

ANNEXE 3.2

Modalités de calcul des redevances

DRG 2025

VERSION JUILLET 2024 POUR SAISINE

SOMMAIRE

1. PRINCIPES DE TARIFICATION DES SERVICES REGULES	3
1.1 TARIFICATION DE LA PRESTATION DE BASE UNIFIEE	3
1.1.1 L'EVOLUTION VERS UNE TARIFICATION BINOMIALE	3
1.1.2 LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE GRILLE TARIFAIRE.....	4
1.2 TARIFICATION DE LA PRESTATION PLATEFORME UNIQUE.....	5
1.3 TARIFICATION DE LA PRESTATION D'EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES PERSONNES HANDICAPEES ET DES PMR	6
1.4 TARIFICATION DE LA PRESTATION TRANSMANCHE.....	6
1.5 TARIFICATION DE LA PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT.....	6
1.6 TARIFICATION DE LA PRESTATION DE MISE A DISPOSITION D'ESPACES OU DE LOCAUX POUR LA VENTE DE TITRES DE TRANSPORT FERROVIAIRE.....	6
1.7 TARIFICATION POUR LA MISE A DISPOSITION D'ESPACES OU DE LOCAUX EN GARE AUTRES QUE CEUX DESTINES A LA VENTE DE BILLETS.....	7
1.8 TARIFICATION DE L'UTILISATION D'INSTALLATIONS SPECIFIQUES	8
1.9 TARIFICATION DE TRAITEMENT DES DECHETS.....	8
2. METHODE DE CALCUL DES REDEVANCES DE LA PRESTATION DE BASE UNIFIEE	8
2.1 COMPTE DE GARE ET PERIMETRE DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES	9
2.1.1 REGLES D'IDENTIFICATION ET D'AFFECTATION DES CHARGES AU PERIMETRE DES TRANSPORTEURS	9
2.1.2 DESCRIPTION DES CHARGES COURANTES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.....	13
2.1.3 DOTATION AUX AMORTISSEMENTS	17
2.1.4 COUT DES CAPITAUX ENGAGES.....	18

2.1.5 PRINCIPE DE RETROCESSION DES PRESTATIONS NON REGULEES.....	18
3. RÈGLES ET PRINCIPES COMPTABLES.....	19
3.1 MODES ET DUREES D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES.....	19
3.2 DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES.....	20
3.3 TEST DE PERTE DE VALEUR.....	20
3.4 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT.....	20
3.5 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS	21
3.5.1 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET STRUCTURE DES FINANCEMENTS.....	21
3.5.2 PRODUITS DE CESSION.....	21
4. ANNEXE :.....	22

1. PRINCIPES DE TARIFICATION DES SERVICES REGULES

Suivant les termes du décret n°2012-070 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, modifié par les décrets n°2016-1468 du 28 octobre 2016 et n°2021-776 du 16 juin 2021, 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.

Ces principes de tarification sont applicables pour chacun des périmètres de gestion. Ils permettent de déterminer le revenu maximal autorisé.

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. La prestation et ses tarifs s'entendent désormais hors prestation d'assistance PMR/PSH (cf. paragraphe suivant).

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

1.1.1 L'EVOLUTION VERS UNE TARIFICATION BINOMIALE

Depuis le DRG 2025, la tarification de la prestation de base unifiée s'exprime désormais au travers d'une modalité tarifaire binomiale (de type « $ax + b$ »), en faisant évoluer le précédent modèle de tarification entièrement variable (de type « cx »).

Le passage à une tarification binomiale n'engendre aucun changement du montant global à payer par chaque EF, qui reste identique indépendamment de la modalité tarifaire.

Le coût à supporter pour l'utilisation des gares de voyageurs reste strictement dépendant du plan de transport du client, i.e. du nombre de départs-trains, du type de trafic (longue distance ou conventionné régional) et du périmètre de gestion tarifaire (TGA, ATGV, A, B, C).

