selon les types de gare. Cette segmentation pourrait par exemple reposer sur un ensemble de critères objectifs, combinant notamment la fréquentation (nombre de voyageurs, de trains, d'entreprises ferroviaires utilisatrices), la nature des services ferroviaires accueillis (services librement organisés, conventionnés, internationaux, nationaux, régionaux ou urbains), la zone de chalandise ferroviaire de la gare ainsi que les caractéristiques des équipements et services mis à disposition des usagers et des opérateurs.

b. Le regroupement des gares Lille Flandres et Lille Europe dans un périmètre de gestion commun est justifié

33. L'Autorité estime que le regroupement des gares de Lille Flandres et Lille Europe au sein du nouveau périmètre de gestion commun Lille Europe-Flandres est justifié et contribue à l'optimisation de l'utilisation des gares. En effet :

- D'une part, il se justifie par la forte substituabilité entre les services offerts dans ces deux gares[4] ;
- D'autre part, le regroupement de ces deux gares dans un même périmètre de gestion permet un meilleur équilibre tarifaire entre gares et, partant, une utilisation plus efficace des installations, dès lors qu'une tarification distincte de deux gares substituables appartenant à des périmètres de gestion distincts – comme c'est le cas aujourd'hui – se traduit par des distorsions dans les tarifs applicables dans chacune d'elles, en fonction de leurs niveaux de trafics respectifs, incitant les entreprises ferroviaires à privilégier l'utilisation de la gare la moins chère et la plus fréquentée[5].

[4] Cette substituabilité se justifie en particulier par la possibilité de détourner le trafic de l'une à l'autre gare sans difficulté, et par le partage de certains services entre les deux gares, comme les consignes.
[5] La redevance étant calculée en divisant les charges à couvrir par le nombre de départs-trains, plus une gare est utilisée, plus son tarif est faible.

2.1.4. Le DRG 2026 instaure la possibilité de conclure des baux mixtes pour l'occupation des espaces en gares

34. Conformément à la demande de l'Autorité dans l'avis du 21 novembre 2024 susvisé « *de lever les freins techniques à la conclusion de baux mixtes et d'établir une tarification adaptée en fonction du poids de chaque type d'activité* », SNCF Gares & Connexions a introduit, dans le DRG 2026, la possibilité de mettre à disposition des clients des espaces en gare destinés à l'exercice, au sein d'un même local et pour un même opérateur, d' « *une activité non-régulée (…) en complément d'une activité régulée (et réciproquement), dès lors qu'elle reste une activité accessoire à l'activité principale* ». En pratique, ce mécanisme vise en particulier à mutualiser les espaces commerciaux s'agissant de la vente de titres de transport ferroviaire et de la vente d'autres titres de transport.

35. Afin de préciser les critères permettant d'apprécier le caractère accessoire de l'activité exercée en complément de l'activité principale, ainsi que les modalités de tarification applicables dans le cadre du bail mixte, SNCF Gares & Connexions a proposé, lors de l'instruction, que le caractère accessoire soit apprécié en fonction de la répartition du chiffre d'affaires entre l'activité régulée et l'activité non régulée et, s'agissant du loyer, que le « *tarif appliqué [soit] celui correspondant à l'activité majoritaire, et [s'applique] à l'ensemble du local* ». Ainsi, si l'activité principalement exercée est régulée, le tarif du loyer exigible – pour l'ensemble de la surface du local – correspondra au tarif régulé. SNCF Gares & Connexions s'est engagée à apporter ces précisions dans la version (dite « conforme ») du DRG 2026 qui sera publiée postérieurement à l'avis de l'Autorité. L'Autorité accueille favorablement les évolutions proposées.

2.1.5. Un observatoire dynamique de la qualité de service en gare est dorénavant disponible sur le site internet de SNCF Gares & Connexions

36. À l'occasion du DRG 2025, SNCF Gares & Connexions a révisé et renforcé le dispositif de qualité de service. Le nouveau dispositif a permis (i) d'améliorer la pertinence des indicateurs retenus, (ii) de renforcer les incitations financières à la performance et (iii) de les compléter par des incitations réputationnelles à la performance en mettant en place un observatoire de la qualité de service.

