

Décision n° 2025-084 du 20 novembre 2025

portant règlement du différend opposant la Région Nouvelle-Aquitaine à SNCF Gares & Connexions concernant la tarification fixée dans le document de référence des gares pour l'horaire de service 2020

L'essentiel

Aux termes de la présente décision, l'Autorité règle le différend opposant la Région Nouvelle-Aquitaine à SNCF Gares & Connexions concernant la tarification fixée dans le document de référence des gares pour l'horaire de service 2020 (DRG 2020). La Région Nouvelle-Aquitaine a demandé à l'Autorité d'enjoindre à SNCF Gares & Connexions de modifier le DRG 2020 pour :

- i) *premièrement, prévoir une imputation directe et différenciée des charges « afin de faire en sorte que les charges d'investissements couvrant des prestations à usage exclusif de certaines entreprises ferroviaires soient impactées à ces seules entreprises ferroviaire[s] ; et, à défaut, s'agissant spécifiquement de la gare Bordeaux Saint-Jean, que les charges attachées à la Grande halle de voyageurs ne soient pas impactées sur les quais A, B et C, situés à l'extérieur de son périmètre et utilisés principalement par les TER Nouvelle Aquitaine » ; et*
- ii) *deuxièmement, prévoir une modulation de la redevance pour la prestation de base afin que « le montant de la prestation de base (absorbant notamment l'ancienne part dite redevance « quai ») soit modulé, non plus au regard de la seule unité « départ-train », mais également en fonction de la longueur des trains, du nombre de passagers, et de l'accessibilité des quais, notamment ».*

La Région demande enfin à l'Autorité que ses demandes soient mises en œuvre « *dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision à venir, en mettant à jour en conséquence les documents de référence à compter des horaires de service 2014, en procédant aux régularisations qui s'imposent, notamment au titre de la part de la redevance dite « quai », et en appliquant ces principes pour l'avenir* ».

En premier lieu, l'Autorité déclare, dans sa décision, la saisine de la Région Nouvelle-Aquitaine recevable. Elle relève en effet :

- d'une part, que la Région Nouvelle-Aquitaine est « candidate » au sens de l'article L. 1263-2 du code des transports et qu'elle invoque un préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service ;

- d'autre part, qu'un différend au sens de l'article L. 1263-2 du code des transports est caractérisé entre les parties.

En second lieu, l'Autorité considère que les demandes de la Région Nouvelle-Aquitaine sont mal fondées.

S'agissant d'abord de la demande relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir une imputation directe et différenciée des charges d'investissements, l'Autorité relève que :

- d'une part, la méthode de tarification appliquée par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2020 est conforme aux principes de tarification posés à l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ; et
- d'autre part, la demande de la Région se heurte à l'objectif de simplification de la tarification des gares ferroviaires de voyageurs.

S'agissant ensuite de la demande relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir l'introduction de critères supplémentaires de modulation de la prestation de base par rapport à la seule unité « départ-train », à savoir notamment la longueur des trains, le nombre de passagers, et l'accessibilité des quais, l'Autorité relève que :

- d'une part, au regard de l'article 3, I, du décret du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, SNCF Gares & Connexions n'était pas tenue de mettre en place une modulation ni, *a fortiori*, de prévoir des critères de modulation tels que proposés par la Région Nouvelle-Aquitaine ; et
- d'autre part, les préoccupations de la Région visant à faire varier la redevance en fonction de la longueur et la capacité d'emport des trains sont déjà prises en compte dans le coefficient de modulation de 1 pour les trains conventionnés régionaux et de 1,8 pour les autres trains, appliqué par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2020, l'accessibilité des quais ne reflétant pas, quant à elle, une différence objective de coût de la prestation régulée et n'incitant pas à une utilisation optimale des ressources, alors que ces éléments conditionnent l'application d'une modulation.

En conséquence, les demandes de la Région Nouvelle-Aquitaine sont rejetées.

L'Autorité relève enfin qu'en l'absence d'injonctions adoptées dans la présente décision, la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine relative à l'application dans le temps des injonctions sollicitées est sans objet.

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 code des transports, notamment son article L. 1263-2 ;

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

Vu le « document de référence des gares de voyageurs – Horaires de service 2020 », version du 29 octobre 2019, publié sur le site internet de SNCF Gares & Connexions et sur le site internet de SNCF Réseau (en annexe du document de référence du réseau 2020) ;

Vu l'avis n° 2020-020 du 28 février 2020 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2020 ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement de différend, enregistrée le 12 janvier 2021 au pôle procédure de l'Autorité, présentée pour la Région Nouvelle-Aquitaine, dont l'Hôtel de Région est situé 14 rue François de Sourdis à Bordeaux, par Maître Aurélien Burel de la SELARL D4 Avocats Associés ;

Vu la décision n° 2021-016 du 11 février 2021 relative au différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la société SNCF Gares & Connexions ;

Vu l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 27 octobre 2022, RG n° 21/03605 ;

Vu l'arrêt de la Cour de cassation du 16 octobre 2024, pourvoi n° T 22-23.219 ;

Vu le mémoire en défense n° 1 de SNCF Gares & Connexions, enregistré le 29 janvier 2025 ;

Vu le mémoire en réplique de la Région Nouvelle-Aquitaine, enregistré le 14 mars 2025 ;

Vu le mémoire en défense n° 2 et récapitulatif de SNCF Gares & Connexions, enregistré le 14 mai 2025 ;

