arafer
autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

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

Avis n° 2018-048 du 25 juin 2018
portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2017

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par SNCF Mobilités par un courrier enregistré au greffe de l'Autorité le 4 mai 2018 ;

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-5 ;

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

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

Vu l'avis n° 2015-011 du 5 mai 2015 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de maintenance pour l'horaire de service 2016 ;

Vu l'avis n° 2017-032 du 15 mars 2017 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2017 et 2018 ;

Vu l'avis n° 2018-018 du 12 mars 2018 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2016 ;

Vu l'« Offre de référence de maintenance de SNCF Mobilités pour l'horaire de service 2017 » et ses annexes dans leur version datée du 3 mai 2018 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 4 mai 2018 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 25 juin 2018 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. Dans son avis n° 2017-032 du 15 mars 2017 susvisé, l'Autorité a émis un avis défavorable sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2017 et 2018.

2. SNCF Mobilités a transmis à l'Autorité, le 4 mai 2018, la version révisée de ces redevances pour 2017 dans un document intitulé « Offre de référence de maintenance de SNCF Mobilités pour l'horaire de service 2017 » (ci-après dénommée « ORM »).

3. Ce document présente, en application de l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 susvisé et des articles 2 et 3 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 susvisé, les conditions d'accès, le contenu, les principes et la grille tarifaire du service de base fourni dans les centres d'entretien et les autres installations techniques nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère et lourde, ainsi que des prestations complémentaires et connexes, telles que mentionnées aux articles 9 et 9-1 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 dans sa version issue du décret n° 2016-1468 du 28 octobre 2016.

4. L'ORM définit ainsi, à la section 1.2., les différentes prestations offertes dans les installations de service des centres d'entretien s'agissant, d'une part, des prestations relatives à la réalisation d'opérations de maintenance sur le matériel roulant et, d'autre part, des prestations relatives aux installations de distribution de sable et aux passerelles de visite de toiture.

5. Les annexes 2a et 2b de l'ORM de SNCF Mobilités dressent la liste des 157 centres d'entretien disposant d'installations destinées à la réalisation d'opérations de maintenance légère, d'installations de distribution de sable et de passerelles de visite de toiture et des 38 centres d'entretien disposant d'installations destinées à la réalisation d'opérations de maintenance lourde, en indiquant notamment leurs coordonnées géographiques, leurs horaires d'ouverture ainsi que les prestations qui y sont offertes.

6. Enfin, les tarifs applicables aux différentes prestations offertes par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien, pour l'horaire de service 2017, sont fournis dans l'annexe de l'ORM numérotée 5a « *Tarifs des prestations régulées de maintenance* ».

7. Le présent avis, pris sur le fondement de l'article L. 2133-5 du code des transports, a pour objet de se prononcer sur la fixation des redevances pour l'horaire de service 2017 telles que modifiées par SNCF Mobilités.

2. ANALYSE

2.1. Sur la réglementation applicable aux centres d'entretien pour l'horaire de service 2017

8. Le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 susvisé encadre l'accès des entreprises ferroviaires aux installations de service depuis le réseau ferré national. A la suite de la transposition de la directive 2012/34/UE, les dispositions de ce décret ont été modifiées par le décret n° 2016-1468 du 28 octobre 2016 qui a notamment pour effet d'élargir le périmètre du service de base proposé dans les centres d'entretien aux opérations de maintenance lourde et d'introduire des prestations complémentaires et connexes ainsi que de préciser les modalités de détermination des tarifs des prestations régulées.

9. Conformément à l'article 6 de ce décret du 28 octobre 2016, les dispositions relatives à la détermination des tarifs des redevances d'utilisation des installations de service s'appliquent à compter de l'horaire de service 2017, objet du présent avis.

10. S'agissant du périmètre des prestations régulées, l'article 9 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié dispose que le service de base « *fourni dans les installations d'entretien, à l'exclusion des installations de maintenance lourde qui sont réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques* » comprend :

« *a) L'utilisation des voies et autres installations ferroviaires ouvrant l'accès aux installations des centres d'entretien et aux autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance ;*

b) L'accès depuis la voie publique à ces centres et installations ;

c) L'utilisation des installations et équipements destinés à réaliser les opérations d'entretien et de maintenance légère qui comprennent notamment la vérification, le diagnostic et l'échange rapide des organes remplaçables et les interventions légères et de courte durée nécessaires au maintien des engins dans leur service, à l'exclusion d'opérations programmables hors roulement ;

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

e) Les services de pilotage à l'intérieur du site ».