37. L'Autorité avait recommandé, dans son avis du 21 novembre 2024 susvisé, de « *publier de manière visible et accessible, sur le site internet de SNCF Gares & Connexions, une version dynamique de l'observatoire de la qualité de service, intégrant, lorsque cela est pertinent, les objectifs des indicateurs* ».

    Afin de décliner cette recommandation, SNCF Gares & Connexions a mis en ligne, sur son site internet, un observatoire dynamique de la qualité de service et s'est engagé à mettre à jour, chaque année, les données de l'observatoire, détaillées par gare. L'Autorité accueille favorablement cette publication, qui répond à la demande d'une plus grande transparence dans le suivi de la qualité de service offerte en gare.

2.1.6. Une première consultation a été engagée par SNCF Gares & Connexions sur les enjeux liés aux automates multi-transporteurs

38. L'Autorité relève positivement l'organisation, par SNCF Gares & Connexions, du 5 au 30 mai 2025, d'une consultation publique sur les automates de distribution multi-transporteurs, conformément à la recommandation formulée dans son avis du 21 novembre 2024 susvisé. Elle regrette le nombre limité de contributions reçues et prend acte de l'intention de SNCF Gares & Connexions d'organiser une nouvelle consultation.

39. Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence et de la multiplication attendue des opérateurs ferroviaires, l'Autorité souligne que la mise à disposition d'automates de distribution multi-transporteurs pourrait constituer un levier important pour améliorer l'accès des voyageurs à l'ensemble de l'offre ferroviaire et préserver la qualité du parcours client. Elle invite dès lors SNCF Gares & Connexions à poursuivre les travaux engagés sur ce sujet, en lien avec les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de la mobilité.

2.2. Le revenu autorisé déterminé par SNCF Gares & Connexions appelle une correction des charges de capital et celle d'une erreur matérielle dans le calcul du montant de la rétrocession

2.2.1. Le projet de DRG 2026 propose un revenu autorisé en hausse de 4 % par rapport à 2025

40. Les charges prévisionnelles attribuées aux prestations régulées dans les gares de voyageurs augmentent de 48 millions d'euros en 2026, soit une hausse de 4 %, par rapport au DRG 2025 (dans sa version dite « conforme »), pour atteindre 1 260 millions d'euros. Cette hausse se décompose en (i) une augmentation de 51 millions d'euros (+ 6 %) des charges d'exploitation[6] et (ii) une diminution des charges de capital[7] de 3 millions d'euros (- 1%).

41. La hausse des charges d'exploitation résulte principalement :

- d'une augmentation de 22 millions d'euros des coûts de systèmes d'information avec (i) l'intégration, au sein du périmètre tarifaire, de frais de maîtrise d'ouvrage relatifs à des projets numériques (hausse de 13 millions d'euros sur le périmètre régulé) et (ii) la reprise de missions réalisées jusqu'alors par Transilien portant sur l'exploitation applicative des systèmes d'informations relatifs à l'information voyageurs et à l'exploitation des gares (hausse de 9 millions d'euros) ;
- d'une hausse de 15 millions d'euros des charges de services en gares, liée principalement à l'augmentation des taux horaires des contrats de coopération TER et à la reprise, par SNCF Gares & Connexions, de missions en gares auparavant assurées par les activités TER, à la suite d'appels d'offres régionaux ;
- d'une hausse de 14 millions d'euros des charges de gestion de site, liée en partie à la révision du contrat avec SNCF Réseau portant sur la maintenance des équipements de télécommunication[8] en gare.

42. S'agissant des charges de capital, leur diminution est liée à une révision, à la baisse dans le DRG 2026, des projections de mises en service des investissements des années 2024 et 2025.

