

Avis n° 2024-077 du 24 octobre 2024

Portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026

L'essentiel

L'Autorité émet un avis favorable, assorti de trois recommandations, sur le projet de tarification des redevances relatives aux prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan (ci-après : « les sociétés dédiées ») dans leurs cinq centres d'entretien du matériel roulant pour les horaires de service 2025 et 2026. Elle souligne la mise en œuvre de travaux d'optimisation des coûts par ces entités, qui permettent d'afficher des tarifs compétitifs par rapport aux tarifs régulés des centres de maintenance de SNCF Voyageurs.

La saisine de l'Autorité sur ces projets d'offres de référence de maintenance s'inscrit dans le cadre de la mise en exploitation, à partir du 14 décembre 2024, des premiers lots de transport conventionné de voyageurs remportés par les sociétés dédiées de SNCF Voyageurs. Pour les horaires de service 2025 et 2026, ces installations de maintenance devraient être essentiellement utilisées par les sociétés dédiées elles-mêmes, à l'exception du centre de maintenance de Nice-Saint-Roch, pour lequel des demandes d'accès d'entreprises ferroviaires tierces sont d'ores et déjà anticipées.

L'Autorité considère que la méthodologie proposée pour l'élaboration des tarifs, reposant sur des assiettes de charges et unités d'œuvre prévisionnelles, est acceptable au regard du contexte et des enjeux. Afin de construire les futures offres de référence de maintenance sur le fondement de données fiables, l'Autorité recommande la mise en place d'outils permettant de mesurer les temps et fréquences d'utilisation réels des différentes installations de maintenance.

SNCF Voyageurs a engagé des travaux d'optimisation de l'organisation opérationnelle des centres de maintenance pour ses sociétés dédiées. Afin d'encourager leur poursuite, elle recommande aux sociétés dédiées de mesurer, au cours des prochains horaires de service, les gains de productivité réellement constatés.

Enfin, en ce qui concerne la consistance des offres proposées par les sociétés dédiées, l'Autorité recommande de clarifier l'offre relative au nettoyage du matériel roulant afin de garantir un accès transparent et non discriminatoire à cette prestation.

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

Saisie par un courrier de SNCF Voyageurs enregistré au service de la procédure de l'Autorité le 14 juin 2024 puis, à la suite de modifications, le 10 septembre 2024 et le 8 octobre 2024 ;

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 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. 2123-3-1 et 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'« Offre de Référence de Maintenance de SNCF Voyageurs Sud Azur pour l'horaire de service 2025 » et l'« Offre de Référence de Maintenance de SNCF Voyageurs Sud Azur pour l'horaire de service 2026 » (ci-après « ORM 2025 Sud Azur » et « ORM 2026 Sud Azur ») ;

Vu l'« Offre de Référence de Maintenance de SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens pour l'horaire de service 2025 » et l'« Offre de Référence de Maintenance de SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens pour l'horaire de service 2026 » (ci-après « ORM 2025 Étoile d'Amiens » et « ORM 2026 Étoile d'Amiens ») ;

Vu l'« Offre de Référence de Maintenance de SNCF Voyageurs Loire Océan pour l'horaire de service 2025 » et l'« Offre de Référence de Maintenance de SNCF Voyageurs Loire Océan pour l'horaire de service 2026 » (ci-après « ORM 2025 Loire Océan » et « ORM 2026 Loire Océan ») ;

Vu les consultations du Gouvernement effectuées par courriers en date du 30 juillet 2024, du 13 septembre 2024 et du 8 octobre 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 24 octobre 2024 ;

