

DRG 2020	
<b>ANNEXE A8</b>	
<b>MODALITES DE CALCUL DES REDEVANCES</b>	
VERSION DU JUIN 2019	

# 1 PRINCIPES DE TARIFICATION DU SERVICE DE BASE EN GARE

Le service de base est qualifié de prestation régulée.

Aux termes des dispositions du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié par décret n° 2012-70 du 22 janvier 2012 en son article 13-1 –II :

Les redevances liées aux prestations régulées mentionnées à l'article 4 du décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire sont établies annuellement par SNCF Réseau d'une part, et par le gestionnaire des gares du RFN, d'autre part, chacun pour les biens et services qu'il gère, 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 13-1 I.

**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, nets 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

La prestation de base est facturée à chaque Entreprise Ferroviaire, par périmètre de gestion, au nombre de départs de trains commerciaux.

Les barèmes tarifaires de l'ensemble des gares de voyageurs, reprises par périmètre de gestion, figurent en annexe A1.

## 1.2 Tarification de la prestation d'embarquement et débarquement des personnes handicapées et des PMR

L'assistance à l'embarquement et au débarquement du train ne donne pas lieu à une facturation supplémentaire.

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 (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 à l'annexe A0, la tarification sera forfaitaire sur la base du devis annuel présenté par SNCF Gares & Connexions. Ce forfait est présenté en annexe A1 pour les gares déjà équipées pour offrir une prestation Transmanche.

## 1.4 Tarification de la prestation portes d'embarquement

Cette prestation est facturée en fonction 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 nationales (notamment système d'information). Les charges communes au niveau national (système d'information en particulier) sont ventilées en fonction du nombre de porte.

## 1.5 Tarification de la prestation de mise à 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'espace ou de locaux en gare

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°2016-1468. 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, 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 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 et d'un forfait de charges.

La redevance :

La redevance facturée à l'EF cliente est fixée en fonction de la localisation de l'espace sur la base des charges (charges d'exploitation et charges de capital) affectées aux surfaces du périmètre de gestion considéré.

A cette fin, l'emplacement est 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 de l'ARAFER n°2015-005, 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. Ces redevances comprennent l'ensemble des charges.

Les redevances applicables sont celles qui sont approuvée chaque année par l'ARAFER.

## 2.2 Utilisation des installations de préchauffage des rames

L'utilisation des installations de préchauffage des rames existantes en gare n'est pas facturée.

## 2.3 Facturation de l'ensemble des services de Gares & Connexions

Les dispositions suivantes sont applicables, sous réserve de stipulations différentes dans les contrats.

Les prestations relevant du service de base sont facturées à partir des départs de trains commerciaux figurant dans Houat. Pour les prestations du mois M, la facture est établie sur la base des départs de trains constatés, le premier jour ouvré du mois M+1 et émise à partir de ce jour.

Pour toutes les prestations, les paiements sont exigibles dès l'exécution des prestations. Un délai de paiement de 30 jours, à compter de la date d'émission de la facture, est accordé sans formalité. Dans tous les cas, la facture vaut appel de fonds. Gares & Connexions ne consent pas d'escompte en cas de paiement anticipé.

Toute somme due, non réglée à la date d'échéance contractuelle, donne lieu à facturation d'intérêts moratoires calculés sur la base du dernier taux de refinancement de la Banque Centrale Européenne majoré de dix points.

## 3 MÉTHODE DE CALCUL DES REDEVANCES

Les redevances sont construites suivant une méthode de tarification basée sur les coûts y compris la rémunération du capital investi par 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 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 :**

- établissement d'un compte de gares pour chaque périmètre de gestion et définition du sous-périmètre transporteur ;
- Application des règles d'affectation des charges ;
- 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 périmètre 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 REGLES D'IDENTIFICATION ET D'AFFECTATION DES CHARGES AU PERIMETRE DES TRANSPORTEURS

La gestion des gares recouvre deux types de charges :

