

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

Décision n° 2019-056 du 26 septembre 2019

portant sur les procédures en manquement ouvertes à l'encontre de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour les horaires de service 2018 et 2019

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

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 ses articles L. 1264-7 et L. 1264-8 ;

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

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

Vu l'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 ;

Vu l'avis n° 2019-014 du 14 mars 2019 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 2018 ;

Vu la décision du Collège du 14 mars 2019 d'engager l'instruction d'une procédure en manquement contre SNCF Mobilités au titre des horaires de service 2018 et 2019 et le courrier du secrétaire général en date du 21 mars 2019 en informant SNCF Mobilités ;

Vu la décision n° 2019-025 du 18 avril 2019 portant mise en demeure de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2018 ;

Vu la décision n° 2019-026 du 18 avril 2019 portant mise en demeure de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2019 ;

Vu l'avis n° 2019-054 du 12 septembre 2019 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 2018 et 2019 ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité, notamment son article 32 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 26 septembre 2019 ;

1. FAITS ET PROCEDURE

1.1. Contexte

1. Selon le calendrier de l'ouverture à la concurrence des marchés domestiques du transport ferroviaire de voyageurs mise en œuvre par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, transposant le 4^{ème} paquet ferroviaire, les entreprises ferroviaires disposeront d'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire à compter de l'horaire de service 2021, débutant le 13 décembre 2020, pour proposer des services commerciaux. Les autorités organisatrices disposeront par ailleurs d'un libre choix entre la mise en concurrence et l'attribution directe de nouveaux contrats de service public de transport ferroviaire entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, puis, à compter du 25 décembre 2023, seront soumises à une obligation de mise en concurrence pour l'attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs (sauf s'agissant des quelques exceptions expressément prévues par les textes européens).
2. Les actifs de maintenance du matériel roulant constituent des facilités essentielles ; l'accès aux installations de maintenance existantes peut constituer une barrière à l'entrée majeure lorsque la quasi-intégralité de ces installations est exploitée par l'opérateur historique du transport ferroviaire. La régulation des conditions techniques et tarifaires relatives à l'accès aux installations de maintenance existantes et aux services qui y sont rendus permet d'abaisser ces barrières à l'entrée et ainsi de faciliter l'arrivée de nouveaux opérateurs sur les marchés de services de transport ferroviaire¹.
3. Compte tenu de l'imminence de l'ouverture à la concurrence des marchés domestiques du transport ferroviaire de voyageurs et afin que celle-ci soit effective, il importe que les entreprises ferroviaires tierces puissent disposer à court terme d'une offre d'accès aux installations de maintenance de l'établissement public industriel et commercial SNCF Mobilités (ci-après « SNCF Mobilités ») et aux services qui y sont fournis. Cette offre doit répondre à leurs besoins, être complète et lisible, et la redevance imposée pour l'accès à ces installations et pour la fourniture de services sur ces dernières ne doit pas dépasser le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.
4. SNCF Mobilités assure une activité d'entreprise ferroviaire et une activité de gestionnaire d'installations de service, notamment de centres d'entretien du matériel roulant ferroviaire, essentiellement pour son propre compte mais également pour le compte de tiers.
5. SNCF Mobilités s'est appuyé sur les normes NF X60-000 d'avril 2016 et NF EN 13306 de janvier 2018 afin de rédiger un référentiel interne sur l'organisation générale de la maintenance du matériel roulant (référéncé [•••]). Ce document détaille et précise la décomposition en cinq niveaux de maintenance, issue de ces normes, sur la base d'une progressivité dans la consistance et dans la fréquence des opérations, de la manière suivante :

¹ Dans sa décision n° 12-D-25 du 18 décembre 2012, l'Autorité de la concurrence a ainsi relevé que la gestion de cours de marchandises a constitué un levier utilisé par la SNCF pour restreindre l'accès au marché aval du fret ferroviaire. Elle a considéré qu'en publiant de manière tardive des informations imprécises quant à la liste des cours de marchandises, à leurs conditions d'utilisation et à leur tarification, la SNCF avait empêché les autres entreprises ferroviaires d'utiliser les informations nécessaires à l'exploitation de ces cours de marchandises pour démarcher utilement ses clients.

Les cinq niveaux de maintenance retenus par SNCF Mobilités

Niveau	Description	Localisation des activités de maintenance
1	Opérations de surveillance en service réalisées avant le départ, au cours ou à l'arrivée d'une circulation (tests, essais...).	
2	Examens, vérifications, tests, échanges rapides d'équipements remplaçables en rame et interventions de durée limitée pouvant être généralement réalisées sur chantier spécialisé, dans des intervalles convenus entre deux circulations, afin de limiter les perturbations du programme d'exploitation.	En rame sur les chantiers de préparation ou sur des voies de cycle court, pour le matériel à voyageurs. Sur les voies de transit des établissements pour les matériels moteurs. Dans les sites de visite technique pour les trains de fret.
3	Interventions de visites périodiques préventives et déposes d'organes déclenchées selon des critères ou un nombre d'unités d'usage et les interventions de maintenance correctives importantes.	Opérations effectuées généralement en atelier de centre de maintenance.
4	Opérations de maintenance majeures, appelées généralement révisions (de sous-ensemble modulaire ou de matériel roulant) et de réparation / remise au potentiel des PRM.	
5	Travaux de modernisation, de transformation ou de réparation très importants.	

Source : SNCF Mobilités

6. SNCF Mobilités distingue par ailleurs dans son organisation, la maintenance « *d'exploitation* » et « *industrielle* ». SNCF Mobilités exploite ainsi :

- D'une part, des « *technicentres de maintenance* », en charge de la maintenance dite d'exploitation. Ces technicentres de maintenance ont vocation à réaliser les travaux de maintenance de niveau 1 à 3 (selon le référentiel interne de SNCF Mobilités). Ils sont pilotés par l'une des « *Activités* » de transport ferroviaire de voyageurs (TER, Voyages, Intercités ou Transilien).