Adopte l'avis suivant :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique	4
1.1. L'Autorité est saisie des projets d'offres de référence de maintenance de trois sociétés dédiées de SNCF Voyageurs pour les horaires de service 2025 et 2026	4
1.2. L'Autorité rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances des prestations régulées fournies dans les centres d'entretien au regard des principes et règles de tarification applicables à ces installations	4
1.3. Le nombre de demandes d'accès d'entreprises ferroviaires tierces aux centres de maintenance exploités par les sociétés dédiées devrait être limité	6
2. Analyse	7
2.1. L'offre proposée par les sociétés dédiées est globalement satisfaisante	7
2.1.1. Les sociétés dédiées proposent différents niveaux d'accès aux installations de maintenance, de nettoyage et de stationnement	7
2.1.2. La description des offres appelle des remarques mineures, visant à renforcer sa transparence.....	8
2.2. Les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs 2025-2026 reposent sur des données prévisionnelles, intégrant d'importants facteurs de productivité.....	9
2.3. Les ORM des sociétés dédiées comprennent une grille tarifaire simplifiée.....	11
2.3.1. La mise en œuvre d'une tarification additive pour l'utilisation des installations permet de tenir compte des conditions réelles d'utilisation des voies.....	11
2.3.2. L'offre de prise en charge des matériels roulants a été réduite à deux formules	12
Avis	14

1. Contexte et cadre juridique

1.1.L'Autorité est saisie des projets d'offres de référence de maintenance de trois sociétés dédiées de SNCF Voyageurs pour les horaires de service 2025 et 2026

1. En application du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, SNCF Voyageurs a saisi l'Autorité des projets d'offres de référence de maintenance fixant les redevances relatives aux prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan (ci-après les « sociétés dédiées ») dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026 le 14 juin 2024, puis, à la suite de modifications de l'offre de SNCF Voyageurs Sud Azur, le 10 septembre 2024 et le 8 octobre 2024.
2. Cette saisine s'inscrit dans le cadre de la mise en exploitation, à partir du 14 décembre 2024, des premiers lots de transport conventionné remportés par les sociétés dédiées de SNCF Voyageurs¹.
3. Bien que la publication préalable du projet d'offre de référence de maintenance ne soit pas imposée par les textes actuellement en vigueur, SNCF Voyageurs a pris l'initiative de les publier sur le site de la plate-forme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF), ce qui constitue une bonne pratique. Cette publication préalable éclaire en effet les entreprises ferroviaires sur les futures prestations fournies et les tarifs associés et leur offre la possibilité, le cas échéant, de faire part au régulateur de leurs observations sur le projet d'offre.

1.2.L'Autorité rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances des prestations régulées fournies dans les centres d'entretien au regard des principes et règles de tarification applicables à ces installations

4. Les centres d'entretien du matériel roulant ferroviaire constituent des installations de service qui jouent un rôle central dans le processus de production des services ferroviaires. La régulation de l'accès à ces centres vise ainsi à garantir à l'ensemble des entreprises ferroviaires un accès transparent, équitable et non discriminatoire à ces installations.
5. La transparence sur les conditions relatives à l'accès aux installations de service et aux services associés étant un prérequis à tout accès à ces derniers dans des conditions non discriminatoires, le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 susvisé détaille les modalités, les procédures et les critères à respecter pour l'allocation des capacités et l'utilisation des installations de service. Il pose notamment l'obligation d'une description détaillée des installations de service et des services associés.
6. En application de l'article L. 2123-3-1 du code des transports transposant la directive 2012/34/UE susvisée (ci-après, « la directive »), l'exploitant d'une installation de service, qu'il soit public ou privé, doit en garantir l'accès aux entreprises ferroviaires et leur proposer les services de base et prestations complémentaires ou connexes dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes.

¹ SNCF Voyageurs Loire Océan exploitera uniquement les lignes trams-trains en 2025.

7. Le décret n° 2012-70 susvisé, également pris pour la transposition de la directive 2012/34/UE, définit la nature de ces installations, services et prestations. Ainsi :
- Aux termes de son article préliminaire :
 - une « installation de service » se caractérise par 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 à l'article 2 de ce même décret (accès et services de base, prestations complémentaires et connexes aux services de base) ;
 - les « prestations régulées » recouvrent « *l'accès aux installations de service et aux services de base fournis sur ces installations, ainsi que les prestations complémentaires et les prestations connexes² lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur* » ;
 - Aux termes de son article 1^{er}, les installations d'entretien des matériels roulants ferroviaires constituent des « installations de service » soumises aux dispositions du chapitre II de ce décret, qui définit les prestations devant être fournies par les exploitants de ces installations de service aux entreprises ferroviaires, ainsi que les règles de tarification de ces prestations.
8. S'agissant des règles de tarification applicables, le I de l'article 3 du décret n° 2012-70 susvisé dispose 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* ». Son dernier alinéa permet à l'exploitant d'installations de service d'établir des devis pour l'ensemble des services de base « *lorsque la spécificité d'une prestation régulée ne permet pas d'établir un tarif unitaire* », sous réserve que les principes tarifaires d'établissement de devis aient été préalablement définis. Ces dispositions transposent les paragraphes 7 et 8 de l'article 31 de la directive.
9. 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 Les prestations « complémentaires » et « connexes » sont mentionnées, respectivement, aux points 3 et 4 de l'annexe II de la directive auxquels renvoient les I et II de l'article 2 du décret n° 2012-70 susvisé. En application de ces dispositions, les prestations « complémentaires » peuvent comprendre le courant de traction, le préchauffage des voitures, le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux. Les prestations « connexes » peuvent comprendre l'accès au réseau de télécommunications, la fourniture d'informations complémentaires, le contrôle technique du matériel roulant, les services de billetterie et les services de maintenance lourde.

³ Conformément au III de l'article 3 du décret n° 2012-070.

1.3. Le nombre de demandes d'accès d'entreprises ferroviaires tierces aux centres de maintenance exploités par les sociétés dédiées devrait être limité

10. Les trois sociétés dédiées exploiteront au total cinq centres de maintenance au sein des régions Hauts-de-France, Pays de la Loire et Provence Alpes Côte d'Azur.
11. La société SNCF Voyageurs Etoile d'Amiens exploitera un unique site : le centre de maintenance d'Amiens dit « historique », au sein de la région Hauts-de-France. Ce site, exploité précédemment par SNCF Voyageurs, fera l'objet de travaux de grande ampleur au cours des horaires de service 2025 et 2026, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. Ces travaux auront pour conséquence de rendre temporairement inaccessible une partie du site. Cependant, SNCF Voyageurs a indiqué au cours de l'instruction qu'elle anticipe un nombre limité de demandes d'accès de candidats tiers sur ce site au cours de ces deux premiers horaires de service.
12. Au cours des horaires de service 2025 et 2026, la société SNCF Voyageurs Loire Océan exploitera uniquement le centre de maintenance de Doulon, dédié aux trams-trains. Ce centre était exploité auparavant par SNCF Voyageurs. En cours d'instruction, SNCF Voyageurs a indiqué qu'aucune prestation à des tiers ne sera fournie dans cette installation, dans la mesure où aucun autre opérateur n'exploite de tram-train en Pays de la Loire.
13. La société SNCF Voyageurs Sud Azur exploitera trois sites au sein de la région Provence Alpes Côte d'Azur : le centre de maintenance de Nice Saint Roch, le centre de maintenance de Cannes la Bocca⁴ et la gare de Menton, pour ses voies de remisage⁵. Le centre de maintenance de Nice Saint Roch fait actuellement l'objet de travaux substantiels impliquant la démolition des installations existantes et la création d'un nouveau site, dont l'achèvement est prévu à la fin du premier semestre 2025. Ces installations sont les seules pour lesquelles des demandes d'accès d'entreprises ferroviaires tierces sont envisagées. Elles devraient notamment concerner la prestation de reprofilage des essieux sur le site de Nice Saint Roch, en l'absence d'installation similaire à proximité.
14. L'Autorité relève ainsi que les demandes d'accès des entreprises ferroviaires tierces aux installations de service de maintenance couvertes par la présente saisine devraient être limitées et concerneront principalement les centres exploités par SNCF Voyageurs Sud Azur.
15. Les offres de référence correspondantes intègrent l'hypothèse d'un financement intégral par les autorités organisatrices de la mobilité (ci-après, « AOM ») concernées des travaux engagés sur les sites des sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur et SNCF Voyageurs Etoile d'Amiens.
16. Elles sont construites à partir d'une trame commune, largement inspirée de celle de l'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs tout en tenant compte des spécificités organisationnelles, techniques et topographiques des différents centres.

⁴ Ce site était déjà exploité par SNCF Voyageurs.

⁵ Sous réserve, pour ces voies, de la signature d'un contrat de mise à disposition avec SNCF Réseau.

2. Analyse

2.1.L'offre proposée par les sociétés dédiées est globalement satisfaisante

2.1.1. Les sociétés dédiées proposent différents niveaux d'accès aux installations de maintenance, de nettoyage et de stationnement

17. Les sociétés dédiées proposent notamment :

- une offre d'accès à leurs installations de maintenance légère, de stationnement et de nettoyage pour compte propre; et
- une offre de prestation de maintenance légère et de nettoyage.

Les tarifs sont communs à l'ensemble des centres de chaque société dédiée.

18. L'offre se décompose comme suit :

Type d'offre	Prestation	Unité d'œuvre	Société concernée		
					
Accès aux installations	Prise en charge de matériel roulant et prestations logistiques selon deux formules	Tarif unitaire par train accédant	X	X	X
	Utilisation des installations sans équipement de maintenance, y compris stationnement	Tarif unitaire selon la longueur du matériel roulant en mètres et la durée d'utilisation en heures	X	X	X
	Utilisation d'un ou plusieurs équipements de maintenance	Tarif unitaire selon la durée d'utilisation en heures	X	X	X
	Utilisation des installations de vidange des WC	Tarif au temps d'utilisation (h)	X		X
	Utilisation de la machine à laver	Tarif unitaire par passage	X		X
	Prestation de reprofilage des essieux, y compris utilisation du tour en fosse	Tarif unitaire par reprofilage			X

Type d'offre	Prestation	Unité d'œuvre	Société concernée		
			Étoile d'Amiens 	Loire Océan 	Sud Azur 
Maintenance légère	Réalisation d'une opération (incluant l'accès aux installations, la main d'œuvre et les pièces et produits consommables)	Tarif sur devis	X	X	X
	Fourniture de pièces et produits consommables	Taux de frais s'appliquant sur le prix coûtant de la pièce	X	X	X
Nettoyage	Utilisation des installations, contrôle de la sous-traitance et fourniture des produits consommables	Taux de frais s'appliquant sur le prix coûtant de la sous-traitance	X		X
Autres prestations	Pré-conditionnement des voitures				
	Maintien sous tension des rames	Tarif sur devis	X	X	X
	Contrôle technique de matériel roulant				

2.1.2. La description des offres appelle des remarques mineures, visant à renforcer sa transparence

19. L'offre proposée par les sociétés dédiées n'appelle pas de remarque particulière de l'Autorité, à l'exception des prestations relatives aux pièces réparables du matériel (a) et au nettoyage (b), dont l'analyse est présentée ci-après.
 - a. L'accès aux « pièces réparables du matériel » n'est pas prévu dans les offres proposées par les sociétés dédiées
20. L'accès au service de réparation de pièces pour le matériel (prestation dénommée « pièces réparables du matériel » (PRM)) ainsi que de leur maintenance constituent traditionnellement une demande forte des entreprises ferroviaires tierces, exprimée régulièrement dans le cadre des instructions précédentes des offres de référence de maintenance de SNCF Voyageurs.
21. Ces prestations ne sont toutefois pas proposées dans les ORM des sociétés dédiées, au motif que ces opérations sont confiées aux technicentres industriels de SNCF Voyageurs. Les sociétés dédiées, en tant qu'entreprises ferroviaires, ont contractualisé une prestation de maintenance des PRM avec la direction du matériel de SNCF Voyageurs, comme cela est possible dans le cadre de l'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs 2024-2025, mais ne proposent pas, en tant qu'exploitant d'installation de service, de prestation d'intermédiation entre les entreprises tierces et les technicentres industriels.

22. Si chaque entreprise ferroviaire a effectivement la possibilité de contractualiser directement la maintenance de ses PRM avec la direction du matériel de SNCF Voyageurs, la mutualisation de l'expression des besoins de l'ensemble des entreprises accédant à un centre de maintenance et qui en exprimeraient le besoin, intermédiée par les sociétés dédiées, permettrait d'effectuer des économies d'échelle bénéficiant à l'ensemble des acteurs.
23. L'Autorité relève par ailleurs que les ORM des sociétés dédiées ne précisent pas si les prestations de pose et de dépose des PRM sont assurées au sein des centres de maintenance ou relèvent des technicentres industriels de SNCF Voyageurs.
24. L'Autorité constate qu'à ce stade, aucune demande d'accès aux prestations relatives aux PRM n'a été formulée par des entreprises ferroviaires tierces et que, par conséquent, ce sujet ne présente pas d'enjeu particulier dans le cadre des ORM 2025-2026 des sociétés dédiées. Les modalités d'accès aux PRM seront toutefois susceptibles de faire l'objet d'une analyse approfondie de l'Autorité dans l'hypothèse où de telles demandes seraient exprimées.

b. La transparence des conditions d'accès aux prestations de nettoyage doit être améliorée

25. Les sociétés dédiées de SNCF Voyageurs ont fait le choix de sous-traiter les opérations de nettoyage de leurs matériels roulants à un prestataire externe. Les offres de référence de maintenance ouvrent la possibilité, pour les entreprises ferroviaires tierces souhaitant accéder aux centres de maintenance, d'accéder à ces prestations de nettoyage « *dans la capacité financière disponible sur ce(s) contrat(s)* »⁶.
26. Cette formulation est susceptible d'entretenir des interrogations sur la transparence et l'équité entre les acteurs, dans la mesure où (i) la « *capacité financière disponible sur les contrats* » ne constitue pas une donnée accessible aux entreprises ferroviaires tierces et (ii) les modalités de gestion de demandes concurrentes dans l'hypothèse où cette capacité financière apparaîtrait limitée ne sont pas précisées. Ainsi, dans un souci de transparence et d'équité, l'Autorité recommande de modifier et de clarifier les conditions d'accès à la prestation de nettoyage.

N°	Recommandation	Destinataire	Échéance
1	Modifier et clarifier les conditions d'accès à la prestation de nettoyage.	Sociétés dédiées de SNCF Voyageurs	ORM 2027

2.2. Les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs 2025-2026 reposent sur des données prévisionnelles, intégrant d'importants facteurs de productivité

28. Les sociétés dédiées deviendront exploitantes des installations de service des lots respectifs qui leur ont été attribués pour la première fois au cours des horaires de service 2025 et 2026.

⁶ Cette expression désigne la capacité résiduelle de prestation de nettoyage disponible une fois réalisées les prestations commandées par les sociétés dédiées de SNCF Voyageurs dans le cadre du contrat négocié avec son sous-traitant.

29. Bien que les services ferroviaires concernés étaient précédemment exploités par SNCF Voyageurs, les sociétés dédiées ne disposent pas de données d'historique de production et ont élaboré les tarifs sur le fondement d'assiettes de charges et d'unités d'œuvre prévisionnelles. En effet :
- concernant les assiettes de charges, les seules données comptables disponibles correspondent à des données agrégées à la maille de chacune des régions et non de chaque centre de maintenance ;
 - les hypothèses relatives aux unités d'œuvre sont, quant à elles, fondées sur des extrapolations des données existantes, en raison des évolutions de trafic attendues sur l'ensemble des sites.
30. Afin d'élaborer les assiettes de charges de la tarification, les sociétés dédiées proposent de prendre en compte les données prévues dans les réponses aux appels d'offres de chaque société dédiée⁷ (aux conditions économiques 2020 ou 2021) et de les actualiser pour 2025 et 2026. Ces données ont été réparties entre deux principales natures de charges afin de leur appliquer un taux d'évolution approprié. Ainsi, les sociétés dédiées proposent d'indexer :
- les « *charges de personnel* » sur (i) les taux issus des négociations annuelles obligatoires de SNCF Voyageurs pour les années 2022 à 2024 et (ii) l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) hors énergie et alimentation de la Banque de France pour les années 2025 et 2026 ;
 - les « *autres charges* » sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) hors énergie et alimentation de la banque de France pour les années 2021 à 2026.
31. En raison de l'hypothèse de subventionnement intégral des travaux par les AOM, le montant des charges d'investissement supportées par les sociétés dédiées n'est pas significatif.
32. Au regard du contexte de la saisine, la méthodologie utilisée par les sociétés dédiées pour élaborer les assiettes de charges de la tarification peut être acceptée. L'Autorité sera toutefois attentive, dans le cadre des prochaines saisines, au rapprochement entre la projection tarifaire initiale pour les exercices 2025 et 2026 et les charges effectivement constatées sur cette période.
33. S'agissant de l'estimation des unités d'œuvre, les sociétés dédiées ont déterminé le nombre d'entrées prévisionnelles des rames sur les centres de maintenance et calculé leurs durées de présence sur les installations à partir des extrapolations des données de chaque site pour l'année 2023 issues du logiciel « [...] »⁸ et la prise en compte de projets de circulations des rames qui seront en exploitation, y compris des éventuelles entreprises ferroviaires tierces.
34. L'Autorité a corroboré ces unités d'œuvre prévisionnelles auprès du secteur.
35. Pour l'estimation du nombre d'heures productives du personnel réalisant les opérations de maintenance, les sociétés dédiées se sont appuyées sur le nombre prévisionnel d'agents présents au sein de ces sociétés, en prenant en compte une polyvalence plus importante de ces agents.

⁷ Les premiers comptes séparés relatifs à une année pleine, c'est-à-dire l'exercice 2025, ne seront disponibles qu'au cours du premier semestre 2026. Ils seront ainsi transmis à l'Autorité à la fin du 1^{er} semestre 2026, à l'exception de ceux de la société dédiée Étoile d'Amiens qui ne seront disponibles qu'en 2027, après la fin des travaux de construction et de rénovation des ateliers de maintenance.

⁸ Le logiciel [...] est utilisé par SNCF Voyageurs pour suivre le cheminement des matériels roulants sur les sites. L'analyse des données issues de ce logiciel permet notamment la comptabilisation des entrées et sorties sur les sites ainsi que les changements de voie et le temps passé sur chacune .

36. La définition des unités d'œuvre intègre ainsi des facteurs de productivité importants par rapport à l'organisation actuelle des centres, permis par la mise en œuvre d'une gestion opérationnelle optimisée, notamment la constitution d'équipes réduites et plus polyvalentes au sein des technicentres de maintenance. Ces gains de productivité permettent d'afficher des tarifs significativement moins élevés que ceux proposés dans l'ORM 2024-2025 de SNCF Voyageurs pour les régions Hauts-de-France, Provence Alpes Côte d'Azur et Pays de la Loire.
37. L'Autorité accueille favorablement les travaux entrepris pour optimiser l'organisation opérationnelle des centres de maintenance et encourage leur poursuite. À cet effet, elle recommande aux sociétés dédiées de mesurer les heures productives réelles des agents.
38. En conclusion, l'Autorité considère que la méthodologie de projection des charges et des unités d'œuvre proposée par les sociétés dédiées de SNCF Voyageurs pour l'élaboration des tarifs pour les horaires de service 2025 et 2026 est acceptable. En l'absence d'historique de production, elle recommande toutefois la mise en place, dès à présent, d'outils permettant de mesurer et de suivre les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs, afin de construire les ORM futures sur le fondement de données plus robustes, documentées et auditable, tant pour les charges que pour les unités d'œuvre.

N°	Recommandation	Destinataire	Échéance
2	Mettre en place des outils permettant de mesurer et de suivre les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs, afin de construire les ORM futures sur le fondement de données plus robustes, documentées et auditable tant pour les charges que pour les unités d'œuvre.	Sociétés dédiées de SNCF Voyageurs	Court terme

2.3. Les ORM des sociétés dédiées comprennent une grille tarifaire simplifiée

2.3.1. La mise en œuvre d'une tarification additive pour l'utilisation des installations permet de tenir compte des conditions réelles d'utilisation des voies

39. Les sociétés dédiées proposent une grille tarifaire simplifiée, par rapport à celle figurant dans l'ORM de SNCF Voyageurs pour les horaires de service 2024 et 2025, pour l'utilisation des installations dans les centres de maintenance qu'elles exploitent conduisant à définir deux tarifs additifs :
- Le tarif pour la prestation « socle » de l'utilisation des installations, facturé pour toutes les entrées sur les centres de maintenance des sociétés dédiées en fonction du temps de présence réel⁹ sur le site et de la longueur du matériel roulant¹⁰. Ce tarif correspond à l'utilisation de voies sans équipement. Il est ainsi calculé sans tenir compte de la localisation de la voie ni de ses équipements. Il est obtenu en divisant les charges associées par l'estimation de la durée d'utilisation de l'installation (en heures) en fonction de la longueur du matériel (mètres) ;

⁹ Temps de présence réel sur le site = heure de sortie – heure d'entrée.

¹⁰ Ce tarif permet donc de regrouper, sous la même prestation, la facturation du stationnement, de l'utilisation des installations sans équipement spécifique pour la maintenance, le nettoyage et les prestations de logistique.

- Le tarif pour l'usage d'installations en lien avec un service spécifique, appliqué pour l'utilisation d'équipements de maintenance¹¹, l'utilisation de la vidange WC¹², le passage à la machine à laver¹³ et l'utilisation du tour en fosse¹⁴, chacun ayant une forme de tarification spécifique. La méthodologie de calcul de ces prestations n'appelle pas de remarque de la part de l'Autorité.
40. Cette structure tarifaire, qui permet de davantage refléter l'utilisation réelle des installations et ainsi d'améliorer la pertinence économique et la transparence des tarifs, répond aux recommandations formulées par l'Autorité dans son avis n° 2023-063 du 21 décembre 2023 susvisé portant sur l'ORM de SNCF Voyageurs pour les horaires de service 2024 et 2025. En lien avec la recommandation formulée au paragraphe 2.2, l'Autorité recommande toutefois de fiabiliser, pour les prochains exercices, les données sous-jacentes à l'élaboration de ces tarifs qui sont, à ce stade, fondés sur des estimations, notamment en ce qui concerne (i) le temps d'utilisation des installations, (ii) le temps d'utilisation des équipements de maintenance, (iii) le nombre de passages à la machine à laver et (iv) le temps d'utilisation des installations de vidange des WC. Elle recommande également de garantir la traçabilité et la transparence des données ainsi fiabilisées.

2.3.2. L'offre de prise en charge des matériels roulants a été réduite à deux formules

41. Les ORM des sociétés dédiées proposent deux formules de prise en charge des matériels roulants :
- une « *formule simple* », comprenant uniquement la prise en charge du matériel roulant au sein d'un centre de maintenance ; et
 - une « *formule complète* » intégrant en sus des prestations de logistique.
42. L'offre est simplifiée par rapport à celle proposée dans l'ORM de SNCF Voyageurs pour les horaires de service 2024-2025, qui prévoit cinq formules de prise en charge des matériels roulants.
43. L'utilisation des installations n'est pas valorisée au sein du tarif de la « *formule complète* » mais est comprise dans le tarif de la prestation « socle » d'accès aux installations. Ainsi, le tarif de la « *formule complète* » correspond au tarif de la « *formule simple* » augmenté d'une part correspondant à l'utilisation des produits consommables ainsi que la valorisation de la main-d'œuvre qui assure ces prestations logistiques. Les tarifs proposés pour la prise en charge des matériels roulants sont indifférents à la longueur des matériels.
44. La méthodologie de calcul des tarifs de prise en charge est identique à celle proposée dans l'ORM 2024-2025 de SNCF Voyageurs. Elle est fondée sur une approche économique descendante (« *top-down* ») en divisant les charges liées aux agents de mouvement par le nombre d'entrées sur les centres de maintenance.

11 Utilisation des fosses, des ponts, des passerelles d'accès toiture, des vérins en fosse et autres installations spécifiques à la réalisation des opérations de maintenance, qu'elles soient faites en intérieur ou en extérieur. Le tarif est calculé en divisant les charges associées aux équipements de maintenance par le temps d'utilisation de ses équipements.

12 Ce tarif est calculé en divisant les coûts affectés à l'installation par le nombre d'heures d'utilisation des installations fixe de vidange WC.

13 Ce tarif est calculé en divisant les coûts de cette installation par le nombre prévisionnel de passages.

14 Ce tarif est déterminé en divisant les charges associées au reprofilage par l'estimation du nombre de reprofilage d'essieux à réaliser.

45. L'Autorité accueille favorablement les efforts entrepris pour produire une offre simplifiée de prise en charge des matériels roulants. En lien avec la recommandation formulée au paragraphe 2.2 et dans la mesure où le nombre d'entrées et sorties des matériels roulants utilisés dans les calculs des tarifs sont prévisionnels, l'Autorité recommande aux sociétés dédiées de fiabiliser les données pour les prochains horaires de service et d'assurer leur transparence et leur traçabilité.
46. De plus, l'Autorité invite les sociétés dédiées à s'assurer de la précision du suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités et à améliorer ainsi la justification économique de ces tarifs.

N°	Recommandation	Destinataire	Echéance
3	Pour la mise en œuvre de la recommandation n° 2, les données à mesurer et à suivre pour fiabiliser le calcul des unités d'œuvre devraient comprendre, au minimum : <ul style="list-style-type: none"> - le nombre d'entrées et sorties des matériels roulants ; - le temps d'utilisation des installations ; - le temps d'utilisation des équipements de maintenance ; - le nombre de passages à la machine à laver ; - le temps d'utilisation des installations de vidange des WC ; - le suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités. 	Sociétés dédiées de SNCF Voyageurs	Court terme

Avis

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de tarification des redevances relatives aux prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026.

L'Autorité appelle les sociétés dédiées à poursuivre leurs efforts pour améliorer leurs offres de référence de maintenance, conformément aux recommandations énoncées et reprises en annexe au présent avis.

Le présent avis sera notifié à SNCF Voyageurs et à ses sociétés dédiées et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 24 octobre 2024.

Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président

Thierry Guimbaud

ANNEXE - RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

Point de l'avis	N°	Recommandation	Destinataire	Echéance
26	1	Modifier et clarifier les conditions d'accès à la prestation de nettoyage.	Sociétés dédiées de SNCF Voyageurs	ORM 2027
38	2	Mettre en place des outils permettant de mesurer et de suivre les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs, afin de construire les ORM futures sur le fondement de données plus robustes, documentées et auditable, tant pour les charges que pour les unités d'œuvre.	Sociétés dédiées de SNCF Voyageurs	Court terme
46	3	Pour la mise en œuvre de la recommandation n° 2, les données à mesurer et à suivre pour fiabiliser le calcul des unités d'œuvre devraient comprendre, au minimum : <ul style="list-style-type: none"> - le nombre d'entrées et sorties des matériels roulants ; - le temps d'utilisation des installations ; - le temps d'utilisation des équipements de maintenance ; - le nombre de passages à la machine à laver ; - le temps d'utilisation des installations de vidange des WC ; - le suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités. 	Sociétés dédiées de SNCF Voyageurs	Court terme