

# ANNEXE 3.2

## Modalités de calcul des redevances

DRG 2021

VERSION MAI 2021 – POUR SAISINE DE L'ART

# SOMMAIRE

<b>1. PRINCIPES DE TARIFICATION DU SERVICE DE BASE EN GARE .....</b>	<b>3</b>
1.1 TARIFICATION DE LA PRESTATION DE BASE UNIFIEE .....	3
1.2 TARIFICATION DE LA PRESTATION D'EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES PERSONNES HANDICAPEES ET DES PMR 3	
1.3 TARIFICATION DE LA PRESTATION TRANSMANCHE .....	3
1.4 TARIFICATION DE LA PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT .....	4
1.5 TARIFICATION DE LA PRESTATION DE MISE A DISPOSITION D'ESPACES OU DE LOCAUX POUR LA VENTE DE TITRES DE TRANSPORT FERROVIAIRE .....	4
<b>2. PRINCIPES DE TARIFICATION DES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES .....</b>	<b>4</b>
2.1 OCCUPATION D'ESPACES OU DE LOCAUX EN GARE .....	4
2.2 UTILISATION D'INSTALLATIONS SPECIFIQUES .....	5
<b>3. METHODE DE CALCUL DES REDEVANCES DE LA PRESTATION DE BASE UNIFIEE .....</b>	<b>5</b>
3.1 COMPTE DE GARE ET PERIMETRE DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES .....	5
3.1.1 REGLES D'IDENTIFICATION ET D'AFFECTATION DES CHARGES AU PERIMETRE DES TRANSPORTEURS.....	5
3.1.2 AFFECTATION DES CHARGES COURANTES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION .....	7
3.1.3 DOTATION AUX AMORTISSEMENTS.....	12
3.1.4 COUT DES CAPITAUX ENGAGES .....	12
3.1.5 PRINCIPE DE RETROCESSION DES PRESTATIONS NON REGULEES .....	13
<b>4. REGLES ET PRINCIPES COMPTABLES .....</b>	<b>13</b>
4.1 MODES ET DUREES D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	13
4.2 DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES .....	14
4.3 TEST DE PERTE DE VALEUR .....	15
4.4 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT .....	15
4.5 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS .....	15
4.5.1 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET STRUCTURE DES FINANCEMENTS.....	15
4.5.2 PRODUITS DE CESSION .....	16

# 1. PRINCIPES DE TARIFICATION DU SERVICE DE BASE EN GARE

Le service de base est qualifié de prestation régulée. Suivant les termes du décret n°2012-070 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016, les redevances liées aux prestations régulées mentionnées à l'article 4 du décret n°2012-70 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 à l'article 13-1-I du décret n°2003-194 du 07 mars 2003.

Ces charges comprennent :

- L'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation ;
- Le financement de la dotation aux amortissements des investissements, y compris les investissements de renouvellement et de mise aux normes, net des subventions reçues ;
- Le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements.

Le principe de tarification est appliqué pour chacun des périmètres de gestion.

## 1.1 TARIFICATION DE LA PRESTATION DE BASE UNIFIEE

Les tarifs de la prestation de base unifiée applicables à chaque Entreprise Ferroviaire (EF dans la suite du document) sont établis par périmètre de gestion, en tenant compte du nombre de départs de trains commerciaux prévu.

Les barèmes tarifaires de l'ensemble des gares de voyageurs, toutes intégrées dans l'un des périmètres de gestion, figurent en annexe A1.

## 1.2 TARIFICATION DE LA PRESTATION D'EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES PERSONNES HANDICAPEES ET DES PMR

L'assistance à l'embarquement et au débarquement du train ne donne pas lieu à une facturation supplémentaire. Les charges liées à cette prestation sont incluses dans la prestation de base unifiée.

Conformément aux dispositions du décret n°2012-70, une EF peut souhaiter assurer elle-même la prestation.

## 1.3 TARIFICATION DE LA PRESTATION TRANSMANCHE

Pour les EF franchissant le tunnel sous la Manche, la prestation Transmanche est réalisée et facturée en sus de la prestation de base unifiée (accès aux surfaces, équipements et services nécessaires aux EF souhaitant emprunter le tunnel sous la Manche).