2.2.2. Les objectifs d'amélioration de la productivité sont raisonnablement ambitieux, mais leur suivi doit être amélioré

43. En application des dispositions du II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, SNCF Gares & Connexions est tenu de prendre en compte des objectifs de performance et de productivité dans l'élaboration de la tarification applicable aux gares de voyageurs.

[6] Ces charges d'exploitation comprennent les charges non immobilisables liées aux projets d'investissement.
[7] Les charges de capital correspondent aux dotations aux amortissements et à la rémunération du capital.
[8] Ces équipements visent les systèmes d'information voyageurs, la sonorisation, la chronométrie des horloges ou encore les écrans.

44. S'agissant des charges d'exploitation, SNCF Gares & Connexions intègre, dans le calcul du revenu autorisé, un objectif de gain de productivité de 2 % sur les charges d'exploitation du périmètre de la prestation de base et de la prestation PMR/PSH. L'Autorité relève que cet objectif est plus ambitieux que celui retenu dans le contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Gares & Connexions en 2021, qui était de 0,7 % pour l'exercice 2026. Elle considère que cet objectif est raisonnablement ambitieux et contribue à rapprocher les coûts du gestionnaire des gares de ceux d'un opérateur efficace.

45. S'agissant des charges de capital, le contrat de performance prévoyait, au titre de la productivité sur les charges de capital, une réduction des coûts des projets d'investissement supérieure à 200 millions d'euros sur la période 2021-2026, dont plus de 50 millions d'euros pour le seul exercice 2026, permise notamment par une fiabilisation de l'estimation initiale des coûts, l'adaptation des pratiques en matière de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, et la mise en place de standards de conception sur les ouvrages.

46. SNCF Gares & Connexions ne quantifie pas, dans le DRG 2026, l'effet des mesures d'amélioration de la performance réalisées. En dépit de la difficulté méthodologique associée au fait de mesurer la productivité réalisée, en raison notamment de l'absence d'unité d'œuvre commune à tous les projets d'investissement, l'Autorité considère que SNCF Gares & Connexions ne peut faire l'économie d'une revue de la performance de ses dépenses d'investissement, laquelle ne saurait se limiter à une simple comparaison entre les montants prévisionnels d'investissement et les valeurs des actifs effectivement mis en service.

47. L'Autorité recommande par conséquent à SNCF Gares & Connexions de réaliser un bilan complet des actions engagées sur la période 2021-2026 en matière d'amélioration de la productivité, tant sur les charges d'exploitation que sur les charges d'investissement. Elle invite par ailleurs SNCF Gares & Connexions, dans les prochains DRG et à l'occasion du renouvellement du contrat de performance conclu avec l'État, à mieux identifier et documenter les leviers industriels à mobiliser pour améliorer l'efficience de ses charges dans les années à venir.

2.2.3. Les travaux d'identification et d'affectation des frais de structure engagés par SNCF Gares & Connexions conduisent à une meilleure lisibilité des charges liées aux systèmes d'information

48. En réponse à la demande exprimée par l'Autorité dans l'avis du 21 novembre 2024 susvisé, SNCF Gares & Connexions a engagé plusieurs travaux pour améliorer la lisibilité du suivi des frais de structure.

49. Ces travaux ont permis, en premier lieu, d'identifier, au sein des frais de structure, deux catégories de charges informatiques directement affectables aux gares à l'aide de clés analytiques, à savoir :

- d'une part, les charges liées au fonctionnement courant des systèmes (ressources humaines, consommation *cloud*, etc.) ;
- d'autre part, les dotations aux amortissements relatives aux nouveaux projets digitaux, désormais inscrites dans les charges de capital.

50. Ces travaux ont conduit, en deuxième lieu, à identifier et réintégrer, dans le périmètre tarifaire, des frais de maîtrise d'ouvrage liés aux projets numériques[9], jusque-là exclus faute d'identification et de clés de ventilation adaptées. Cette réintégration des frais de maîtrise d'ouvrage liés aux projets informatiques au sein du périmètre tarifaire se traduit par une augmentation de 13 millions d'euros des charges du périmètre régulé. Les analyses menées au cours de l'instruction ont permis de s'assurer (i) que le montant de ces charges est justifié, (ii) que celles-ci relèvent bien du périmètre tarifaire et que (iii) les clés de ventilation retenues sont pertinentes. En conséquence, l'Autorité estime que l'intégration de ces frais de maîtrise d'ouvrage liés aux projets digitaux est suffisamment justifiée.

[9] Par exemple le système d'information « Live » pour l'information voyageurs ou le système « Smartstation » pour la supervision des gares.

51. En dernier lieu, les travaux engagés ont permis de reclasser certaines charges précédemment comptabilisées parmi les frais de structure, alors que celles-ci relèvent des activités de gestion de site et de service en gare. Cette réaffectation contribue à une meilleure lisibilité des coûts et à une affectation analytique plus pertinente au niveau des gares.

52. L'Autorité prend acte des évolutions relatives à ces frais de structure, qui contribuent à une meilleure lisibilité de la comptabilité analytique du gestionnaire de gares et à une affectation plus précise des coûts effectivement supportés pour le fonctionnement et le développement des services rendus en gare.

53. Elle constate toutefois qu'il demeure difficile de reconstituer, à partir des données comptables réalisées, le périmètre analytique utilisé pour l'élaboration des projections tarifaires de la même année, ce qui complexifie la comparaison entre les données projetées et les données réalisées.

54. En conséquence, l'Autorité recommande à SNCF Gares & Connexions de mettre en œuvre dès que possible, et au plus tard pour le DRG 2028, les actions nécessaires pour améliorer et fiabiliser cette comparaison annuelle, dans une logique de suivi renforcé des écarts et d'amélioration de la fiabilité de ses projections tarifaires.

2.2.4. Le montant de la base d'actifs apparaît surestimé, ce qui appelle une correction des charges de capital et une meilleure traçabilité des investissements

55. Dans son avis du 21 novembre 2024 susvisé, l'Autorité avait recommandé à SNCF Gares & Connexions de « *mettre en place les mesures nécessaires pour améliorer les délais de production de la comptabilité analytique, de manière à permettre une mise à jour de la base d'actifs dans les meilleurs délais suivant la fin de l'exercice précédent* ».

56. L'Autorité relève les efforts notables réalisés par SNCF Gares & Connexions, qui ont permis de réduire les délais de production de la base d'actifs comptable de neuf à cinq mois après la clôture de l'exercice[10].

57. La base des actifs comptabilisés à fin 2024 n'a toutefois pu être finalisée qu'en mai 2025, soit postérieurement à la consultation publique relative au projet de DRG 2026 qui a été engagée le 12 mars 2025, et n'a donc pas pu être utilisée pour le calcul du revenu autorisé. Les charges de capital intégrées au DRG 2026 reposent ainsi sur la base des actifs comptabilisés à fin 2023 et sur les projections d'investissement pour les années 2024, 2025 et 2026.

58. Or, l'instruction, qui a pu s'appuyer sur la base des actifs comptabilisés à fin 2024, a mis en évidence des écarts significatifs en ce qui concerne le montant des investissements mis en service en 2024 par rapport aux prévisions reposant sur la base d'actifs ayant servi à l'élaboration du DRG 2026. Ainsi, 71 millions d'euros d'investissements pris en compte dans cette base correspondent en réalité à des projets annulés ou dont la date de mise en service interviendra postérieurement à 2026. L'Autorité demande par conséquent à SNCF Gares & Connexions de procéder à la correction des charges de capital intégrées aux bornes du périmètre régulé en révisant à la baisse, à due proportion, la base d'actifs utilisée pour le calcul du revenu autorisé.