11. Ce même article dispose que le service de base comprend désormais également, dès lors qu'« *une entreprise ferroviaire en fait la demande* », « *l'utilisation et la manœuvre des installations et équipements destinés à réaliser des opérations de maintenance lourde assurées par l'exploitant* ».

12. L'article 9-1 dispose que le service de base fourni dans les « *autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage, et dans les infrastructures d'assistance* » comprend :

« *a) L'utilisation des voies et autres installations ferroviaires ouvrant l'accès aux installations des autres infrastructures techniques ;*

b) L'accès depuis la voie publique à ces infrastructures ;

c) L'utilisation des installations et équipements destinés à réaliser les opérations de nettoyage externe des trains et la vidange des toilettes ;

d) L'utilisation des installations et équipements permettant de procéder à l'approvisionnement en sable des matériels roulants ;

e) L'accès aux passerelles de visite de toiture ;

f) La manœuvre des installations de sécurité nécessaires à l'accès ou à l'utilisation de ces installations de service que la réglementation réserve à leur exploitant ;

g) Les services de pilotage à l'intérieur du site ».

13. Des prestations complémentaires ont été introduites aux articles 9 et 9-1 de ce même décret. Elles concernent les services de manœuvre des installations et équipements destinés à réaliser les opérations d'entretien et de maintenance légère. Elles comprennent aussi la réalisation des opérations de nettoyage externe des trains, de vidange des toilettes, d'approvisionnement en sable et de visite de toiture. Aux termes de l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, celles-ci doivent être fournies dans « *des conditions équitables, transparentes et non-discriminatoires* » à toute entreprise ferroviaire ou à tout candidat qui en fait la demande par un exploitant d'installation de service dès lors que ce dernier les fournit.

14. Enfin, des prestations connexes peuvent être proposées par l'exploitant d'installation de service, à son libre choix. Selon l'article 9 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, relatif aux installations d'entretien, ces prestations connexes comprennent, le cas échéant :

« a) Le contrôle technique du matériel roulant ;

b) Les services de maintenance lourde fournis dans des installations de maintenance lourde qui sont réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.»

2.2. Sur le périmètre des prestations proposées pour l'horaire de service 2017

2.2.1. Sur les prestations au titre du service de base

15. Conformément à la demande de l'Autorité dans son avis du 15 mars 2017, SNCF Mobilités a précisé, dans son offre de référence sur le service de base de maintenance légère, que la prestation de « *manœuvre des installations de sécurité nécessaires à l'accès ou à l'utilisation de ces installations de service que la réglementation réserve à leur exploitant* » était comprise dans la prestation intitulée « *service de pilotage et de manœuvre des installations de sécurité* ».

16. En réponse à la demande formulée par l'Autorité dans ce même avis, SNCF Mobilités a supprimé les tarifs spécifiques des prestations d'inspection commune préalable, ainsi que de rédaction et de révision des plans de prévention des risques. Faute de pouvoir isoler les charges relevant de ces prestations, SNCF Mobilités n'inclut pas les coûts correspondants dans les redevances du service de base.

17. De même, à la suite de cet avis, SNCF Mobilités a supprimé les frais de planification, précédemment dénommés « *frais de programmation* » des tarifs de pilotage. SNCF Mobilités propose désormais une prestation autonome de planification de l'entrée/sortie du centre d'entretien. Cette prestation est facturée lors de chaque commande ponctuelle et, en cas de commande récurrente, une seule fois pour la période couverte par la commande.

18. S'agissant des tarifs de dégagement du matériel roulant, SNCF Mobilités a également suivi la recommandation de l'Autorité et ne facture pas ce service lorsque l'incident est causé par une défaillance du personnel ou du matériel de SNCF Mobilités.

19. En application de l'article 9 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, SNCF Mobilités propose désormais dans son offre de référence, au titre du service de base, l'accès aux installations conventionnelles[1] en vue de réaliser des opérations de maintenance lourde.

20. En complément de l'accès à ces installations dites conventionnelles, SNCF Mobilités a ajouté dans le service de base pour la maintenance lourde trois prestations :

« - L'étude de compatibilité d'un Matériel Roulant avec une Installation en vue de réaliser des Opérations de maintenance lourde.