Le tarif est établi selon deux modalités différentes :

- Pour les gares desservies régulièrement, repérées par un astérisque en annexe A0 (Paris-Nord, Lille-Europe, Marne-La-Vallée et Calais-Frethun) : la tarification s'effectue au nombre de départs de trains commerciaux identifiés ; le tarif par gare et par train est fixe sans pondération ;
- Pour les autres gares, n'étant pas repérées par un astérisque dans l'annexe A0, la tarification sera forfaitaire sur la base du devis annuel établi par SNCF Gares & Connexions.

## 1.4 TARIFICATION DE LA PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT

La tarification de cette prestation est établie en fonction de la prévision du nombre de passages validés avec un titre de transport.

Le tarif est établi par périmètre de gestion sur la base de l'assiette de charges locale (notamment investissement, maintenance, nettoyage) et nationale (notamment système d'information).

Les charges communes au niveau national (système d'information en particulier) sont ventilées en fonction du nombre de portes.

## 1.5 TARIFICATION DE LA PRESTATION DE MISE A DISPOSITION D'ESPACES OU DE LOCAUX POUR LA VENTE DE TITRES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les principes de tarification applicables sont identiques à ceux de la prestation de mise à disposition d'espaces et de locaux décrite au paragraphe suivant.

## 2. PRINCIPES DE TARIFICATION DES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES

### 2.1 OCCUPATION D'ESPACES OU DE LOCAUX EN GARE

SNCF Gares & Connexions met à disposition des EF, à leur demande, des espaces ou locaux en gare au titre de la prestation complémentaire définie dans le décret n°2012-70 modifié. L'accord prend la forme d'une Convention d'Occupation Temporaire du domaine public ferroviaire. Sont considérées comme prestations complémentaires les mises à disposition de locaux pour avitaillement ou nettoyage et coupure pour les roulants.

Les études relatives à l'accueil en gare d'un occupant font l'objet d'un devis établi en fonction de la gare concernée et des moyens que SNCF Gares & Connexions engage pour assurer la prestation dans les meilleures conditions. Les frais d'études couvrent l'état des lieux, les devis pour les éventuels travaux de mise à disposition, la faisabilité et le phasage des travaux, l'analyse des risques initiale, obligatoire dans le cadre de l'Inspection Commune Préalable (ICP), et la rédaction d'un plan de prévention le cas échéant. Si l'EF souhaite donner suite, l'emplacement est alors mis à disposition moyennant le paiement d'une redevance d'occupation comprenant une part de prix de marché et une part des coûts de revient (charges d'exploitation et charges de capital allouées à ces espaces). La proportion de prix de marché et de coût de revient dans le calcul du loyer s'établit respectivement à 80% et 20%. En outre, les prix, gare par gare, sont modulés à l'intérieur de certaines gares suivant leur emplacement, catégorisé en deux zones principales :

- la zone dite « cœur de gare », ou zone ouverte à la circulation des voyageurs ;
- la zone hors « cœur de gare », qui rassemble les locaux éloignés des flux de voyageurs ;

Conformément à l'avis du régulateur n°2015-005, SNCF Gares & Connexions a mis progressivement en ligne à partir de début 2016 les plans des gares nationales permettant d'identifier l'emplacement des différents types de zone.

L'annexe A2 fournit la grille tarifaire des redevances cœur de gare et hors cœur de gare.

Les redevances présentées sont valables pour tous les transporteurs dans les mêmes conditions et ne peuvent faire l'objet de négociation.

Les redevances applicables sont celles qui sont approuvées chaque année par le régulateur.

## 2.2 UTILISATION D'INSTALLATIONS SPECIFIQUES

L'utilisation d'installations spécifiques existantes en gare, telles que les installations de préchauffage des rames ou les bouches à eau, est facturée sur la base des éventuels coûts identifiés de la maintenance préventive et curative mise en œuvre pour assurer le maintien en l'état de l'installation.

## 3. MÉTHODE DE CALCUL DES REDEVANCES DE LA PRESTATION DE BASE UNIFIÉE

Les redevances sont construites suivant une méthode de tarification basée sur les coûts, y compris la rémunération du capital investi par SNCF Gares & Connexions. Le périmètre des coûts inclut les charges d'exploitation, les dotations aux amortissements, la rémunération du capital et une quote-part de frais de structure de SNCF Gares & Connexions et du groupe public ferroviaire.

La méthodologie utilisée pour déterminer les redevances et leurs modulations est décrite ci-après.

Le calcul de l'assiette de charges donnant lieu à redevance repose sur trois étapes :

1. Établissement d'un compte de gares pour chaque périmètre de gestion et définition du sous-périmètre transporteur ;
2. Application des règles d'affectation des charges ;
3. Application du principe de rétrocession de 50% du résultat courant positif, après impôt sur les sociétés, provenant des activités non régulées.

### 3.1 COMPTE DE GARE ET PERIMETRE DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

Pour chaque périmètre de gestion, un compte est établi, permettant d'identifier les coûts associés à ce périmètre.

Les coûts du périmètre de gestion sont répartis selon deux périmètres d'activité :

- Le périmètre des transporteurs ferroviaires (tarif de gare),
- Le périmètre des occupants de la gare (locataires & concessionnaires).

L'assiette de coûts prévisionnels est établie à partir de données prévisionnelles relatives aux coûts des agents, aux coûts des activités réalisées par des prestataires extérieurs (nettoyage, gardiennage, entretien des ascenseurs et escaliers mécaniques...), à la productivité et à la programmation des investissements.

La détermination des charges affectées au périmètre transporteur se fonde sur :

- La comptabilité générale afin de connaître la nature des charges (nettoyage, entretien...),
- La comptabilité analytique afin d'affecter les charges suivant leur destination.

#### 3.1.1 Règles d'identification et d'affectation des charges au périmètre des transporteurs

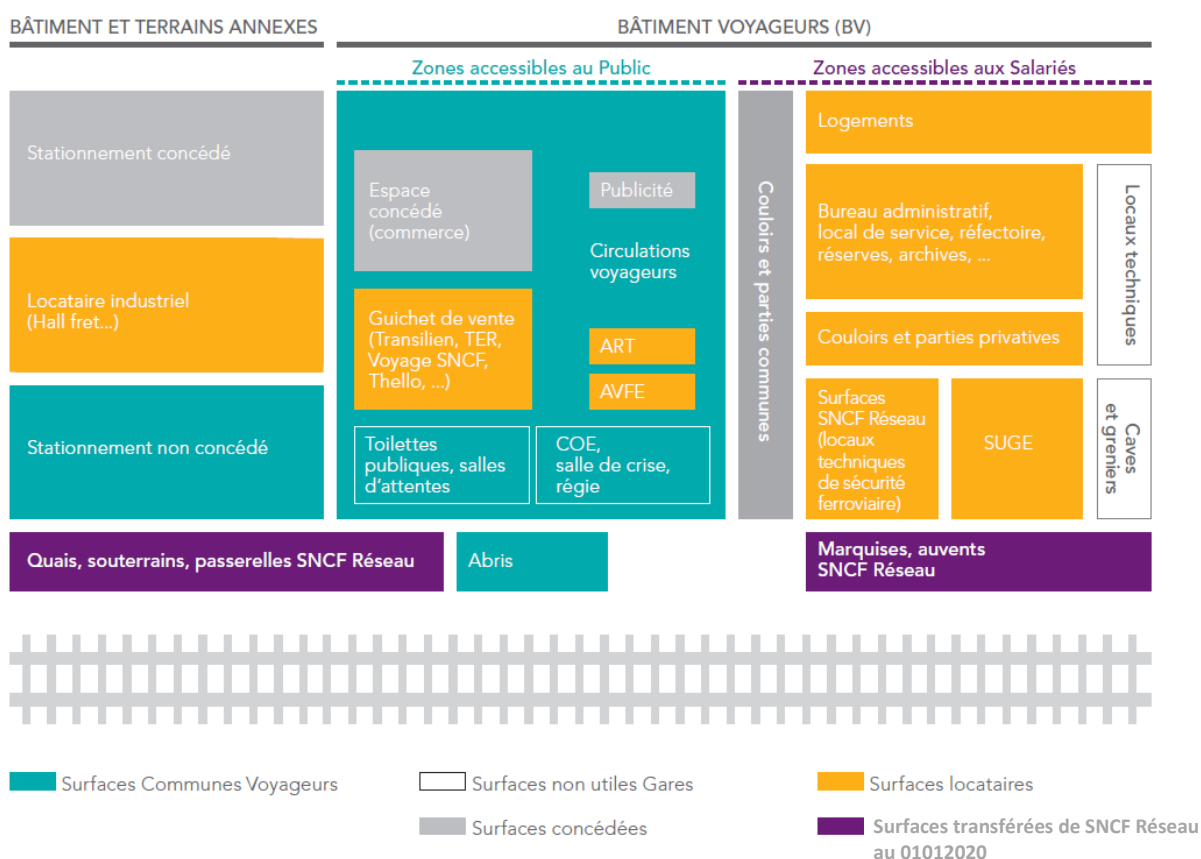
La gestion des gares recouvre deux types de charges :

- 1) Les coûts directement affectables à un périmètre de gestion, composés des charges liées à l'exploitation de la gare (gestion de site et services en gare), des charges de capital (DOTAM et CMPC) et des impôts et taxes ; parmi ces coûts certains sont directement affectables au périmètre « transporteur régulé », d'autres nécessitent l'emploi de clés de répartition.
- 2) Les coûts répartis sur l'ensemble des périmètres de gestion, en l'occurrence les frais de structure.

La répartition de ces charges dépend du classement des surfaces de la gare en différentes catégories, en fonction de leurs caractéristiques :

- **Zone cœur de gare** : parties visibles et accessibles à la clientèle de la gare et aux agents des transporteurs ferroviaires, concessionnaires et locataires situés dans cette zone
- **Zone bureau** : surfaces occupées par des services internes ou externes à l'entreprise dans les étages des bâtiments
- **Zone industrielle** : entrepôts ou anciennes halles Fret distincts du bâtiment voyageurs
- **Zone quai** : englobe tout le patrimoine transféré de SNCF Réseau (quais, passerelles, passages souterrains, chemins d'accès, ...)

Ci-après figure l'exemple du « zoning » d'une grande gare permettant de ventiler les surfaces en fonction de leur utilisation.



Ce zoning permet de construire des clés de répartition pour la ventilation des charges. Les surfaces de chaque gare sont ainsi catégorisées selon le triplet suivant :

- Le type d'occupants (transporteurs ferroviaires, locataires ou concessionnaires) ;
- Le type de zone : « cœur de gare » et « autres surfaces » ;
- Le type de prestation réalisée : régulée ou non régulée.

Les superficies ainsi affectées vont permettre de déterminer deux clés :

- La clé de répartition « m<sup>2</sup> totaux », selon le nombre de m<sup>2</sup> du triplet par zone rapporté aux m<sup>2</sup> totaux, les m<sup>2</sup> totaux correspondant à l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces « autres » (caves et greniers, auvents, stationnement) ;
- La clé de répartition « m<sup>2</sup> cœur de gare », selon le nombre de m<sup>2</sup> des triplets du cœur de gare par zone rapporté aux m<sup>2</sup> totaux du cœur de gare, les m<sup>2</sup> du cœur de gare correspondant à la prise en compte de l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces de bureaux présentes dans cette zone ;

### Affectation des immobilisations :

Les immobilisations sont classées par bâtiment et affectées à chacune des gares au sein du système d'information de SNCF Gares & Connexions. Ces immobilisations ont été codifiées pour les affecter à un périmètre.

Les charges associées aux immobilisations affectées au cœur de gare ou à la totalité du bâtiment sont imputées au prorata des clés de surface, soit respectivement la clé « m<sup>2</sup> cœur de gare » ou la clé « m<sup>2</sup> totaux ».

Pour les immobilisations dont la mise en service est prévue entre 2019 et 2021, une codification par programme est réalisée afin de déterminer leur affectation à un périmètre (cf. ci-dessous tableau d'affectation des programmes d'investissements).

**Tableau d'affectation des programmes d'investissements :**

Programme Tarifaire	Description Sommaire	Affectation
Accessibilité	Adaptation de la gare dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances	Transporteur
Vidéo	Développement de la vidéoprotection	Transporteur
Information Voyageurs	Toute installation fixe ou dynamique d'information / orientation des voyageurs	Transporteur
Services et Outils expl gare	Développement des services à destination de l'ensemble des voyageurs de la gare (attente, toilettes, chariots,...) Equipements destinés à l'exploitation et la gestion opérationnelle de la gare	Transporteur
Rplct APE (Asc. / EM/ Porte auto)	Rénovation ou remplacement d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques	Surface Cœur de gare
Mod Cœur de gare	Projet d'adaptation de la gare à l'augmentation du trafic voyageur, à l'environnement urbain Rénovation du cœur de gare	Surface Cœur de gare
Patrimoine (bâtiment)	Projet de maintien en condition opérationnelle des installations (hors ascenseurs et escaliers mécaniques)	Surface totale du Bâtiment
Concessionnaires	Projet de valorisation d'espace à destination des concessionnaires ou commerces en gare	Surfaces concessionnaires
Locataire non régulé	Projet de valorisation d'espace à destination des locataires internes non régulés	Surfaces locataires non régulés
Locataire régulé	Projet de valorisation d'espace à destination des locataires internes régulés	Surfaces locataires régulés
Transmanche	Equipements relatifs à la zone d'embarquement Transmanche	Transporteurs Transmanche

S'agissant des immobilisations liées au patrimoine transféré de SNCF Réseau et aux portes d'embarquements, elles sont directement affectées au périmètre transporteur.

### 3.1.2 Affectation des charges courantes d'entretien et d'exploitation

### 3.1.2.1 Charges de services de gare

L'ensemble des charges de services de gare décrites ci-dessous sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs.

#### ➤ Consignes et objets trouvés

Les charges engagées pour la gestion et le fonctionnement des consignes et espaces prévus pour les objets trouvés résultent de services réalisés par le prestataire escale de la gare. Les charges de fonctionnement sont nettes des montants perçus auprès des utilisateurs de ce service.

#### ➤ Service bagages et chariots

Les charges correspondent aux prestations réalisées et aux dépenses liées à l'entretien des équipements servant à ces prestations.

#### ➤ Centre Opérationnel Escale (COE)

Les charges liées à la gestion opérationnelle de la plateforme résultent de services réalisés par le prestataire escale de la gare consistant en la préparation pré-opérationnelle et la réalisation de :

- L'organisation et le pilotage de la production en situation normale et en situation perturbée des équipes et des prestataires de la gare,
- La gestion et la diffusion de l'information collective,
- La coordination de plateforme.

#### ➤ Prise en charge des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) en gare (au titre de la prestation de base)

Les charges liées aux prestations d'accompagnement ou d'assistance nécessaire pour le voyage d'une personne à mobilité réduite résultent de services réalisés par le prestataire escale de la gare.

#### ➤ Accueil général

Les charges liées aux prestations d'aide, d'orientation et d'information des voyageurs peuvent être réalisées de manière nomade ou dans des bulles ou bureaux, de façon prévue ou inopinée (situation perturbée). Elles sont réalisées par le prestataire escale de la gare. Elles concernent notamment :

- L'offre de transport (gares desservies, heures d'arrivée, correspondances ...),
- L'environnement de la gare et l'intermodalité,
- Les services de la gare.

### 3.1.2.2 Charges de gestion de site

Les charges de gestion de site liées au patrimoine transféré de SNCF Réseau sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs.

S'agissant du patrimoine historique de SNCF Gares & Connexions, l'affectation pour chacune des charges de gestion de site est précisée ci-après.

#### ➤ Nettoyage des zones accessibles au public

Les charges liées aux opérations de nettoyage des zones accessibles au public et des zones d'exploitation des gares, qu'elles soient périodiques ou ponctuelles, résultent soit des prestations externes contractualisées avec des entreprises soit des prestations internes réalisées.

Ces charges sont affectées par gare et directisées sur le périmètre de gestion correspondant, au prorata des surfaces cœur de gare.

### **➤ Nettoyage et gardiennage des toilettes**

Les dépenses engagées pour les opérations de nettoyage, de gardiennage et de maintenance des toilettes publiques en gares correspondent à des prestations contractualisées avec des entreprises externes.

Ces charges sont affectées au périmètre des transporteurs.

### **➤ Entretien et maintenance des ascenseurs, portes et escaliers mécaniques en zone SNCF Mobilités accessible au public**

Les dépenses d'entretien des équipements fixes (portes automatiques, ascenseurs, escaliers mécaniques), propriété de SNCF Gares & Connexions et situés dans les zones accessibles au public incluent également les dépenses de contrôle réglementaire et les opérations particulières (remplacement de matériel à l'identique ou mise en conformité).

Ces charges sont affectées par gare et directisées sur le périmètre de gestion correspondant, au prorata des surfaces cœur de gare.

### **➤ Entretien des autres installations**

L'entretien des installations comprend le gros entretien non immobilisable (maintenance propriétaire et « propriétaire élargie » relative aux installations fixes de chauffage, ventilation et climatisation et aux installations d'énergie électrique, à l'éradication de l'amiante dans les bâtiments et ses équipements,...), l'entretien locatif et l'entretien d'équipements autres que les ascenseurs, les portes et escalators (entretien des échangeurs de monnaie, réparations de nacelles, mise en place de codes-barres dans le cadre de SuiMaGare).

Ces charges sont réparties, selon les cas, au prorata des surfaces totales (clé « m<sup>2</sup> totaux ») ou des « m<sup>2</sup> cœur de gare ». Les charges propriétaire liées au gros entretien et les charges liées à l'entretien locatif sont réparties au prorata des surfaces totales ; les charges liées à l'entretien d'autres équipements sont réparties au prorata des « m<sup>2</sup> cœur de gare ».

### **➤ Tour de gare, ouverture et fermeture de gare**

Les charges afférentes à l'ouverture et à la fermeture des gares et au tour de gare correspondent aux prestations de contrôle de l'état des installations lors du tour de gare (propreté et sûreté de la gare, fonctionnement des installations mises à la disposition des clients) et aux prestations de pilotage des relations entre les intervenants internes (Agences Bâtiments Energie – entité chargée, au sein de SNCF Gares & Connexions, de la maintenance de bâtiments gares - ), les intervenants du groupe SNCF (SUGE) et les partenaires externes (police, services d'incendie, de secours, associations, municipalités, autres transporteurs, comités de site...).

Ces charges sont affectées par gare et directisées sur le périmètre de gestion correspondant au prorata des surfaces cœur de gare.

### ➤ **Energie et Fluides**

Il s'agit des dépenses de fluides (électricité, eau, gaz, autres combustibles) engagées dans le périmètre des circulations communes aux voyageurs uniquement (hors dépenses de fluides directisées vers les espaces privatifs des concessionnaires et des locataires de locaux de service).

Ces charges sont affectées par gare et directisées sur le périmètre de gestion correspondant au prorata des surfaces cœur de gare.

### ➤ **Maintenance des systèmes d'information**

Il s'agit des dépenses liées à l'entretien des équipements Télécoms (SI voyageurs, sonorisation, chronométrie, vidéosurveillance).

Ces charges sont affectées par gare et sont imputées exclusivement sur le périmètre des transporteurs.

### ➤ **Gardiennage, surveillance et missions solidarité**

Les prestations d'îlotage et de surveillance directe dans les zones accessibles au public sont réalisées en partie par des sociétés privées de surveillance et de gardiennage.

En complément, des missions de solidarité envers les personnes en situation de difficulté sociale, psychologique et économique (sans domicile fixe, ...) sont confiées à des associations et à des travailleurs sociaux spécialisés.

Ces charges sont affectées par gare et directisées sur le périmètre de gestion correspondant au prorata des surfaces cœur de gare.

### ➤ **Suge**

Les prestations d'îlotage et de surveillance directe dans les zones accessibles au public sont réalisées en partie par la Surveillance Générale.

Pour les grandes gares A, ces charges sont affectées en partie (31%) en direct à la prestation de base et le solde 69% au prorata des surfaces cœur de gare.

Pour les autres gares, ces charges sont affectées uniquement au prorata des surfaces cœur de gare.

### ➤ **Sécurité incendie**

Il s'agit des charges liées aux missions de sécurité incendie.

Ces charges sont affectées par gare et directisées sur le périmètre de gestion correspondant au prorata des surfaces totales (clé « m<sup>2</sup> totaux »).

## **➤ Mobilier – Equipement des gares**

Ces charges sont liées à l'achat et à l'entretien des abris voyageurs (montants inférieurs à 3 000 €), bancs, sièges, ....

Ces charges sont affectées par gare et imputées exclusivement sur le périmètre des transporteurs.

### **3.1.2.3 Prestations Transmanche**

Les charges liées aux prestations réalisées pour les entreprises ferroviaires souhaitant emprunter le tunnel sous la manche correspondent à :

- La définition et la gestion du dispositif de sécurité et anti-intrusion, y compris la maintenance des équipements destinés au contrôle des bagages,
- L'organisation fonctionnelle, la gestion et le suivi des services de Police, d'Immigration et des Douanes,
- L'organisation et la gestion de l'accès à la zone d'embarquement à destination de la Grande-Bretagne,
- La gestion des flux,
- La gestion des informations Transmanche en situation normale,
- La gestion en situations perturbées (astreinte, information voyageurs).

Ces charges sont affectées au périmètre des transporteurs concernés et à la prestation Transmanche.

### **3.1.2.4 Prestations portes d'embarquement**

Les charges liées à cette prestation sont :

- Les charges d'investissement en matériel, système d'information et travaux
- Les charges de maintenance
- Les charges de nettoyage
- Les charges de pilotage du programme

Ces charges sont affectées aux seuls transporteurs utilisateurs des portes.

### **3.1.2.5 Autres charges**

#### **➤ Sinistres et coûts de mise en conformité**

Ces charges correspondent à des charges récurrentes de sinistres et à des prévisions de dépenses environnementales (désamiantage, élimination des cuves à fuel à simple peau et des PCB, ...).

Ces charges sont réparties sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces totales (clé "m<sup>2</sup> totaux").

#### **➤ Frais de maîtrise d'ouvrage**

Les frais de maîtrise d'ouvrage correspondent à 2,85% des frais engagés sur les investissements prévisionnels du présent DRG.

Ces frais sont affectés sur le périmètre concerné de manière directe ou répartis sur l'ensemble des périmètres au prorata des clés surfaces (clé « m<sup>2</sup> totaux » pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé « m<sup>2</sup> cœur de gare » pour les immobilisations associées au cœur de gare) selon la codification propre à chacune de ces immobilisations.

### ➤ **Frais d'émergence des projets**

Les frais d'émergence de l'année correspondent à 5,5% des montants d'investissements tous fonds programmés pour l'année N+1 du présent DRG.

Les frais d'émergence sont ventilés sur les périmètres de gestion au prorata du chiffre d'affaires et répartis sur les périmètres des transporteurs, des locataires et des concessionnaires.

#### **3.1.2.6 Frais de fonctionnement & redevance d'entreprise**

Les frais de fonctionnement sont composés des frais relatifs (1) aux fonctions support du siège de SNCF Gares & Connexions et des Directions Régionales Gares (exemple : la direction générale, la direction des ressources humaines, la direction finances et régulation ou encore le secrétariat général) et (2) aux opérations (exemple : direction digitale, direction des opérations et territoriales).

Les charges correspondantes sont ventilées sur les périmètres de gestion au prorata du chiffre d'affaires.

La redevance d'entreprise correspond à une quote-part des frais de structure des fonctions transverses facturées à SNCF Gares & Connexions.

#### **3.1.2.7 Impôts, taxes et versements assimilés (TVA)**

La charge d'impôts se compose de la contribution économique territoriale, de la taxe foncière, de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, des taxes et autres impôts locaux.

Les impôts et taxes par gare sont affectés sur l'ensemble des périmètres au prorata des surfaces totales (clé "m<sup>2</sup> totaux").

#### **3.1.3 Dotation aux Amortissements**

Les dotations aux amortissements prévisionnelles, nettes de subventions, concernent les immobilisations (bâtiments et équipements) mises en service au 31 décembre 2018 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services entre 2019 et 2021 (amortissements prévisionnels).

En fonction de la codification des immobilisations, ces charges sont :

- Soit affectées au périmètre concerné de manière directe ;
- Soit réparties sur les périmètres au prorata des clés surfaces (clé « m<sup>2</sup> totaux » pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé « m<sup>2</sup> cœur de gare » pour les immobilisations associées au cœur de gare).

#### **3.1.4 Coût des capitaux engagés**

Le coût des capitaux engagés correspond aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée.

En pratique, le coût des capitaux engagés est obtenu en appliquant un taux de rémunération du capital (avant impôt) à la quote-part de la valeur nette comptable des actifs affectés au périmètre des transporteurs. Les principes d'affectation des valeurs nettes comptables au périmètre des transporteurs sont identiques aux règles d'affectation des amortissements.

Les valeurs nettes comptables et les amortissements sont des valeurs historiques ; elles ne sont donc pas revalorisées de l'inflation.

### 3.1.5 Principe de rétrocession des prestations non régulées

Une rétrocession basée sur le résultat courant prévisionnel des activités non régulées est intégrée aux tarifs 2021 de la prestation de base et de la prestation Transmanche.

Conformément au décret du 7 mars 2003, modifié par les décrets n°2012-70 du 20 janvier 2012 et n°2016-1468 du 28 octobre 2016, art 13.1-IV « *le résultat courant positif, déterminé pour chaque périmètre de gestion définis au I, provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées [...] dans les gares de voyageurs du réseau ferré national vient en déduction, à hauteur de 50%, des charges prises en compte [...] pour ce même périmètre de gestion pour la fixation des redevances liées aux prestations régulées [...]. Ce résultat est net de l'ensemble des charges d'exploitation directement liées à ces activités et intègre une rémunération des capitaux mobilisés ainsi que le financement de la dotation aux amortissements* ».

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

Le cas échéant, pour les gares disposant d'une plateforme dédiée au service Transmanche, la répartition de la rétrocession entre prestation de base et prestation Transmanche se fait au prorata du chiffre d'affaires non régulé réalisé sur chacun des périmètres.

## 4. RÈGLES ET PRINCIPES COMPTABLES

Les comptes de SNCF Gares et Connexions sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne.

### 4.1 MODES ET DUREES D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont amorties suivant le mode linéaire en fonction de leur rythme d'utilisation, y compris le matériel informatique qui est amorti sur une durée d'utilité de 4 ou 5 ans selon la catégorie d'immobilisation.

Plus précisément, les durées retenues pour le périmètre historique SNCF Gares & Connexions sont décrits dans le tableau suivant :

<b>Aménagements des terrains</b>	20 ans
<b>Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs ...)</b>	
Gros œuvre	50 ans
Clos et couvert	25 ans
Second œuvre	25 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
<b>Constructions simples (ateliers, entrepôts ...)</b>	
Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
<b>Autres</b>	
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

Les durées retenues pour le périmètre transféré SNCF Réseau sont les suivantes :

<b>Installations foncières sur sol propre</b>	50 ans
<b>Passages souterrains</b>	50 ans
<b>Ouvrages franchissement voies-passerelles</b>	50 ans
<b>Quais voyageurs et marchandises</b>	20 ans

## 4.2 DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

L'amoindrissement de la valeur d'éléments d'actif, résultant de causes dont les effets ne sont pas jugés irréversibles, est constaté par une dépréciation. Ces dépréciations (comme les amortissements) sont inscrites distinctement à l'actif en diminution de la valeur des éléments correspondants.

Les actifs corporels immobilisés font l'objet d'une dépréciation lorsque, du fait d'événements ou de circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), leur valeur recouvrable apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

## 4.3 TEST DE PERTE DE VALEUR

L'entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre ou reprendre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur nette recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif est définie comme la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

Les tests sont réalisés au niveau de chaque unité génératrice de trésorerie représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de l'utilisation et de la sortie des actifs concernés. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles :

- Les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur une durée de 10 ans et validés par les organes de direction ;
- Au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation attendue en France, dans la limite de la durée de vie des actifs testés ;
- L'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature de l'activité. Le taux d'actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital.

Les dépréciations d'actifs effectuées à l'issue d'un test de perte de valeur ne sont pas prises en compte dans la base d'actif utilisée pour le calcul des charges de capital des prestations régulées.

## 4.4 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

SNCF Gares & Connexions perçoit des subventions d'investissements sous forme de financement par des tiers pour certaines de ses immobilisations ; les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent (immobilisations incorporelles, corporelles). Les subventions relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

## 4.5 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS

### 4.5.1 Programmes d'investissements et structure des financements

La trajectoire d'investissements, tous financements confondus, retenue lors de la construction des tarifs 2021 comporte des investissements à hauteur de 2,4 milliards d'euros pour le cumul des trois années 2019, 2020 et 2021.

En fonction de la nature des investissements, les amortissements et la rémunération du capital afférents se retrouvent pour tout ou partie dans les tarifs du service de base.

Concernant l'affectation des subventions reçues, SNCF Gares & Connexions emploie la règle suivante :

- Les subventions sont affectées sur les projets auxquels elles sont liées et donc gare par gare ;
- Les subventions sont affectées en priorité aux programmes pesant à 100% sur la facture des transporteurs ;
- Le solde éventuel est réparti sur les programmes dont la prise en charge par le périmètre des transporteurs est la plus élevée.

#### 4.5.2 Produits de cession

Conformément à l'article L. 2111-20 IV. du Code des transports, le montant des prix de cession et des indemnités perçus par la société SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 sont utilisés pour l'aménagement et le développement des biens immobiliers qui leur sont attribués par l'Etat. Une comptabilité spéciale retrace cette utilisation.