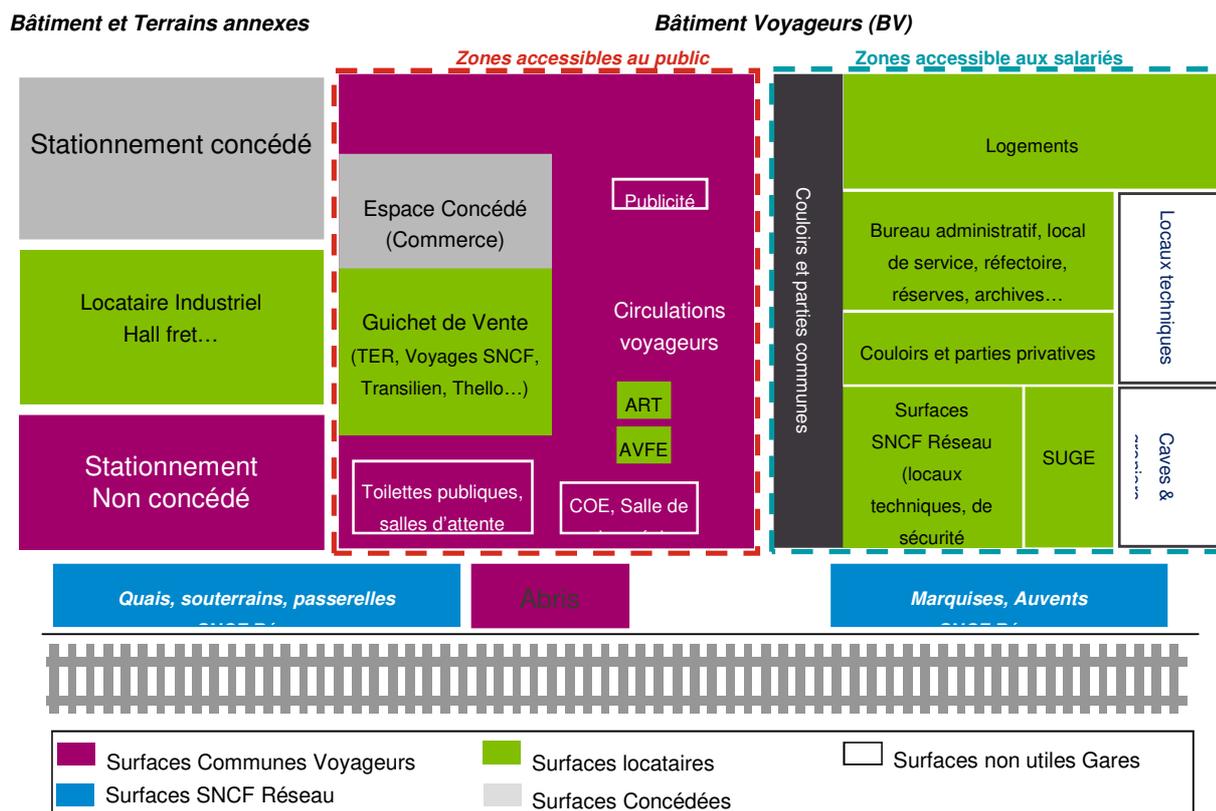
- les coûts directement affectables périmètre de gestion par périmètre de gestion, composés :

- ✓ des charges liées à l'exploitation de la gare : gestion de site et services en gare ;
- ✓ des charges de capital ;
- les frais de structure répartis sur l'ensemble des périmètres de gestion.

Au sein des charges directement affectables périmètre de gestion par périmètre de gestion, certaines charges liées à l'exploitation dans un périmètre de gestion sont directement affectables au périmètre transporteur, d'autres nécessitent l'emploi de clés de répartition.

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

### Représentation des types de surfaces en gare



Ce zoning permet de construire des clés de répartition. Les surfaces de chaque gare sont ainsi ventilées par périmètre (transporteurs ferroviaires, occupants). Elles sont d'autre part ventilées en « cœur de gare » et « autres surfaces ».

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> 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> 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 ;
- la clé de répartition « m<sup>2</sup> cœur de gare régulés » selon le nombre de m<sup>2</sup> du cœur de gare par zones consacrées aux activités régulées.

Pour les années 2018, 2019 et 2020, les surfaces cœurs de gare et hors cœurs de gares des différents périmètres de gestion ont été reconduits à l'identique (cf annexe A3).

### Affectation des immobilisations :

Les immobilisations sont classées par bâtiment et affectées à chacune des gares au sein du système d'information de 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 respectivement clé "m<sup>2</sup> cœur de gare" et clé "m<sup>2</sup> totaux".