- Le déplacement au sein du Centre d'Entretien des pièces nécessaires aux Opérations dès lors que celui-ci implique des moyens de manutention (de type chariot élévateur) ;

- La mise à disposition d'un espace de stockage pour les pièces et matériels du Candidat ou des prestataires agissant pour le compte du Candidat. ».

21. Enfin, SNCF Mobilités continue de proposer, au titre du service de base, une prestation de reprofilage d'essieux. Cette prestation répond à une demande importante des entreprises ferroviaires.

[1] C'est-à-dire « *en dehors des installations qui sont réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques* ».

2.2.2. Sur les prestations complémentaires

22. Conformément à la demande exprimée par l'Autorité dans son avis n° 2017-032, SNCF Mobilités a révisé son offre et propose désormais les prestations complémentaires prévues dans l'article 9-1 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, à savoir le nettoyage externe des trains, la vidange des toilettes, l'approvisionnement en sable et la visite de toiture du matériel roulant depuis une passerelle de visite de toiture.

2.2.3. Sur les prestations connexes

23. A la demande de l'Autorité dans son avis n° 2017-032 précité, SNCF Mobilités a intégré dans son offre de référence les deux prestations connexes de contrôle technique du matériel roulant et de services de maintenance lourde dans des installations réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

2.3. Sur les évolutions apportées aux tarifs des redevances et sur les tarifs des nouvelles prestations

2.3.1. Sur les évolutions apportées pour la détermination des coûts relatifs au service de base

24. Pour la détermination des coûts relatifs à la tarification du service de base au titre de l'horaire de service 2017, SNCF Mobilités s'est appuyée sur la même méthode que celle retenue pour l'horaire de service 2016, validée par l'Autorité dans son avis n° 2018-018 du 12 mars 2018 susvisé. Cette méthode a été étendue aux coûts relatifs au service de maintenance lourde.

25. Dans le cadre de l'instruction et en vue d'émettre le présent avis, l'Autorité s'est attachée à vérifier que la mise en œuvre de cette méthode et les résultats obtenus étaient conformes au I de l'article 3 du décret n° 2012-70 modifié qui dispose que « [l]*a fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ».

a. Sur la valorisation de la base d'actifs régulés (BAR)

26. Dans son avis n° 2017-032 susvisé, l'Autorité a émis une réserve concernant la base d'actifs régulés (ci-après « BAR ») retenue par SNCF Mobilités dans le cadre de son modèle normatif, considérant les éléments présentés comme non justifiés et sans lien avec la comptabilité. L'Autorité a par conséquent recommandé à SNCF Mobilités de justifier, par des éléments comptables, la valeur réelle de la BAR.

27. Pour les tarifs révisés relatifs à l'horaire de service 2017, SNCF Mobilités a présenté une méthode d'évaluation de sa BAR en ligne avec la méthode utilisée pour l'horaire de service 2016, que l'Autorité a validée dans son avis n° 2018-018 du 12 mars 2018. Ainsi, pour la maintenance légère, la valeur de la BAR, telle qu'approuvée au titre de l'horaire de service de 2016, n'a pas été modifiée et est évaluée à *[300 – 350]* millions d'euros. S'agissant de la maintenance lourde, SNCF Mobilités a évalué selon une méthode identique la BAR à *[60 – 80]* millions d'euros.

28. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime que la valorisation de la BAR proposée par SNCF Mobilités pour l'horaire de service 2017, s'élevant à un total de *[360 – 430]* millions d'euros, est acceptable.

b. Sur le taux du coût moyen pondéré du capital (CMPC)

29. Pour rappel, SNCF Mobilités avait pris en compte, dans le cadre de la première saisine pour l'horaire de service 2017, un niveau de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») de *[10 – 15]* % avant impôt. Ce niveau résultait de l'actualisation de l'étude établie par un cabinet externe dans le cadre des tests de dépréciation de SNCF Mobilités, pour l'unité génératrice de trésorerie « Matériel ».

30. S'agissant de la rémunération du capital pour la fixation des tarifs révisés relatifs à l'horaire de service 2017, SNCF Mobilités indique retenir un niveau de coût moyen pondéré du capital de 6,4 % avant impôt.

31. L'Autorité constate que ce taux correspond à la borne haute issue de l'application de la méthode utilisée pour calculer le CMPC relatif aux gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017. Cette méthode, dite socio-économique, a été validée par le Conseil d'Etat dans sa décision du 3 octobre 2016 (décision n° 389643).

32. Dans l'attente d'analyses plus spécifiques relatives aux centres de maintenance, l'Autorité considère ce taux comme acceptable pour l'horaire de service 2017.

c. Sur les charges d'exploitation

- Sur les charges directes d'exploitation

33. Les charges directes d'exploitation comprennent les charges d'entretien des installations, les charges de loyers et d'entretien locatif, ainsi que les taxes financières. Excepté pour les taxes foncières – pour lesquelles, en l'absence d'une piste d'audit satisfaisante, aucune valeur n'a été retenue dans l'assiette de coûts servant de base à la tarification pour l'horaire de service 2017 – les autres charges ont été rapprochées de la comptabilité de SNCF Mobilités au 31 décembre 2015 avant de faire l'objet de retraitements permettant de circonscrire le périmètre des charges considérées aux seules installations régulées de maintenance.

34. Au vu des éléments de justification apportés par SNCF Mobilités et des engagements pris pour affiner la comptabilité analytique pour les horaires de service 2018 et suivants, l'Autorité considère que la méthode employée par SNCF Mobilités pour la détermination de ces charges est acceptable pour l'horaire de service 2017.

- Sur les charges indirectes d'exploitation : les frais de fonctionnement et les frais de structure

35. Pour l'horaire de service 2017, l'Autorité avait demandé à SNCF Mobilités, dans son avis du 15 mars 2017 susvisé, d'opérer une distinction claire entre les frais de fonctionnement et les frais de structure afférents à des activités en rapport direct avec les prestations régulées de maintenance et ceux qui correspondent à des activités communes. Elle avait indiqué qu'à ce stade, dès lors que SNCF Mobilités pouvait justifier les coûts afférents et leur lien aux prestations régulées, ces coûts pourraient être pris en compte dans la fixation des tarifs pour cet horaire de service.

36. Pour la fixation des tarifs révisés relatifs à l'horaire de service 2016, SNCF Mobilités avait calculé le taux de frais de fonctionnement des établissements de maintenance sur la base des données issues de sa comptabilité au 31 décembre 2015 en procédant à une analyse permettant de retenir les frais présentant un lien de causalité avec les installations utilisées en vue de fournir les prestations régulées de maintenance figurant dans l'offre de référence.

37. Cette analyse avait conduit SNCF Mobilités à justifier le lien entre chaque poste de charges - hors dotations aux amortissements et loyers, postes pour lesquels une analyse a été menée par ailleurs -, réparties selon 13 axes issus de la comptabilité analytique de SNCF Mobilités, et les frais de fonctionnement imputables aux prestations régulées de maintenance. SNCF Mobilités avait établi que huit axes analytiques présentaient un lien direct avec les prestations régulées et les a retenus à ce titre pour l'évaluation du taux de frais de fonctionnement dans le calcul des tarifs des redevances.

38. L'Autorité considère que cette méthode de justification des frais de fonctionnement permet d'établir un lien direct avec la comptabilité de SNCF Mobilités, ce qui favorise un meilleur suivi de l'évolution des charges entre les différents horaires de service.

39. Les autres frais entrant dans la composition du taux de frais de fonctionnement - dotations aux amortissements et loyers -, répartis entre frais de fonctionnement et charges de production, ont été estimés grâce à un rapprochement avec la comptabilité de SNCF Mobilités au 31 décembre 2015.

40. SNCF Mobilités propose ainsi de retenir un taux de frais de fonctionnement des établissements de *[10 – 15]* %, au même titre que pour l'horaire 2016.

41. Au vu des éléments de justification apportés par SNCF Mobilités et des engagements pris pour affiner la comptabilité analytique pour les horaires de service 2018 et suivants, l'Autorité considère que le taux de frais de fonctionnement de *[10 – 15]* % peut également être retenu dans l'offre de référence 2017.

42. Faute d'éléments nouveaux permettant d'établir une piste d'audit, et pour prendre en compte la demande de l'Autorité dans son avis n° 2018-018 susvisé concernant les tarifs pour 2016, SNCF Mobilités n'a pas inclus, dans la version révisée des tarifs relatifs à l'horaire de service 2017, de taux de frais de structure pour la direction du Matériel ainsi que pour l'EPIC SNCF Mobilités.

2.3.2. Sur le taux d'utilisation des installations

43. Il résulte du I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 modifié que l'exploitant d'installation de service « *prend en compte l'utilisation réelle de l'installation ou de la catégorie d'installations de service au cours des trois dernières années, ainsi que les perspectives de leur utilisation durant la période au cours de laquelle le tarif de la redevance est prévu de s'appliquer* ».

44. SNCF Mobilités doit justifier le taux d'utilisation de ses installations en raison de l'incidence qu'il a sur les tarifs facturés aux entreprises ferroviaires externes, puisqu'il vient directement amputer le numérateur en proportion de ce taux.

45. Dans ses avis du 5 mai 2015 et du 12 mars 2017 susvisés, l'Autorité a estimé insuffisante la justification du taux d'utilisation de *[70 – 80]* % des installations estimé par SNCF Mobilités et a demandé à SNCF Mobilités de conduire des analyses complémentaires.

46. Afin de lever la réserve formulée dans les avis susvisés, SNCF Mobilités a, durant l'instruction de la version révisée des tarifs relatifs à l'horaire de service 2016, présenté des éléments de justification techniques destinés à expliquer le niveau d'utilisation des installations régulées de maintenance. L'existence de plusieurs installations sur un même site suppose en effet que des mouvements soient réalisés entre deux installations au sein d'un même centre d'entretien. La réalisation de ces mouvements est subordonnée à l'existence de capacités disponibles au sein de ce centre pour permettre le déplacement du matériel roulant. Le nombre de mouvements dépend de la complexité des centres qui peut nécessiter la réalisation de manœuvres supplémentaires et plus longues (manœuvre en tiroir, etc.).

47. Faute de pouvoir fournir une estimation du taux d'utilisation des ateliers de maintenance reposant sur des observations, SNCF Mobilités a produit une étude paramétrique schématisant les capacités nécessaires à la progression des engins et rames au sein des ateliers, qui conclut à un taux d'utilisation des ateliers de maintenance de *[70 – 80]* %.

48. Dans son avis n° 2018-018, l'Autorité avait accepté cette justification pour le seul horaire de service 2016, mais avait demandé à SNCF Mobilités de démontrer que le taux d'utilisation retenu était pertinent, au titre des horaires de service suivants, au regard de son organisation industrielle.

49. Dans le cadre de l'instruction des tarifs pour l'horaire de service 2017, des échanges complémentaires ont eu lieu sur ce point. Toutefois, ces échanges n'ont pas permis d'aboutir à un niveau suffisant de justification de la pertinence du taux de *[70 – 80]* % d'utilisation des installations de maintenance proposé par SNCF Mobilités.

50. Compte-tenu de ces éléments, c'est-à-dire faute d'avancées sur la justification du taux d'utilisation des ateliers de maintenance retenu par SNCF Mobilités dans sa saisine, et afin d'éviter tout risque de prise en compte de tarifs excessifs, l'Autorité considère qu'un taux conservateur d'utilisation des installations de 100 % doit être retenu dans les tarifs pour l'horaire de service 2017.

51. Pour les futurs horaires de service, SNCF Mobilités a indiqué son intention de mesurer le taux réel d'utilisation de ses infrastructures.

52. L'Autorité souligne que SNCF Mobilités devra s'assurer que ce taux d'utilisation constaté correspond à un taux d'utilisation efficace de l'installation. Elle l'invite ainsi à améliorer la performance en matière d'organisation et de fonctionnement de ses centres de maintenance pour accroître leur degré d'utilisation.

2.3.3. Sur les autres éléments relevés dans l'avis n° 2017-032 et non repris dans la saisine du 4 mai 2018

53. Conformément à la demande formulée par l'Autorité dans son avis n° 2017-032, SNCF Mobilités a supprimé la rémunération d'un aléa opérationnel pour la construction des tarifs.

54. SNCF Mobilités indique par ailleurs avoir engagé une réflexion sur la pratique de péréquation tarifaire nationale afin de suivre la préconisation de l'Autorité sur ce point. La difficulté d'obtention des données comptables sur des périmètres infranationaux et la complexité de la grille tarifaire qui résulterait de la définition de tarifs sur une maille infranationale ont conduit SNCF Mobilités à proposer, à l'instar de l'offre de référence de l'horaire de service 2016, une grille tarifaire nationale.

55. Les échanges sur ce point devront se poursuivre dans le cadre des offres de référence ultérieures pour examiner plus avant la faisabilité de la mise en place de grilles tarifaires à une maille plus pertinente, du point de vue opérationnel comme du point de vue du financement public des installations de maintenance.