Les sites de maintenance rattachés à ces technicentres peuvent comprendre différentes catégories d'installations de maintenance et d'autres infrastructures techniques, soit en extérieur (par exemple des voies d'entretien, des voies de nettoyage, des installations de vidange des toilettes, des passerelles d'accès à la toiture, des distributeurs de sable et d'eau), soit en atelier fermé (par exemple des voies d'entretien, des passerelles d'accès à la toiture, des élévateurs de bogies, des moyens de levage de caisse et de rame, des ponts, des tables élévatrices, des vérins en fosse).

- D'autre part, des « *technicentres industriels* », en charge des opérations dites « *patrimoniales* » (révisions majeures, transformation et modernisation d'engins) ainsi que de toutes les réparations des « *Pièces Réparables du Matériel* » (ou « *PRM* »). Les travaux de maintenance de niveau 4 et 5 (selon le référentiel interne de SNCF Mobilités) sont réalisés dans ces technicentres industriels, qui sont pilotés par la direction dite du « *Matériel* » de SNCF Mobilités.

1.2. Cadre juridique

1.2.1. Le droit de l'Union européenne

7. La réglementation applicable aux centres d'entretien est issue, au niveau du droit de l'Union européenne, des dispositions exposées ci-après de la directive 2012/34/UE susvisée.

a. Sur le périmètre des prestations régulées

8. S'agissant du périmètre des prestations régulées, l'article 13, paragraphe 2 de la directive dispose que « *(l)es exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures* ».
9. L'annexe II, point 2, de la directive dispose quant à elle que « *(l)'accès, y compris l'accès aux voies est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services qui y sont fournis (...)* ». Parmi les catégories d'installations visées figurent, d'une part, les « *installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques* » (point e), et, d'autre part, « *les autres infrastructures techniques, y compris les infrastructures de nettoyage et de lavage* » (point f).
10. Aux termes de l'article 3, point 30) de la directive, « *on entend par (...) « service de maintenance lourde », les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service* ».
11. L'article 13, paragraphe 7, de la directive dispose, en outre, que « *(s)i l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe II, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande* ». L'article 13, paragraphe 8 dispose quant à lui que « *(l)es entreprises ferroviaires peuvent demander, en sus, en tant que prestation connexe, (...), une prestation visée à l'annexe II, point 4* » ; « *(l)orsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non-discriminatoire* ».
12. L'annexe II, point 3, prévoit que les prestations complémentaires peuvent comprendre certaines prestations qui y sont listées, parmi lesquelles figurent le courant de traction et le préchauffage des voitures. L'annexe II, point 4, prévoit que les prestations connexes peuvent comprendre notamment le contrôle technique du matériel roulant ainsi que les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

b. Sur les règles de tarification

13. S'agissant des règles de tarification, l'article 31, paragraphe 7, de la directive dispose que « *(l)a redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'annexe II, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ».
14. L'article 31, paragraphe 8, prévoit quant à lui que « *(s)i les services énumérés à l'annexe II, points 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ».

1.2.2. Le droit national

15. Les dispositions de la directive 2012/34/UE définissant le périmètre des prestations régulées fournies dans les installations d'entretien ainsi que dans les autres infrastructures techniques, et les règles de tarification applicables à la fixation des redevances afférentes, ont été transposées en droit national par les dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, modifié par le décret n° 2016-1468 du 20 octobre 2016, susvisé (ci-après « décret n° 2012-70 »).

a. Sur le périmètre des prestations régulées

16. S'agissant du périmètre des prestations régulées, le point I-9 de l'article préliminaire du décret n° 2012-70 prévoit que l'on entend par « *« prestations régulées », les services de base, ainsi que les prestations complémentaires et les prestations connexes lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur* ».
17. Le I de l'article 9 du décret dispose ensuite que « *(l)e 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. »*
18. Ce même article dispose que le service de base comprend 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* ».
19. Le I de l'article 9-1 du décret n° 2012-70 dispose ensuite que « *(l)e 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 installations techniques ;*
 - f) *L'accès depuis la voie publique à ces infrastructures ;*
 - g) *L'utilisation des installations et équipements destinés à réaliser les opérations de nettoyage externe des trains et la vidange des toilettes ;*
 - h) *L'utilisation des installations et équipements permettant de procéder à l'approvisionnement en sable des matériels roulants ;*
 - i) *L'accès aux passerelles de visite de toiture ;*
 - j) *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 ;*
 - k) *Les services de pilotage à l'intérieur du site. »*

20. Des prestations complémentaires sont définies au II des 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 également la réalisation des opérations de nettoyage externe des trains, de vidange des toilettes, d'approvisionnement en sable et de visite de toiture par des personnels de l'exploitant. Aux termes du II de l'article 2 du même décret, 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.
21. Enfin, des prestations connexes sont définies au III de l'article 9 du décret n° 2012-70. Elles comprennent le contrôle technique du matériel roulant et les services de maintenance lourde 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. Aux termes du III de l'article 2 du décret, dès lors que l'exploitant d'une installation de service décide de fournir à une autre entité une prestation connexe, il doit la fournir dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires sur cette même installation de service à toute entreprise ferroviaire ou à tout candidat qui en fait la demande.

b. Sur les règles de tarification

22. S'agissant des règles de tarification, le I de l'article 3 du décret n° 2012-70 dispose notamment que « *(I)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* ». Le dernier alinéa du I du même article précise en outre que « *lorsque la spécificité des installations de maintenance lourde relevant du I de l'article 9 [c'est-à-dire autres que celles qui sont réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériels roulants nécessitant des installations spécifiques] ou des prestations complémentaires ou connexes ne permet pas d'établir un tarif unitaire, l'exploitant de l'installation de service peut définir les principes tarifaires d'établissement de devis à condition d'indiquer les tarifs élémentaires qu'il est en mesure d'établir pour ces services et prestations* ».
23. Enfin, le III de l'article 3 du décret prévoit quant à lui que « *les exploitants d'installations de service transmettent à l'Autorité, au plus tard six mois avant la date souhaitée de leur entrée en vigueur, les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées et de principes tarifaires d'établissement des devis dans les cas mentionnés au dernier alinéa du I (...)* ». L'Autorité rend un avis conforme sur les projets de tarifs transmis dans les trois mois à compter de la réception du dossier.

1.3. Procédure

1.3.1. Sur la procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Mobilités concernant l'horaire de service 2018

24. SNCF Mobilités a soumis un premier projet de tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies dans ses installations de service des centres d'entretien, pour les horaires de service 2017 et 2018, le 27 décembre 2016. Dans son avis n° 2017-032 du 15 mars 2017 susvisé, l'Autorité a émis un avis défavorable sur ces tarifs.
25. A la suite de la transmission, par SNCF Mobilités, le 4 mai 2018, d'une version révisée des tarifs relatifs à l'horaire de service 2017, l'Autorité a émis, dans son avis n° 2018-048 du 25 juin 2018 susvisé, un avis favorable à hauteur du montant résultant de la prise en compte d'un taux d'utilisation des installations de 100 % et invité SNCF Mobilités à procéder à la régularisation des factures à l'endroit des entreprises ferroviaires tierces.

26. S'agissant de l'horaire de service 2018, SNCF Mobilités a transmis à l'Autorité, le 21 décembre 2018, une version révisée de son offre de référence de maintenance pour l'horaire de service 2018.
27. Dans son avis n° 2019-014 du 14 mars 2019 susvisé, l'Autorité a émis un nouvel avis défavorable sur les projets de tarifs proposés dans cette version révisée. L'Autorité a constaté dans cet avis que si SNCF Mobilités avait ajouté aux prestations proposées dans ses précédentes offres la réalisation par ses personnels de certaines opérations de maintenance, il avait exclu explicitement ou implicitement certaines installations et prestations, dont plusieurs d'entre elles étaient pourtant proposées auparavant, sans que ces exclusions soient justifiées. L'Autorité a par ailleurs relevé que la grille tarifaire proposée par SNCF Mobilités comprenait un nombre beaucoup plus restreint de prestations et de tarifs afférents. Pour établir des tarifs fondés sur les coûts dans cette version révisée de son offre, SNCF Mobilités a abandonné la méthode normative précédemment appliquée et a basé l'évaluation des tarifs sur les charges issues de la comptabilité générale au 31 décembre 2017. Les charges et les actifs issus de la comptabilité générale n'étaient toutefois pas décomposés selon un niveau de détail analytique permettant d'établir un lien pertinent entre ces charges et ces actifs et la réalisation effective des prestations.
28. Compte tenu de ces éléments, l'Autorité a informé SNCF Mobilités, par un courrier du secrétaire général du 21 mars 2019, de la décision du collège de l'Autorité du 14 mars 2019 d'ouvrir l'instruction d'une procédure en manquement pour méconnaissance des obligations qui lui incombent au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2018.
29. Dans sa décision n° 2019-025 du 18 avril 2019, l'Autorité a constaté que SNCF Mobilités avait exclu, dans la version révisée de son offre transmise le 21 décembre 2018, un certain nombre d'installations et de prestations et avait qualifié de prestations complémentaires certains services qui ne sont pourtant pas mentionnés au point 3 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE. L'Autorité a par ailleurs constaté que les projets de tarifs transmis pour les prestations proposées méconnaissaient les principes et règles de tarification prévus au I des articles 2 et 3 du décret n° 2012-70.
30. L'Autorité a donc mis en demeure SNCF Mobilités de lui transmettre, au plus tard le 18 juin 2019, des projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées fournies dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2018 se conformant, d'une part, aux dispositions du droit national et du droit dérivé de l'Union européenne définissant le périmètre des prestations devant être proposées aux entreprises ferroviaires dans ces installations et respectant, d'autre part, les principes et règles de tarification applicables.

1.3.2. Sur la procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Mobilités concernant l'horaire de service 2019

31. SNCF Mobilités n'a pas transmis à l'Autorité de projets de tarifs des redevances relatives aux prestations régulées qu'il fournit dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2019 dans les délais prévus par l'article 3 du décret n° 2012-70, c'est-à-dire « six mois avant la date souhaitée de leur entrée en vigueur ». Pour une entrée en vigueur pour l'horaire de service 2019 qui a débuté le 9 décembre 2018, SNCF Mobilités aurait dû transmettre son projet de tarifs au plus tard le 9 juin 2018.
32. Compte tenu de ces éléments, le secrétaire général de l'Autorité a informé SNCF Mobilités, par un courrier en date du 21 mars 2019, de la décision du collège de l'Autorité du 14 mars 2019 d'ouvrir l'instruction d'une procédure en manquement pour méconnaissance des obligations qui lui incombent au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2019.

33. Dans sa décision n° 2019-026 du 18 avril 2019, l'Autorité a constaté que SNCF Mobilités ne lui a pas transmis une offre de référence de maintenance comportant les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées sur ces installations pour l'horaire de service 2019 dans le délai prescrit par le III de l'article 3 du décret n° 2012-70 susvisé, ni même préalablement à l'entrée en vigueur de l'horaire de service 2019.
34. L'Autorité a donc mis en demeure SNCF Mobilités de lui transmettre, au plus tard le 18 juin 2019, des projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées fournies dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2019 se conformant, d'une part, aux dispositions du droit national et du droit dérivé de l'Union européenne définissant le périmètre des prestations devant être proposées aux entreprises ferroviaires dans ces installations et respectant, d'autre part, les principes et règles de tarification applicables. En particulier, l'offre de référence de maintenance de SNCF Mobilités pour l'horaire de service 2019 devait respecter les obligations imposées à SNCF Mobilités par les dispositions de l'article 13, paragraphe 2, 7 et 8 et de l'annexe II, points 2, 3, et 4 de la directive 2012/34/UE ainsi que l'article L. 2123-3-2 du code des transports et les articles 1^{er}, 2, 3, 9 et 9-1 du décret n° 2012-70, telles que mentionnées aux points 31, 36, 41, 45, 47, 48, 53, 58, 62, 65, 67, 68 et 70 de la décision n° 2019-025 précitée.

1.3.3. Sur l'avis n° 2019-054 du 12 septembre 2019

35. A la suite des mises en demeure qui lui ont été adressées dans les décisions n° 2019-025 et n° 2019-026 précitées, SNCF Mobilités a transmis à l'Autorité, par deux courriers enregistrés au greffe de l'Autorité le 18 juin 2019, une nouvelle version de son offre de référence de maintenance pour l'horaire de service 2018 et une offre de référence de maintenance pour l'horaire de service 2019.

Afin de tenir compte des évolutions et des corrections que SNCF Mobilités a proposées et identifiées au cours de l'instruction de ces offres par les services de l'Autorité, SNCF Mobilités a transmis à l'Autorité, par un courriel enregistré au greffe de l'Autorité le 4 septembre 2019, des versions amendées de ces offres (ci-après dénommées respectivement « *la nouvelle version de l'ORM 2018* » et « *l'ORM 2019* »).

36. Dans son avis n° 2019-054 du 12 septembre 2019 susvisé, l'Autorité a rendu un avis favorable sur les tarifs proposés dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, à hauteur du montant qui résulte de plusieurs ajustements.

La présente décision s'appuie notamment sur les analyses menées par l'Autorité dans cet avis du 12 septembre 2019 et en tire les conséquences dans le cadre des procédures en manquement précitées ouvertes à l'encontre de SNCF Mobilités.

2. ANALYSE

37. Les prestations et la méthodologie de tarification proposées dans l'ORM 2019 sont identiques à celles proposées dans la nouvelle version de l'ORM 2018.
38. Dans l'analyse ci-après, l'Autorité examine donc si les prestations et les tarifs proposés par SNCF Mobilités dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019 sont bien conformes à ses obligations, en particulier à celles rappelées dans les manquements relevés dans la décision n° 2019-025, et en tire toutes les conséquences sur les suites à donner.

2.1. Sur les sites dédiés à la maintenance des wagons de fret

39. Au point 31 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré que SNCF Mobilités a méconnu les dispositions du décret n° 2012-70 et de la directive 2012/34/UE en s'abstenant d'inclure, dans la version révisée de l'ORM 2018 dont SNCF Mobilités a saisi l'Autorité le 21 décembre 2018, les sites dédiés à la maintenance des wagons de fret dans les listes des centres d'entretien figurant dans les annexes de son ORM 2018 et de proposer des tarifs relatifs aux prestations régulées fournies dans ces sites.
40. Les listes des centres d'entretien annexées à la dernière version de l'ORM 2018 et à l'ORM 2019² ont été complétées des sites dédiés à la maintenance des wagons de fret. Les différentes prestations offertes par SNCF Mobilités, aux termes de ces ORM, respectivement en tant que service de base (en particulier l'accès aux installations par un candidat en vue d'une fourniture de services pour compte propre et la réalisation par SNCF Mobilités des services de maintenance), prestations complémentaires et prestations connexes, sont donc désormais proposées dans ces sites.
41. Par suite, l'Autorité considère que SNCF Mobilités s'est conformé sur ce point aux mises en demeure qui lui ont été adressées dans les décisions n° 2019-025 et 2019-26.

2.2. Sur les installations de maintenance de niveau 3

42. L'Autorité a considéré, au point 36 de la décision n° 2019-025 susvisée, que SNCF Mobilités a méconnu les dispositions du décret n° 2012-70 et de la directive 2012/34/UE en définissant la notion de « maintenance lourde » comme recouvrant notamment le niveau 3 de maintenance et, ce faisant, en restreignant l'accès des entreprises ferroviaires à certains centres d'entretien (en particulier en excluant du service de base l'accès aux installations dédiées à la maintenance des rames TGV de niveau 3 et aux services qui y sont offerts).
43. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, SNCF Mobilités ne définit plus la notion de service de maintenance « lourde » comme recouvrant les opérations de niveau 3. Par ailleurs, la liste des centres d'entretien disposant d'installations en intérieur destinées à la réalisation d'opérations de maintenance légère a été complétée de la totalité des ateliers réalisant la maintenance de niveau 3, y compris ceux réservés à la grande vitesse. Les prestations proposées par SNCF Mobilités dans les ORM 2018 et 2019 en tant que service de base, prestations complémentaires et prestations connexes, le sont donc désormais également au sein de ces ateliers.
44. Par suite, l'Autorité considère que SNCF Mobilités s'est conformé, également sur ce point, aux mises en demeure qui lui ont été adressées dans les décisions n° 2019-025 et 2019-26.

2.3. Sur les installations de maintenance de niveau 4 et 5

45. Au point 41 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré que SNCF Mobilités a méconnu les dispositions du décret n° 2012-70 et de la directive 2012/34/UE en s'abstenant de proposer l'accès, en vue d'une fourniture de services pour compte propre par les candidats, aux installations dans lesquelles sont réalisées les opérations de maintenance de niveau 4 et 5 au sens du référentiel interne de SNCF Mobilités et la réalisation de ces opérations par les personnels de SNCF Mobilités, ainsi que des tarifs y afférents.

² Annexe 2a établissant la liste des centres d'entretien disposant d'installations en extérieur destinés à la réalisation d'opérations de maintenance légère, d'installations de distribution de sable et de passerelles de visite de toiture ; Annexe 2b établissant la liste des centres d'entretien disposant d'installations en intérieur destinées à la réalisation d'opérations de maintenance légère ; Annexe 2c établissant la liste des centres d'entretien disposant d'installations en intérieur destinées à la réalisation d'opérations de maintenance lourde.

46. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, la liste des centres d'entretien réalisant des prestations de maintenance de niveau 4 et 5 (qualifiées de « services de maintenance lourde ») figure en annexe 2c. La partie 2 de ces ORM mentionne par ailleurs désormais, parmi les prestations offertes au titre du service de base, « (l)es services de maintenance légère ou lourde (niveaux 1 à 5) réalisés par SNCF Mobilités sur toutes les IS sauf les services de maintenance lourde réalisés sur les IS réservées à des TGV ou à d'autres types de MR nécessitant des IS spécifiques », ces derniers étant proposés en tant que prestations connexes.

En outre, les principes de tarification de ces services sont décrits dans la partie 4 et les projets de tarifs figurent au sein des annexes 5.1. de ces ORM.

47. L'Autorité estime qu'au regard des modifications introduites par SNCF Mobilités dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, il n'y a pas lieu de poursuivre les procédures en manquement sur ce point.
48. Toutefois, l'Autorité rappelle que dans son avis n° 2019-054 susvisé, elle n'a rendu un avis favorable sur les tarifs des prestations de réalisation de services de maintenance de niveau 4 et 5 qu'à hauteur du montant résultant de l'absence de prise en compte des frais de structure correspondant à des frais de la direction Matériel de SNCF Mobilités et des redevances de l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités n'ayant pas été en mesure de fournir les éléments de justification de la prise en compte de ces taux de frais de structure pour l'établissement des tarifs des services de maintenance de niveau 4 et 5.
49. En outre, l'Autorité rappelle son exigence, déjà indiquée dans son avis n° 2019-054 susvisé, que SNCF Mobilités :
- intègre, au titre du service de base dans les prochaines ORM, l'accès aux technicentres industriels non réservés à des TGV ou à d'autres matériels roulants nécessitant des installations spécifiques en vue d'une fourniture de service pour compte propre, et les tarifs y afférents ;
 - dispose, dès l'ORM 2020, d'éléments de justification détaillés des différents coûts de prestations de maintenance de niveau 4 et 5 et d'un rapprochement plus précis entre l'application de ces tarifs aux volumes prévisionnels et le niveau des charges prévisionnelles majorées d'un bénéfice raisonnable.

L'Autorité s'attachera à vérifier la concrétisation de ces travaux lors de l'examen des prochaines ORM et pourra, le cas échéant, décider d'ouvrir une nouvelle procédure en manquement sur le fondement des articles L. 1264-7 et L. 1264-8 du code des transports.

2.4. Sur les produits consommables et les pièces de rechange³

50. Au point 45 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré que SNCF Mobilités a méconnu les dispositions du décret n° 2012-70 et de la directive 2012/34/UE en s'abstenant de proposer la fourniture des produits consommables et des pièces de rechange requise dans le cadre de la réalisation des opérations de maintenance, ainsi que des tarifs relatifs à ces produits et pièces.
51. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, SNCF Mobilités propose tout d'abord la fourniture des « produits consommables », définis comme les produits de faible coût nécessaires à la réalisation des prestations de maintenance (huiles, graisses, liquides, visserie, filtres, chiffons de nettoyage), référencés dans son catalogue de fournitures 2019 (425 références, mentionnées à l'annexe 6 de la nouvelle version de l'ORM 2018 et de l'ORM 2019). Cette fourniture est proposée non seulement dans le cas où le candidat réalise la maintenance pour son propre compte au sein des installations de SNCF Mobilités mais aussi lorsque le candidat fait réaliser la maintenance par SNCF Mobilités.

³ Dans ses ORM, SNCF Mobilités désigne par « pièces de rechange », les pièces consommables et les PRM.

52. S'agissant ensuite des « pièces consommables », définies comme les pièces de maintenance de faible coût ou qui, bien que d'un coût plus élevé, ne peuvent pas être réparées dans ses ateliers, la nouvelle version de l'ORM 2018 et l'ORM 2019 prévoient que :

- SNCF Mobilités fournit les pièces consommables référencées dans son catalogue de fournitures 2019 (173 627 références) uniquement lorsqu'il est le « prescripteur » et réalise la maintenance du candidat.
- Lorsque les pièces consommables sont référencées dans ce catalogue mais que SNCF Mobilités n'est pas le « prescripteur » de la maintenance, le candidat doit fournir les pièces à travers son propre contrat avec son fournisseur et la livrer au centre d'entretien concerné au plus tard 48 heures avant le début de la prestation de maintenance telle que programmée.
- Lorsque les pièces consommables ne figurent pas au catalogue de SNCF Mobilités, le candidat doit fournir la pièce et la livrer au centre d'entretien concerné afin que SNCF Mobilités puisse réaliser le service de maintenance qui lui est demandé.

Dans tous les cas, SNCF Mobilités assure le déplacement des pièces au sein des centres d'entretien.

53. Enfin, s'agissant des « pièces réparables du matériel » (ou « PRM »), qui désignent l'ensemble des pièces de maintenance que SNCF Mobilités répare dans ses ateliers, lorsque le choix de réparer est techniquement faisable et économiquement plus intéressant que d'acheter une pièce neuve chez le fabricant, la nouvelle version de l'ORM 2018 et l'ORM 2019 prévoient :

- La fourniture par SNCF Mobilités d'un nouveau service de révision (remise au potentiel initial) ou de réparation (remise en état faisant suite à un accident aléatoire) des PRM référencées dans son catalogue et ce, qu'il soit ou non le « prescripteur » de la maintenance du candidat. Dans ce dernier cas, SNCF Mobilités révisé ou répare la PRM selon les prescriptions du candidat et la livre dans ses centres d'entretien ;
- La possibilité, pour SNCF Mobilités, de fournir des PRM neuves dans le cas où une entreprise ferroviaire ne disposerait pas d'une pièce de substitution permettant de remplacer une pièce à réviser ou à réparer et où cela immobiliserait son matériel roulant au-delà d'une immobilisation équivalente à celle d'un matériel roulant de SNCF Mobilités pour le même cas, sous réserve de l'existence d'un stock suffisant à cette fin et sur la base d'une facturation au devis.

54. Les modalités de calcul des tarifs afférents à la fourniture des produits consommables et des pièces de rechange sont désormais mentionnées à l'annexe 9 des ORM 2018 et 2019.

55. L'Autorité estime que ces modifications constituent des améliorations significatives de nature à répondre, pour les horaires de service 2018 et 2019, aux mises en demeure adressées à SNCF Mobilités dans ses décisions n° 2019-025 et 2019-026 susvisées.

56. Il convient toutefois de rappeler que dans son avis n° 2019-054 susvisé, l'Autorité n'a rendu un avis favorable sur les tarifs de fourniture de produits et de pièces consommables et de révision/réparation des « pièces réparables du matériel » qu'à hauteur du montant résultant de l'absence de prise en compte des frais de redevance de la direction Matériel de SNCF Mobilités et de l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités n'ayant pas été en mesure de justifier le lien entre ces frais et les prestations fournies.

57. En outre, l'Autorité restera vigilante, ainsi qu'elle l'a rappelé dans son avis n° 2019-054 susvisé, à ce que SNCF Mobilités :

- améliore son offre pour permettre la fourniture de pièces consommables lorsqu'il n'exerce pas les fonctions de prescripteur de la maintenance du candidat, au plus tard pour l'horaire de service 2021 ;
- justifie plus précisément, dès l'horaire de service 2020, les tarifs des pièces et produits consommables et des services de maintenance pour les pièces de rechange.

En l'absence d'améliorations substantielles sur ces points dans les délais indiqués, l'Autorité pourra, le cas échéant, décider d'ouvrir une nouvelle procédure en manquement sur le fondement des articles L. 1264-7 et L. 1264-8 du code des transports.

2.5. Sur les services qualifiés de prestations complémentaires et connexes

58. Au point 47 de la décision n° 2019-025 du 18 avril 2019, l'Autorité a considéré que SNCF Mobilités a méconnu les dispositions de la directive 2012/34/UE en proposant des services (prestations de nettoyage externe du matériel roulant, de vidange des toilettes, d'approvisionnement en sable, de fourniture d'un complément de liquide lave-vitre et de visite de toiture du matériel roulant) en tant que prestations complémentaires, et non en tant que service de base.
59. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, les services qui étaient précédemment qualifiés à tort de prestations complémentaires, sont désormais offerts en tant que service de base, conformément aux textes applicables. De plus, SNCF Mobilités propose, en sus de ces services, des prestations de nettoyage interne du matériel roulant.

SNCF Mobilités propose désormais, en tant que prestations complémentaires et connexes, des services - respectivement, la fourniture du courant de traction et le préchauffage des voitures, d'une part, le contrôle technique du matériel roulant et les services de maintenance lourde dans les installations réservées par leurs exploitants à des trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériels roulants nécessitant des installations spécifiques, d'autre part - qui correspondent à des éléments pouvant être qualifiés comme tels aux termes des points 3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE susvisée.
60. L'Autorité considère par conséquent que SNCF Mobilités s'est conformé sur ce point aux mises en demeure qui lui ont été adressées dans les décisions n° 2019-025 et 2019-26 susvisées.
61. Par ailleurs, l'Autorité a considéré, au point 48 de la décision n° 2019-025, que SNCF Mobilités a méconnu l'article L. 2123-3-2 du code des transports ainsi que le IV de l'article 2 et le III de l'article 3 du décret n° 2012-70 en s'abstenant de transmettre à l'Autorité des projets de tarifs pour les prestations de nettoyage externe et de vidange des toilettes.
62. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, SNCF Mobilités propose désormais des tarifs pour les prestations de nettoyage du matériel roulant et de vidange des toilettes, lesquels figurent dans les annexes 5.3 des ORM 2018 et 2019, et consistent en des tarifs unitaires par opération, à la caisse et par série de matériel roulant.
63. Par suite, l'Autorité considère que SNCF Mobilités s'est conformé également sur ce point aux mises en demeure qui lui ont été adressées.
64. Toutefois dans son avis n° 2019-054 susvisé, l'Autorité n'a rendu un avis favorable sur les tarifs des prestations de nettoyage et de vidange des toilettes qu'à hauteur du montant résultant, d'une part, du retrait d'un montant de [80 - 90] millions d'euros de l'assiette de charges afférente à ces tarifs, lequel n'a pu être rapproché des comptes de résultat de l'activité de gestion d'installations de maintenance de SNCF Mobilités et, d'autre part, de l'absence de prise en compte de la quote-part des [40 - 50] millions d'euros de frais de redevance d'entreprise et de redevance groupe allouée à ces prestations, SNCF Mobilités n'ayant pas été en mesure de justifier le lien entre ces frais de support et les prestations fournies.
65. SNCF Mobilités devra ainsi justifier plus précisément les charges et frais pris en compte dans les tarifs des prestations de nettoyage et de vidange des toilettes pour les prochains horaires de service.

2.6. Sur le tarif de l'accès aux installations de maintenance de niveau 1 à 3

66. Au point 53 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré que SNCF Mobilités a méconnu les principes et règles de tarification prévus au I de l'article 3 du décret n° 2012-70 en fixant un unique tarif unitaire d'accès aux installations de maintenance de niveau 1 à 3 par jour de présence, calculé en prenant en compte la totalité des charges relatives à l'accès aux centres d'entretien de SNCF Mobilités.
67. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, les tarifs proposés pour l'accès et l'utilisation des installations de maintenance légère (niveaux 1 à 3) sont, contrairement à la version précédente de l'ORM 2018 dont SNCF Mobilités a saisi l'Autorité le 21 décembre 2018, différenciés en fonction du type d'installation et d'équipement utilisés.

A l'exception des emplacements en intérieurs équipés de tours en fosse et de vérins en fosse, SNCF Mobilités a également différencié les différents types d'installations selon la longueur de l'emplacement au motif que cet élément constitue, dans le cas de ces installations, un inducteur de coût important. Pour les tours en fosse et les vérins en fosse, SNCF Mobilités n'a pas effectué cette différenciation car, dans la mesure où la part du coût de l'équipement au sein du coût global de l'installation est prépondérante, la longueur de l'emplacement ne constitue pas un inducteur de coûts pertinent s'agissant de cet équipement.

Les tarifs d'accès proposés par SNCF Mobilités correspondent enfin à une durée minimale d'utilisation de quinze minutes.

68. La structure tarifaire proposée par SNCF Mobilités, en ce qu'elle est différenciée selon le type et la longueur de l'installation utilisée et qu'elle correspond à une durée minimale permettant d'éviter de pénaliser les entreprises ferroviaires souhaitant avoir recours aux installations de SNCF Mobilités pour une courte durée, constitue une amélioration significative et répond aux éléments mentionnés au point 53 de la décision n° 2019-025 susvisée.
69. Toutefois, il convient de rappeler que dans son avis n° 2019-054 susvisé, l'Autorité n'a rendu un avis favorable sur les tarifs d'accès aux installations de maintenance de niveau 1 à 3 qu'à hauteur du montant résultant de l'absence de prise en compte de la quote-part des [40 - 50] millions d'euros de frais de redevance d'entreprise et de redevance groupe allouée à ces prestations. SNCF Mobilités devra donc justifier plus précisément ces tarifs pour les prochains horaires de service.

En outre, comme elle l'a rappelé dans cet avis, l'Autorité restera vigilante pour les horaires de service à venir quant au fait que SNCF Mobilités :

- mette à jour l'inventaire des installations et les valorisations utilisés aux fins de l'élaboration des tarifs d'accès ;
- détermine le taux réel d'utilisation efficace de ses installations en améliorant leur organisation et leur fonctionnement.

2.7. Sur le tarif du service de pilotage

70. Au point 58 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré qu'en proposant un tarif de la prestation de pilotage qui ne présentait pas suffisamment d'éléments permettant d'établir un lien de causalité avec la prestation fournie (recours non pertinent aux entrées aux sites de maintenance comme inducteur de coûts, prise en compte dans les charges retenues pour l'élaboration du tarif de la totalité de la masse salariale des équipes « mouvement » de SNCF Mobilités alors que celles-ci ne sont pas exclusivement dédiées au pilotage, absence de modulation selon l'horaire de présence), SNCF Mobilités a méconnu les principes et règles de tarification prévus au I de l'article 3 du décret n° 2012-70.

71. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, le tarif de la prestation de pilotage est désormais construit par SNCF Mobilités sur la base d'une méthodologie prenant en compte le nombre de changements d'emplacement effectués par le matériel roulant dans ses centres d'entretien. Ainsi que l'Autorité l'a relevé dans son avis n° 2019-054 susvisé, cet inducteur apparaît plus satisfaisant dans la mesure où il permet de prendre en compte les mouvements effectivement réalisés entre les différentes installations au sein des centres de maintenance. Ce changement d'approche a permis à SNCF Mobilités de réconcilier la base de charges liée au pilotage avec une estimation du nombre de changements d'emplacement, de manière à ne pas couvrir davantage que les coûts majorés d'un bénéfice raisonnable.
72. Le tarif unitaire a été calculé à partir des charges totales allouées au pilotage. Il est identique quelle que soit la configuration du site, l'implantation des installations et le matériel roulant concerné. Conformément aux demandes de l'Autorité, il est décliné en quatre variantes suivant la plage horaire de réalisation de l'opération (semaine ou dimanche et fête, jour ou nuit).
73. Au regard de ces améliorations, l'Autorité estime que SNCF Mobilités s'est conformée sur ces points aux mises en demeure adressées et qu'il n'y a donc pas lieu d'ouvrir une procédure de sanction à son encontre pour les horaires de service 2018 et 2019.
74. Toutefois, l'Autorité rappelle que dans son avis n° 2019-054 susvisé, elle n'a approuvé les tarifs du service de pilotage et des autres prestations réalisées par les agents « mouvement » de SNCF Mobilités qu'à hauteur du montant résultant de l'absence de prise en compte du montant de [5 - 10] millions d'euros correspondant aux charges relatives à ces agents et ayant trait à la prestation de fourniture de combustible, ainsi que de la quote-part des [40 - 50] millions d'euros de frais de redevance, allouée à chacune de ces prestations. Par ailleurs, l'Autorité a approuvé le tarif de la prestation de pilotage associée à la prestation de reprofilage d'essieux à hauteur du montant qui résulte de la prise en compte, dans le cadre de la facturation établie par SNCF Mobilités, de seulement deux changements d'emplacements.
75. En outre, comme elle l'a indiqué dans cet avis, l'Autorité invite SNCF Mobilités à :
- apporter, dès l'horaire de service 2020, des justifications plus précises concernant les heures de non-production prises en compte dans l'élaboration des tarifs ;
 - affiner sa méthodologie, au plus tard pour l'horaire de service 2021, en identifiant notamment la répartition horaire des heures de production des agents « mouvement », voire en élaborant une méthodologie permettant d'évaluer la proportion de changements d'emplacements pour chacune des plages horaires ;
 - étendre le suivi des changements d'emplacement au-delà des 41 sites actuellement équipés d'outils adaptés ;
 - organiser, lors des prochains horaires de service, la gestion de la traçabilité des unités d'œuvre facturées afin, d'une part, de fiabiliser la facturation, et d'autre part, de mieux justifier sa méthode de tarification.

En l'absence d'avancées suffisantes sur ces points lors des prochains horaires de service, l'Autorité pourra décider d'ouvrir une nouvelle procédure en manquement sur le fondement des articles L. 1264-7 et L. 1264-8 du code des transports.

2.8. Sur le tarif des services de maintenance de niveau 1 à 3

76. Au point 62 de la décision n° 2019-025 du 18 avril 2019, l'Autorité a considéré que SNCF Mobilités a méconnu les principes et règles de tarification prévus au I de l'article 3 du décret n° 2012-70, en proposant pour la réalisation par ses personnels des services de maintenance de niveau 1 à 3, un tarif élémentaire unique de main d'œuvre, sur la base duquel auraient été établis des devis, calculé en prenant en compte la totalité des charges de main d'œuvre de SNCF Mobilités relatives aux services de maintenance, tous niveaux de qualifications confondus, et sans aucune modulation horaire.

L'Autorité avait par ailleurs constaté au point 65 qu'en recourant à la tarification au devis pour des prestations de maintenance légère, alors que cela n'est pas prévu au dernier alinéa du I de l'article 3 du décret n° 2012-70 et en s'abstenant de justifier, pour les autres prestations concernées, le recours à cette méthode de facturation, SNCF Mobilités a méconnu ces dispositions.

77. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, SNCF Mobilités propose un tarif horaire de maintenance différencié en fonction de la plage horaire (semaine ou dimanche et fête, jour ou nuit). SNCF Mobilités distingue deux cas pour la tarification des services de maintenance légère : (i) soit la liste des tâches élémentaires de maintenance est disponible pour le matériel roulant concerné, auquel cas SNCF Mobilités estime pouvoir déterminer à l'avance le nombre d'heures de main d'œuvre requises ainsi que le temps d'utilisation des installations concernées nécessaire et ainsi proposer un tarif unitaire, (ii) soit la liste des tâches élémentaires n'est pas disponible et les opérations de maintenance font l'objet d'une tarification sur devis.

En revanche, les tarifs ne sont pas modulés en fonction du niveau de qualification. Par ailleurs, SNCF Mobilités continue de proposer une tarification au devis dans certains cas relatifs à des prestations de maintenance légère (lorsque SNCF Mobilités ne dispose pas de la liste des tâches élémentaires et lorsque le service à fournir relève d'une cause exceptionnelle du type réparation accidentelle).

78. L'Autorité considère que les tarifs proposés par SNCF Mobilités comportent des améliorations satisfaisantes pour les horaires de service 2018 et 2019 et qu'il n'y a pas lieu d'ouvrir une procédure de sanction à l'encontre de SNCF Mobilités.

L'Autorité rappelle toutefois que dans son avis n° 2019-054 susvisé, elle a approuvé les tarifs des services de maintenance de niveau 1 à 3 à hauteur du montant résultant de l'absence de prise en compte de la quote-part des [40 - 50] millions d'euros de frais de redevance d'entreprise et de redevance groupe allouée à chacune de ces prestations.

79. Par ailleurs, comme elle l'a indiqué dans cet avis, l'Autorité sera vigilante à ce que, dès l'horaire de service 2020, SNCF Mobilités :
- apporte des justifications supplémentaires afin d'établir que le tarif horaire des agents de maintenance reflète fidèlement les coûts de la prestation fournie, s'agissant notamment du taux d'heures productives retenu et de la modulation en fonction du niveau de qualification des agents ;
 - précise notamment la liste des tâches élémentaires et les éléments permettant de justifier clairement les tarifs des tâches élémentaires, notamment les temps de main d'œuvre et d'utilisation des installations, le rapprochement entre les tarifs présentés et le revenu autorisé, la méthodologie de détermination des coefficients retenus lorsqu'une entreprise utilise une combinaison de tâches élémentaires ;
 - se conforme strictement aux dispositions applicables s'agissant des cas de recours à la tarification au devis.

En l'absence d'améliorations substantielles sur ces points dans les prochaines offres de référence, l'Autorité pourra, le cas échéant, décider d'ouvrir l'instruction d'une nouvelle procédure en manquement sur le fondement des articles L. 1264-7 et L. 1264-8 du code des transports.

2.9. Sur le tarif de l'étude de compatibilité du matériel roulant

80. Au point 67 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré qu'en proposant, dans la version de l'ORM 2018 dont SNCF Mobilités a saisi l'Autorité le 21 décembre 2018, un tarif spécifique pour la réalisation d'une étude de compatibilité du matériel roulant, SNCF Mobilités a méconnu les principes d'équité, de non-discrimination et de transparence, mentionnés à l'article 1^{er} du décret n° 2012-70, qui doivent être respectés s'agissant des conditions d'accès proposées par SNCF Mobilités. Par ailleurs, l'Autorité a considéré au point 68 de cette décision que SNCF Mobilités a également méconnu les principes et règles de tarification prévues au I des articles 2 et 3 du même

décret en ne justifiant pas des charges ayant permis d'établir ce tarif et en s'abstenant de déduire les charges liées à l'établissement d'étude de compatibilité des charges identifiées et prises en compte dans la tarification d'autres prestations.

81. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, la réalisation éventuelle d'une étude de compatibilité du matériel roulant n'est plus facturée de manière distincte. SNCF Mobilités a indiqué que, à l'instar des autres charges des pôles « méthode » des technicentres, lesquels réalisent ces études de compatibilité, les charges relatives à ces études sont désormais réparties sur l'ensemble des tarifs des services de maintenance au prorata du coût respectif de chacune de ces prestations.
82. Par suite, l'Autorité considère que SNCF Mobilités s'est conformé sur ce point aux mises en demeure qui lui ont été adressées dans les décisions n° 2019-025 et n° 2019-026.

2.10. Sur le tarif des prestations qui faisaient déjà l'objet d'un tarif unitaire dans la précédente version de l'ORM 2018

83. Au point 70 de la décision n° 2019-025 susvisée, l'Autorité a considéré qu'en proposant dans la précédente version de son ORM 2018 des tarifs unitaires pour le reprofilage d'essieu et pour des changements d'organes TGV ne donnant pas lieu à une modulation horaire, SNCF Mobilités a méconnu les principes et règles de tarification prévus au I de l'article 3 du décret n° 2012-70.
84. Dans la nouvelle version de l'ORM 2018 et dans l'ORM 2019, la prestation de reprofilage d'essieu donne lieu à un tarif unitaire différencié en fonction de la plage horaire, applicable à tous les matériels roulants (c'est-à-dire tant à ceux pour lesquels SNCF Mobilités dispose de la liste des tâches élémentaires qu'à ceux pour lesquels SNCF Mobilités ne dispose pas d'une telle liste). Par ailleurs, les opérations de changements d'organes TGV qui donnaient déjà lieu à un tarif unitaire font désormais partie des tâches élémentaires pour lesquelles SNCF Mobilités propose des tarifs modulés selon la plage horaire.
85. Par suite, l'Autorité considère que SNCF Mobilités s'est conformé sur ce point aux mises en demeure qui lui ont été adressées dans les décisions n° 2019-025 et 2019-26.

DECIDE

Article 1er Il n'y a pas lieu d'ouvrir une procédure de sanction à l'encontre de SNCF Mobilités.

Article 2 Les procédures en manquement ouvertes le 14 mars 2019 à l'encontre de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour les horaires de service 2018 et 2019 sont clôturées.

Article 3 La présente décision sera notifiée à SNCF Mobilités et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 26 septembre 2019.

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

Le Président

Bernard Roman