Toutefois, les nouveaux tarifs binômes permettent de gagner en lisibilité pour les clients, qui bénéficient d'une grille tarifaire simplifiée (10 tarifs au lieu de 116), ainsi qu'en robustesse économique, avec des tarifs plus pertinents qui reproduisent avec davantage de justesse la structure des coûts « fixes » et « variables » de SNCF Gares & Connexions.

1.1.2 LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE GRILLE TARIFAIRE

Les tarifs binômes présentent deux composantes, une part variable et une part forfaitaire. La somme des parts variable et forfaitaire permet d'obtenir le montant total de la facture, pour chaque EF.

La part variable (partie « ax » du binôme) dépend du niveau d'utilisation des gares d'un client, mesurée comme le prix au départ-train (« a ») multiplié par le nombre de départ-trains prévus (« x »), tandis que la part forfaitaire (partie « b » du binôme) se présente sous la forme d'un abonnement annuel.

La construction des tarifs binômes s'articule en deux étapes :

- Etape A : La réalisation d'une analyse économétrique permettant de construire la grille de tarifs marginaux au départ-train (« a ») ;
- Etape B : Le calcul de la part forfaitaire (« b ») permettant la couverture du coût complet.

A. LES ESTIMATIONS ECONOMETRIQUES DU PRIX AU DEPART-TRAIN

L'estimation des tarifs unitaires au départ-train repose sur un modèle économétrique utilisant une régression linéaire multiple (méthode des moindres carrés ordinaire).

Le modèle vise à expliquer les variations de montant des charges de la PBU d'une gare en fonction :

- De l'activité des transporteurs longue-distance mesurée par le nombre de départ-trains longue-distance comme inducteur de coûts ;
- De l'activité des transporteurs conventionnés régionaux mesurée à l'aide du nombre de départ-trains conventionnés régionaux comme inducteur de coûts ;
- Du dimensionnement historique de la gare captée par la surface Cœur de Gare.

L'échantillon des gares multi-transporteurs a été segmenté en 4 catégories rassemblant les gares les plus similaires en termes de dimensions et de trafic : 1) les gares TGA, ATGV et parisiennes ; 2) les gares A restantes ; 3) les gares B restantes et 4) les gares C. Le modèle a donc été estimé pour chacune de ces catégories.

B. LA NOUVELLE GRILLE TARIFAIRE ET LE CALCUL DE LA PART FORFAITAIRE VISANT A ASSURER LA COUVERTURE INTEGRALE DES COUTS

Le modèle ainsi construit permet d'estimer les coefficients relatifs aux inducteurs de coûts pour chaque type de train. Les résultats des analyses économétriques issus de l'étape A sont donc les suivants :

- Le coefficient correspondant au coût unitaire d'un départ-train longue distance ;
- Le coefficient correspondant au coût unitaire d'un départ-train conventionné régional ;
- Le coefficient correspondant au coût unitaire d'un m² de surface Cœur de Gare.

Ces résultats, calculés sur l'échantillon des gares multi-transporteurs, sont transposés à l'ensemble du périmètre de gares et appliqués aux charges prévisionnelles 2025.

En définitive, ces résultats permettent d'obtenir un tarif unitaire au départ-train (partie « a » du binôme) dans chacune des gares de voyageurs, par type de trafic (longue-distance ou conventionné régional).

La proximité des tarifs marginaux au départ-train issus de l'étude économétrique dans les gares appartenant au même type de périmètre de gestion, au sein du même type de trafic permet de proposer une grille tarifaire largement simplifiée. Avec seulement 5 tarifs unitaires au départ-train par type de trafic, soit 10 au total, la grille tarifaire est identique pour tous les périmètres de gestion d'une même typologie et pour toutes les EF opérant sur le même segment de marché.

Tarif unitaire au départ-train (€) - partie « a » du binôme					
Type de trafic	Catégorie de périmètre de gestion				
	TGA	ATGV	A	B	C
Longue distance	100	100	50	30	10
Conventionné régional	50	30	30	10	5

Le prix au départ train dépend donc exclusivement du type de train et de la catégorie de gare ou du périmètre de gestion. Le produit du tarif unitaire au départ-train (« a ») et du nombre de départs-trains prévus (« x ») permet de calculer la part variable du binôme (« ax »), pour chaque client des gares.

La couverture intégrale du revenu autorisé, calculé sous le contrôle du régulateur, au total comme par périmètre de gestion, est assurée par la part forfaitaire du binôme (« b »). Construite comme un montant couvrant les charges restantes par périmètre de gestion, elle agit comme variable d'ajustement et s'assimile *in fine* à une sorte d'abonnement. La part forfaitaire est donc spécifique à chaque EF, selon les caractéristiques et le volume de son plan de transport, et permet de régler l'ensemble de leur facture respective une fois la part variable acquittée.

In fine, les ratios de modulation fixés depuis le DRG 2022 entre les trains conventionnés régionaux et les autres trains (à savoir 1,792 pour les gares TGA, 3,340 pour les gares A TGV, 1,664 pour les gares A, 3,785 pour les gares B et 2,450 pour les gares C) sont respectés pour le calcul des factures.

L'annexe tarifaire A1.1 détaille le prix par départ-train de la part variable et de la part forfaitaire pour chaque périmètre de gestion.

1.2 TARIFICATION DE LA PRESTATION PLATEFORME UNIQUE

Dans le cadre de l'application de l'article 28 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), précisée par le décret n°2021-1124 du 27 août 2021, cette prestation fait l'objet de conditions de tarification analogues aux prestations déjà existantes.

La tarification est établie sur la base de coûts prévisionnels de la plateforme unique et du nombre prévisionnel de contact avec la plateforme (par téléphonique, via le formulaire digital ou via le centre relais pour sourds et malentendants).

Les charges liées à cette prestation sont donc exclues de la prestation de base unifiée.

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

En application des modifications apportées par le décret n°2021-776 du 16 juin 2021, l'assistance à l'embarquement et au débarquement du train donne lieu à une facturation séparée de la prestation de base unifiée. Les charges liées à cette prestation sont donc également exclues de la prestation de base unifiée. Cette prestation est tarifée en fonction du nombre de recours à cette prestation par périmètre de gestion.

Conformément aux dispositions du décret n°2012-70, une EF peut souhaiter assurer elle-même la prestation, sous condition d'en aviser le gestionnaire des gares au plus tard en janvier précédant le début du service horaire concerné.

1.4 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).

Pour les gares desservies, la tarification s'effectue sur la base du nombre de départs de trains commerciaux identifiés.

1.5 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, sûreté) 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 de chaque périmètre de gestion.

1.6 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.

1.7 TARIFICATION POUR LA MISE A DISPOSITION D'ESPACES OU DE LOCAUX EN GARE AUTRES QUE CEUX DESTINES A LA VENTE DE BILLETS

SNCF Gares & Connexions met à disposition des EF, à leur demande, des espaces ou locaux en gare en application du décret n°2012-70 modifié, pour les locaux définis au 3.2.6 et 3.2.7 du présent DRG. L'accord prend la forme d'une Convention d'Occupation Temporaire du domaine public ferroviaire.

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.

La liste (non-limitative) des éléments intégrés dans ces devis est présentée en annexe du présent document.

Si l'EF souhaite donner suite, l'emplacement est alors mis à disposition moyennant le paiement d'une redevance d'occupation, qui dans le cas des loyers régulés comprend 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 ;

Pour une gare donnée, lorsqu'il existe une zone « cœur de Gare » (178 gares concernées), celle-ci fait l'objet d'un tarif avec application d'une modulation tarifaire appelée « Zoning » (Hypercœur, Centre Gare, Attente, Flux). Lorsqu'au contraire, aucun « zoning » spécifique n'est effectué, c'est le tarif immobilier qui s'applique dans toute la gare.

L'annexe A2 fournit la grille tarifaire des redevances avec deux colonnes « cœur de gare » et « zone Immobilière ».

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. Ceux-ci sont mis à jour régulièrement et publiés sur le site de SNCF Gares & Connexions.

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

1.8 TARIFICATION DE L'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 ou la remise en état de l'installation.

Concernant les installations de préchauffage des rames, les charges d'entretien courant seront facturées en fonction d'un tarif moyen par installation (calculé sur l'ensemble du parc recensé sur l'ensemble des gares). A titre indicatif, le coût moyen de maintenance préventive et corrective de ces installations s'établit à date à 16 k€ par an et par site. Le coût des opérations de renouvellement/régénération fera l'objet d'une facturation séparée.

S'agissant des bouches à eau, il convient de noter que dans le cadre du DRG 2025, il n'est pas prévu de tarifier l'usage des installations en fonctionnement à la date du début du service horaire objet du présent DRG.

1.9 TARIFICATION DE TRAITEMENT DES DECHETS

La tarification de cette prestation est établie en fonction des prévisions en termes de tonnage de déchets produits par les utilisateurs des gares concernées (commerces, entreprises ferroviaires et leurs prestataires).

2. 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 entre les activités régulées et non régulées ;
3. Application du principe de rétrocession de 50% du résultat courant positif, après impôt sur les sociétés, provenant des activités non régulées.

2.1 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 complets des prestations et services assurés et des investissements réalisés (achats et charges externes, achats et charges internes, personnels, amortissements et provisions, commissions, impôts et taxes et charges financières), déduction faite des gains productivité prévus pour le service horaire considéré.

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

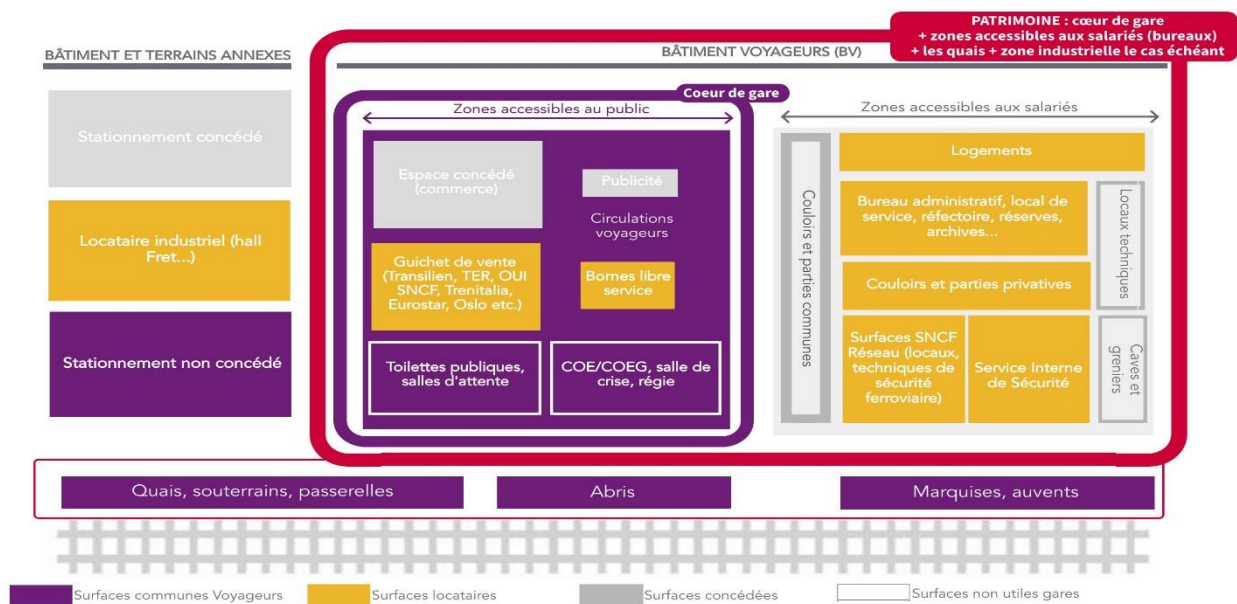
- La comptabilité générale afin de connaître la nature des charges (nettoyage, entretien...),
- La comptabilité analytique afin d'affecter les charges suivant leur destination.

2.1.1 Règles d'identification et d'affectation des charges au périmètre des transporteurs

La répartition des 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, transmanche, locataires ou concessionnaires) ;
- Le type de zones : « cœur de gare » et « autres surfaces » ;
- Le type de prestations réalisées : régulée ou non régulée.

Les superficies ainsi affectées ont permis de déterminer deux clés :

- La clé de répartition « m² totaux » (ou BAT), selon le nombre de m² du triplet par zone rapporté aux m² totaux, les m² totaux correspondant à l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces « autres » (caves et greniers, auvents, stationnement) ;
- La clé de répartition « m² cœur de gare » (ou CDG), selon le nombre de m² des triplets du cœur de gare par zone rapporté aux m² totaux du cœur de gare, les m² du cœur de gare correspondant à la prise en compte de l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces de bureaux présentes dans cette zone ;

Dans le cadre du programme de travail défini avec le régulateur (chantier / Lot 2), des travaux de fond ont été menés dont l'objectif était de revisiter, fiabiliser et mettre en qualité les règles d'affectation des charges de SNCF Gares & Connexions entre les prestations et les occupants, sur des bases économiques et opposables.

Les principaux changements opérés par rapport à la méthode d'allocation antérieure ont consisté à :

- Fiabiliser et mettre en qualité les différents inducteurs de coûts et les règles d'allocation ;
- Affiner l'analyse pour mieux prendre en compte les spécificités de chaque nature de charges ;

- Prendre en compte une partie de la surface des quais dans les clés d'allocation appliquées aux charges communes.

Par rapport à la méthodologie précédente, l'un des apports de ce chantier, outre la mise en qualité systématique de tous les inducteurs de coûts selon les natures de charges, est de tenir compte d'une partie de la surface des quais des gares (en m²) dans certaines clés de surface, auparavant non prise en compte pour l'allocation des charges communes.

Jusqu'à présent en effet, les quais n'étaient pris en compte dans aucune des clés de surface, alors qu'ils sont concernés par une partie de certaines charges communes (par exemple les charges de sinistres ou les charges de sécurité incendie). Depuis le DRG 2024, la surface des quais est donc intégrée dans certaines clés de répartition.

Toutefois, il apparaît que la surface des quais n'a pas la même pondération, en termes de coûts, que les autres surfaces des gares (surface CDG et surface BAT). Une étude économique approfondie a été menée en 2022 avec un cabinet de conseil. Cela a permis de comparer, pour les natures de charges pour lesquelles les charges sont renseignées de manière distincte entre celles relevant des bâtiments et celles relevant des quais, le coût engendré par 1 m² de surface quai et le coût engendré par 1 m² de surface CDG ou BAT. Au terme de cette étude, il apparaît qu'1 m² de surface bâtiment n'a pas le même poids, en termes de charge sur des prestations comparables, qu'1 m² de surface quai¹. Ainsi, afin de rendre compte de cette différence de coûts s'agissant de la répartition des charges communes (et englobant les quais), la surface des quais est pondérée à la baisse.

Notons que les clés de surface excluent les surfaces Transmanche : les charges spécifiques à la prestation Transmanche étant détournées et pouvant être allouées directement, et les charges communes aux transporteurs étant déjà prises en compte dans la part « Transporteur », intégrer les surfaces Transmanche dans les clés de surface reviendrait à double-compter les charges communes aux transporteurs dans la part « Transmanche ».

Ainsi, les charges sont allouées entre prestations et occupants selon les principes suivants :

- A. Allocation directe, pour les charges directement attribuables à une prestation et un occupant
 - Les charges ou investissements spécifiques à la prestation Transmanche sont alloués directement au périmètre Régulé – Transmanche ;
 - Les charges ou investissements spécifiques à la prestation d'assistance PSH/PMR sont alloués directement au périmètre Régulé – Transporteurs ;
 - Les charges ou investissements spécifiques relatifs aux quais et, plus généralement, au patrimoine transféré de RFF / SNCF Réseau (quais, souterrains et passerelles) sont alloués directement au périmètre Régulé – Transporteurs ;
 - Les charges ou investissements spécifiques aux services en gare pour les voyageurs et à la prestation de base unifiée sont alloués directement au périmètre Régulé –

¹ La pondération obtenue est de 1/18^{ème}, c'est-à-dire qu'un m² de quai engendre 18 fois moins de coûts qu'un m² de cœur de gare.

Transporteurs. Il s'agit, notamment, des charges ou investissements relatifs à l'accueil des voyageurs, à la gestion opérationnelle, à l'aménagement intermodal, à la signalétique et aux systèmes d'information voyageurs, à l'entretien des toilettes, aux consignes et objets trouvés, aux bagages et chariots, etc. ;

- Les charges ou investissements relatifs aux zones SNCF accessibles aux salariés pour les prestations régulées sont alloués directement au périmètre Régulé – Locataires ;
- Les charges ou investissements relatifs aux zones SNCF accessibles aux salariés pour les prestations non régulées sont alloués directement au périmètre Non Régulé – Locataires ;

B. Allocation indirecte via une clé de surface, pour les charges qui sont communes à plusieurs prestations et/ou plusieurs occupants

- Les charges ou investissements relatifs aux zones accessibles au public dans leur ensemble sont alloués selon une clé de surface CDG :
 - Lorsqu'il existe une catégorie équivalente spécifiquement identifiée aux quais, ils sont alloués selon la clé de surface « CDG » (i.e. hors quais). Par exemple, les charges opérationnelles d'énergie et fluides relatives à la zone CDG sont allouées selon la clé de surface « CDG » (i.e. hors quais) dès lors qu'il existe une autre catégorie de charges comptabilisant nativement les charges opérationnelles d'énergie et fluides relatives aux quais, qui sont alors allouées directement aux transporteurs (cf. allocation directe ci-dessus) ;
 - Lorsqu'il n'existe pas de catégorie équivalente spécifique aux quais, ils sont alloués selon la clé de surface « CDG + quais pondérés ». Par exemple, les charges opérationnelles de gardiennage ou tour de gare, pour lesquelles il n'existe pas de distinction native entre ce qui relève de la zone CDG ou ce qui relève des quais, sont allouées selon la clé de surface « CDG + quais pondérés » ;
- Les charges ou investissements relatifs à l'ensemble des bâtiments sont alloués selon une clé de surface BAT :
 - Lorsqu'il existe une catégorie équivalente spécifique aux quais, ils sont alloués selon la clé de surface « BAT » (i.e. hors quais). Par exemple, les charges opérationnelles d'entretien courant relatives à l'ensemble des bâtiments sont allouées selon la clé de surface « BAT » (i.e. hors quais) dès lors qu'il existe une autre catégorie de charges comptabilisant nativement les charges opérationnelles d'entretien courant relatives aux quais, qui sont alors allouées directement aux transporteurs (cf. allocation directe ci-dessus) ;
 - Lorsqu'il n'existe pas de catégorie équivalente spécifique aux quais, ils sont alloués selon la clé de surface « BAT + quais pondérés ». Par exemple, les charges de sécurité incendie, les charges récurrentes de sinistres et les impôts et taxes, pour lesquelles il n'existe pas de distinction native entre ce qui relève des bâtiments ou ce qui relève des quais, sont allouées selon la clé de surface « BAT + quais pondérés » ;

- Les charges ou investissements relatifs aux zones SNCF accessibles aux salariés sont alloués entre les prestations (régulées ou non régulées) selon une clé de surface prenant en compte les surfaces LOC ;
- Les charges ou investissements relatifs aux zones concédées sont alloués entre les prestations (régulées ou non régulées) selon une clé de surface prenant en compte les surfaces CONC ;
- Les charges ou investissements relatifs aux zones SNCF accessibles aux salariés et aux zones concédées sont alloués entre les prestations et occupants selon une clé de surface prenant en compte les surfaces LOC et CONC.

Les frais de structure et la redevance d'entreprise sont alloués entre les prestations et occupants selon la méthode suivante :

Les frais de structure Transmanche sont détournés et alloués directement au périmètre Régulé – Transmanche ;

Le frais de structure PMR sont détournés et alloués directement au périmètre Régulé – Transporteur ;

Le reste des frais de structure et la redevance d'entreprise sont répartis entre les périmètres et occupants au taux de frais des autres catégories de charges 2024 allouées lors des étapes précédentes, hors charges Transmanche et charges PMR.

S'agissant des immobilisations aux portes d'embarquements, elles sont directement affectées au périmètre transporteur.

2.1.2 Description des charges courantes d'entretien et d'exploitation

C. 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.

➤ 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.

D. Charges de gestion de site

Les charges de gestion de site sont ventilées selon les règles définies supra.

➤ 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.

➤ 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.

➤ 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).

➤ 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, ...).

➤ 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...).

➤ **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).

➤ **Maintenance des systèmes d'information**

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

➤ **Gardiennage, surveillance et missions solidarité**

Les prestations d'ilotage 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.

➤ **Suge**

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

➤ **Sécurité incendie**

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

➤ **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,

E. Prestation Plateforme Unique

Les charges de la plateforme unique sont principalement composées :

- de la masse salariale des équipes de SNCF Gares & Connexions en charge de la plateforme (notamment les conseillers clientèle en charge des réponses aux appels téléphoniques),
- du coût du prestataire externe en charge de la gestion des appels en période de pointe (en complément de la prise en charge assurée par les conseillers clientèle),
- des coûts de run des systèmes d'information regroupant notamment les coûts d'exploitation et de licence,
- de la rémunération de la partie des investissements consentie sur fonds propres pour permettre le lancement et le fonctionnement courant de cette plateforme.

F. Prestation d'assistance PMR /PSH

Il s'agit des charges liées aux prestations d'accompagnement ou d'assistance nécessaires pour le voyage d'une personne à mobilité réduite, résultant tant des services réalisés par le prestataire escale de la gare que des SI et fonctions support associés à cette prise en charge. Ces charges sont affectées par gare et imputées exclusivement sur le périmètre des transporteurs.

G. 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, adaptés dans le cadre du Brexit,
- L'organisation et la gestion de l'accès à la zone d'embarquement à destination de la Grande-Bretagne, adaptés dans le cadre du Brexit,
- 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.

H. 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.

I. Prestations de retraitement des déchets

Les charges liées à cette prestation sont composées de :

- Une part fixe commune à l'ensemble des déchets retraités (location de bacs, collecte)
- Une part variable fonction du caractère valorisable ou non valorisable des déchets

La tarification est établie en fonction du tonnage prévisionnel de chaque catégorie de déchets (valorisables ou non valorisables).

J. 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, ...).

➤ Frais de maîtrise d'ouvrage

Les frais de maîtrise d'ouvrage se basent sur les dernières données réalisées et inflatées sur l'année du DRG sur la base de l'index du bâtiment BT01.

Ces frais sont ventilés sur le périmètre concerné au prorata des montants tous fonds des mises en service de l'année N du DRG sur la base de l'index du bâtiment BT01.

➤ Frais d'émergence des projets

Les frais d'émergence se basent sur les dernières données réalisées et inflatées sur l'année du DRG sur la base de l'index du bâtiment BT01.

Les frais d'émergence sont ventilés sur les périmètres de gestion au prorata des montants tous fonds des mises en service de l'année N+1 du DRG.

K. 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.

L. 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.

2.1.3 Dotation aux Amortissements

Les dotations aux amortissements prévisionnelles, nettes de subventions, concernent les immobilisations (bâtiments et équipements) mises en service au 31 décembre 2021 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services en 2022 et 2023 (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 « m² totaux » pour les immobilisations associées à la totalité du bâtiment et clé « m² cœur de gare » pour les immobilisations associées au cœur de gare).

2.1.4 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.

2.1.5 Principe de rétrocession des prestations non régulées

Une rétrocession basée sur le résultat courant prévisionnel des activités non régulées est intégrée aux tarifs 2023 de la prestation de base unifiée 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.

3. 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.

3.1 MODES ET DUREES D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les amortissements des immobilisations sont calculés en mode linéaire. Les durées d'amortissement retenues correspondent aux durées de vie des composants, qui ont été estimées et définies par des experts techniques pour chaque domaine concerné.

En résumé, les durées retenues par famille sont les suivantes :

Terrains	Non amortissables
Aménagement des terrains	15 à 30 ans
Constructions	25 à 50 ans
Aménagement des constructions	15 à 25 ans
Télécommunications	5 à 15 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans

Plus précisément, les principales durées retenues sont décrites dans le tableau suivant :

Aménagements des terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, passages souterrains, ouvrages de franchissements-passerelles, ...)	
Gros oeuvre	50 ans
Clos et couvert	25 ans
Second oeuvre	25 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts ...)	
Gros oeuvre, second oeuvre, clos et couvert	30 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
Autres	
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

3.2 DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

L'amointrissement 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.

3.3 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.

3.4 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.

3.5 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS ET PRODUITS DE CESSIONS

3.5.1 Programmes d'investissements et structure des financements

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.

3.5.2 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.

4. ANNEXE :

Principaux éléments constitutifs d'un devis de travaux,

Notamment pour l'installation d'une surface destinée à la vente de billets ou à la mise à disposition de locaux pour d'autres usages régulés

Liste non limitative selon demande du client et caractéristiques propres au local à aménager

SECOND ŒUVRE :

- Sol (exemple : résine Ciment coloris Béton y compris la couche de finition).
- Plafond (exemple : Dalle de faux plafonds 600*600)
- Mise en peinture des surfaces créées (exemple : 2 couches de peintures acrylique, RAL 9010 blanc, finition satinée).
- Plinthes (exemple : Fourniture et pose de plinthes et mise en peinture).

CFO (Courants Forts) :

- Consignation de la zone impactée
- Fourniture pose et raccordement distribution secondaire
- Distribution générale
- Tableau divisionnaire
- Alimentation diverses (disjoncteurs)
- Appareillages (exemples : prises, détecteurs de présence, variateurs)
- Eclairage (y compris l'éclairage de sécurité)
- Alimentation borne automatique (le cas échéant)

CFA (Courants Faibles) :

- Fourniture des câblages
- Baie

CVC (Chauffage Ventilation Climatisation) :

- Chauffage (exemple : rideau d'air chaud)
- Ventilation
- Climatisation (équipement, liaison frigorifique, réseau électrique, chemin de câble, protection électrique, carottage, mise en service)

MOBILIER :

- Mobilier sur catalogue et/ou sur mesure
 - fauteuils,
 - chaises de bureau,
 - bureaux,
 - caissons de bureau,
 - écrans,
 - séparateurs de bureau acoustique,
 - lampes,
 - porte-manteaux,
 - casiers de vestiaires,
 - armoires
 - ...
- Fontaine à eau

ENSEIGNE ET VITROPHANIE :

- Enseigne (lumineuse ou non)
- Vitrophanie sur les parois vitrées (en front office)
- Signalétique accessibilité