Pour les immobilisations dont la mise en service est prévue entre 2018 et 2020, 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 Coeur 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

### 3.1.2 AFFECTATION DES CHARGES COURANTES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

#### 3.1.2.1 Charges de services de gare

##### ➤ 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.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs.

##### ➤ Service bagages et chariots

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

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs.

##### ➤ 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. Elles consistent 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.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs (prestations dépendantes du nombre de trains et non du flux des voyageurs).

#### ➤ **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.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs.

#### ➤ **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.

Ces charges sont exclusivement affectées au périmètre des transporteurs (prestations dépendantes du flux voyageurs).

### 3.1.2.2 Charges de gestion de site

#### ➤ **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 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,..), à l'entretien locatif et à 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 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 Gares & Connexions, de la maintenance de bâtiments gares -, SUGE et les partenaires externes (police, services d'incendie, de secours, associations, municipalité, 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'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.

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'ilotage et de surveillance directe dans les zones accessibles au public sont réalisées en partie par la Surveillance Générale. Ces charges sont affectées en partie (29%) en direct à la prestation de base et le solde 71% au prorata des surfaces cœur de gare pour les très grandes gares A, uniquement au prorata des surfaces cœur de gare sur les autres gares

#### ➤ **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 aux frais engagés sur les investissements en cours.

Pour les immobilisations mises en services entre 2018 et 2020, 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.

L'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage est affecté à la date de mise en service du bien.

#### • 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. Ces investissements sont issus du plan stratégique réalisé l'année de consultation du 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 structure et de fonctionnement

#### ➤ Frais de structure et de fonctionnement de Gares & Connexions

Les frais de structure et de fonctionnement sont composés de deux enveloppes :

- Frais de fonctionnement des fonctions support, communément appelés « frais de structure »  
Les fonctions supports regroupent principalement la direction générale, la direction des ressources humaines, la direction finances et régulation et le secrétariat général. Les charges de ces fonctions sont ventilées sur les entités de la branche (ESBE, périmètres de gestion) au prorata de leur chiffre d'affaires.
- Frais de fonctionnement relatifs aux opérations  
Il s'agit des frais de fonctionnement relatifs aux opérations, au siège (exemple : direction digitale, direction des opérations) ou dans les agences gares régionales. Les charges correspondantes sont ventilées sur les périmètres de gestion au prorata du chiffre d'affaires.

#### **7 Redevance d'entreprise**

La redevance d'entreprise correspond à une quote-part des frais de structure des fonctions transverses facturées à 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 2016 (amortissements - poids du passé) et les immobilisations mises en services entre 2017 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 COUT DES CAPITAUX ENGAGES**

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 affectée 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 RETROCESSION DU RESULTAT COURANT POSITIF DES PRESTATIONS NON REGULEES**

Une rétrocession basée sur le résultat courant prévisionnel des activités non régulées est intégrée aux tarifs 2018 2020 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».*

La rétrocession des bénéfices non régulés vient ainsi réduire l'assiette des charges imputées à la prestation de base.

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

Depuis sa création au 1er avril 2009, Gares & Connexions dispose de comptes séparés des autres branches de l'EPIC SNCF Mobilités.

L'article L 2123-1-1 du Code des transports impose pour la gestion des gares une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport.

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

### 4.1 Modes et durées d'amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties suivant le mode linéaire en fonction de leur rythme d'utilisation, à l'exception du matériel informatique qui est amorti selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

- |   |            |
|---|------------|
| • aménagements des terrains                                     | 20 ans     |
| Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs ...) : |            |
| • gros œuvre  | 50 ans     |
| • clos et couvert   | 25 ans     |
| • second œuvre  | 25 ans     |
| • aménagements  | 15 ans     |
| • lots techniques   | 15 ans     |
| Constructions simples (ateliers, entrepôts ...)                 |            |
| • gros œuvre, second œuvre, 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  |

### 4.2 Dépréciation 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.

### 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 3 à 5 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 Mobilités 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 2018 2020 comporte des mises en service d'investissements à hauteur de 1.2 milliard d'euros pour le cumul des trois années 2018, 2019 et 2020.

Les programmes patrimoine, avec le maintien en condition opérationnelle des bâtiments (mise en conformité, sûreté, ...) et l'accessibilité au public, représentent plus de 70% des engagements.

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.

L'annexe A3 donne la décomposition par segment tarifaire de la valeur nette comptable de ces investissements, assiette sur laquelle repose le calcul de la rémunération du capital entrant dans les tarifs.

#### 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.