Vu le mémoire en duplique et récapitulatif n° 1 de la Région Nouvelle-Aquitaine, enregistré le 11 juillet 2025 ;

Vu la mesure d'instruction adressée à la Région Nouvelle-Aquitaine le 1^{er} août 2025 et la réponse enregistrée le 21 août 2025 ;

Vu le mémoire en duplique et récapitulatif n° 2 de la Région Nouvelle-Aquitaine, enregistré le 22 août 2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, lors de la séance publique du 16 octobre 2025 :

- les conclusions du rapporteur ;
- les observations de Maître Matthias Michel pour la Région Nouvelle-Aquitaine ;
- les observations de Maître Philippe Hansen et de Monsieur Thierry Marduel pour SNCF Gares & Connexions ;

Le collège en ayant délibéré le 20 novembre 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. CADRE JURIDIQUE APPLICABLE À LA TARIFICATION DES GARES FERROVIAIRES DE VOYAGEURS	5
1.1. Les principes tarifaires applicables aux gares de voyageurs	5
1.2. Les modalités d'établissement du document de référence des gares de voyageurs ..	6
1.3. Le pouvoir de règlement de différend de l'Autorité	7
2. FAITS ET PROCÉDURE	7
2.1. Faits	7
2.1.1. Les parties	7
2.1.2. Les faits à l'origine du litige.....	7
2.2. Procédure	8
2.2.1. La saisine de l'Autorité	8
2.2.2. L'instruction	9
3. DISCUSSION	11
3.1. Sur la recevabilité de la saisine de la Région Nouvelle-Aquitaine.....	11
3.1.1. La Région Nouvelle-Aquitaine est candidate au sens de l'article L. 1263-2 du code des transports.....	11
3.1.2. Le différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Gares & Connexions relatif à la tarification fixée dans le DRG 2020 est caractérisé	11
3.1.3. La Région Nouvelle-Aquitaine invoque un préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service	12
3.2. Sur le bien-fondé des demandes de la Région Nouvelle-Aquitaine	13
3.2.1. Sur la demande relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir une imputation directe et différenciée des charges d'investissements	13
3.2.2. Sur la demande relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir l'introduction de critères supplémentaires de modulation de la prestation de base par rapport à la seule unité « départ-train »	15
3.2.3. Sur la demande relative à la mise en œuvre des injonctions sollicitées dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision à venir, en mettant à jour en conséquence les documents de référence à compter de l'horaire de service 2014 17	
DÉCIDE	18

1. CADRE JURIDIQUE APPLICABLE À LA TARIFICATION DES GARES FERROVIAIRES DE VOYAGEURS

1.1. Les principes tarifaires applicables aux gares de voyageurs

1. L'article L. 2123-3-1 du code des transports prévoit que les entreprises ferroviaires et les autres candidats ont un droit d'accès à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes aux installations de service et aux services qui y sont fournis. Les prestations régulées offertes par le gestionnaire des gares dans ce cadre comprennent « les services de base », ainsi que « les prestations complémentaires et les prestations connexes lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur », conformément au 9° du I de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 susvisé.
2. Au titre de ce droit d'accès, les exploitants des installations de services perçoivent, conformément à l'article L. 2123-3-5 du code des transports, des redevances affectées au financement de leurs activités selon des principes de tarification fixés par voie réglementaire. L'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé précise que le montant des redevances dues pour la fourniture de chacune des prestations régulées « ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable ». Il ajoute que l'exploitant de l'installation de service tient compte de « 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 ».
3. Par ailleurs, aux termes du II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, pour les prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs, « les redevances [...] sont établies annuellement [...] aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations pour chacun des périmètres de gestion des gares définis au I ». Cet article prévoit aussi que les charges à prendre en compte pour l'établissement des redevances sont appréciées « sur l'ensemble des bâtiments et installations d'une gare ».
4. Le I de l'article 13-1 du décret susmentionné définit les périmètres de gestion des gares comme correspondant :
 - pour les gares de voyageurs d'intérêt national (dites de catégorie A), à une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs ;
 - pour les gares de voyageurs d'intérêt régional (dites de catégorie B), à l'ensemble des gares de cette catégorie pour une région donnée ;
 - pour les gares de voyageurs d'intérêt local (dites de catégorie C), à l'ensemble des gares de cette catégorie pour une région donnée.
5. Le gestionnaire des gares de voyageurs établit, conformément aux I et II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, 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 », le décret renvoyant à un arrêté le soin de définir les seuils de fréquentation afférents. L'arrêté du 9 juillet 2012 susvisé définit la notion d'usager des services nationaux et internationaux de voyageurs et les seuils de fréquentation en fonction desquels est fixée la répartition des gares de voyageurs en trois catégories.

6. Enfin, l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé précise que : « [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, pour tenir compte, selon la prestation régulée, notamment :
- a) Du type de convoi, notamment de sa capacité d'emport ou de sa longueur ;
 - b) Du type de service de transport qu'assure le convoi ;
 - c) Du nombre de voyageurs susceptibles de bénéficier de la prestation ;
 - d) De la période horaire d'utilisation ;
 - e) Du délai entre la demande et la date prévue de fourniture de la prestation ;
 - f) De la quantité de marchandises exprimée en unités de transport intermodal ou en tonnes ;
 - g) De la durée d'utilisation ».

1.2. Les modalités d'établissement du document de référence des gares de voyageurs

7. Aux termes du I 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 des gares de voyageurs (ci-après « DRG ») dont elle assure la gestion. Ce document comprend l'ensemble des informations détaillées nécessaires à l'utilisation des gares, y compris les conditions et les redevances d'accès aux prestations offertes en gare. Ce document est annexé au document de référence du réseau de SNCF Réseau, conformément au 6° du I de l'article 17 du décret 7 mars 2003 susvisé
8. 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.
9. 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 gestionnaire des gares de voyageurs soumet le projet de document de référence des gares de voyageurs, pour avis conforme, à l'Autorité. La publication de ce projet de document vaut saisine de l'Autorité. Il appartient à celle-ci d'émettre, dans un délai de quatre mois suivant la publication du projet de document de référence des gares de voyageurs, (i) un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies et (ii) un avis motivé sur les éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs.

1.3. Le pouvoir de règlement de différend de l'Autorité

10. Aux termes du I de l'article L. 1263-2 du code des transports : *« Tout candidat, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service au sens du livre Ier de la deuxième partie peut saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend, dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés :*
- 1° A l'accès au réseau ferroviaire, et en particulier au sens du même livre :*
- a) Au contenu du document de référence du réseau ; [...]*
- 2° A l'accès aux installations de service, y compris la fourniture et la mise en œuvre de la tarification des services de base fournis dans ces installations et des prestations complémentaires ou connexes ; [...] ».*
11. Par l'arrêt du 16 octobre 2024 susvisé, la Cour de cassation a jugé que : *« l'ART est compétente, en application de l'article L. 1263-2, I, du code des transports, pour connaître à la fois des différends relatifs à la tarification tant de l'accès au réseau ferroviaire que de l'accès aux installations de service et de ceux relatifs à la mise en œuvre de cette tarification ».*

2. FAITS ET PROCÉDURE

2.1. Faits

2.1.1. Les parties

12. La Région Nouvelle-Aquitaine – partie requérante – est, en application de l'article L. 2121-3 du code des transports, l'autorité organisatrice pour les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional.
13. Dans ce cadre, elle a confié l'exploitation des services de transport ferroviaire régional à SNCF Voyageurs, qui exploite le service conventionné du TER Nouvelle-Aquitaine.
14. La gare de Bordeaux Saint-Jean, desservie à la fois par le service conventionné régional et les services nationaux, appartient à la catégorie des gares de voyageurs d'intérêt national, conformément au I de l'article 13-1 précité.
15. SNCF Gares & Connexions – partie défenderesse – est le gestionnaire unifié des gares de voyageurs depuis le 1^{er} janvier 2020 en vertu de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.
16. À ce titre, elle fournit aux entreprises ferroviaires des services et prestations en gares de voyageurs relevant notamment de la prestation de base et perçoit les redevances afférentes.

2.1.2. Les faits à l'origine du litige

17. Le 29 octobre 2019, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau ont publié conjointement la version n° 3 du DRG 2020, objet du différend.
18. Ce document précise qu'une procédure de consultation publique a été mise en place au cours du premier semestre 2019.

19. Comme indiqué ci-après aux points 45 et 46, la Région Nouvelle-Aquitaine a fait connaître ses observations dans le cadre de la consultation menée en vue de l'élaboration de ce document.
20. Par son avis du 28 février 2020 susvisé, l'Autorité a approuvé les principes de tarification fixés dans le DRG 2020.
21. Ce dernier décrit notamment, pour l'horaire de service 2020, les services intégrés au sein des « prestations de base » proposés par SNCF Gares & Connexions¹ en indiquant que la maille de calcul des redevances perçues en contrepartie de ces services est le « périmètre de gestion ».
22. Concernant les modalités de tarification applicables aux prestations régulées en gares, l'article 7.2.1 de ce document précise que :

« 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. [...] 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 de départs trains prévus dans ce périmètre de gestion ».

23. En ce qui concerne la modulation de la prestation de base, son article 7.3.6 précise que :

« 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'ART [Paragraphe 25 de l'avis 2016-04]. [...] 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 ».

2.2. Procédure

2.2.1. La saisine de l'Autorité

24. Le 12 janvier 2021, la Région Nouvelle-Aquitaine a saisi l'Autorité d'un différend sur le fondement de l'article L. 1263-2 du code des transports, contestant, en substance, la tarification fixée dans le DRG 2020.

¹ La prestation dite « de base » se décomposait jusqu'au DRG 2019 en une part correspondant à SNCF Gares & Connexions, dite « redevance transporteur », et une part correspondant à SNCF Réseau, dite « redevance quai », afférente non seulement aux quais à voyageurs mais, plus largement, à l'ensemble du périmètre des prestations en gares géré par SNCF Réseau. Pour l'horaire de service 2020, une unification de ces deux périmètres historiques de l'installation de service « gares de voyageurs » a été effectuée, de sorte qu'une prestation de base unique est offerte depuis sur la totalité du périmètre de l'installation de service « gares de voyageurs » par SNCF Gares & Connexions, gestionnaire unique des gares au 1^{er} janvier 2020 en vertu de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

25. Aux termes de ses écritures, la Région demande à l'Autorité d'enjoindre à SNCF Gares & Connexions de modifier le DRG 2020 pour :