59. Les difficultés rencontrées pour justifier l'intégration de certains montants dans la base d'actifs du DRG 2026 soulignent la nécessité d'améliorer le suivi et la cohérence entre les prévisions de mises en service et les actifs effectivement comptabilisés. Cette exigence est d'autant plus forte dans le contexte du rattrapage du calendrier de publication du DRG et, à moyen terme, de mise en œuvre d'une tarification pluriannuelle. En effet, celle-ci imposera de formuler plus en amont des projections d'investissements sur des périodes plus longues.

[10] La production de la base d'actifs réellement mis en service à fin 2024 a été achevée en mai 2025 alors que la base d'actifs réellement mis en service à fin 2023 avait été achevée en septembre 2024

60. L'Autorité prend acte de la mise en place par SNCF Gares & Connexions de nouveaux systèmes d'information visant à fiabiliser ce suivi. Elle sera attentive à leur capacité à permettre, dès le DRG 2027, une amélioration effective de la qualité des prévisions d'investissements intégrées dans l'élaboration de la tarification, ainsi que leur traçabilité jusqu'à leur inscription en comptabilité, afin d'en renforcer la fiabilité et l'auditabilité.

2.2.5. La hausse du coût moyen pondéré du capital retenu est cohérente avec les données de marché

61. Dans le cadre du DRG 2026, SNCF Gares & Connexions retient un taux de CMPC avant impôt de 5,6 % pour la rémunération du capital des activités régulées et de 10,1 % pour les activités non régulées, contre 5,5 % et 9,3 %, respectivement, dans le DRG 2025.

62. La hausse de 10 points de base du taux de CMPC appliqué au périmètre régulé par rapport au DRG 2025 s'explique par l'augmentation du taux sans risque. L'estimation du CMPC pour les activités régulées proposée par SNCF Gares & Connexions est cohérente avec celle de l'Autorité et est, à ce titre, considérée comme acceptable.

63. Pour le périmètre non régulé, le taux de CMPC progresse d'environ 80 points de base par rapport à celui retenu dans le DRG 2025. La méthodologie utilisée demeure identique à celle précédemment appliquée et reste conforme aux recommandations formulées par l'Autorité dans son avis n° 2022-057 relatif au DRG 2022. Cette augmentation s'explique par la révision, à la hausse, des estimations des analystes financiers intégrées dans le calcul du CMPC pour ce périmètre. Si l'estimation proposée par SNCF Gares & Connexions est légèrement supérieure à celle de l'Autorité, cet écart est de faible ampleur et a un impact marginal sur le revenu autorisé.

2.2.6. Le calcul du montant de la rétrocession doit être ajusté par SNCF Gares & Connexions pour corriger une erreur matérielle et la méthode d'estimation des charges des activités de location d'espaces commerciaux devra être revue lors du DRG 2027

64. SNCF Gares & Connexions prévoit de réaliser, sur le périmètre non régulé, 346 millions d'euros de revenus provenant des concessions commerciales[11] et 95 millions d'euros de revenus issus de la perception de loyers non régulés. La prévision de chiffre d'affaires généré par les activités non régulées s'élève donc à 441 millions d'euros, en hausse de 6 % par rapport au DRG 2025. Cette progression des revenus s'accompagne d'une hausse des charges correspondantes de 1 %. La rétrocession des résultats des activités non régulées est ainsi estimée à 37 millions d'euros pour le DRG 2026, soit une hausse de 37 % par rapport au DRG 2025.

65. En premier lieu, l'Autorité a identifié, au cours de l'instruction, une erreur matérielle dans l'annexe 3.1 du DRG, dont l'effet net est une surestimation d'un million d'euros des charges d'exploitation et d'investissement relatives aux activités non régulées, qui affecte le calcul du montant de la rétrocession et devra être corrigée dans la version dite « conforme » du DRG 2026.

66. En second lieu, l'Autorité observe que SNCF Gares & Connexions a fait évoluer sa méthode d'estimation des charges relatives aux missions de gestion locative et à la commercialisation des espaces en gare, confiées à sa filiale SNCF Retail & Connexions, en revenant à une méthode de projection fondée sur la prévision de la rémunération contractuelle à verser à SNCF Retail & Connexions, alors que, pour les DRG 2024 et 2025, la méthode de projection était fondée sur une prévision de coûts réellement engagés par SNCF Retail & Connexions.

[11] Il s'agit de l'attribution d'espaces non régulés en gare par voie de concession (contrat d'occupation temporaire du domaine public ferroviaire) pour des activités de commerces, de publicité en gare, de parkings, etc.

67. L'Autorité estime que, compte tenu du lien capitalistique[12] existant entre SNCF Gares & Connexions et sa filiale, la méthode de projection basée sur une prévision de coûts réellement engagés par cette dernière apparaîtrait plus pertinente. Celle-ci permet de limiter le risque d'un écart défavorable entre les charges prises en compte et les coûts réellement engagés.

68. L'Autorité recommande en conséquence à SNCF Gares & Connexions de retenir, pour les prochains DRG, une méthode fondée sur une prévision de coûts réellement engagés par SNCF Retail & Connexions.

69. Pour autant, l'Autorité estime qu'il n'est pas nécessaire de revoir le montant de la rétrocession prévu pour le DRG 2026, dès lors que l'instruction n'a pas fait apparaître de risque manifeste de sous-estimation du résultat des activités non régulées du gestionnaire des gares.

2.3. L'Autorité valide les tarifs des prestations régulées, sous réserve d'ajustements

a. S'agissant des tarifs de la prestation de base, l'Autorité demande à SNCF Gares & Connexions de revoir le montant des charges de capital et de corriger une erreur matérielle relative aux charges des activités non régulées

70. La construction des tarifs de la prestation de base appelle deux ajustements.

71. En premier lieu, comme évoqué au point 58, les charges de capital sous-jacentes à l'élaboration des tarifs doivent être recalculées pour prendre en compte la révision à la baisse de l'assiette d'actifs.

72. En second lieu, comme évoqué au point 65, l'Autorité a identifié, au cours de l'instruction, une erreur matérielle dans l'annexe 3.1 du DRG dont l'effet net est une surestimation d'un million d'euros des charges relatives aux activités non régulées qui affecte le calcul du montant de la rétrocession et devra être corrigée dans la version dite « conforme » du DRG.

73. L'Autorité valide par conséquent les tarifs de la prestation de base, à hauteur des montants résultant de ces deux ajustements :

- d'une part, la révision à la baisse des charges de capital intégrées aux bornes du périmètre régulé, consécutive à la correction du niveau des investissements de 71 millions d'euros ;
- d'autre part, la correction d'une erreur matérielle portant sur une surestimation d'un million d'euros des charges d'exploitation et d'investissement relatives aux activités non régulées.

b. S'agissant des prestations de porte d'embarquement, l'Autorité valide les tarifs proposés mais souligne les erreurs matérielles en entachant le calcul

74. SNCF Gares & Connexions propose des tarifs pour les prestations de porte d'embarquement en baisse de 1 % en moyenne. À l'analyse, il apparaît que cette évolution omet des charges informatiques, à hauteur de 0,8 million d'euros – qui ont vocation à être réintégrées dans le DRG 2027 –, ce qui neutralise, dans le tarif, les hausses constatées sur d'autres postes, notamment le nettoyage et la maintenance. Dans ce contexte, l'Autorité ne remet pas en cause les tarifs proposés pour les prestations de porte d'embarquement.

[12] SNCF Retail & Connexions est une filiale à 100% de SNCF Gares & Connexions.

c. S'agissant des autres prestations régulées, le calcul des redevances est satisfaisant

75. Les analyses menées par les services de l'Autorité ont permis de vérifier que, de façon générale, les tarifs des autres prestations régulées[13] proposés par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2026 sont cohérents avec les revenus autorisés calculés, d'une part, et les unités d'œuvre prévisionnelles, d'autre part.

d. L'Autorité appelle le gestionnaire des gares à faire preuve de toute la rigueur nécessaire dans l'élaboration de sa tarification

76. L'Autorité a relevé un certain nombre d'erreurs matérielles dans le calcul des redevances inscrites dans le DRG 2026, tant dans sa version de consultation que dans sa version de saisine. Si ces erreurs sont, de façon générale, de faible ampleur et n'affectent que marginalement les tarifs, l'Autorité rappelle que les valeurs utilisées dans ces calculs – notamment les unités d'œuvre et les charges – doivent être exactes afin de garantir des tarifs transparents et prévisibles pour les utilisateurs des gares de voyageurs.

77. L'Autorité a en particulier relevé :

(i) Des incohérences entre le tarif global et la décomposition en part forfaitaire et part variable figurant à l'annexe 3.2, alors que tarif global le tarif global devrait résulter de la somme de ces deux composantes ;

(ii) Des erreurs matérielles dans le modèle de tarification des portes d'embarquement. L'Autorité rappelle qu'elle avait déjà relevé des erreurs similaires dans les DRG relatifs aux horaires de service 2022, 2023 et 2024, et appelé SNCF Gares & Connexions à vérifier, à l'avenir, l'intégrité de son modèle de tarification des portes d'embarquement.

78. Dans ces conditions, l'Autorité réaffirme l'importance qui s'attache à la rigueur des méthodes et des données présidant à la construction des tarifs et attend que SNCF Gares & Connexions s'assure, de manière systématique, de la robustesse de son modèle tarifaire dans l'élaboration du DRG 2026 dans sa version dite « conforme » tenant compte des ajustements requis et des DRG suivants.

[13] Il s'agit (i) de la prestation d'assistance aux passagers en situation de handicap ou à mobilité réduite, (ii) de la prestation de plateforme téléphonique unique, permettant notamment la réservation de la prestation précédente, (iii) de la prestation dite « Transmanche » pour les trains utilisant le tunnel sous la Manche, (iv) de la prestation de retraitement des déchets et (v) de la mise à disposition d'espaces en gare destinés à la vente de titres de transports ferroviaires.

Émet l'avis suivant :

Article 1 Sous réserve de l'article 2 ci-après, l'Autorité émet un avis favorable sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2026.

Article 2 L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs de la prestation de base, à hauteur des montants résultant (i) d'une révision à la baisse des charges de capital intégrées aux bornes du périmètre régulé à hauteur de 71 millions d'euros et (ii) de la correction d'une erreur matérielle dans l'annexe 3.1 portant sur une surestimation d'un million d'euros des charges d'exploitation et d'investissement relatives aux activités non régulées qui affecte le calcul du montant de la rétrocession et qui doit être corrigée.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 9 septembre 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

Annexe – Récapitulatif des recommandations à destination de SNCF Gares & Connexions formulées dans le présent avis

N°	Point de l'avis	Recommandations	Échéance
1	25	Organiser une phase d'information préalable à destination des clients visant à présenter les évolutions du système tarifaire envisagées à l'occasion du DRG 2027	En amont de la consultation relative au DRG 2027
2	28	Expliciter plus précisément les évolutions intervenues entre le DRG précédent, le DRG de consultation, le DRG de saisine et le DRG dans sa version dite « conforme » :	
		- Présenter, de manière détaillée et justifiée, les évolutions apportées aux paramètres financiers ;	DRG 2026
		- Faire figurer *in extenso* les phrases et/ou les paragraphes modifiés.	DRG 2027
3	47	Réaliser un bilan complet des actions engagées sur la période 2021-2026 en matière d'amélioration de la productivité, tant sur les charges d'exploitation que sur les charges d'investissement.	DRG 2028
4	52	Mettre en œuvre les actions nécessaires afin d'améliorer et de fiabiliser la comparaison entre les charges de structure projetées et celles effectivement constatées	DRG 2028
5	68	Retenir une méthode de calcul des charges relatives aux missions de gestion locative et à la commercialisation des espaces en gare fondée sur une prévision de coûts réellement engagés par SNCF Retail & Connexions	DRG 2027