

## **Avis n° 2023-062 du 21 décembre 2023**

**relatif à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2024**

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par SNCF Combustible, par courrier enregistré au service de la procédure le 22 septembre 2023, la saisine ayant été déclarée recevable le 29 septembre 2023, et rectifiée d'une erreur matérielle le 6 décembre 2023, de « l'offre de référence relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2024 » ;

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

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2123-3-1 et L. 2133-5 ;

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

Vu l'avis n° 2022-095 du 15 décembre 2022 relatif à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2023 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 3 octobre 2023 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 21 décembre 2023,

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

# 1 CONTEXTE ET CADRE DE RÉGULATION APPLICABLE AUX INSTALLATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN COMBUSTIBLE

## 1.1 Principes juridiques et tarifaires applicables aux installations d'approvisionnement en combustible

1. Conformément aux articles L. 2123-3-1 et L. 2123-1 du code des transports, les entreprises ferroviaires et les autres candidats ont un droit d'accès à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes aux installations de service et aux services de base fournis dans ces installations, ainsi qu'aux prestations complémentaires ou connexes énumérés aux points 2, 3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE susvisée. Parmi ces installations de service, figurent les installations d'approvisionnement en combustible (stations-service)<sup>1</sup>.
2. Aux termes du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité « émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès [...] aux [...] installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations ». Ces principes et règles de tarification sont fixés par l'article 3 du décret n° 2012-70 susvisé.
3. Cet article prévoit notamment, à son I, que « la 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 ».
4. Par ailleurs, le III de ce même article dispose que « les exploitants d'installations de service transmettent à l'Autorité de régulation des transports, 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<sup>2</sup>, couvrant le cas échéant une période pluriannuelle, en détaillant leurs modalités de calcul et les éventuelles formules d'indexation. Ils renouvellent cette transmission en cas de modification et à la demande de l'Autorité de régulation des transports. L'Autorité de régulation des transports rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées [...] dans les trois mois à compter de la réception du dossier ».

## 1.2 Situation de SNCF Combustible au sein de SNCF Voyageurs

5. SNCF Combustible, entité rattachée à SNCF Voyageurs<sup>3</sup>, assure l'exploitation de stations-service pour l'approvisionnement en gazole des engins thermiques utilisés pour le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

<sup>1</sup> Point 2 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE et I) de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2012-70 susvisés.

<sup>2</sup> En vertu de cet alinéa : « Lorsque la spécificité d'une prestation régulée 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. Il arrête ensuite au cas par cas le montant des prestations selon un devis établi préalablement à leur délivrance ».

<sup>3</sup> SNCF Combustible est rattachée à SNCF Mobilités, puis, SNCF Voyageurs, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017. SNCF Voyageurs est venue aux droits de SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2020 en application de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF.

6. Au sens du 12) de l'article 3 de la directive 2012/34/UE susvisée et du 6°) de l'article préliminaire du décret n° 2012-70 susvisé, SNCF Combustible détient la qualité d'exploitant d'installation de service.
7. En tant qu'exploitant d'installation de service, SNCF Combustible est chargée de l'élaboration et de la publication des tarifs d'accès aux stations-service et aux prestations qui y sont offertes. À ce titre, il lui revient de saisir, pour avis conforme, l'Autorité des projets de tarification correspondants.

### **1.3 Saisine pour l'offre de référence relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2024**

8. L'offre de référence transmise par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2024 (ci-après « ORC 2024 ») prévoit, au titre des prestations régulées, un accès aux installations et aux services rendus<sup>4</sup>, à savoir :
  - l'accès aux stations-service ;
  - la fourniture de combustible ;
  - le service par le personnel de l'unité production (personnel de SNCF Voyageurs ou de Fret SNCF) ;
  - la formation au service en autonomie.
9. L'ORC 2024 comprend notamment :
  - une offre générique relative à l'utilisation des installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible, sans condition d'équipement compatible des engins moteurs, et son contrat type en annexe ;
  - une offre industrialisée<sup>5</sup> relative à l'utilisation des installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible, sous condition d'équipement compatible des engins moteurs, et son contrat type en annexe ;
  - une liste des sites comportant des installations d'approvisionnement en combustible et leurs caractéristiques techniques ;
  - un bordereau type pour la fourniture de combustible et autres prestations.