- i) *premièrement, prévoir une imputation directe et différenciée des charges « afin de faire en sorte que les charges d'investissements couvrant des prestations à usage exclusif de certaines entreprises ferroviaires soient impactées à ces seules entreprises ferroviaire[s]; et, à défaut, s'agissant spécifiquement de la gare Bordeaux Saint-Jean, que les charges attachées à la Grande halle de voyageurs ne soient pas impactées sur les quais A, B et C, situés à l'extérieur de son périmètre et utilisés principalement par les TER Nouvelle-Aquitaine » ; et*
- ii) *deuxièmement, prévoir une modulation de la redevance pour la prestation de base afin que « le montant de la prestation de base (absorbant notamment l'ancienne part dite redevance « quai ») soit modulé, non plus au regard de la seule unité « départ-train », mais également en fonction de la longueur des trains, du nombre de passagers, et de l'accessibilité des quais, notamment ».*

La Région demande enfin à l'Autorité que ses demandes soient mises en œuvre « dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision à venir, en mettant à jour en conséquence les documents de référence à compter des horaires de service 2014, en procédant aux régularisations qui s'imposent, notamment au titre de la part de la redevance dite « quai », et en appliquant ces principes pour l'avenir ».

2.2.2. L'instruction

26. Par un courriel du 5 février 2021, l'Autorité a transmis à la Région Nouvelle-Aquitaine un courrier de son secrétaire général l'informant de son intention de proposer au président de l'Autorité d'inscrire cette affaire à l'ordre du jour d'une prochaine séance du collège, et invitant la Région à présenter ses observations dans un délai de cinq jours à compter de la réception dudit courrier, en raison de son incompétence manifeste à connaître du différend et de l'irrecevabilité manifeste entachant la saisine, en application de l'article 27 du règlement intérieur de l'Autorité dans sa rédaction alors en vigueur.

27. Par un courriel du 8 février 2021, la Région Nouvelle-Aquitaine a transmis à l'Autorité son mémoire en observations.

28. Par sa décision n° 2021-016 du 11 février 2021, l'Autorité a considéré qu'elle était incompétente pour se prononcer sur ce règlement de différend au motif qu'elle avait déjà rendu un avis conforme sur la tarification fixée dans le DRG 2020.

29. Par un arrêt du 27 octobre 2022 susvisé, la Cour d'appel de Paris a confirmé la décision de l'Autorité.

30. Par l'arrêt du 16 octobre 2024 susvisé, la Cour de cassation a cassé et annulé l'arrêt de la Cour d'appel de Paris, et renvoyé l'affaire devant l'Autorité, annulant sa décision du 11 février 2021 précitée.

31. Par courriel du 14 novembre 2024, l'Autorité a informé les parties de la désignation du rapporteur chargé de l'instruction de la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine ainsi que du calendrier prévisionnel de procédure, et a transmis la saisine à SNCF Gares & Connexions.

32. Par courriel du 28 janvier 2025, SNCF Gares & Connexions a transmis à l'Autorité son mémoire en défense n° 1.

Ce mémoire a été communiqué par l'Autorité à la Région Nouvelle-Aquitaine par un courriel du 29 janvier 2025.

33. Par courriel du 14 mars 2025, la Région Nouvelle-Aquitaine a transmis à l'Autorité son mémoire en réplique.
- Ce mémoire a été communiqué par l'Autorité à SNCF Gares & Connexions par un courriel du 25 mars 2025.
34. Par courriel du 14 mai 2025, SNCF Gares & Connexions a transmis à l'Autorité son mémoire en défense n° 2 et récapitulatif.
- Ce mémoire a été communiqué par l'Autorité à la Région Nouvelle-Aquitaine par un courriel du 20 mai 2025.
35. Par courriel du 11 juillet 2025, la Région Nouvelle-Aquitaine a transmis à l'Autorité son mémoire en duplique et récapitulatif n° 1.
- Ce mémoire a été communiqué par l'Autorité à SNCF Gares & Connexions par un courriel du 15 juillet 2025.
36. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 1^{er} août 2025, le rapporteur a adressé une mesure d'instruction à la Région Nouvelle-Aquitaine, sa réponse ayant été transmise à l'Autorité 21 août 2025.
- Cette réponse a été communiquée par l'Autorité à SNCF Gares & Connexions le 28 août 2025.
37. Par courriel du 22 août 2025, la Région Nouvelle-Aquitaine a transmis à l'Autorité un mémoire en duplique et récapitulatif n° 2.
- Ce mémoire a été communiqué par l'Autorité à SNCF Gares & Connexions par un courriel du 28 août 2025.
38. Par courriel du 23 septembre 2025, le service de la procédure de l'Autorité a invité SNCF Gares & Connexions à produire un mémoire en défense n° 3 et récapitulatif. SNCF Gares & Connexions n'a pas donné suite à cette invitation.
39. Le service de la procédure de l'Autorité a, par courriels du 2 octobre 2025, transmis à la Région Nouvelle-Aquitaine et à SNCF Gares & Connexions la convocation à la séance publique du 16 octobre 2025, en application de l'article 32 du règlement intérieur de l'Autorité.
40. En application de l'article 31 du règlement intérieur de l'Autorité, la clôture de l'instruction est intervenue cinq jours ouvrés avant la date de la séance publique, à savoir le 9 octobre 2025.

3. DISCUSSION

3.1. Sur la recevabilité de la saisine de la Région Nouvelle-Aquitaine

41. Conformément à l'article L. 1263-2 du code des transports, l'Autorité peut être saisie (i) par l'une des personnes visées à cet article (ii) afin de régler un différend (iii) dès lors qu'elle s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice cités à ces dispositions.

3.1.1. La Région Nouvelle-Aquitaine est candidate au sens de l'article L. 1263-2 du code des transports

42. Aux termes de l'article L. 1263-2 du code des transports, l'Autorité peut être saisie d'une demande de règlement de différend en matière ferroviaire par tout « *candidat* ».
43. Un candidat est défini à l'article L. 2122-11 du code des transports comme « *une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire* ».
44. En sa qualité d'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, en application de l'article L. 2121-3 du code des transports, la Région Nouvelle-Aquitaine est « *candidate* » au sens de l'article L. 2122-11 du code des transports.
45. Au regard de ces éléments, la Région Nouvelle-Aquitaine fait donc partie des personnes ayant la possibilité de saisir l'Autorité d'une demande de règlement de différend conformément à l'article L. 1263-2 du code des transports.

3.1.2. Le différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Gares & Connexions relatif à la tarification fixée dans le DRG 2020 est caractérisé

46. Il ressort de l'instruction qu'entre 2012 et 2019, la Région Nouvelle-Aquitaine a transmis à SNCF Gares & Connexions différentes délibérations de son conseil régional portant « *avis défavorable* » sur les documents de référence des gares, adoptées dans le cadre des consultations menées en vue de l'élaboration de ces derniers, ainsi que des courriers dans lesquels elle critiquait, de manière récurrente, le modèle économique de financement des gares, notamment en ce qui concerne les modalités de calcul de la redevance « *quai* ».
47. S'agissant du DRG 2020 en particulier, elle a transmis à SNCF Gares & Connexions, par un courrier du 18 juillet 2019, un « *avis défavorable* » de son conseil régional rendu en commission permanente du 24 mai 2019 sur la version n° 1 du projet de DRG 2020. Dans ce document, la Région exigeait, d'une part, un « *rééquilibrage [des tarifs] en faveur des Ter rapporté au coût du passager transporté et ce, de façon rétroactive* » ; d'autre part, elle contestait le coefficient de modulation de 1,8 appliqué au profit du transport conventionné, en soulignant que « *[l]a mise en place de ce coefficient de modulation ne doit pas être progressi[ve] sur 7 ans (horizon 2023) mais doit d'ores et déjà être appliquée aux taux de 1 pour les trains conventionnés, et 2,3 pour les autres, et non pas 1,8 tel que prévu pour l'année 2020* ».

48. En dépit de ces demandes de la Région, SNCF Gares & Connexions a adopté le DRG 2020 (version n° 3 – octobre 2019), objet du différend, dans lequel, comme indiqué par la Région Nouvelle-Aquitaine dans ses observations :
- SNCF Gares & Connexions ne facture « la redevance "quai" (absorbée au sein de la prestation "de base"), pour sa partie rattachée à l'installation de service, qu'au regard de la seule unité "départ-train" » ;
 - SNCF Gares & Connexions applique « un seul tarif par périmètre de gestion qui correspond au service de base, sans aucune distinction entre les charges affectables à l'ensemble des entreprises ferroviaires et celles concernant exclusivement certaines de ces mêmes entreprises » ; et
 - SNCF Gares & Connexions fixe un coefficient de modulation de 1 pour les trains conventionnés régionaux et de 1,8 pour les autres trains, y compris notamment les TGV.
49. Ces éléments, qui révèlent l'existence d'un désaccord entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Gares & Connexions relatif à la tarification fixée dans le DRG 2020, suffisent à caractériser l'existence, entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Gares & Connexions, d'un différend au sens de l'article L. 1263-2 du code des transports.

3.1.3. La Région Nouvelle-Aquitaine invoque un préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service

50. L'article L. 1263-2 du code des transports conditionne la recevabilité de la saisine de l'Autorité en cas de différend à l'invocation, par la partie concernée, d'un préjudice lié, notamment, à l'accès au réseau ferroviaire ou aux installations de service.
51. Dans sa saisine en règlement de différend, la Région Nouvelle-Aquitaine s'estime victime d'un tel préjudice, lié plus particulièrement :
- « - Au contenu du document de référence des gares annexé au document de référence du réseau ; [et]
 - Aux conditions particulières qui lui sont faites ;
 - Ainsi qu'à « l'exercice du droit d'accès aux installations de service, y compris la fourniture et la mise en œuvre de la tarification des services de base fournis dans ces installations et des prestations complémentaires ou connexes » ».
52. Par conséquent, la Région Nouvelle-Aquitaine remplit la condition fixée à l'article L. 1263-2 du code des transports relative à la nature du préjudice invoqué.
- ***
53. La Région Nouvelle-Aquitaine satisfait donc aux conditions fixées à l'article L. 1263-2 du code des transports relatif au pouvoir de règlement des différends de l'Autorité en matière ferroviaire.
54. **Il résulte des points 42 à 53 que la saisine de la Région Nouvelle-Aquitaine est recevable.**

3.2. Sur le bien-fondé des demandes de la Région Nouvelle-Aquitaine

3.2.1. Sur la demande relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir une imputation directe et différenciée des charges d'investissements

a. Arguments des parties

55. La Région Nouvelle-Aquitaine, s'appuyant sur l'exemple de la gare de Bordeaux Saint-Jean, conteste le système de tarification fixé dans le DRG 2020, qui consiste à prendre en compte la totalité des charges d'un périmètre de gestion pour le calcul des redevances relatives aux prestations régulées fournies en gare.
56. Elle considère que ce mécanisme amplifie les déséquilibres entre gares et amène les régions à supporter des charges d'investissements très lourdes, notamment en cas de travaux importants.
57. Concernant la gare de Bordeaux Saint-Jean en particulier, elle note que *« la « redevance « quai » est passée de 14,41 euros par arrêt en gare (unité « départ-train »), en 2014, à 117,85 euros en 2020 (hausse de 3,6 millions d'euros), soit une multiplication par 8 en à peine 6 ans »*. Elle explique cette hausse par la réalisation des travaux de la grande halle de voyageurs, mais aussi par les *« aléas de chantier venant alourdir encore davantage le poids des charges d'investissements de cette opération »* et souligne que *« la charge qui résulte de ces travaux et, par voie de conséquence, la hausse sensible du montant de la redevance « quai », est impactée de manière similaire à l'ensemble des quais de la gare de Bordeaux Saint-Jean, sans aucune distinction entre les quais situés sous la Grande halle et les quais situés à l'extérieur du périmètre de cette dernière, comme les quais A, B et C »*.
58. Aux fins de démontrer que le mécanisme d'imputation directe et différenciée des charges d'investissement dont elle sollicite l'application ne s'opposerait pas aux principes posés par les textes en vigueur, la Région Nouvelle-Aquitaine relève que le I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé prévoit que le coût des prestations régulées et le tarif des redevances *« prend en compte l'utilisation réelle de l'installation »*. Elle souligne toutefois que l'imputation directe d'investissements *« imposerait un nombre de précautions à satisfaire »*, une telle démarche devant s'appuyer sur une procédure contradictoire et se traduire par une traçabilité des investissements correspondants, ce qui impliquerait *« d'enjoindre à SNCF Gares & Connexions d'adopter une comptabilité selon une affectation par type d'activités ou par quai »*.
59. SNCF Gares & Connexions, dans ses observations en défense, demande à l'Autorité de rejeter la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine tendant à *« prévoir une imputation directe et différenciée des charges selon les entreprises ferroviaires »*.
60. SNCF Gares & Connexions note que, si le I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé prévoit que le coût des prestations régulées et le tarif des redevances *« prend en compte l'utilisation réelle de l'installation »*, cette exigence *« doit nécessairement s'articuler avec les principes posés à l'article 13-1 II du décret n° 2003-194, qui imposent une évaluation des charges à l'échelle du périmètre de gestion dans son ensemble. »*.
61. SNCF Gares & Connexions souligne que ce périmètre correspond, conformément au I de l'article précité, *« pour les gares de voyageurs d'intérêt national (catégorie A), à une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs »* et non à un périmètre plus restreint comme demandé par la Région. Elle relève également que les charges à prendre en compte pour l'établissement des redevances portent sur l'ensemble des bâtiments et installations de la gare ou des gares au sein d'un périmètre de gestion. SNCF Gares & Connexions estime que la demande de la Région doit ainsi être rejetée.

62. Elle ajoute que la demande subsidiaire de la Région concernant la gare de Bordeaux Saint-Jean, visant à modifier le DRG 2020 afin d'imposer une clé de répartition spécifique reflétant l'utilisation réelle des services propres à cette gare, serait infondée pour les mêmes raisons, et qu'elle aurait « *nécessairement un caractère discriminatoire, dès lors que rien ne justifie en l'espèce que celle-ci reçoive un traitement particulier* ».

b. Analyse de l'Autorité

63. Aux termes du II de l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, le montant des redevances relatives aux prestations régulées est déterminé au niveau de chacun des « *périmètres de gestion* » des gares, selon le principe suivant : « *Les redevances liées aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs sont établies annuellement par le gestionnaire des gares de voyageurs aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations pour chacun des périmètres de gestion des gares [...]* ».
64. La notion de « *périmètre de gestion* » correspond, pour les gares de voyageurs d'intérêt national – dont fait partie la gare de Bordeaux Saint-Jean –, à « *une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs* », conformément au I de l'article 13-1 précité.
65. Conformément au II de l'article 13-1 précité, « *les charges à prendre en compte pour l'établissement des redevances sont appréciées, sur l'ensemble des bâtiments et installations d'une gare [...]* ».
66. En premier lieu, l'Autorité relève que ces dispositions conduisent SNCF Gares & Connexions, dans le DRG 2020, à consolider les coûts et les produits de la gare ou de l'ensemble des gares incluses dans un périmètre de gestion, de sorte que le tarif de la redevance facturée aux transporteurs pour la fourniture des prestations régulées en gare soit déterminé en divisant les charges cumulées par le nombre de départs de trains, aboutissant à un tarif unitaire pour ce périmètre de gestion.
67. Cette méthode n'est pas remise en question par le II de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012, qui prévoit uniquement que l'exploitant de l'installation de service prenne en compte l'utilisation réelle de l'installation au cours des trois dernières années ainsi que les perspectives d'utilisation pour déterminer ses charges et recettes prévisionnelles, sans imposer une imputation des charges en fonction de l'utilisation réelle de la gare par chaque entreprise ferroviaire.
68. Il apparaît ainsi que la méthode de tarification appliquée par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2020, conduisant à imputer les charges d'investissements à l'échelle du « *périmètre de gestion* », est conforme aux principes de tarification posés à l'article 13-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé.
69. En deuxième lieu, l'Autorité note que la demande de la Région relative à la répartition directe et différenciée des charges d'investissements se heurte à l'objectif de simplification de la tarification des gares ferroviaires de voyageurs, qui doit permettre l'amélioration de la lisibilité des tarifs et, partant, de la transparence des conditions d'accès à ces gares.
70. En effet, SNCF Gares & Connexions a sensiblement réduit le nombre de tarifs, qui est passé de 1 389 dans le DRG 2016 à 117 dans le DRG 2020, afin d'augmenter la lisibilité de la tarification pour les entreprises ferroviaires. Une imputation directe et différenciée des charges, qui impliquerait de calculer des redevances distinctes par type d'activités ou pour chacun des quais des quelque trois mille gares gérées par SNCF Gares & Connexions, conduirait, d'une part, à complexifier la grille tarifaire du DRG, qui perdrait en transparence et en lisibilité, d'autre part, à engendrer des surcoûts de gestion en raison de la nécessité pour le gestionnaire des gares d'établir des prévisions des coûts et des unités d'œuvre à une maille beaucoup plus fine, surcoûts d'autant plus élevés que ce mode d'imputation des charges serait soumis à une forte variabilité d'un exercice à l'autre.

71. Enfin, s'agissant de la demande de la Région concernant spécifiquement la gare de Bordeaux Saint-Jean tendant à ce qu'à défaut de faire droit à sa demande d'imputation directe et différenciée des charges d'investissements aux entreprises ferroviaires, « *les charges attachées à la Grande halle de voyageurs ne soient pas impactées sur les quais A, B et C, situés à l'extérieur de son périmètre et utilisés principalement par les TER Nouvelle Aquitaine* », l'Autorité relève qu'elle impliquerait d'appliquer à cette gare en particulier un régime de tarification dérogatoire à celui du DRG, qui reposerait sur une prise en compte différenciée des charges au sein du même périmètre de gestion, alors que la méthode de tarification uniformément appliquée par SNCF Gares & Connexions est conforme aux principes de tarification susvisés et que la différence de traitement par rapport aux autres gares n'apparaît pas justifiée.
72. **Au regard de l'ensemble des éléments exposés aux points 63 à 71, la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à modifier le DRG 2020 pour prévoir une tarification reposant sur un mécanisme de répartition directe et différenciée des charges d'investissements doit être rejetée. La demande de la Région tendant à ce que, à défaut, s'agissant spécifiquement de la gare Bordeaux Saint-Jean, les charges attachées à la Grande halle de voyageurs ne soient pas impactées sur les quais A, B et C, situés à l'extérieur de son périmètre et utilisés principalement par les TER Nouvelle Aquitaine, doit également être rejetée.**

3.2.2. Sur la demande relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir l'introduction de critères supplémentaires de modulation de la prestation de base par rapport à la seule unité « départ-train »

a. Arguments des parties

73. S'agissant de la deuxième demande de la Région Nouvelle-Aquitaine consistant à enjoindre à SNCF Gares & Connexions de modifier le DRG 2020 pour introduire des critères supplémentaires de modulation de la prestation de base par rapport à la seule unité « *départ-train* », la Région souligne que « *l'unité du départ-train s'avère largement insatisfaisante* ». Elle note que ce critère ne permet pas de tenir compte de l'utilisation réelle des gares et demande que la tarification de la prestation de base tienne compte de critères supplémentaires, à savoir, « *la longueur des trains, le nombre de passagers et l'accessibilité des quais, notamment* ».
74. La Région conteste également la pertinence et la justification des coefficients de modulation de 1 pour les trains conventionnés régionaux et de 1,8 pour les autres trains, y compris les TGV, fixé par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2020. Pour étayer l'argument selon lequel ces coefficients seraient insuffisamment justifiés, la Région fournit une étude économétrique d'un cabinet de consultants réalisée pour le compte de SNCF Gares & Connexions, sur la base de laquelle ces coefficients ont été établis. Elle souligne que cette étude est critiquable, notamment en ce qui concerne le choix de l'unité d'allocation (« *départ-train* »), l'absence de différenciation des coefficients de modulation en fonction des catégories de gares et l'intégration des charges fixes au périmètre de la modulation.

75. La Région considère en outre que la « *modulation appliquée aux gares de segment A et TGA-Bordeaux Saint-Jean* » serait « *manifestement sous-évaluée* ». Elle en veut pour preuve le fait « *[qu']une double rame TGV OUIGO, avec plus de 1100 places assises, de 400 m de long, stationnant sur le quai 1 de la gare de Bordeaux Saint-Jean (TGA), avec de multiples accès directs depuis la ville sans devoir utiliser la moindre rampe ou le moindre ascenseur ou escalator, est facturée seulement, aux termes du DRG 2020, 1,8 fois le tarif d'une rame TER de 150 places assises et de 50 m de long seulement, accueillie sur un quai lointain ou sur l'un des quais A, B ou C, non visibles lorsque l'utilisateur arrive en gare depuis le Tramway par exemple* ».
76. La Région Nouvelle-Aquitaine critique enfin le fait que le DRG 2020 prévoit une application échelonnée dans le temps du coefficient de modulation, avec une augmentation annuelle de 0,1 pour atteindre sa valeur cible de 2,3 en 2025.
77. En réponse aux arguments de la Région Nouvelle-Aquitaine, SNCF Gares & Connexions souligne, dans ses observations, que le décret du 20 janvier 2012 susvisé ouvre, à son article 3, I, une simple faculté pour le gestionnaire de moduler les tarifs des redevances, et non une obligation.
78. Elle soutient également que l'introduction des critères supplémentaires demandés par la Région serait inopportune sur les plans économique et technique. Elle note que si le raisonnement de la Région devait être suivi, « *il faudrait aller jusqu'à calculer des redevances en fonction de corrélations spécifiques entre chaque quai de gare, chaque train et chaque passager utilisant ces infrastructures, voire au regard des avantages qui seraient effectivement procurés à chaque candidat, sans considération des coûts induits par l'utilisation de la gare* », et qu'une telle approche serait à la fois « *sans fin* », « *subjective* » et « *techniquement irréalisable* ».
79. S'agissant, enfin, du coefficient de modulation de 1,8 fixé dans le DRG 2020, SNCF Gares & Connexions note qu'il vise à traduire la différence de coûts entre les trains régionaux et les autres trains, et permet déjà d'atteindre « *les objectifs voulus par la Région Nouvelle-Aquitaine* ». Elle qualifie par ailleurs l'étude économétrique sur la base de laquelle ce coefficient a été établi de « *rigoureuse* » et note qu'elle « *a engagé, à compter du DRG pour l'HDS 2022, un important travail d'amélioration du mécanisme de modulation tarifaire afin de mieux prendre en compte et mieux refléter les inducteurs de coûts supportés par les différentes catégories de transporteurs* », cette évolution se traduisant « *par une prise en considération affinée du nombre de voyageurs, dans l'objectif d'assurer une répartition plus juste et plus représentative des charges entre les services conventionnés régionaux et les services de longue distance* ».

b. Analyse de l'Autorité

80. Aux termes de l'article 3, I, du décret du 20 janvier 2012 susvisé, « *[le] 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 [...]* ».
81. En premier lieu, il ressort clairement de ces dispositions que SNCF Gares & Connexions n'était pas tenue de mettre en place une modulation ni, *a fortiori*, de prévoir des critères de modulation tels que proposés par la Région Nouvelle-Aquitaine.
82. En deuxième lieu, l'Autorité relève que le coefficient de modulation appliqué par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2020 permet d'ores et déjà de prendre en compte les préoccupations de la Région, notamment dans la mesure où la modulation de la redevance due au titre de la prestation de base en fonction du type de service – conventionné ou non conventionné – a précisément été conçue pour refléter les différences de coûts engendrées par les différences de taille et d'import entre les trains régionaux et les trains nationaux.

83. En effet, la longueur et la capacité d'emport des trains sont deux facteurs essentiels pour le dimensionnement des gares et ont donc une influence directe sur le coût de celles-ci. La longueur des quais est en effet déterminée par celle des trains qu'ils doivent recevoir, et les installations d'accueil du public sont dimensionnées en fonction des pics d'affluence de voyageurs attendus, qui dépendent de la capacité d'emport des trains. Il apparaît dès lors pertinent de moduler les redevances d'accès en fonction de ces deux critères.
84. Or, il existe une forte corrélation entre le type de service, d'une part, et la longueur des trains et le nombre de voyageurs transportés, d'autre part. Ainsi, les rames utilisées par les services de transport régional sont d'une longueur significativement inférieure aux rames TAGV en service les trains nationaux transportent un nombre de passagers significativement supérieur aux trains régionaux utilisés pour les services conventionnés.
85. Dès lors, en choisissant de retenir comme critère de modulation le type de service de transport, le gestionnaire des gares a bien pris en compte la longueur et la capacité d'emport des trains. Il n'apparaît donc pas fondé d'ajouter, comme le demande la Région Nouvelle-Aquitaine, de nouveaux critères liés à la longueur des trains et au nombre de passagers.
86. Par ailleurs, s'agissant du critère d'accessibilité des quais, que la Région voudrait également prendre en compte dans la modulation, l'Autorité estime que celui-ci ne reflète pas « *une différence objective de coût de la prestation régulée* » et n'incite pas à « *une utilisation optimale des ressources*² », comme l'exige pourtant le I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé pour la mise en place d'une modulation. Il n'apparaît dès lors pas fondé d'ajouter un tel critère de modulation.
87. **Au regard de l'ensemble des éléments exposés aux points 80 à 86, la demande de la Région relative à la modification du DRG 2020 pour prévoir l'introduction de critères supplémentaires de modulation de la prestation de base par rapport à la seule unité « départ-train » doit être rejetée.**

3.2.3. Sur la demande relative à la mise en œuvre des injonctions sollicitées dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision à venir, en mettant à jour en conséquence les documents de référence à compter de l'horaire de service 2014

88. L'Autorité relève que l'examen de la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine relative à l'application dans le temps des injonctions sollicitées est conditionné à l'adoption effective de ces dernières.
89. En l'absence de telles injonctions dans la présente décision, cette demande de la Région est devenue sans objet.

² À cet égard, il convient de relever que ni les entreprises ferroviaires, ni le gestionnaire des gares ne choisissent le quai auquel sera affecté à chaque circulation, mais SNCF Réseau.

DÉCIDE

Article 1 Les demandes de la Région Nouvelle-Aquitaine sont rejetées.

Article 2 Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à la Région Nouvelle-Aquitaine et à SNCF Gares & Connexions et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 20 novembre 2025.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud