Synthèse de la consultation publique

Projet de décision relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service ferroviaires

L'Autorité a reçu 7 contributions provenant de Naviland Cargo, SNCF Combustible, SNCF Gares & Connexions, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, l'Union des ports de France, VFLI, dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 4 au 29 avril 2016 sur son projet de décision de collecte d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure et des exploitants d'installations de service ferroviaires.

Cette synthèse des réponses reçues reprend les thématiques les plus abordées par les contributeurs et présente la façon dont ces contributions ont été prises en compte dans la décision n°2016-085 du 31 mai 2016 de l'Autorité.

1. SUR LE FORMAT DES INFORMATIONS A TRANSMETTRE 3

2. NATURE DES INFORMATIONS DEMANDEES..... 3

2.1. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Caractéristiques du réseau 3

2.2. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Allocation des capacités 4

2.3. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Trafic 6

2.4. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Indicateurs de qualité 7

2.5. Informations relatives à l'utilisation des installations de service..... 7

2.6. Informations relatives aux résultats économiques et financiers - GI 8

2.7. Informations relatives aux résultats économiques et financiers - IS 9

1. SUR LE FORMAT DES INFORMATIONS A TRANSMETTRE

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 1)

Les acteurs sont invités à préciser le format de transmission des informations demandées et à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

S'agissant du format numérique des informations collectées, trois répondants précisent que les informations seront transmises sous format Excel. Un autre répondant précise qu'il n'a pas prévu, sauf exception, de modifier le format des données dont il dispose avant de les transmettre à l'Autorité. Trois répondants ont également remarqué que pour rendre compte de l'utilisation des installations de service, il était préférable d'utiliser comme base l'année civile et non l'horaire de service, pour rester en cohérence avec les données financières et comptables.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité prend bonne note des remarques précédentes tout en soulignant que la flexibilité permise en termes de format alternatif de réponse doit préalablement faire l'objet d'un échange bilatéral avec l'Autorité pour validation.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la possibilité de répondre sous un format alternatif aux tableaux proposés en annexe, et prévoit que le répondant puisse choisir son périmètre d'exercice (année civile ou horaire de service) pour les informations collectées annuellement, notamment s'agissant des informations portant sur l'utilisation des installations de service.

2. NATURE DES INFORMATIONS DEMANDEES

2.1. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Caractéristiques du réseau

2.1.1. Concernant le réseau principal

Résumé des contributions

SNCF Réseau indique que les données décomposées par région et par groupes UIC ne sont pas aisément disponibles. Leurs modalités de production effective seraient à mettre au point entre SNCF Réseau et les services de l'ARAFER. Les difficultés concernent notamment la déclinaison régionale des données d'âge moyen du réseau et des voies hors d'âge (terminologie à employer en lieu et place de « réseau hors d'âge »).

Il est également mentionné un point de vigilance : sachant le nombre de km de lignes, les différentes voies parcourant ces lignes ne sont pas nécessairement des mêmes groupes UIC.

Enfin, la fréquence de collecte annuelle est adéquate, mais le temps de traitement et de production peut être long en année N+1 pour mettre en qualité les données de l'année N.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité souhaite approfondir sa compréhension des caractéristiques du réseau de voies principales et de voies de service. La déclinaison des informations par catégories UIC et à la maille régionale est nécessaire pour dresser un état des lieux détaillé, compte tenu du niveau d'utilisation du réseau (trafics-onglet 7), des charges d'exploitation correspondantes, ainsi que des efforts d'entretien et de renouvellement réalisés (onglet 9). Afin de faciliter la transmission d'informations, l'Autorité propose de recevoir les données déclinées à la maille des infrapôles. En complément, la déclinaison régionale administrative sera transmise si les informations sont disponibles.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la transmission de données relatives aux caractéristiques du réseau par catégories UIC et par territoire infranational SNCF Réseau (périmètre des infrapôles).

2.1.2. Concernant les voies de service

Résumé des contributions

SNCF Réseau mentionne que les données pour les voies de services dites "SGTC" ne sont pas disponibles.

Les données pour les voies à usages spécifiques sont disponibles, par région et leur recensement annuel est possible. Les données pour les voies de service à usage courant ne sont pas directement disponibles par région administrative mais des rapprochements doivent cependant pouvoir être faits.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Concernant la cartographie des voies de services, la nécessité d'un état des lieux national et régional relève de la première étape de compréhension de ces équipements. La décomposition du réseau de voies de service est dans cette perspective à envisager avec un calendrier aménagé pour les données sur les voies « SGTC ».

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur les voies de service à usage spécifique et des voies de service à usage courant pour l'année 2015. Les voies dites SGTC seront collectées à compter de l'année 2016 (collecte effectuée en 2017).

2.2. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Allocation des capacités

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 2a)

Les indicateurs proposés par l'Autorité vous paraissent-ils suffisants pour évaluer l'adéquation de l'offre à la demande sur le marché amont ? Merci de justifier votre réponse et de lister le cas échéant les indicateurs que vous jugez plus pertinents.

Résumé des contributions

La transmission d'un état des lieux détaillé sur l'allocation des capacités tel que le demande l'Autorité ne pose a priori pas de difficulté pour SNCF Réseau, sous condition d'une segmentation alternative propre au GI comportant quelques différences avec la demande initiale de l'Autorité. Il est néanmoins à noter que certains GI, notamment de réseaux ferroviaires portuaires, ne pratiquent pas une telle allocation.

SNCF Réseau a également précisé l'unité d'œuvre, le sillon-jour, ainsi qu'une reformulation des intitulés des indicateurs (demandes de sillons, sillons non attribués, sillons supprimés) et des tableaux (construction du service, adaptation du service) en cohérence avec la terminologie du DRR. Le GI a par ailleurs mentionné que les outils ne permettent pas de définir, sillon par sillon, un indicateur de sillons-kilomètres, ce type de donnée n'étant pas pertinent pour la production horaire.

En outre, deux indicateurs permettant d'évaluer quantitativement l'adéquation de l'offre à la demande sont proposés par SNCF Réseau : il s'agit d'une part du nombre de sillons-jours en trou de régime (après construction de l'horaire et traitement des sillons-jours à l'étude) et d'autre part du taux de demandes déclarées irréalisables. Enfin, certaines informations sur le traitement des sillons à l'étude et des sillons demandés en adaptation sont disponibles pour partie à partir de l'horaire de service 2016, avec un suivi issu des systèmes d'information qui diffère des propositions de l'Autorité.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est rappelé qu'il est possible de transmettre des informations sous une segmentation alternative ; l'Autorité se tient à disposition des acteurs pour valider les contenus avant transmission.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la collecte des sillons-jours demandés au service et en adaptation, de leur traitement à la construction du service et en adaptation, ainsi qu'un état des lieux des sillons fermes modifiés et supprimés.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit enfin le suivi du nombre de sillons-jours en trou de régime après la construction du service et après le traitement des sillons à l'étude, ainsi que le suivi du taux de demandes déclarées irréalisables.

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 2b)

Afin d'assurer un suivi du processus d'allocation des capacités, l'Autorité souhaite collecter des informations sur les modifications et les annulations de sillons. Comment distinguez-vous les modifications majeures des modifications mineures de sillons ?

Résumé des contributions

SNCF Réseau relève que cette distinction n'existe pas dans les outils d'allocation de capacités, n'étant pas pertinente pour le processus de production horaire. Les indicateurs de modification et annulation de sillons sont produits dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques qui a été mis en place et qui concerne un périmètre limité aux sillons attribués fermes à l'issue de la construction du service.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est souligné qu'un traitement différencié des modifications de sillons selon leur impact sur le graphique horaire est essentiel pour évaluer le bon fonctionnement de l'allocation des capacités. Il serait pour le moins souhaitable à l'avenir d'avoir un ratio concernant les modifications de sillons commerciaux ayant un tel impact.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 ne prévoit pas de recueillir d'information sur les modifications de sillons « mineures ou majeures ».

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 2c)

De quelle manière affectez-vous les annulations de sillons aux différents acteurs (GI/EF/Autres) ?

Résumé des contributions

De manière générale (hors cas particulier de l'Ile-de-France ou d'événements ponctuels), les entreprises ferroviaires effectuent les demandes de suppression de sillons via les outils de commande de capacité. Dans le cas contraire, les suppressions de sillons sont pré-affectées au GI, avant retraitement/contrôle ultérieur pouvant révéler des causes autres.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est précisé que les informations demandées concernant les modifications et suppressions s'entendent après retraitement, de manière à obtenir une vision stabilisée et finale.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit de collecter les informations sur la répartition des causes de modifications et suppressions de sillons.

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 2d)

Les indicateurs proposés concernant les capacités travaux permettent-ils de réaliser un suivi précis des capacités réservées et effectivement utilisées ? Quel(s) indicateur(s) complémentaire(s) permettrai(en)t à l'Autorité d'évaluer le niveau de réalisation effective des travaux programmés ?

Résumé des contributions

S'agissant de données de capacités travaux, l'unité d'œuvre n'est pas le sillon-jour. Il est proposé de fournir les données selon les paramètres du système d'information « CAPTeur », agrégées sur une base annuelle. En revanche, l'indicateur de capacités travaux utilisées n'est actuellement pas produit. Concernant le taux de réalisation des travaux programmés, SNCF Réseau ne peut fournir un rapprochement entre la réalisation et l'enveloppe capacitaire réservée. Il est souligné néanmoins qu'une démarche de transparence implique que quatre indicateurs de réalisation de travaux sont

actuellement publiés et mis à jour mensuellement sur le site internet de SNCF Réseau : nombre de mètre de caténaires entretenues, nombre de contrôles de ponts, tunnels et talus réalisés, nombre de mètres de voies entretenues et nombre d'opérations de maintenance de signalisation réalisées.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité prend en compte la non-disponibilité de certaines informations demandées. Il est néanmoins souligné qu'un indicateur d'utilisation des capacités travaux est essentiel pour le suivi du bon fonctionnement du marché ferroviaire. L'information demandée par l'Autorité sur ce point a été adaptée en fonction des données disponibles pour le gestionnaire d'infrastructure.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 ne prévoit pas d'indicateurs en sillons-jours portant sur les capacités travaux réservées, confirmées et utilisées et ne prévoit pas la part des travaux programmés réalisée.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit le nombre de fenêtres réservées issues du programme général de travaux et le nombre de fenêtres supplémentaires réservées après publication du programme général de travaux en jours ainsi que le taux de consommation des fenêtres réservées.

2.3. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Trafic

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 3)

Comme précisé auparavant, les tableaux proposés en annexe ont pour vocation de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins. Les acteurs sont invités à préciser le format de transmission des informations demandées.

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

SNCF Réseau souligne tout d'abord que la fréquence annuelle serait plus adéquate pour transmettre ce type d'informations, en lieu et place d'une fréquence trimestrielle qui supposerait de mobiliser des ressources à cet effet alors que les variations saisonnières ne sont pas une caractéristique fondamentale du transport ferroviaire.

Il est proposé de répartir les trains.km entre LGV et ligne classique au lieu d'une répartition par code UIC qui nécessiterait des retraitements importants. Ensuite les tonnes.km ne peuvent être réparties selon la segmentation UIC sans un traitement lourd et la déclinaison régionale de ces informations paraît peu pertinente.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est tout d'abord souligné que la fréquence trimestrielle pour les données de trafic est essentielle pour les analyses menées par l'Autorité qui se chargera elle-même de déterminer le caractère significatif ou non des variations saisonnières du trafic ferroviaire. De même, la répartition des trafics par catégorie UIC est un indicateur essentiel d'évaluation de l'utilisation qui est faite du réseau. L'Autorité prend néanmoins en compte les contributions reçues et demande les informations de trafic de manière plus agrégée pour le transport de marchandises.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit une répartition des trains.km de voyageurs par région administrative, par entreprise ferroviaire, par catégorie de voies UIC et par type de trafic voyageur.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 ne prévoit pas, pour le transport de marchandises, de répartition du trafic par région administrative et la répartition des tonnes.km par catégorie UIC. L'Autorité étudiera la possibilité de collecter les tonnes.km par catégories UIC et par région/établissement en 2017, considérant qu'il s'agit d'une information essentielle à l'optimisation de la maintenance du réseau.

2.4. Informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Indicateurs de qualité

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 4)

Les indicateurs proposés par l'Autorité vous paraissent-ils suffisants pour évaluer la qualité des services fournis ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité

Résumé des contributions

Les indicateurs de qualité de l'allocation de capacités proposés par l'Autorité, s'ils ne posent pas de problème dans leur définition, ne sont pas disponible segmentés par EF. Il est par ailleurs proposé d'ajouter un indicateur de suivi du délai moyen de préavis des demandes de sillons.

Les indicateurs de qualité d'exploitation sont en revanche tous disponibles par EF. Il est conseillé de déplacer l'indicateur de temps moyen d'indisponibilité après incident dans la catégorie « qualité de l'infrastructure.

Enfin, s'agissant des indicateurs de qualité de l'infrastructure, seul le cumul kilométrique des limitations permanentes de vitesse est disponible. Il est reporté une difficulté technique concernant la production du nombre de trains touchés par des urgences incontournables. Quant au nombre de jours.km en limitation de vitesse signalisées « vert-clignotant », il s'appliquerait sur un périmètre non représentatif du réseau, ce qui ne serait pas très pertinent.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'ensemble des remarques émises en réponse à la consultation est pris en compte par l'Autorité.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit de collecter les informations relatives à la qualité de l'allocation des capacités par demandeur.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit de collecter les informations relatives à la qualité d'exploitation et à la qualité de l'infrastructure. Pour la qualité de l'infrastructure, la décision prévoit de collecter le temps moyen d'indisponibilité après incident et le cumul kilométrique des limitations permanentes de vitesse. Elle prévoit également un suivi des « Gopeq » (grandes opérations programmées équivalent) et le nivellement longitudinal des voies par catégorie UIC.

2.5. Informations relatives à l'utilisation des installations de service

Rappel de la question posée par l'Autorité (Questions 5a et 5b)

5.a. Les indicateurs proposés par l'Autorité vous paraissent-ils suffisants pour rendre compte de l'utilisation des installations de service ? D'autres indicateurs vous semblent-ils nécessaires ?

5.b. Sous quel(s) format(s) êtes-vous en mesure de spécifier, pour chaque installation et chaque entreprise, le taux de refus d'accès à l'installation et les raisons justifiants les refus ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

Concernant les centres de maintenance, la distinction entre la maintenance légère et la maintenance lourde ne peut être réalisée qu'au regard de la nature des opérations réalisées par les EF. Il est proposé de collecter « l'utilisation d'installations de maintenance légère/lourde ».

L'unité d'œuvre « heures facturées » pour la maintenance n'est pas adéquate. L'unité est exprimée en créneaux d'une durée variable selon l'installation proposée, pouvant varier entre 30 minutes et plusieurs heures. De plus, la facturation de certaines prestations n'est pas exprimée en unités d'œuvre mais est fonction du type de prestation (ex : forfait par essieu, dégagement de matériel roulant, pilotage…).

Un exploitant d'IS peut également être EF et utiliser l'installation pour ses besoins propres. Il peut ne pas réaliser le même service pour ses besoins propres de maintenance et pour les EF ayant recours aux prestations régulées. Ainsi le suivi n'est pas le même pour les deux types d'utilisation : l'exploitant réalise pour lui-même des opérations de maintenance complètes alors que, pour les EF tierces, il met simplement à disposition des installations afin que celles-ci réalisent leurs propres opérations. Les données demandées ne pourront en conséquence concerner, sous le format demandé, que les prestations régulées offertes à des EF tierces. Néanmoins, il est proposé d'instruire la possibilité de dénombrer certaines opérations réalisées pour ses besoins propres.

Par ailleurs, la maille de transmission de l'information la plus adaptée est le technicentre et non la région.

Pour les IS gérées par SNCF en général, les données relatives aux installations ne sont pas répertoriées selon le découpage régional administratif.

Dans plusieurs régions, il n'y a qu'une seule EF concernée par l'utilisation des IS : la fourniture de données régionalisées risquerait de porter atteinte à la confidentialité de données.

Enfin, pour les opérations de transfert de marchandises entre mode maritime et ferroviaire et réciproquement : ce ne sont pas les GPM mais des manutentionnaires (entreprises privées attributaires d'un terminal « bord à quai ») qui sont en charge de ces opérations de transfert de marchandises, lesquelles font partie intégrante de leurs opérations commerciales, et à propos desquelles les ports n'ont pas d'informations d'ordre commercial. Il n'y aurait pas d'analogie possible entre les voies ferrées qui pourraient être présentes sur une convention de terminal portuaire, et les installations de service ou Installations Terminales Embranchées.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

La difficulté générale à fournir des informations d'utilisation des IS par région administrative dans le format proposé est prise en compte par l'Autorité. Le format de collecte est modifié et ne prévoit plus d'établir un tableau par région. La liste des IS sera accompagnée des points GPS des installations permettant à l'Autorité d'effectuer elle-même les retraitements nécessaires à la location régionale des installations.

La non-pertinence de l'unité d'œuvre proposée (heures de maintenance facturées) pour mesurer l'utilisation des centres de maintenance est également prise en compte en axant la collecte sur l'utilisation en tant que telle des installations.

La différenciation entre les opérations de maintenance pour compte propre et l'utilisation des installations par des tiers est prise en compte par l'Autorité.

Enfin, il est rappelé que la confidentialité des informations ne peut être un obstacle à la transmission d'informations à l'Autorité, qui se chargera elle-même d'agréger à une maille suffisante toute information éventuellement publiée afin de respecter le secret des affaires.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur l'utilisation des installations de service en prévoyant un tableau par type d'installation, chaque installation étant localisée par des coordonnées GPS.

2.6. Informations relatives aux résultats économiques et financiers - GI

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 6)

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

Il existe une grande disparité de fonctionnement de la facturation d'usage des réseaux ferrés portuaires entre les différents GPM, donc un traitement général n'est pas pertinent. Il conviendra de consulter les GPM individuellement sur ce point.

A ce jour il n'existe pas de reporting par région et catégorie UIC des charges d'exploitation.

Les charges d'entretien sont disponibles par catégorie UIC, mais pas par région, tout comme les investissements de renouvellement.

Les coûts de gestion du réseau ne sont pas disponibles pour 2015. Ils le seront en 2016.

Les coûts d'entretien et d'exploitation du réseau en coûts complets sont disponibles en juillet n+1, mais pas le compte de résultat complet tel que défini.

Concernant le tableau des redevances perçues, une segmentation alternative est proposée par SNCF Réseau.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est tout d'abord souligné que la consultation des acteurs organisée par l'Autorité visait spécifiquement à échanger sur la pertinence des données proposées par l'Autorité au regard des situations opérationnelles spécifiques aux acteurs visés par la collecte. Cette consultation était donc l'occasion pour les GPM de faire part de leur situation spécifique. En l'absence de précision sur cet aspect, l'Autorité n'a d'autre possibilité que de fournir une trame commune d'informations à renseigner.

Il est noté que la répartition des charges par région est une donnée non disponible.

Concernant la segmentation alternative des redevances proposée, il est noté que la principale différence par rapport à la proposition de l'Autorité porte sur la terminologie des types de trafic et l'absence de distinction des redevances entre le transport international longue-distance et régional. Il est souligné que la proposition alternative émise par SNCF Réseau est compatible avec les besoins de l'Autorité.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la collecte d'informations relatives aux résultats économiques et financiers de l'ensemble des acteurs visés. Dans le cas d'un processus de facturation spécifique pour les réseaux ferrés portuaires, les acteurs fourniront les informations dont ils disposent en explicitant les spécificités de leurs règles de facturation afin de permettre à l'Autorité d'exploiter les données collectées.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 ne prévoit pas la collecte des charges d'exploitation, d'entretien et de renouvellement par région administrative. Ces charges sont collectées par catégorie UIC et par EIC / Infrapôle selon la nature des charges concernées et par port.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit la collecte des redevances selon la segmentation proposée par le gestionnaire d'infrastructure.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit un délai de transmission des informations économiques et financières compatible avec les délais exposés en réponse à la consultation.

2.7. Informations relatives aux résultats économiques et financiers - IS

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 7)

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

Concernant les CTC exploités par Naviland Cargo, les charges d'accès doivent être collectées auprès de SNCF Réseau qui les perçoit. L'exploitant ne dispose pas de bilan. Les informations de bilans et comptes de résultats pour les CTC ne sont pas disponibles auprès de SNCF Réseau.

Par ailleurs, le compte de résultat des CTC et les modalités des coûts de possession du matériel sont des données hautement stratégiques. Leur usage doit être strictement limité aux activités de

régulation de l'Arafer, les précautions mentionnées à l'art. 6 semblent insuffisantes (ex : pas d'utilisation des données dans des manifestations publiques).

Concernant les gares de voyageurs, les données pourront être fournies par année civile à partir de mai N+1 à l'exception des données de voyageurs, disponibles à partir de juillet N+1 (délai requis pour disposer et traiter les données fiabilisées de la part des transporteurs).

Concernant les centres de maintenance exploités par VFLI, le CA réalisé par client externe sera fourni par EF si existant ou un total divers si correspondant à des clients non EF. Il est souligné que ces ateliers ont pour vocation d'assurer exclusivement la maintenance du parc de l'entreprise exploitante. Pour les centres de maintenance exploités par SNCF Mobilités, l'exploitant peut fournir la redevance totale et le montant correspondant à l'analyse des risques professionnels. En revanche, les SI ne permettent pas de distinguer l'utilisation des installations et l'éventuel service qui y serait rendu.

Par ailleurs, le détail des redevances par type d'opérations est problématique dans la mesure où la plupart des EF optimisent leurs visites dans les installations pour effectuer plusieurs opérations à la suite : typiquement l'approvisionnement en combustible et en sable : dans ce cas il est suggéré d'imputer la prestation de pilotage sur le poste le plus élevé, soit l'approvisionnement en gazole. De même, les factures de la PSEF ne détaillent pas le coût de l'utilisation des installations de fourniture de gazole. Les facturations de la PSEF étant la source des données dont l'exploitant dispose, il est proposé de regrouper le coût du gazole et l'utilisation des installations de fourniture de gazole.

Les informations demandées dépendent de l'offre de chaque exploitant. Il est suggéré de calquer le découpage des redevances pour chaque service offert sur les prestations prévues à l'offre de référence de chaque exploitant.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'ensemble des difficultés soulignées par les répondants est pris en compte par l'Autorité. Il est par ailleurs souligné que, pour l'ensemble des données collectées, l'Autorité se chargera d'agréger toute information avant communication écrite ou orale, de sorte que le secret des affaires soit respecté.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit de collecter les informations relatives aux redevances d'accès aux IS avec un degré de détail limité et adapté aux remarques émises par les répondants.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit de collecter le bilan des exploitants de CTC sur le périmètre global de l'activité de l'entreprise et non pas sur le périmètre unique de l'exploitation de l'installation de service.

La décision n°2016-085 du 31 mai 2016 prévoit de collecter un compte de résultat analytique pour l'activité d'exploitation de CTC.