



### **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

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE) ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

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 ferré national ;

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2016 - Version 3 du 5 décembre 2014 », et ses annexes, publié par Réseau ferré de France le 5 décembre 2014 sur son site internet ;

Vu la saisine du ministre chargé des transports en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports en date du 8 décembre 2014 ;

Après en avoir délibéré le 5 mai 2015 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations suivantes :

## SOMMAIRE

<b>1. CONTEXTE GENERAL .....</b>	<b>3</b>
1.1 Portée de l'avis .....	3
1.2 L'accès aux installations de service et aux prestations régulées.....	3
1.3 Définition des prestations régulées.....	3
<b>2. METHODOLOGIE TARIFAIRE .....</b>	<b>5</b>
2.1 Inspection commune préalable et plan de prévention des risques .....	5
2.2 Utilisation des installations .....	5
<b>3. ANALYSE DE L'AUTORITE .....</b>	<b>6</b>
3.1 Sur la transparence tarifaire .....	6
3.2 Sur l'inspection commune préalable et le plan de prévention des risques .....	7
3.3 Sur les hypothèses utilisées pour établir le tarif d'utilisation des installations .....	8
<b>4. CONCLUSION .....</b>	<b>10</b>

# 1. Contexte général

## 1.1 PORTEE DE L'AVIS

1. Réseau ferré de France (RFF) a publié le 5 décembre 2014 le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2016 - Version 3 du 5 décembre 2014 » (ci-après « DRR 2016 »). Ce document, établi en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret n° 2003-194, intègre non seulement les éléments établis sous la responsabilité de RFF, désormais dénommé SNCF Réseau, mais également les éléments relevant des installations de services gérées par la Société nationale des chemins de fer français, désormais dénommée SNCF Mobilités, ou par d'autres exploitants.
2. L'article L.2133-5 du code des transports tel qu'issu de l'article 13 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire dispose que « *L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures.* »
3. Par courrier en date du 8 décembre 2014, l'Autorité a consulté le gouvernement sur le DRR 2016, en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports, pour obtenir ses observations éventuelles. Le gouvernement n'a pas transmis d'observations.
4. L'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire habilite le gouvernement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, à prendre par ordonnance les mesures législatives nécessaires à la transposition de la directive 2012/34/UE. Il appartiendra par conséquent au gestionnaire de l'infrastructure et aux exploitants d'installations de service d'adapter le DRR 2016 conformément aux mesures nationales de transposition qui seront arrêtées.

## 1.2 L'ACCES AUX INSTALLATIONS DE SERVICE ET AUX PRESTATIONS REGULEES

5. L'article L.2122-9 du code des transports prévoit que les entreprises ferroviaires disposent d'un droit d'accès à l'ensemble des installations de service : « *Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris pour l'accès par le réseau aux infrastructures de services* ».
6. L'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 définit le cadre d'accès aux prestations régulées par les entreprises ferroviaires en distinguant le service de base des prestations complémentaires :  
  
« *1. — Les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés au sens de l'article 19 du décret du 7 mars 2003 susvisé se voient proposer de manière transparente et non discriminatoire, lorsqu'il n'existe pas d'autre option économiquement raisonnable, un service de base, comprenant les prestations mentionnées au I des articles 4 à 8 et à l'article 9 du présent décret, fourni sur les infrastructures de services définies au I de l'article 1er du présent décret. Le gestionnaire de l'infrastructure de services doit motiver toute décision de refus de fournir une prestation et indiquer dans ce cas les alternatives économiquement raisonnables disponibles sur d'autres infrastructures de services.* »

## 1.3 DEFINITION DES PRESTATIONS REGULEES

7. L'article 9 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 définit le service de base fourni dans les installations des centres d'entretien et les autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère. Il 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 légère ;

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 le nettoyage externe des trains, la vidange des toilettes, 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 infrastructures de services que la réglementation réserve à leur gestionnaire ;

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

8. Le service de base est qualifié de prestation régulée au sens du III. de l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012.
9. L'article 9 n'évoque pas de prestations complémentaires fournies dans ces installations en plus du service de base.
10. SNCF Mobilités met à disposition des entreprises ferroviaires les installations de maintenance légère qu'elle gère. Elle publie des éléments relatifs à leur utilisation et leur tarification. Les principes régissant l'accès à ces installations sont décrits dans l'offre de référence SNCF 2016, figurant en annexe 9.5 du DRR 2016<sup>1</sup>. Cette annexe contient le contrat national à signer par les entreprises ferroviaires pour accéder aux centres d'entretien.
11. L'annexe 9.5 est complétée par les documents suivants publiés sur le site de la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF) :
  - deux annexes 9.5.2.a et 9.5.2.b qui recensent la liste des 94 sites comportant des installations d'entretien et la liste des sites comportant des installations de reprofilage des essieux des engins ;
  - un document particulier tarifaire (DPTA 9.5) qui présente la grille tarifaire des prestations fournies dans les centres d'entretien.
12. Les installations de maintenance de SNCF Mobilités peuvent être des voies sur terre-plein ou sur fosses, avec ou sans fosses latérales, avec ou sans passerelles d'accès à la toiture du matériel roulant. Des voies spécifiques équipées d'installations de vidange des sanitaires ou des installations de nettoyage sont également prévues pour les rames de voyageurs.
13. Afin de permettre à une entreprise ferroviaire d'effectuer des opérations de maintenance légère, SNCF Mobilités réalise trois types de prestations dans les installations de maintenance :
  - l'analyse des risques professionnels préalablement à l'accès de l'entreprise ferroviaire pour la reconnaissance des installations de SNCF Mobilités ;
  - le pilotage de la présence de l'entreprise ferroviaire dans ces installations ;
  - la mise à disposition des installations pour l'entreprise ferroviaire pour la réalisation des opérations de maintenance légère.
14. Il convient de souligner que SNCF Mobilités met à la disposition des entreprises ferroviaires ses installations et que les opérations de diagnostic et les interventions techniques sur le matériel roulant relèvent du personnel de celles-ci.

<sup>1</sup> « OFFRE DE REFERENCE SNCF 2016 - Service de base fourni dans les centres d'entretien et les autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère ».

15. Enfin, SNCF Mobilités propose aux entreprises ferroviaires la prestation de reprofilage des essieux, réalisé par ses propres soins, dans certains centres de maintenance équipés des installations prévues à cet effet.

## 2. Méthodologie tarifaire

16. SNCF Mobilités indique dans l'annexe 9.5 la méthode générale qu'elle utilise afin de calculer les tarifs qu'elle facture aux entreprises ferroviaires :
- l'ensemble des coûts afférents à la prestation sont pris en compte, y compris la rémunération du capital ;
  - le tarif de la prestation SNCF résulte de la division de l'ensemble des coûts annuels prévisionnels liés à la prestation SNCF par le volume annuel d'unités d'œuvre prévisionnelles ;
17. La tarification de chaque prestation est déterminée en additionnant l'ensemble des coûts y afférents. Ces coûts recouvrent soit les charges directes et indirectes de personnel dans le cas des tarifs de l'analyse des risques et du pilotage, soit les coûts associés aux installations techniques.

### 2.1 INSPECTION COMMUNE PREALABLE ET PLAN DE PREVENTION DES RISQUES

18. Sur la base de sa lecture des dispositions des articles R.4511-1 et suivants du code du travail relatifs à l'analyse des risques professionnels par les employeurs, SNCF Mobilités facture aux entreprises ferroviaires tierces une visite d'inspection commune préalable (ICP) du centre de maintenance préalablement au premier accès au site par l'entreprise ferroviaire. Un plan de prévention des risques est élaboré dès lors qu'il est nécessaire de définir des mesures particulières de prévention des risques résultant de l'interférence entre les activités, installations et matériels.
19. Le tarif d'inspection commune préalable et de plan de prévention est un forfait de 1 521,10 € HT. Il est exigible pour toute première entrée de l'entreprise ferroviaire et correspond au temps moyen nécessaire pour la réalisation du plan de prévention et de la visite. La révision ponctuelle du plan de prévention est facturée selon un tarif fixé à 50% des frais de rédaction initiaux.
20. Le tarif de pilotage de la prestation par SNCF Mobilités comprend la programmation du créneau horaire de l'utilisation des installations par l'entreprise ferroviaire, les mesures de protection mises en place sur les voies contre les risques ferroviaires ainsi que le pilotage<sup>2</sup> du matériel roulant à l'intérieur du centre de maintenance. Ce tarif prend en compte, pour chacune de ces activités, le temps moyen nécessaire pour sa réalisation par le personnel de SNCF Mobilités.
21. Le tarif du pilotage, qui inclut à hauteur de 39,5 € des frais de programmation, est un forfait de 229,4 € HT pour les locomotives et de 318,7 € HT pour les rames de voyageurs. Il est exigible à chaque entrée de l'entreprise ferroviaire et les frais de programmation sont dus même en cas d'annulation du créneau programmé.

### 2.2 UTILISATION DES INSTALLATIONS

22. Le tarif d'utilisation par l'entreprise ferroviaire des installations de maintenance dépend de la nature de la voie requise selon qu'elle est équipée, par exemple, de fosses, de passerelles ou de « machines à laver » latérales, et de sa longueur utile, les locomotives mobilisant moins de longueur de voie que les rames de voyageurs.

---

<sup>2</sup> Le pilotage consiste à organiser et coordonner de manière centralisée les circulations des engins moteurs à l'intérieur du site de maintenance.

23. La tarification de l'utilisation des installations prend pour hypothèse une durée normative, prévue pour permettre à l'entreprise ferroviaire de réaliser les opérations de maintenance légère. Cette tranche horaire est fixée par SNCF Mobilités à deux heures, sauf pour les « machines à laver » où elle est d'une demi-heure. En outre, un forfait de deux heures pour l'utilisation d'une voie de terre-plein est également prévu à chaque utilisation du centre de maintenance. Cette durée correspond à la mise en attente pour des raisons opérationnelles du matériel roulant entre l'entrée et la sortie du site.
24. En cas de non libération de la voie à la fin du créneau d'utilisation prévu, par exemple en raison d'un incident du matériel roulant, SNCF Mobilités réalise une intervention pour le « dégagement » du matériel roulant de la voie occupée. Le tarif de cette intervention comprend l'utilisation d'un locotracteur, la main d'œuvre et l'utilisation d'une voie de terre-plein sur laquelle le matériel roulant dégagé est immobilisé.
25. Le tarif d'utilisation de l'installation pendant une tranche est obtenu en divisant les coûts annuels par le nombre de tranches sur une année. Ce dernier est calculé sur la base des horaires d'ouverture de l'installation avec une hypothèse d'inutilisation pendant [ • ] de ces horaires<sup>3</sup>.
26. Pour une voie donnée, l'assiette de charges correspond à la somme :
- des coûts d'investissement comprenant l'amortissement et la rémunération du capital. La durée d'amortissement des installations est fixée à 20 ans. Les installations sont considérées par hypothèse à « mi-vie » et donc la base d'actif retenue pour l'application du coût moyen pondéré du capital (CMPC), fixé par SNCF Mobilités à [ • ] % avant impôts, est égale à la moitié de la valeur brute de l'investissement. Cette dernière est calculée à partir d'un projet d'investissement récent et actualisée sur la base de l'indice TP01 ;
  - des coûts d'entretien ;
  - du loyer facturé par la direction de l'immobilier de SNCF ;
  - de la taxe foncière ;
  - des frais de fonctionnement de [ • ] % liés à l'établissement de maintenance ;
  - des frais de structure de [ • ] % liés à la direction Matériel et au siège de SNCF Mobilités.
27. Pour les locomotives, le barème distingue un tarif par type d'installation : voie sur terre-plein, voie sur fosse simple, voie équipée de passerelle, voie sur fosse simple équipée de passerelle, etc.
28. Pour les rames de voyageurs, pour chaque type d'installation, le tarif est décliné en trois catégories en fonction de la longueur du matériel roulant : inférieure à 200 mètres, entre 200 et 400 mètres ou supérieure à 400 mètres.
29. Par ailleurs, le tarif de la prestation de reprofilage des essieux en tour en fosse est de 918,4 € HT par essieu avec un complément de 256,2 € HT par essieu dans le cas de quatre essieux liés.

### 3. Analyse de l'Autorité

#### 3.1 SUR LA TRANSPARENCE TARIFAIRE

30. Dans le cadre de la consultation réglementaire organisée par SNCF Réseau sur le projet de DRR 2016 entre juillet et octobre 2014, certaines entreprises ferroviaires ont exprimé leur souhait de disposer d'une meilleure transparence tarifaire.

---

<sup>3</sup> A titre d'exemple pour une voie sur fosse simple, le nombre d'heures d'ouverture dans l'année est de 4 176 (16 heures par jour, 5 jours par semaine), ce qui donne [ • ] heures par an en tenant compte d'une disponibilité seulement à [ • ]. Par conséquent le nombre de tranches de deux heures est de [ • ].

31. Cette demande rejoint les dispositions de l'annexe IV de la directive 2012/34/UE, qui précise les types d'informations tarifaires à publier par les exploitants d'installations de service. « *[Le document de référence du réseau] décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31 à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années* ».
32. L'article 31.2 de la directive prévoit que « *le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service sont en mesure de prouver aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturées à l'entreprise ferroviaire en application des articles 30 à 37 sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau* » .
33. L'article 17 du décret n° 2003-194 énonce que « *les modalités de tarification de ces prestations et des exemples types de tarifs* » et « *les tarifs applicables sont précisés dans des documents particuliers auxquels renvoie le document de référence du réseau* ».
34. Malgré la précision de la grille tarifaire applicable pour l'utilisation des centres de maintenance, l'information donnée par SNCF Mobilités n'apporte pas d'éléments de compréhension sur le mode de calcul du taux d'évolution des tarifs afin de permettre aux utilisateurs de comprendre les variations tarifaires, ni de visibilité sur les évolutions futures des redevances.

### 3.2 SUR L'INSPECTION COMMUNE PREALABLE ET LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES

35. Dans son avis n° 2014-001 sur le DRR 2015<sup>4</sup>, l'Autorité a estimé que la facturation des frais d'inspection commune préalable et de rédaction d'un plan de prévention des risques pour les centres d'entretien et de maintenance aux nouveaux entrants constitue une source de discrimination dans la mesure où de tels frais ne sont pas applicables aux activités de transporteur de SNCF Mobilités. Elle a demandé en conséquence la suppression de cette facturation et l'intégration des coûts correspondants dans les redevances du service de base.
36. Dans le cadre de la consultation réglementaire organisée par SNCF Réseau sur le projet de DRR 2016, certaines entreprises ferroviaires ont exprimé des réserves sur le caractère obligatoire de l'analyse des risques. Elles opposent ainsi une lecture différente des prescriptions relatives à l'analyse des risques professionnels. Selon elles, les dispositions des articles R.4511-1 et suivants du code du travail font référence à l'entreprise « utilisatrice » d'une installation, qui ferait intervenir une « entreprise extérieure » afin d'exécuter une prestation donnée. Or tel ne serait pas le cas des centres de maintenance, où les entreprises ferroviaires seraient des entreprises utilisatrices et SNCF Mobilités le prestataire de services.
37. SNCF Mobilités ne partage pas cette analyse juridique<sup>5</sup> mais appelle à la poursuite des échanges sur le sujet, afin de parvenir si possible à un allègement de certaines procédures dans le respect de la réglementation en vigueur.
38. L'Autorité estime nécessaire de clarifier au plus vite avec le ministère du travail l'étendue des obligations qui incombent en vertu du code du travail à SNCF Mobilités, en sa qualité d'exploitant de centres de maintenance, et aux entreprises ferroviaires en matière de sécurité de leurs salariés. Elle saisira en ce sens le ministère du travail pour s'assurer du bienfondé juridique de la facturation des prestations exigées à ce titre par SNCF Mobilités.

---

<sup>4</sup> Voir § IV.25

<sup>5</sup> SNCF Mobilités indique appliquer « *l'article L.4121-5 du Code du Travail qui institue une obligation de coopération entre employeurs à la mise en œuvre des dispositions relatives à la santé et à la sécurité au travail, obligation déclinée notamment dans les articles R.4511-1 et suivants du Code du travail, avant de pouvoir effectivement bénéficier des services fournis sur les sites, les employeurs doivent assurer la communication mutuelle des documents et informations utiles à l'analyse des risques liés aux opérations effectuées et procéder pour chaque site à une Inspection Commune Préalable (ICP- cf art R.4512-2 du Code du Travail)* ». (Voir Offre de référence 2016 op. cit., p. 10)

### 3.3 SUR LES HYPOTHESES UTILISEES POUR ETABLIR LE TARIF D'UTILISATION DES INSTALLATIONS

39. L'article L. 2122-13 du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, interdit aux exploitants d'installations de service de facturer leurs services au-delà des coûts qu'ils supportent, majorés d'un bénéfice raisonnable : « *Les redevances pour les prestations offertes sur les infrastructures de service ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable* ».
40. L'article 3 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 prévoit que « *la fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel* ».
41. L'Autorité est donc tenue d'examiner l'estimation faite des coûts par l'exploitant d'une installation de service afin de s'assurer que le tarif facturé aux utilisateurs correspond à la réalité des coûts exposés. A ce titre, il lui revient d'examiner la pertinence des hypothèses de coûts et des conditions d'utilisation prises en compte par SNCF Mobilités pour établir le tarif d'une tranche horaire d'utilisation des installations de ses centres de maintenance.
42. L'Autorité rappelle, en particulier, les principes énoncés dans l'avis n° 2014-001 relatif au DRR 2015 qu'elle a rendu :
- « IV.38 [...] *les redevances ne peuvent incorporer que des coûts :*
- *justifiés, les gestionnaires devant apporter, pour chacun, des éléments probants et suffisamment étayés pour démontrer qu'ils correspondent à des coûts effectivement encourus par eux, tant dans leur nature que dans leur montant ;*
  - *pertinents, les coûts devant présenter un lien de causalité entre la prestation fournie et les coûts pris en compte. »*
43. L'Autorité relève que près de 20% des coûts entrant dans les tarifs d'utilisation des installations des centres de maintenance correspondent aux frais de fonctionnement de l'établissement de maintenance et aux frais de structure liés à la direction Matériel et au siège de SNCF Mobilités, sans que ces taux soient justifiés par SNCF Mobilités.
44. L'Autorité rappelle, comme déjà indiqué dans sa décision n° 2014-010 du 15 juillet 2014 portant mise en demeure de la SNCF pour non-respect de ses obligations de gestionnaire de terminaux de marchandises, « *que la refacturation de frais de structure importants aux entreprises ferroviaires tierces dans le cadre d'une prestation régulée est susceptible de porter atteinte au droit, reconnu aux entreprises ferroviaires, d'accéder aux services proposés dans les infrastructures de services dans des conditions équitables et non discriminatoires :*
- *elle constitue une barrière à l'entrée pour les entreprises ferroviaires tierces, alors qu'il s'agit pour la SNCF d'un transfert interne sans effet sur ses comptes ;*
  - *elle est potentiellement constitutive d'une subvention croisée : les entreprises ferroviaires tierces sont susceptibles de financer, via ces frais, une partie des coûts de l'utilisation des sites par les différentes entités de la SNCF, sans lien avec leur utilisation propre »<sup>6</sup>.*
45. La même justification s'impose pour les hypothèses retenues par SNCF Mobilités en ce qui concerne, notamment, le taux d'inutilisation des installations ([ • ] des horaires d'ouverture), le coût moyen pondéré du capital (CMPC), fixé à [ • ] % avant impôt, ainsi que les coûts d'investissement.
46. Sur ce dernier point, l'Autorité relève le caractère normatif des hypothèses prises en compte, d'une part, pour ce qui a trait à l'âge moyen des actifs et, d'autre part, à leur valorisation.

---

<sup>6</sup> Voir §43 de la décision

47. Ainsi, la rémunération du capital s'appuie sur une base d'actifs considérés comme à « mi-vie », soit 10 ans, à partir de projets d'investissements récents réactualisés chaque année. Ces hypothèses ont une conséquence directe sur les niveaux de charges retenus dans l'assiette de coûts pour le calcul des tarifs. Ainsi, s'il s'avérait, par exemple, que l'âge moyen des actifs est supérieur à celui correspondant aux hypothèses retenues, la base d'actifs et, par conséquent, de coûts serait dès lors surévaluée.
48. Au surplus, la valeur prise en compte par SNCF Mobilités correspond à une valeur à neuf des actifs, qui est *a priori* supérieure à la valeur comptable historique. Les dotations aux amortissements seraient ainsi calculées sur une valeur d'actifs déconnectée de la situation comptable et qui fait l'objet, chaque année, d'une revalorisation fondée sur l'évolution de l'indice TP01. En outre, il n'est pas expliqué comment sont traitées les subventions dont SNCF Mobilités a pu bénéficier pour le financement de la création ou la modernisation de certains centres de maintenance.
49. Afin de s'assurer de la justesse des hypothèses retenues, il conviendrait que SNCF Mobilités justifie, par des éléments comptables, la valeur réelle de la base d'actifs utile à la réalisation des prestations régulières dans les centres de maintenance ainsi que l'âge moyen réel de son patrimoine et le mode de traitement des subventions publiques reçues le cas échéant.

## 4. Conclusion

### Avis conforme

L'Autorité,

Considérant que la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire étend son pouvoir d'avis conforme à la fixation des redevances relatives à l'accès aux infrastructures de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies,

Sous réserve que SNCF Mobilités justifie les hypothèses prises en compte, s'agissant :

- des frais de fonctionnement et des frais de structure ;
- du taux d'inutilisation des installations ;
- du coût moyen pondéré du capital ;
- des coûts d'investissement servant à la valorisation de la base d'actifs,

Emet un avis favorable sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les centres de maintenance pour l'horaire de service 2016.

Dans la perspective du document de référence du réseau pour l'horaire de service 2017, l'Autorité invite SNCF Mobilités à :

- améliorer le niveau d'information fourni dans le DRR sur les redevances, conformément à la réglementation et notamment à l'annexe IV de la directive 2012/34/UE, et, en particulier :
  - expliciter l'évolution des tarifs pour permettre aux utilisateurs de comprendre les variations tarifaires ;
  - apporter davantage de visibilité aux entreprises ferroviaires sur les évolutions futures des redevances, d'une part, en publiant les éléments dont elle a connaissance au moment de la réalisation des tarifs et qui pourraient avoir des conséquences sur les niveaux des redevances futures et, d'autre part, en identifiant les éléments qui pourraient être fixés sur une base pluriannuelle.

Cet avis est rendu sans préjudice de la réponse attendue du ministère du travail sur les obligations en matière de prévention des risques professionnels.

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

*L'Autorité a adopté le présent avis à l'unanimité le 5 mai 2015.*

*Présents : Monsieur Pierre CARDO, président ; Madame Anne YVRANDE-BILLON, vice-présidente ; Mesdames Anne BOLLIET et Marie PICARD ainsi que Messieurs Jean-François BÉNARD, Nicolas MACHTOU et Michel SAVY, membres du collège.*

Le Président

Pierre CARDO