2.3.4. Tarifs des nouvelles prestations et évolution de la grille tarifaire

56. En ce qui concerne les prestations de pilotage, SNCF Mobilités a ôté les coûts de planification de l'assiette des coûts prise en compte pour répondre à la demande de l'Autorité de ne retenir que les charges pour lesquelles une « *relation de causalité objective, transparente et justifiée a pu être établie avec le service de pilotage* ».

57. En revanche, SNCF Mobilités a indiqué ne pas avoir été en mesure de mettre à jour la mesure du temps moyen du service de pilotage par une méthode objective et transparente, et a maintenu les temps normatifs utilisés historiquement.

58. SNCF Mobilités a ainsi diminué le tarif de la prestation de pilotage pour locomotive de 214,7 euros à 99,4 euros et celui de la prestation de pilotage pour matériel voyageur de 298,0 euros à 142,4 euros.

59. L'Autorité considère que ce tarif est acceptable pour l'horaire de service 2017 dès lors que les temps normatifs utilisés par SNCF Mobilités n'apparaissent pas manifestement incohérents. Toutefois, l'Autorité appelle, de nouveau, SNCF Mobilités à développer, pour les prochains horaires de service, une méthode de mesure de ce temps moyen objective et transparente.

60. En ce qui concerne la nouvelle prestation de planification de l'entrée/sortie des installations de maintenance régulées, SNCF Mobilités a défini le tarif sur la base de temps normatifs, valorisés à moins d'une demi-heure de temps passé par un technicien. Cette durée valorisée n'apparaît pas manifestement incohérente. Toutefois, pour cette prestation comme pour l'ensemble des autres prestations valorisées selon des temps normatifs, l'Autorité réitère sa demande que SNCF Mobilités réalise, pour l'horaire de service 2018, une analyse opérationnelle poussée pour mesurer les temps passés de façon objective et transparente.

61. SNCF Mobilités devra par ailleurs démontrer que les temps passés constatés correspondent à ceux d'un opérateur de maintenance efficace.

62. Il résulte de tout ce qui précède que la révision de la grille tarifaire du service de base fourni dans les centres d'entretien et les autres installations techniques nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance telle que présentée dans la saisine du 4 mai 2018 conduit à une diminution de 49 % du montant total facturé aux entreprises ferroviaires tierces pour l'utilisation des installations de maintenance légère au titre de l'horaire de service 2017 par rapport aux montants déjà facturés à ce titre.

63. En outre, cette grille tarifaire révisée, complétée des ajustements demandés par l'Autorité au point 50 du présent avis, permettent une diminution du montant total facturé aux entreprises tierces pour l'utilisation des installations de maintenance légère au titre de l'horaire de service 2017 de 54 % par rapport aux montants déjà facturés à ce titre.

64. En ce qui concerne les entreprises ferroviaires de fret (respectivement les entreprises ferroviaires de voyageurs), la révision de la grille tarifaire du service de base fourni dans les centres d'entretien et les autres installations techniques nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance telle que présentée dans la saisine du 4 mai 2018 conduit à une diminution de 45 % (respectivement 49 %) du montant total facturé aux entreprises ferroviaires tierces de fret (respectivement aux entreprises ferroviaires de voyageurs) pour l'utilisation des installations de maintenance légère au titre de l'horaire de service 2017 par rapport aux montants déjà facturés à ce titre.

65. En outre, cette grille tarifaire révisée, complétée des ajustements demandés par l'Autorité au point 50 du présent avis, permettent une diminution du montant total facturé aux entreprises ferroviaires tierces de fret (respectivement aux entreprises ferroviaires tierces de voyageurs) pour l'utilisation des installations de maintenance légère au titre de l'horaire de service 2017 de 50 % (respectivement 55 %) par rapport aux montants déjà facturés à ce titre.

66. Il incombe, par voie de conséquence, à SNCF Mobilités de procéder à la régularisation des factures émises à l'endroit de ces entreprises conformément au présent avis.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs révisés des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2017 à hauteur du montant qui résulte de la prise en compte d'un taux d'utilisation de ses installations de maintenance de 100 % mentionné au point 50.

Les tarifs des redevances dues au titre de ces prestations, conformes au présent avis, seront exécutoires à compter de leur publication par l'exploitant des installations de service concernées, en application de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 dans sa rédaction issue du décret du 28 octobre 2016 mentionné ci-dessus.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 25 juin 2018.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman