

Avis n° 2024-037 du 28 mai 2024

portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2024

L'Autorité de régulation des transports (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 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 son article L. 2133-5 ;

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

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

Vu l'avis n° 2022-047 du 7 juillet 2022 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023 ;

Vu le « Document de Référence de Maintenance de Fret SNCF pour l'horaire de service 2024 » dans sa version du 2 avril 2024 (ci-après « DRM 2024 ») ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 8 avril 2024 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 28 mai 2024 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

RÉSUMÉ¹

Dans le contexte de la mise en œuvre par Fret SNCF d'un « scénario de discontinuité » et alors que l'offre de prestations proposées dans ses centres d'entretien ne connaît pas d'évolution majeure, l'Autorité valide les tarifs proposés pour ces prestations pour l'horaire de service 2024, sous réserve de trois ajustements listés dans le dispositif.

Pour les prochains horaires de service, l'Autorité recommande notamment à Fret SNCF :

- de poursuivre ses efforts de lisibilité des opérations de maintenance proposées, au travers (i) du rapprochement des opérations similaires et (ii) de descriptions plus uniformes et étoffées ;
- d'améliorer la robustesse de la tarification proposée, en s'assurant de la précision du suivi des activités de prise en charge et des opérations logistiques, notamment des matériels roulants.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions développés ci-après, qui seuls font foi dans le cadre du présent avis.

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE	4
1.1. L'accès aux sites d'entretien des matériels roulants exploités par Fret SNCF relève du cadre juridique applicable aux installations de service.....	4
1.2. Depuis l'horaire de service 2022, l'offre de maintenance et de nettoyage proposée par Fret SNCF s'est enrichie d'une prestation de stationnement.....	5
1.3. La saisine de Fret SNCF intervient dans le contexte de la mise en œuvre par l'entreprise d'un « scénario de discontinuité »	5
2. ANALYSE	6
2.1. Dans le contexte du scénario de discontinuité, les modifications introduites dans le DRM 2024 sont très limitées.....	6
2.1.1. La transparence de l'offre s'améliore mais reste perfectible	6
2.1.2. Fret SNCF a diminué le temps maximal de stationnement dans ses sites, ce qui n'apparaît pas souhaitable.....	7
2.2. Déterminé selon une méthodologie inchangée par rapport aux horaires de services précédents, le revenu autorisé connaît une augmentation de 13 %.....	8
2.2.1. La base de charges et de coûts repose sur une comptabilité analytique issue de comptes séparés audités établis dans un nouveau système d'information	8
2.2.2. La hausse de 13 % du revenu autorisé est tempérée par des objectifs ambitieux de productivité.....	8
2.2.3. Le niveau de coût moyen pondéré du capital proposé est compatible avec les estimations de l'Autorité	9
2.3. Les évolutions apparaissent contrastées selon les prestations de la grille tarifaire	9
2.3.1. Les tarifs de prise en charge des matériels roulants diminuent	9
2.3.2. Les tarifs des prestations de maintenance sont en forte hausse du fait du renchérissement des coûts relatifs à la main d'œuvre et aux installations	10
2.3.3. La détermination des nouveaux tarifs moyens proposés pour l'utilisation des installations à des fins de nettoyage et de stationnement doit encore progresser.....	12
ÉMET L'AVIS SUIVANT	13

1. CONTEXTE

1.1. L'accès aux sites d'entretien des matériels roulants exploités par Fret SNCF relève du cadre juridique applicable aux installations de service

1. Fret SNCF est une entreprise ferroviaire de transport de fret qui réalise, pour son propre compte et pour le compte de tiers, des opérations d'entretien et de maintenance de matériels roulants dans les centres et ateliers dont elle dispose.
2. À ce titre, Fret SNCF exploite un ensemble de centres d'entretien sur plus de 19 sites répartis sur le territoire national. Ces centres disposent, d'une part, d'installations intérieures, sous halles ou dans des ateliers, dédiées à la maintenance légère et au reprofilage d'essieux et, d'autre part, d'installations extérieures destinées à la réalisation d'opérations de maintenance légère, de nettoyage et logistique pouvant également être utilisées à des fins de stationnement.
3. En vertu du décret du 20 janvier 2012 susvisé, ces sites sont qualifiés d'installations de service puisqu'ils correspondent à l'aménagement spécifique, en totalité ou en partie, de toute installation (y compris les terrains, bâtiments et équipements) permettant la fourniture d'un ou plusieurs services mentionnés aux points 2, 3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE susvisée. Les installations d'entretien des matériels roulants ferroviaires sont en particulier mentionnées au point 2 e) et 4 e), les installations de nettoyage et de lavage au point 2 f) et les voies de garage au point 2 d) de l'annexe II de la directive précitée.
4. L'exploitant d'une installation de service, qu'il soit public ou privé, doit garantir l'accès aux candidats et leur proposer les services visés aux points précités de l'annexe II dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, en application des dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 de la directive, transposées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports. La transparence des conditions relatives à l'accès aux installations de service et aux services associés étant une condition préalable pour permettre à toutes les entreprises ferroviaires d'y accéder sur une base non discriminatoire, l'article 4 du règlement d'exécution du 22 novembre 2017 susvisé pose notamment l'obligation d'une description détaillée des installations de service et des services associés.
5. Pour ce qui concerne la tarification, l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé² dispose notamment 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* » et prévoit la possibilité pour l'exploitant de proposer une tarification au devis « *lorsque la spécificité d'une prestation régulée ne permet pas d'établir un tarif unitaire* ».
6. En application du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances qui lui sont soumis par les exploitants d'installations de service, y compris les principes tarifaires d'établissement des devis. Cet avis est rendu dans un délai de trois mois à compter de la réception du dossier³.

² L'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé transpose les paragraphes 7 et 8 de l'article 31 de la directive 2012/34/UE.

³ Conformément au III de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.

1.2. Depuis l'horaire de service 2022, l'offre de maintenance et de nettoyage proposée par Fret SNCF s'est enrichie d'une prestation de stationnement

7. Le 2 avril 2024, l'Autorité a été saisie par Fret SNCF d'un projet de document de référence de maintenance (DRM) pour l'horaire de service 2024. Ce document présente les prestations proposées par Fret SNCF dans les installations de services qu'il exploite, ainsi que les tarifs associés. Cette offre comprend principalement des prestations de maintenance légère ainsi que des prestations d'accès aux installations à d'autres fins, comme le stationnement ou le nettoyage des matériels roulants.
8. Fret SNCF maintient ainsi, pour l'horaire de service 2024, la prestation de stationnement qu'elle avait, pour la première fois, formellement proposée dans le DRM 2022-2023 et que l'Autorité avait accueillie favorablement dans son avis n° 2022-047 du 7 juillet 2022 susvisé⁴.
9. Pour l'horaire de service 2024, objet de la présente saisine, l'offre se décompose comme suit :

Type d'offre	Prestation	Unité d'œuvre
Accès	Prise en charge de matériel roulant et prestations logistiques ⁵ selon 5 formules	Tarif unitaire par catégorie de matériel roulant
Maintenance légère	Utilisation des installations pour réaliser des opérations de maintenance différenciées par type (voie ou fosse, intérieure ou extérieure, vérin et tour en fosse)	Tarif unitaire par tranche de longueur de voie et par heure
	Réalisation d'une opération au catalogue (incluant l'accès aux installations, la main d'œuvre et les pièces et produits consommables)	Tarif unitaire par opération différencié par matériel roulant
	Réalisation d'une opération hors catalogue (incluant l'accès aux installations, la main d'œuvre et les pièces et produits consommables)	Tarif sur devis
	Fourniture de pièces et produits consommables	Taux de frais s'appliquant sur le prix coûtant de la pièce
Nettoyage	Utilisation des installations pour réaliser des opérations de nettoyage	Tarif unitaire par heure
Stationnement	Utilisation des installations pour le stationnement	Tarif unitaire selon la longueur du matériel roulant en mètres et la durée d'utilisation en heures

1.3. La saisine de Fret SNCF intervient dans le contexte de la mise en œuvre par l'entreprise d'un « scénario de discontinuité »

11. La présente saisine intervient après l'ouverture d'une enquête par la Commission européenne sur certaines mesures d'aides et de soutien dont Fret SNCF aurait bénéficié entre 2007 et 2019 et qui seraient susceptibles de ne pas être conformes aux règles de l'Union en matière d'aides d'État.
12. Dans ce contexte, un « scénario de discontinuité » est en cours de mise en œuvre par Fret SNCF. L'entreprise ferroviaire organise la reprise par des tiers de plusieurs dessertes, représentant environ 30 % de son volume actuel d'activité en tonnes.km et, au 1^{er} janvier 2025, Fret SNCF laisserait place à deux entreprises, la première spécialisée dans le transport mutualisé de marchandises et la seconde dans la maintenance des matériels roulants. Cette dernière, reprenant l'exploitation des installations de maintenance objet du DRM 2024, opérerait alors sur un marché concurrentiel des services d'entretien des matériels roulants de transport de marchandises et devrait proposer une offre de prestations régulées qui succéderait au DRM.
13. En tout état de cause, le DRM 2024 soumis à l'avis conforme de l'Autorité s'inscrit dans le cadre prévalant avant la mise en œuvre d'un tel « scénario de discontinuité ».

⁴ Point 15 de l'avis précité.

⁵ Selon le vocabulaire employé par Fret SNCF, les prestations logistiques correspondent à la vérification des niveaux de fluides (sable, lave-vitre, liquide de refroidissement, huile) et la fourniture des compléments éventuels pour la mise à niveau.

2. ANALYSE

2.1. Dans le contexte du scénario de discontinuité, les modifications introduites dans le DRM 2024 sont très limitées

14. L'Autorité prend acte de l'absence d'évolution majeure de l'offre de prestations. Celle-ci n'appelle pas d'observations particulières de l'Autorité, au regard du calendrier de saisine et du travail d'adaptation de l'offre qui suivra nécessairement la mise en œuvre par Fret SNCF du « scénario de discontinuité » mentionné au point 12.
15. Toutefois, certains aménagements mineurs intervenus dans la description des services, à la faveur du DRM 2024, appellent des remarques, d'une part, quant à la transparence de l'offre, d'autre part, quant aux conditions attachées à la prestation de stationnement.

2.1.1. La transparence de l'offre s'améliore mais reste perfectible

16. Dans son avis précédent⁶, l'Autorité avait demandé à Fret SNCF d'améliorer la visibilité, la complétude et la transparence de son offre de référence.
17. S'agissant des prestations de nettoyage, Fret SNCF a partiellement mis en œuvre cette demande.
18. En effet, l'offre de référence de maintenance de Fret SNCF pour les horaires de service 2022 et 2023 ne comprenait pas de prestations de nettoyage. Pour réaliser le nettoyage de matériels roulants, les entreprises ferroviaires tierces devaient demander un accès pour compte propre aux installations de Fret SNCF et y adosser les services de nettoyage du prestataire de leur choix. Toutefois, Fret SNCF ayant précisé que le nettoyage de ses propres matériels roulants sur ses sites était organisé par SNCF Voyageurs, l'Autorité avait demandé⁷ « à Fret SNCF de compléter le DRM afin de mentionner la possibilité de recourir aux prestations de nettoyage fournies par SNCF Voyageurs et, pour ce faire, de renvoyer aux conditions tarifaires prévues dans l'[offre de référence de maintenance (ORM)] de SNCF Voyageurs » dont les tarifs avaient par ailleurs été approuvés par l'Autorité⁸.
19. Pour l'horaire de service 2024, cette configuration est inchangée. Le DRM 2024 fait mention de la possibilité de recourir aux opérations de nettoyage fournies par SNCF Voyageurs, mais aucun renvoi vers l'offre de nettoyage de cette dernière et les tarifs associés approuvés par l'Autorité n'est réalisé.
20. Par conséquent, l'Autorité demande à Fret SNCF d'introduire, dans son offre de référence, un renvoi explicite aux conditions de l'offre de SNCF Voyageurs relatives aux prestations de nettoyage.
21. S'agissant des opérations de maintenance, Fret SNCF a engagé un travail d'amélioration de la transparence, sans toutefois répondre pleinement aux attentes de l'Autorité.
22. Dans l'avis sur les DRM 2022 et 2023, l'Autorité avait encouragé⁹ Fret SNCF à améliorer la description des prestations de maintenance qu'elle propose « afin que les tiers puissent identifier leurs éventuelles spécificités, voire le niveau de service¹⁰ proposé – en termes de délai de réalisation par exemple – et ainsi analyser eux-mêmes la correspondance des opérations gammées de l'offre de Fret SNCF avec leur propre cahier des charges ».

⁶ Avis n° 2022-047 précité.

⁷ Point 19 de l'avis n° 2022-047 précité.

⁸ Avis n° 2022-004 du 20 janvier 2022 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023.

⁹ Point 53 de l'avis n° 2022-047 précité.

¹⁰ La notion de « niveau de service » fait référence, dans ce contexte, aux engagements pris par le mainteneur envers lui-même ou envers ses clients par voie contractuelle, en vue de garantir, par exemple, un délai maximal de traitement administratif, d'établissement des devis ou encore de réalisation des opérations de maintenance.

23. Dans le DRM 2024, Fret SNCF a intégré à son catalogue de tarifs unitaires près de 290 opérations supplémentaires, qui étaient auparavant facturées sur devis, et affiné la segmentation de la prestation de reprofilage d'essieu, qui constitue l'une des principales prestations sollicitées par les entreprises ferroviaires tierces. Le DRM 2024 distingue ainsi désormais trois déclinaisons de cette prestation¹¹.
24. La description proposée des opérations de maintenance de Fret SNCF demeure néanmoins insuffisante pour appréhender la consistance des prestations et identifier le niveau de service proposé. Par exemple, faute d'une description de leur contenu, les trois déclinaisons de la prestation de reprofilage évoquée au point précédent ne peuvent être distinguées que par leur libellé, rien n'indiquant dans le DRM la différence de consistance entre l'opération dite « standard » et celle dite « systématique »¹².
25. Bien que Fret SNCF ait proposé, en cours d'instruction, d'introduire dans le DRM une description plus précise de ces trois déclinaisons et la tarification associée, l'Autorité réitère sa recommandation, plus générale, de poursuivre les efforts de lisibilité et de documentation de l'ensemble des opérations de maintenance. Il s'agit notamment de rapprocher les opérations similaires (à des fins de simplification) et de proposer des descriptions plus uniformes et étoffées de celles-ci, dans un double objectif :
- décrire de manière transparente la consistance de ces opérations ; et
 - permettre aux tiers d'identifier leurs éventuelles spécificités, voire le niveau de service proposé (en matière de délai de réalisation par exemple), et ainsi analyser eux-mêmes la correspondance des opérations de l'offre de Fret SNCF avec leur propre cahier des charges.

N°	Réserve à lever	Acteur	Horizon
1	Compléter, dans le DRM, la mention relative à l'existence de prestations de nettoyage organisées par SNCF Voyageurs d'un renvoi explicite aux conditions de l'offre de référence de maintenance (ORM) de SNCF Voyageurs.	Fret SNCF	HDS 2024

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1	Poursuivre les efforts de documentation des opérations de maintenance proposées en rapprochant les opérations similaires et en proposant des descriptions plus uniformes et étoffées de celles-ci.	Fret SNCF	HDS 2025

2.1.2. Fret SNCF a diminué le temps maximal de stationnement dans ses sites, ce qui n'apparaît pas souhaitable

26. Dans la saisine, Fret SNCF limite la durée maximale de stationnement au sein de ses sites à six heures. Cette limitation représente une régression de l'offre de stationnement, car la durée maximale était de 48 h pour les horaires de service précédents.
27. Au cours de l'instruction, Fret SNCF s'est engagé à supprimer toute mention à une limitation de durée de stationnement au sein du DRM 2024, tout en rappelant le principe de priorité d'allocation des capacités pour la réalisation d'opérations de maintenance, de logistique et de nettoyage par rapport au stationnement.
28. L'Autorité accueille favorablement cet engagement de modification de l'offre.

¹¹ La prestation est proposée sous la forme d'un reprofilage dit « standard » sans réglage, un reprofilage standard avec réglage et un reprofilage dit « systématique ».

¹² Interrogé au cours de l'instruction, Fret SNCF a indiqué que, lors d'un reprofilage systématique, « l'ensemble des essieux du matériel est reprofilé » et que cela mobilisait « les mêmes durées de main-d'œuvre et d'installation qu'un reprofilage standard pour chaque essieu du matériel roulant, plus un temps de réglage spécifique à chaque matériel roulant ».

N°	Réserve à lever	Acteur	Horizon
2	Supprimer toute mention à une limitation de durée de stationnement au sein du DRM 2024.	Fret SNCF	HDS 2024

2.2. Déterminé selon une méthodologie inchangée par rapport aux horaires de services précédents, le revenu autorisé connaît une augmentation de 13 %

2.2.1. La base de charges et de coûts repose sur une comptabilité analytique issue de comptes séparés audités établis dans un nouveau système d'information

29. Dans la continuité des documents de référence précédents, Fret SNCF s'appuie sur les comptes séparés audités afin de déterminer la base de charges qui servira à l'élaboration de sa tarification.
30. Ces comptes séparés ont été établis dans le nouveau système d'information mis en place par Fret SNCF à la suite de la séparation avec SNCF Voyageurs. Ils ont fait l'objet d'une attestation de conformité aux règles de séparation comptable de Fret SNCF approuvées par l'Autorité ; cette attestation ne fait état d'aucune réserve. En revanche, la revue analytique a été rendue plus délicate, compte tenu de ce nouveau système d'information.

2.2.2. La hausse de 13 % du revenu autorisé est tempérée par des objectifs ambitieux de productivité

31. Le revenu autorisé pour l'horaire de service 2024 proposé par Fret SNCF a été construit à partir de la base de charges définitive de l'horaire de service 2022 indexée en prenant en compte, d'une part, l'évolution tendancielle des charges, d'autre part, des coefficients de productivité correspondant aux gains d'efficacité qu'ambitionne de réaliser Fret SNCF.
32. L'augmentation du revenu autorisé de 13 % entre les DRM 2022 et 2024 provient essentiellement de la sous-estimation du revenu autorisé 2022 prévu lors de l'élaboration des tarifs du DRM 2022 au regard des charges finalement constatées en 2022. Cette sous-estimation s'explique principalement par l'inflation réelle, nettement plus forte qu'anticipée.
33. Pour estimer les coûts pertinents pour l'horaire de service 2024, Fret SNCF fait évoluer les coûts effectivement constatés en 2022 en fonction d'hypothèses de projection différenciées selon chaque type de charges. Pour les charges de personnel, Fret SNCF prend en compte les taux d'évolution issus de mesures générales prises lors des négociations salariales annuelles. Pour les autres charges, Fret SNCF utilise les prévisions de l'IPCH¹³ hors énergie et alimentation de la Banque de France.
34. En parallèle de ces évolutions tendanciennes, Fret SNCF applique, pour 2023 et 2024, des coefficients de productivité différents pour (i) les charges de personnel de maintenance, (ii) les autres charges de personnel et (iii) les autres charges. Ces coefficients sont plus ambitieux que ceux affichés par SNCF Voyageurs, tout particulièrement pour le personnel de maintenance, pour lequel le coefficient de productivité pris en compte pour l'horaire de service 2024 s'établit à [4 - 6] %. Fret SNCF a étayé cet objectif ambitieux par un plan d'action opérationnel.
35. L'Autorité considère que le revenu autorisé ainsi construit est acceptable et souligne la prise en compte de gains de productivité ambitieux qui montrent la volonté de Fret SNCF de rapprocher ses tarifs de ceux proposés par des opérateurs efficaces dans un marché concurrentiel.
36. Au regard de l'ambition affichée et prise en compte pour l'élaboration des tarifs, il apparaît nécessaire que Fret SNCF ancre la bonne réalisation de ces gains de productivité dans son plan d'action afin de permettre la couverture de ses coûts par les revenus issus des tarifs régulés.

¹³ Indice des prix à la consommation harmonisé.

2.2.3. Le niveau de coût moyen pondéré du capital proposé est compatible avec les estimations de l'Autorité

37. Le taux du coût moyen pondéré du capital avant impôt (CMPC) retenu par Fret SNCF dans le cadre de la tarification du DRM 2024 s'établit à **[6 - 8]** % avant impôt.
38. Ce taux se situe dans le haut de la fourchette de CMPC issue des travaux de l'Autorité, estimée en tenant compte des risques inhérents de l'activité régulée de Fret SNCF et des conditions de marché actuelles

2.3. Les évolutions apparaissent contrastées selon les prestations de la grille tarifaire

39. Pour l'élaboration des tarifs du DRM 2024, Fret SNCF reconduit la méthodologie tarifaire sur laquelle il s'était appuyé antérieurement et qui avait été sensiblement améliorée pour les horaires de service 2022 et 2023. Comme pour les précédents horaires de service, la tarification de l'offre de référence repose sur des tarifs élémentaires de main d'œuvre et d'utilisation des installations. Ces tarifs élémentaires sont établis en rapportant le montant projeté des charges à l'horizon de l'offre – le revenu autorisé – aux unités d'œuvre prévisionnelles.
40. Toutefois, pour cet horaire de service, l'évolution importante des charges composant le revenu autorisé, associée à une réévaluation des unités d'œuvre résultant d'un travail de fiabilisation ainsi qu'une modification de certaines unités de facturation, conduit à une évolution contrastée des tarifs proposés.

2.3.1. Les tarifs de prise en charge des matériels roulants diminuent

41. Pour l'horaire de service 2024, Fret SNCF maintient la palette de cinq formules de prise en charge offertes. La tarification associée demeure effectuée selon deux méthodes inchangées :
 - deux premières formules correspondent à la prise en charge complète d'un matériel roulant, pour l'ensemble des mouvements à effectuer au sein d'un site, avec ou sans prestations logistiques. Les tarifs associés sont calculés au moyen d'une approche économique descendante (*top-down*) en divisant le coût de main d'œuvre des agents chargés du mouvement des matériels roulants¹⁴ par le nombre d'entrées-sorties sur la même période ;
 - les trois autres formules correspondent à une prise en charge limitée, pour un nombre déterminé de mouvements au sein d'un site, en vue de solliciter des prestations logistiques, combustibles ou d'utiliser une voie extérieure dans le cadre d'un accès pour compte propre, sans service supplémentaire. Les tarifs associés sont calculés au moyen d'une approche ascendante (*bottom-up*), en appliquant le tarif élémentaire de main d'œuvre à un temps unitaire normatif inchangé par rapport aux horaires de service précédents.
42. Pour les formules de prise en charge complète d'un matériel roulant, l'Autorité constate une diminution de 20 % des redevances associées. Cette évolution s'explique à la fois par une baisse des coûts alloués à l'activité du « mouvement » dans le revenu autorisé et par une hausse du nombre d'entrées et sorties. En effet, Fret SNCF a réalisé un suivi plus précis des entrées et sorties par catégorie de matériels roulants.

¹⁴ Après déduction de la quote-part affectée à la réalisation de prestations non régulées, identifiée au moyen d'un sondage rétrospectif.

43. Compte tenu de ces mises à jour, l'Autorité considère que les tarifs des formules de prise en charge des matériels roulants proposés par Fret SNCF pour l'horaire de service 2024 sont acceptables. Toutefois, en vue des prochains horaires de service, l'Autorité réitère sa recommandation¹⁵ de s'assurer de la précision du suivi des temps consacrés par les agents de mouvement aux prises en charge afin d'améliorer la justification des temps de main d'œuvre correspondant aux tarifs¹⁶.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
2	S'assurer de la précision du suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités et améliorer ainsi la justification des tarifs des deux formules de prise en charge complète d'un matériel roulant vis-à-vis des tarifs des autres formules établis sur la base de temps normatifs.	Fret SNCF	HDS 2025

2.3.2. Les tarifs des prestations de maintenance sont en forte hausse du fait du renchérissement des coûts relatifs à la main d'œuvre et aux installations

44. La tarification proposée par Fret SNCF pour les opérations de maintenance correspond à l'application des tarifs élémentaires de main d'œuvre et d'utilisation des installations. Pour les opérations les plus courantes, les temps retenus sont des quantités normatives correspondant au standard figurant dans les gammes de maintenance de Fret SNCF¹⁷, ce qui permet de proposer des tarifs unitaires par opération. Pour les opérations correctives, plus rares ou plus spécifiques, Fret SNCF détermine les quantités lors de l'élaboration de devis.
45. Pour l'horaire de service 2024, près de 2 500 opérations¹⁸ font l'objet d'un tarif unitaire contre près de 2 000 opérations pour les horaires de service précédents, grâce, notamment, à la détermination de tarifs unitaires pour les opérations auparavant facturées sur devis.
46. S'agissant de la part du tarif relative à la main d'œuvre, Fret SNCF tient compte d'un taux horaire de main d'œuvre de 101 euros, près de 22 % supérieur à celui applicable à l'horaire de service 2023. Interrogé au cours de l'instruction, Fret SNCF explique cette variation par les revalorisations salariales opérées depuis 2020 et par l'utilisation du volume d'heures effectivement facturé en 2022 pour l'élaboration du tarif, inférieur aux éléments budgétaires relatifs à l'exercice 2021. L'Autorité considère que les justifications avancées et le tarif de main d'œuvre proposé par Fret SNCF pour l'horaire de service 2024 sont recevables.
47. S'agissant de la part du tarif relative à l'utilisation des installations, Fret SNCF s'appuie sur des tarifs élémentaires par type d'emplacement et par tranche de longueur. Ces derniers sont déterminés en divisant les charges rattachées à chaque catégorie d'emplacement par les durées d'utilisation estimées à partir des volumes prévisionnels d'opérations de maintenance, des durées théoriques unitaires et d'une « matrice de routage » reflétant les équipements nécessaires à la réalisation de chaque opération, comme pour les horaires de service précédents.
48. Pour le DRM 2024, Fret SNCF a mis à jour l'ensemble des données d'entrées permettant de déterminer ces tarifs élémentaires, ce qui se traduit par des évolutions très variées : les tarifs d'utilisation des voies extérieures¹⁹ et des vérins en fosse sont en nette augmentation, celui relatif au tour en fosse diminue presque de moitié tandis que les tarifs d'utilisation des voies sur fosses en intérieur demeurent stables.

¹⁵ Point 38 de l'avis n° 2022-047 précité.

¹⁶ Le temps de main d'œuvre de manœuvre pris en compte dans les tarifs des formules de prise en charge complète correspond à près de 3 fois le temps normatif retenu pour la tarification des autres formules de prise en charges.

¹⁷ Les gammes fournissent, pour chaque opération de maintenance, la description précise et chronologique des étapes de préparation, d'exécution et d'essai de remise en service, ainsi que l'inventaire de l'outillage nécessaire en vue de la vérification, de l'entretien ou du remplacement d'un sous-système d'un matériel roulant. Dans le cas du DRM, les gammes permettent d'établir des durées standards de réalisation de certaines opérations, c'est-à-dire les temps de main d'œuvre et d'utilisation des installations.

¹⁸ Une opération est la combinaison d'un matériel roulant et d'un code d'opération.

¹⁹ Les voies de terre-plein et les voies sur fosses.

49. Cette évolution contrastée entre installations extérieures et intérieures résulte de la combinaison de trois facteurs.
50. Premièrement, dans le revenu autorisé, les charges allouées aux installations augmentent pour chaque catégorie d'emplacement.
51. Deuxièmement, Fret SNCF a fiabilisé les temps retenus pour déterminer les volumes prévisionnels d'utilisation des installations pour les opérations de maintenance, de nettoyage et de stationnement. Fret SNCF a mis à jour les standards figurant dans les gammes de maintenance pour qu'ils soient plus proches de la réalité opérationnelle. De plus, l'exploitant de service a élargi la prise en compte des heures de nettoyage à l'ensemble des matériels roulants réalisant du nettoyage sur les installations de service. Fret SNCF a aussi affiné sa méthode de détermination des temps de stationnement en la réalisant par site, client et matériel roulant. Ce travail de fiabilisation conduit à une baisse de 9 % du volume horaire utilisé pour la détermination des différentes redevances.
52. Troisièmement, la répartition du volume horaire entre les catégories d'installation dans le modèle de calcul a été sensiblement modifiée. En effet, pour les horaires de service précédents, les opérations de nettoyage étaient affectées à l'utilisation des voies de terre-plein en extérieur. Or, pour l'horaire de service 2024, Fret SNCF a réalloué les temps relatifs à ces opérations aux voies sur fosses qui sont, en pratique, les emplacements utilisés pour ces opérations, bien que leur fonctionnalité de fosse ne soit pas mobilisée.
53. Les effets de la réallocation des temps d'utilisation ajoutés à la fiabilisation des volumes horaires inscrits dans les gammes conduisent :
 - d'un côté, à réduire le temps d'utilisation affecté aux voies extérieures et au vérin en fosse, accentuant par conséquent la hausse des tarifs associés due à l'évolution des charges ; et
 - de l'autre, à augmenter le temps d'utilisation des installations pour les voies intérieures et le tour en fosse, compensant ainsi les autres effets haussiers pour les tarifs correspondant à ces installations.
54. Au regard des justifications apportées par Fret SNCF dans le cadre de l'instruction et compte tenu de la mise à jour du volume d'heures d'utilisation des installations ainsi que de la mise en cohérence des unités d'œuvre considérées dans le modèle tarifaire avec celles observées en pratique, l'Autorité considère que les tarifs élémentaires proposés par Fret SNCF sont acceptables pour l'horaire de service 2024.
55. En outre, pour les opérations nécessitant l'utilisation de pièces détachées et de produits consommables, Fret SNCF détermine un « taux de frais » qui s'ajoute au prix de fourniture des pièces et produits consommables. Ce taux correspond, d'une part, aux charges de logistique amont – logistique qui est opérée en collaboration avec SNCF Voyageurs –, d'autre part, aux frais de logistique aval, propres à Fret SNCF et incluant une quote-part de ses frais de fonctionnement.
56. Pour l'horaire de services 2024, Fret SNCF estime ce taux à 20,47 % en s'appuyant sur des données issues du modèle tarifaire et non plus sur des données budgétaires, répondant ainsi à la demande formulée par l'Autorité dans son précédent avis²⁰ d'améliorer la justification des données prises en compte pour déterminer le taux de frais applicable au prix de fourniture des pièces détachées et produits consommables. L'Autorité constate que le taux proposé pour l'horaire de service 2024 est ainsi plus favorable aux entreprises ferroviaires que celui proposé antérieurement²¹.

²⁰ Point 59 de l'avis n° 2022-047 précité.

²¹ Le taux de frais sur les pièces détachées et produits consommables était de 22,55 % pour les horaires de service 2022 et 2023.

2.3.3. La détermination des nouveaux tarifs moyens proposés pour l'utilisation des installations à des fins de nettoyage et de stationnement doit encore progresser

57. Pour les horaires de service précédents, Fret SNCF n'avait pas déterminé de tarifs spécifiques d'utilisation des installations pour le nettoyage et le stationnement. La tarification prévoyait l'application des tarifs élémentaires d'utilisation des installations précédemment décrits²². Cependant, Fret SNCF a relevé que, lors de la facturation, le tarif d'utilisation des simples voies extérieures était utilisé par défaut, alors qu'en pratique ces opérations étaient effectuées sur des voies sur fosse, ce qui conduisait à une situation où Fret SNCF était susceptible de ne pas couvrir ses coûts.
58. Fret SNCF explique que ce problème de facturation provient principalement de la mauvaise connaissance des types et longueurs des emplacements effectivement utilisés pour la réalisation de ces prestations.
59. Pour simplifier les opérations de facturation, et ce faisant assurer une facturation cohérente avec la tarification et équitable entre les candidats, Fret SNCF propose d'instaurer un tarif moyen pour l'utilisation des installations pour le nettoyage, d'une part, et pour le stationnement, d'autre part²³.
60. De plus, pour le stationnement, Fret SNCF propose d'instaurer une tarification proportionnelle à la longueur des matériels roulants afin de mieux tenir compte de la mutualisation des voies lors de ces opérations afin d'optimiser l'utilisation de l'espace. Ce changement d'unité de facturation, abandonnant la tarification par tranches de longueur de voie²⁴, apparaît cohérent avec la démarche mise en place par ailleurs par SNCF Voyageurs dans ses propres centres de maintenance.
61. Si l'Autorité ne s'oppose pas, par principe, à de telles évolutions, elle relève qu'en l'espèce, les tarifs moyens proposés s'avèrent insuffisamment justifiés et que les analyses quant à leurs effets sur les montants susceptibles d'être facturés aux entreprises ferroviaires sont insuffisamment précises. En l'absence de justifications plus robustes de la pertinence des hypothèses retenues pour la construction de tarifs spécifiques pour l'utilisation des installations à des fins de nettoyage et de stationnement, l'Autorité demande à Fret SNCF de continuer à appliquer la méthodologie tarifaire antérieure, correspondant aux tarifs élémentaires d'utilisation des installations définis par catégorie d'emplacement et tranche de longueur.
62. L'Autorité précise toutefois que la démarche de simplification de la grille tarifaire ne doit pas conduire à facturer une prestation au-delà du coût mobilisé pour la fournir. En particulier, si une prestation ne nécessite pas d'être réalisée sur fosse ou en intérieur, il n'apparaît pas judicieux d'organiser sa facturation systématique à un tarif supérieur à celui des facteurs de production effectivement sollicités. L'Autorité relève que, dans un contexte similaire, SNCF Voyageurs a mis en place un principe de « *surclassement offert* », assurant à chaque candidat de ne se voir appliquer que les tarifs relatifs aux installations demandées et non ceux relatifs aux emplacements effectivement utilisés, dont il ne maîtrise ni la disponibilité ni la configuration matérielle.