### **1.4 Dans le cadre de l'horaire de service 2024, SNCF Combustible prévoit d'exploiter 71 stations-service d'approvisionnement en gazole**

10. Le nombre de stations-service exploitées par SNCF Combustible dans l'ORC 2024 s'élève à 71. L'ORC 2024 comprend une liste de 25 sites d'approvisionnement en combustible « directement accessibles » depuis / vers le réseau ferroviaire et 46 sites d'approvisionnement en combustible « non directement accessibles » depuis / vers le réseau ferroviaire. Les installations sur des sites « *non directement accessibles* » nécessitent, pour leur accès, de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien ou de réaliser des déplacements complexes. Cette liste est identique à celle de l'ORC 2023<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Cf. Article 1.2 de l'offre de référence générique et de l'offre de référence industrialisée 2024.

<sup>5</sup> L'offre industrialisée s'adresse aux entreprises ferroviaires, sous condition d'équipement compatible des engins ferroviaires (puces et anticipation des commandes).

<sup>6</sup> Cf. Annexe B de l'ORC 2023 qui présente la liste de ces stations, ainsi que leurs caractéristiques techniques.

11. Le service de base comprend trois types de prestations :
- une prestation « fourniture de gazole », commune à l'ensemble des sites, qui correspond au « coût de la station-service y compris accueil et contrôle » et au « coût de fourniture de gazole livré »<sup>7</sup> ;
  - une prestation de « pilotage », obligatoire sur les sites « non directement accessibles » exclusivement<sup>8</sup>.
  - sur les sites « directement accessibles », la prestation de pilotage est en revanche facultative. Les entreprises ferroviaires ou candidats peuvent ainsi choisir alternativement entre :
    - o une « prestation en autonomie », proposée sur tous les sites<sup>9</sup> ;
    - o une « prestation semi-assistée », sur les sites « directement accessibles » uniquement<sup>10</sup> ;
    - o une « prestation assistée », offerte sur tous les sites<sup>11</sup>.
12. L'ensemble de ces prestations constituent des services de base, au sens de l'article 2 du décret n° 2012-70 susvisé.
13. La liste des prestations et les tarifs relatifs à l'accès et à l'utilisation des installations et équipements de l'ORC 2024 sont synthétisés dans le tableau 1 ci-dessous (comprenant la rectification d'erreur matérielle réalisée par SNCF Combustible le 6 décembre 2023) :

---

<sup>7</sup> Le « coût de la fourniture de gazole livré » désigne le coût d'achat de la matière par les entreprises ferroviaires, incluant la fiscalité et les coûts de transport du gazole.

<sup>8</sup> Les sites « non directement accessibles », c'est-à-dire « nécessitant de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien et / ou de réaliser des déplacements complexes » imposent aux entreprises ferroviaires une prestation de pilotage, en raison de la complexité des sites et des règles d'exploitation contraignantes en termes de sécurité et de protection de l'environnement. La prestation de pilotage correspond à la prise en charge du conducteur de l'entreprise ferroviaire par un agent de SNCF Voyageurs pour accéder jusqu'à la station d'approvisionnement en combustible. Selon le glossaire figurant dans l'ORC 2024, le pilotage désigne « le guidage, réalisé exclusivement par du personnel autorisé de SNCF Voyageurs, du conducteur du Candidat dans la manœuvre de son Engin Moteur depuis l'entrée du Site jusqu'à sa sortie, dès lors que celui-ci se déplace sur l'emprise du Dépôt. Le point de prise en charge pour le Pilotage est l'entrée du Site, telle que précisée dans le DLES du Dépôt. ».

<sup>9</sup> Le « service en autonomie » permet aux conducteurs des entreprises ferroviaires de réaliser l'approvisionnement de leur matériel roulant de manière autonome. Une formation préalable est cependant obligatoire pour pouvoir disposer de ce service « en autonomie ». Cette formation comprend une formation théorique générale d'une demi-journée dispensée par SNCF Combustible et une formation pratique spécifique au site concerné effectuée par le personnel de l'exploitant local (également d'une demi-journée). Contrairement à la visite du site organisée pour présenter les installations à un représentant d'une entreprise ferroviaire et remettre les informations nécessaires à la conduite des engins sur le site sans prestation de pilotage, la formation au service en autonomie est tarifée et fait donc partie de l'offre de référence de SNCF Combustible.

<sup>10</sup> Le « service en prestation semi-assistée », offert sur les sites directement accessibles exclusivement, permet aux entreprises ferroviaires de bénéficier d'un service de pompiste assuré par le personnel de SNCF Voyageurs en accédant en autonomie aux installations.

<sup>11</sup> Le « service en prestation assistée » permet aux conducteurs des entreprises ferroviaires de bénéficier d'un service de pompiste et d'un service de pilotage assurés par le personnel présent sur le site.

Tableau 1. Liste des prestations et tarifs de l'offre de référence 2024

Prestations réalisées		Tarifs 2024		
Fourniture de gazole		Coût de la station-service	Tous types d'installations de service	0,114 €/litre
		Coût de fourniture du gazole livré		Coût gazole + fiscalité + 0,026 €/litre
				Coût B100 + fiscalité + 0,005 €/litre
Service en autonomie	Sur demande, sans approvisionnement par le personnel de l'unité de production, sous condition de formation et sauf incident	Coût du pilotage	Installations directement accessibles	Néant
			Installations non directement accessibles	Obligatoire Prix par prestation à la station (voir Annexe C de l'ORC 2024)
		Coût du service	Tous types d'installations de service	Néant
Service en prestation semi-assistée	Sans pilotage, mais avec approvisionnement par le personnel de l'unité de production	Coût du pilotage	Installations directement accessibles	Néant
		Coût du service		0,041 €/litre
Service en prestation assistée	Avec pilotage et avec approvisionnement par le personnel de l'unité de production	Coût du pilotage	Installations directement accessibles	Sur demande expresse ou en cas d'incident Prix par prestation à la station (voir Annexe C de l'ORC 2024)
			Installations non directement accessibles	Obligatoire Prix par prestation à la station (Voir Annexe C de l'ORC 2024)
		Coût du service	Tous types d'installations	0,041 €/litre

(\*) Ce tarif intègre le coût de la dépollution des stations (0,002€/litre), uniquement pour les candidats n'ayant pas financé la dépollution.

Formation théorique au Service en autonomie (commune à toutes les installations)	302 €/formation
Formation pratique au Service en autonomie (spécifique à chaque installation)	166 €/formation

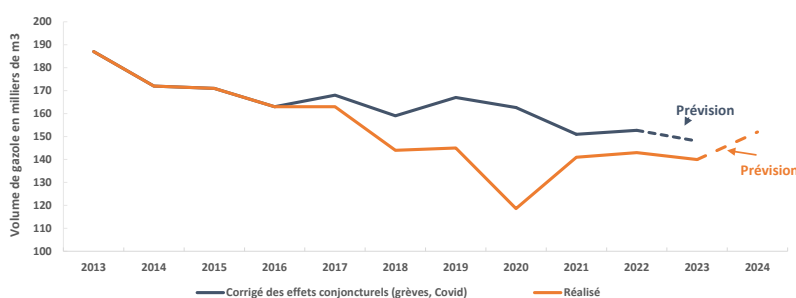
## 2 ANALYSE

14. Pour le calcul des tarifs d'approvisionnement en combustible, SNCF Combustible prend en compte les coûts relatifs aux différentes prestations, puis les rapporte aux prévisions de volumes de combustible pour l'horaire de service 2024 afin d'établir des tarifs unitaires, sauf pour ce qui concerne le service de pilotage et les formations, dont les tarifs sont établis séparément.
15. L'analyse, par l'Autorité, de la tarification des prestations fournies par SNCF Combustible, dans le cadre de l'ORC 2024, a porté sur :
  - le volume prévisionnel de gazole livré (2.1) ;
  - la tarification de la fourniture du gazole livré (2.2) ;
  - la tarification des redevances dues au titre du coût de la station-service et du service de pompiste (2.3) ;
  - la tarification de la prestation de pilotage (2.4) ;
  - la tarification des prestations de formation (2.5).

### 2.1 Les volumes prévisionnels de gazole livré connaissent une baisse tendancielle depuis plusieurs années

16. Les coûts unitaires des prestations offertes par SNCF Combustible (hors pilotage et formation), exprimés en euro par litre, sont déterminés à partir des éléments de coûts rapportés au volume prévisionnel pour 2024. Le volume de gazole livré est actualisé chaque année par SNCF Combustible.
17. Pour l'horaire de service 2024, SNCF Combustible a retenu un volume prévisionnel de 151 852 m<sup>3</sup> (contre 148 546 m<sup>3</sup> l'an dernier), soit une augmentation de + 2,1 % par rapport au volume prévisionnel de l'horaire de service 2023 calculé en 2022<sup>12</sup>. Cette évolution globale apparaît ambitieuse au regard de l'évolution structurelle du volume de gazole livré, de l'ordre de - 2,3 % par an en moyenne entre 2013 et 2022 (cf. graphique 1 ci-dessous)<sup>13</sup>.

Graphique 1. Évolution du volume de gazole livré réalisé.



Source : Autorité, à partir des données de SNCF Combustible

<sup>12</sup> SNCF Combustible indique se baser uniquement sur les prévisions communiquées par ses clients pour déterminer le montant prévisionnel de volume de gazole livré. Ses principaux clients sont les activités TER et Fret SNCF, qui représentent ensemble 85 % du volume de gazole distribué par SNCF Combustible. L'augmentation globale des volumes de gazole livré reflète les tendances observées sur ces deux clients pour 2023 avec un volume supérieur à la prévision calculée en 2022 pour 2023. Les prévisions communiquées à SNCF Combustible reposent sur une hypothèse de reprise du trafic à un niveau au moins identique à celui qui existait avant la crise du Covid-19.

<sup>13</sup> La détermination des volumes prévisionnels de gazole livré est une donnée exogène pour SNCF Combustible, qui ne dispose pas d'éléments lui permettant de les évaluer et, le cas échéant, de les corriger. Les prévisions de SNCF Combustible reposent en effet sur les dernières données disponibles communiquées par ses clients et ne contiennent pas de marge d'erreur pour d'éventuels effets « conjoncturels » tels que la survenue de grèves.

## 2.2 Le coût de la fourniture du gazole livré s'accroît en raison de la hausse du coût de transport de combustible

18. Le coût de la fourniture du gazole livré comprend (i) le coût du gazole livré établi sur la moyenne des cours du mois considéré communiqué par S&P Global Platts, (ii) la fiscalité associée au gazole livré et (iii) le montant du coût du transport du gazole des points d'enlèvement (raffineries et dépôts) des fournisseurs vers les stations-service.
19. Les coûts de transport représentent [2 000 – 5 000] k€, soit [70 – 80] % des charges prises en compte pour calculer le coût du combustible livré, et font l'objet d'une analyse propre de la part de l'Autorité. Les deux modes de transport de combustible se caractérisent, pour l'horaire de service 2024, par un accroissement des coûts de + [6 – 8] % pour le transport ferroviaire<sup>14</sup> et de + [15 – 20] % pour le transport routier :
- s'agissant de l'accroissement des coûts pour le transport ferroviaire, celui-ci s'explique, notamment, par l'augmentation du volume prévisionnel de gazole en 2024 et est cohérent avec le contrat attribué à Fret SNCF à l'issue d'une procédure de mise en concurrence ;
  - s'agissant de l'accroissement des coûts pour le transport routier, qui intervient dans le cadre du renouvellement du contrat avec GEOPARTS<sup>15</sup>, SNCF Combustible avance trois facteurs d'explication : (i) l'augmentation du volume de gazole à livrer, (ii) la révision des prix applicables et (iii) l'optimisation logistique sur dix stations. Après analyse de ces éléments, l'Autorité invite SNCF Combustible à s'assurer, pour les futurs horaires de service, que les tarifs contractualisés avec GEOPARTS reflètent les conditions de marché.

## 2.3 La tarification des redevances dues au titre du coût de la station-service et du service de pompiste est acceptable

20. SNCF Combustible coordonne les achats de gazole et les contrats d'approvisionnement et de maintenance des stations-service. Elle confie par ailleurs la réalisation de certaines prestations (notamment le contrôle et la maintenance des stations-service et de leurs équipements, le dépotage et la distribution de combustible) à des prestataires locaux, à savoir, SNCF Voyageurs pour 57 stations-service<sup>16</sup>, Fret SNCF pour 13 stations-service et SNCF Réseau pour une station-service, qui facturent les prestations qu'ils réalisent pour le compte de SNCF Combustible dans le cadre d'un « forfait exploitant ».
21. Les coûts des stations-service et du service pompiste sont évalués par SNCF Combustible à [20 000 – 50 000] k€ au titre de l'horaire de service 2024, à partir :
- d'une base de charges opérationnelles, dont plus de la moitié proviennent des charges des prestataires locaux, encore appelées « forfaits exploitants », et qui comprend également d'autres charges opérationnelles telles que les charges de transport du gazole dans les stations-service ou encore les loyers versés à SNCF Réseau pour les stations-service exploitées par SNCF Combustible dont SNCF Réseau est propriétaire<sup>17</sup> ; et

<sup>14</sup> Hors coûts de location des wagons.

<sup>15</sup> En application des articles L. 2511-7 et L. 2511-8 du code de la commande publique, SNCF Voyageurs – pour le compte de SNCF Combustible – a fait le choix d'une attribution de gré à gré avec la société GEOPARTS, filiale de GEODIS (elle-même filiale de SNCF SA).

<sup>16</sup> Les 57 stations-service pour lesquelles SNCF Voyageurs refacture à SNCF Combustible les prestations qu'elle réalise pour le compte de cette dernière comprennent une station-service utilisée par Transdev en région Bretagne.

<sup>17</sup> Le reste des charges opérationnelles (moins d'un quart des charges opérationnelles) correspond notamment à des charges de personnel de la direction de SNCF Combustible, des charges de maintenance de la station, des impôts et taxes, etc.

- d'une base d'actifs régulés, rémunérée au coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC »), pour les stations-service exploitées par SNCF Combustible dont SNCF Voyageurs est propriétaire.
22. Pour l'horaire de service 2024, l'Autorité s'est assurée que le revenu autorisé<sup>18</sup> présenté par SNCF Combustible pour la tarification des redevances dues au titre du coût de la station-service et du service de pompiste ne dépasse pas les coûts de la prestation majorés d'un bénéfice raisonnable. Ces estimations sont réalisées sur la base des coûts réels, tels qu'ils ressortent des comptes séparés de SNCF Voyageurs produits au titre de l'exercice 2022<sup>19</sup>, et indexées sur des hypothèses macro-économiques cohérentes d'évolution des prix pour 2023 et 2024 au regard des prévisions connues à ce jour.

### 2.3.1 La valorisation du « forfait exploitant » proposé par Fret SNCF a été abaissée et documentée

23. SNCF Voyageurs, comme Fret SNCF, utilisent désormais la méthode reposant sur une approche de type « *bottom-up* », mise en œuvre à la suite des recommandations formulées par l'Autorité dans ses avis n° 2019-074<sup>20</sup> et n° 2021-014<sup>21</sup>, qui consiste à estimer le nombre d'équivalents temps plein (ETP) nécessaires en fonction de l'activité de la station.
24. Pour l'horaire de service 2024, le nombre d'ETP retenu augmente de + [0 - 2] %, évoluant de [100 - 200] à [100 - 200] ([100 - 200] ETP pour SNCF Voyageurs et de [10 - 20] ETP pour Fret SNCF<sup>22</sup>), du fait de l'augmentation du volume prévisionnel de combustible livré.
25. Pour valoriser le coût de ces ETP, SNCF Combustible s'appuie sur le coût moyen par agent (CMA) des ETP mis à disposition par les prestataires locaux pour effectuer les prestations pour le compte de SNCF Combustible. À ce CMA s'ajoutent d'autres charges internes et externes moyennes par agent encourues par les prestataires locaux dans chacune des stations-service où ils effectuent des prestations pour le compte de SNCF Combustible. La somme du CMA et de ces charges internes et externes par agent forme le coût complet par agent. Les éléments formant le coût complet par agent sont communiqués à SNCF Combustible par les prestataires locaux.
26. À cet égard, dans son avis n° 2022-095 du 15 décembre 2022 susvisé, l'Autorité avait recommandé à SNCF Combustible « *d'améliorer son expertise des charges des prestataires locaux, en particulier celles de Fret SNCF, cette dernière ne devant facturer à SNCF Combustible que le coût de ses prestations sans marge additionnelle* ».
27. Pour l'horaire de service 2024, Fret SNCF a revu la méthode de calcul de son coût complet par agent, de sorte qu'il résulte désormais strictement du coût moyen agent au sol, complété (i) des coûts de support de production en usine<sup>23</sup> et (ii) des frais de structure<sup>24</sup>, sans aucune marge additionnelle. L'instruction de l'Autorité auprès de Fret SNCF a permis de constater que le coût complet par agent a été sensiblement abaissé à un niveau proche de celui retenu par l'Autorité dans son avis n° 2022-095 du 15 décembre 2022.

<sup>18</sup> Le revenu autorisé correspond au produit maximal des redevances qu'un opérateur régulé est en droit de percevoir afin de ne pas dépasser la couverture des coûts de la prestation, majorés d'un bénéfice raisonnable.

<sup>19</sup> Ces comptes sont établis sur la base des règles de séparation comptable approuvées par l'Autorité et sont attestés par des auditeurs externes.

<sup>20</sup> Cf. Avis n° 2019-074 du 17 octobre 2019 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2020.

<sup>21</sup> Cf. Avis n° 2021-014 du 11 février 2021 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2021.

<sup>22</sup> Le solde de 0,65 ETP correspond à la station-service de Blainville, exploitée par SNCF Réseau.

<sup>23</sup> Ils correspondent aux agents présents en usine qui appuient les agents au sol.

<sup>24</sup> Ils incluent notamment les différentes activités en support et autres frais de siège (ressources humaines, finances, juridique, etc.).



### **2.3.2 Les charges relatives à l'usage des actifs que constituent les stations-service sont acceptables**

28. S'agissant des stations-service détenues par SNCF Combustible, les comptes séparés de SNCF Voyageurs permettent d'isoler les actifs et les amortissements concernés. S'agissant des projections pour l'horaire de service 2024, SNCF Combustible a justifié auprès de l'Autorité les montants pris en compte pour établir (i) les charges d'amortissement prévisionnelles relatives à ces actifs et (ii) le coût du capital estimé selon le principe d'une rémunération d'une base d'actifs régulés par un CMPC. En l'espèce, ce coût du capital constitue le bénéfice raisonnable visé au I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.
29. Le loyer versé à SNCF Réseau pour l'exploitation, par SNCF Combustible, des stations-service dont SNCF Réseau est propriétaire n'appelle pas de commentaire de la part de l'Autorité, dès lors qu'il reflète correctement les dispositions contractuelles entre les deux entités.
30. À ce titre, les taux de CMPC retenus par SNCF Combustible pour la rémunération de la base d'actifs régulés et par SNCF Réseau pour le calcul du loyer facturé sont jugés acceptables par l'Autorité.

### **2.4 La tarification de la prestation de pilotage augmente en cohérence avec l'évolution du coût moyen agent**

31. L'Autorité rappelle que, conformément au I de l'article 2 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, « [l]es entreprises ferroviaires et candidats se voient proposer dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires » les services de base, définis comme les services fournis dans l'ensemble des installations de service qui ne relèvent pas des prestations complémentaires et connexes. Il en va notamment ainsi de la prestation de pilotage ou de toute autre prestation équivalente, adaptée en fonction des spécificités du matériel roulant ou des qualifications du personnel roulant. En l'absence, d'une part, de différence objective de coût de la prestation régulée, d'autre part, de mesures incitant à une utilisation optimale des ressources, pouvant toutes deux justifier des tarifs différenciés, de telles prestations doivent être facturées de la même manière à toutes les entreprises ferroviaires et candidats.
32. Une prestation de pilotage est mise en œuvre pour la prise en charge de l'engin moteur lorsque l'installation est non directement accessible depuis ou vers le réseau ferroviaire ou lorsque le client l'a expressément demandé pour accéder à une station-service directement accessible depuis ou vers le réseau ferroviaire. La tarification de ce service consiste à déterminer le temps nécessaire pour effectuer la prestation, puis à le valoriser sur la base du coût complet par agent et par station.
33. L'Autorité constate que les coûts de pilotage augmentent en moyenne de + 3,5 %, toutes stations confondues. Cette hausse apparaît cohérente avec les évolutions constatées sur les charges des prestataires locaux. S'agissant des stations directement accessibles, le coût de la prestation s'élève en moyenne à 32,1 euros, soit une diminution de – 1,3 % par rapport à l'horaire de service 2023<sup>25</sup>. S'agissant des stations non directement accessibles, il s'élève en moyenne à 72,8 euros, soit une augmentation de + 4,7 % par rapport à l'horaire de service 2023.

---

<sup>25</sup> Les évolutions présentées sont effectuées par comparaison aux tarifs rendus exécutoires par l'avis n° 2022-095 du 15 décembre 2022 susvisé.

## 2.5 La tarification des prestations de formation est conforme aux dispositions réglementaires applicables

34. Comme énoncé ci-avant aux points 8 et suivants, la prestation de formation est fournie obligatoirement aux conducteurs de toute entreprise ferroviaire souhaitant bénéficier du service en autonomie.
35. La tarification de ces prestations de formation se fonde sur la masse salariale annuelle d'un formateur, rapportée au nombre de jours de production par an. La séance de formation étant dispensée sur une demi-journée, le coût de la demi-journée est obtenu en divisant le coût d'une journée de formation par deux. Ce calcul vaut quel que soit le type de formation (théorique ou pratique)<sup>26</sup>.
36. Pour l'horaire de service 2024, la méthodologie de calcul des coûts des prestations de formation reste identique à celle utilisée dans la tarification de l'ORC 2023. Les évolutions constatées sont cohérentes avec les précédentes évolutions observées par le passé et reflètent la révision du barème relatif à la masse salariale des agents dispensant les formations. L'indexation retenue par SNCF Combustible pour la tarification des formations pour l'horaire de service 2024 n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité.
37. Compte tenu de ce qui précède, la fixation des redevances relatives aux prestations de formation est conforme aux dispositions de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.

---

<sup>26</sup> La masse salariale annuelle de référence d'un agent de maîtrise de qualification « E » passe à 64 558 €/an (soit + 0,3 %) et celle des agents assurant la formation générale atteint 117 729 €/an (soit + 2,2 %).

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible au titre de l'horaire de service 2024.

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

*L'Autorité a adopté le présent avis le 21 décembre 2023.*

**Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.**

Le Vice-Président,  
Président par intérim

Philippe Richert