N°	Réserve à lever	Acteur	Horizon
3	En l'absence de justifications plus robustes de la pertinence des hypothèses retenues pour la construction de tarifs spécifiques pour l'utilisation des installations à des fins de nettoyage et de stationnement, supprimer du DRM 2024 les tarifs moyens spécifiques à l'utilisation de ces installations et continuer d'appliquer en substitution les tarifs élémentaires par catégorie d'emplacement et tranche de longueurs relatifs aux prestations de maintenance.	Fret SNCF	HDS 2024

²² Voir points 46 et suivants du présent avis.

²³ L'Autorité relève que le tarif moyen d'utilisation des installations par Fret SNCF figure dans l'annexe n° 4 du DRM comportant les tarifs applicables aux candidats. Cependant, ce tarif moyen ne peut avoir qu'une valeur indicative, le principe de non-discrimination ne permettant pas de prévoir un tarif différent pour les besoins propres de l'exploitant de l'installation de service.

²⁴Fret SNCF distinguait quatre classes de longueur : inférieure à 30 m ; 30 à 150 m ; 150 m à 300 m ; supérieure à 300 m.

ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de tarification des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF au titre des installations de service pour l'horaire de service 2024, sous réserve :

- de compléter, dans le DRM, la mention relative à l'existence de prestations de nettoyage organisées par SNCF Voyageurs d'un renvoi explicite aux conditions de l'offre de référence de maintenance (ORM) de SNCF Voyageurs ;
- de supprimer toute mention à une limitation de durée de stationnement au sein du DRM 2024 ;
- de supprimer du DRM 2024 les tarifs moyens spécifiques à l'utilisation des installations à des fins de nettoyage et de stationnement et d'appliquer en substitution les tarifs élémentaires par catégorie d'emplacement et tranche de longueur relatifs aux prestations de maintenance.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 28 mai 2024.

Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, Président ; Madame Florence Rouse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président,

Thierry Guimbaud

ANNEXE

RÉCAPITULATIF DES RÉSERVES À LEVER ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Réserves à lever	Acteur	Horizon
1	Compléter, dans le DRM, la mention relative à l'existence de prestations de nettoyage organisées par SNCF Voyageurs d'un renvoi explicite aux conditions de l'offre de référence de maintenance (ORM) de SNCF Voyageurs.	Fret SNCF	HDS 2024
2	Supprimer toute mention à une limitation de durée de stationnement au sein du DRM 2024.	Fret SNCF	HDS 2024
3	En l'absence de justifications plus robustes de la pertinence des hypothèses retenues pour la construction de tarifs spécifiques pour l'utilisation des installations à des fins de nettoyage et de stationnement, supprimer du DRM 2024 les tarifs moyens spécifiques à l'utilisation de ces installations et continuer d'appliquer, en substitution, les tarifs élémentaires par catégorie d'emplacement et tranche de longueurs relatifs aux prestations de maintenance.	Fret SNCF	HDS 2024

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1	Poursuivre les efforts de documentation des opérations de maintenance proposées en rapprochant les opérations similaires et en proposant des descriptions plus uniformes et étoffées de celles-ci.	Fret SNCF	HDS 2025
2	S'assurer de la précision du suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités et améliorer ainsi la justification des tarifs des deux formules de prise en charge complète d'un matériel roulant vis-à-vis des tarifs des autres formules établis sur la base de temps normatifs.	Fret SNCF	HDS 2025